



metropolregion hamburg

HINTERN HOCH!

statt Füße hoch!

Wir schieben die Verkehrswende an!

**Leitfaden Mobilitätsmanagement
im ländlichen Raum**

Inhalt

1. Hintergrund und Zweck des Leitfadens	4
2. Charakteristika des Mobilitätsmanagements für den ländlichen Raum	6
3. Herausforderungen einer ländlichen und dörflich geprägten Region – das Beispiel Landkreis Cuxhaven	8
4. Ziele für den ÖPNV und was die Menschen für den Umstieg brauchen	13
5. Handlungsfelder und Maßnahmen im Reallabor Landkreis Cuxhaven	15
6. Hürden bei der Umsetzung	27
7. Erfolgsfaktoren bei der Umsetzung	29
8. Vom Reallabor zur Verstetigung	31

1. Hintergrund und Zweck des Leitfadens

Mobilitätsmanagement ist ein zentraler Ansatz, um die Verkehrswende strategisch voranzutreiben und die Nutzung von Verkehrsmitteln effizienter, umweltfreundlicher und sozialverträglicher zu gestalten. Es zielt darauf ab, das Mobilitätsverhalten von Individuen und Zielgruppen aktiv zu beeinflussen, indem die Wahrnehmung und Bewertung der verfügbaren Verkehrsmöglichkeiten verbessert und nachhaltige Mobilitätsoptionen gezielt gefördert werden. Dabei steht die Reduktion der Abhängigkeit vom privaten Pkw zugunsten multimodaler, klimaschonender und sozial inklusiver Verkehrslösungen im Fokus.

Aufgrund der interkommunalen und regionalen Dynamik der Mobilitätsbedürfnisse gewinnt Mobilitätsmanagement sowohl auf lokaler als auch auf regionaler Ebene zunehmend an Bedeutung. Die Wege der Menschen orientieren sich nicht an administrativen Grenzen von Städten oder Gemeinden, sondern an funktionalen Räumen und tatsächlichen Bewegungsmustern. Gerade im ländlichen Raum stellt dies eine besondere Herausforderung dar, da dort häufig verkehrsangebotsseitige und infrastrukturelle Defizite sowie eine hohe Kfz-Abhängigkeit bestehen. Ansätze des Mobilitätsmanagements bieten hier Potenziale, um das Bewusstsein über Angebote des Umweltverbundes und deren Nutzung zu steigern und innovative Lösungen zu implementieren, mit denen der Verkehr effizienter, die Klimabilanz verbessert sowie die Erreichbarkeit und soziale Teilhabe gesteigert werden kann.

In der Metropolregion Hamburg werden seit mehreren Jahren vielfältige Initiativen zur Förderung nachhaltiger Mobilität umgesetzt. Im Rahmen des Dachprojektes Mobilitätsmanagement in der Metropolregion Hamburg hat das Reallabor im Landkreis Cuxhaven zunächst eine umfassende Analyse der Mobilität im Landkreis durchgeführt. Daraufhin wurden in drei Workshops mit lokalen Akteuren im Landkreis sowie in zwei Pilotregionen die Mobilitätsbedarfe vertiefend erhoben und Ideen zu Maßnahmen erarbeitet. Diese wurden in Folge zu Maßnahmenvorschlägen weiterentwickelt und mit Stakeholdern die Umsetzung forciert. Im Fokus stand dabei der öffentliche Verkehr im Landkreis. Einige Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, andere fließen in den kommenden Nahverkehrsplan mit ein und ein weiterer Teil soll parallel in die Umsetzung gebracht werden.

Dieser Leitfaden ist als Ergebnis des Prozesses entstanden, der die Erkenntnisse und Schlussfolgerungen aus dem Reallabor systematisch zusammenführt und in Handlungsempfehlungen überführt. Er zeigt die Herausforderungen der Mobilität am Rand der Metropolregion auf und skizziert Ziele des Mobilitätsmanagements in ländlichen Räumen. Der Leitfaden dient als praxisorientiertes Instrument sowie als Inspirationsquelle, indem es sowohl die Ziele als auch die Herausforderungen bei der Förderung des Umweltverbundes in ländlichen Räumen aufzeigt, Hürden und Erfolgsfaktoren für erfolgreiches Mobilitätsmanagement in ländlichen Räumen darstellt sowie Empfehlungen für die Verstetigung gibt. Der Leitfaden erhebt keinen Anspruch darauf, eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für ländliches Mobilitätsmanagement darzustellen; da - im Gegensatz zu betrieblichem oder touristischem Mobilitätsmanagement - mögliche Maßnahmen äußerst vielfältig wie auch regional unterschiedlich sind und jeweils spezifische Wege beschritten werden müssen.

Ziel des Leitfadens ist es, die Adressaten zur Umsetzung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements in ländlichen Räumen zu motivieren und sie dabei zu unterstützen, dass aus ersten Ansätzen und Ideen langfristig erfolgreiche und umsetzbare Maßnahmen entstehen.

Neben dem Reallabor Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum sind im Dachprojekt Mobilitätsmanagement/Kompetenzzentrum Mobilität weitere Reallabore mit schulischen, betrieblichen und standortbezogenen Schwerpunkten durchgeführt worden. Die in diesem Leitfaden gesammelten und darüber hinaus aus den verschiedenen Teilprojekten gewonnenen Erkenntnisse sollen dabei helfen, das Mobilitätsmanagement mit dem Kompetenzzentrum Mobilität (KCM) in der Metropolregion intensiv fortzuführen. Das KCM soll ein gemeinsames Projekt der MRH, der vier beteiligten Bundesländer und dem Hamburger Verkehrsverbund werden. Sobald es seine Arbeit aufgenommen hat, soll es die im Bereich Mobilität tätigen Planenden der Region in Kommunen, (Land)Kreisen aber auch privaten Betrieben durch Vernetzung und Qualifizierung bei ihrer Arbeit unterstützen. Besonders wird das KCM dadurch, dass es, im Vergleich zu existierenden, länderbasierten Kompetenzstellen, einen länderübergreifenden Ansatz über Verwaltungsgrenzen hinaus verfolgt. Vorausgesetzt ist eine enge Abstimmung mit den länderbasierten Kompetenzstellen, um Doppelstrukturen zu vermeiden.

Die ersten Projekte sollen das betriebliche, das schulische und das länderübergreifende Mobilitätsmanagement aufgreifen. Daneben wird das KCM dabei unterstützen, Projektkonsortien in der Region zu bilden und Fördermittel zu beantragen. Das Leitprojekt wurde durch die Förderfonds der Metropolregion finanziert.

2. Charakteristika des Mobilitätsmanagements für den ländlichen Raum

Gegenüber anderen üblichen Anwendungsgebieten des Mobilitätsmanagements – dem betrieblichen, schulischen oder touristischen – weist eine auf den ÖPNV fokussierte Strategie für den ländlichen Raum bestimmte Eigenarten auf. Diese sind grundsätzlich zu berücksichtigen und sollen daher hier noch einmal benannt werden.

Das Mobilitätsmanagement für den ländlichen Raum richtet sich häufig an eine heterogene Zielgruppe, die aus Pendlern und Alltagsmobilen, älteren und jungen Menschen, Touristen und Besuchenden sowie Bewohnern in ländlichen Gebieten besteht. Diese Heterogenität führt zu **diversifizierten Wegezwecken**, die deutlich von einer auf den Betrieb oder die Schule ausgerichtete Mobilität abweicht. Die Herausforderung besteht nun darin, mit der Wahl der geeigneten Maßnahmen alle Nutzer:innengruppen angemessen zu berücksichtigen. Das schließt nicht aus, dass man den Schwerpunkt auf Lösungen für besonders benachteiligte, bzw. auf öffentliche Mobilitätsangebote angewiesene Gruppen setzt. Doch auch in diesem Falle sollte berücksichtigt werden, wie diese sich auf die übrigen Nutzer:innen auswirken.

Mit der Diversität der Wegezwecke hängt zudem ein zeitlicher Aspekt zusammen. Während touristische Mobilität zumeist auf eine bestimmte Saison, Schul- und Arbeitswege wochentags auf relativ enge Zeitfenster begrenzt ist, sollten Strategien eines Mobilitätsmanagements für den ländlichen Raum für **den gesamten Tag, alle sieben Wochentage und das gesamte Jahr** ausgelegt sein. Auch hier gilt, dass spezifische Maßnahmen, etwa für Pendler:innenmobilität, entwickelt werden können. Damit entledigt sich das Mobilitätsmanagement für den ländlichen Raum jedoch nicht der Verantwortung, grundsätzlich für alle Bedarfe zuständig zu sein und hat daher bei begrenzten Maßnahmen diese Entscheidung zu reflektieren und zu begründen sowie die Rückwirkung auf das Angebot für andere Nutzergruppen mitzudenken.

Mit der Vielfalt der Nutzer:innen stellen sich besondere **Herausforderungen der Kommunikation**. Wie oben bereits angeführt muss eine heterogene Gruppe angesprochen werden, die sich hinsichtlich der genutzten Medien, ihres Bildungshintergrunds sowie der präferierten Ansprache unterscheidet. Zugleich stellt sich die Frage, an welchen Orten sie erreicht werden können. Sie begegnen sich nicht an einem geteilten Schul- oder Arbeitsort, nicht an den touristischen Attraktionen. Eine Pluralität der Ansprache oder eine Fokussierung auf bestimmte Zielgruppen wären mögliche Auswege, die aber zugleich mehr Aufwand und Kosten bedeuten.

Im ländlichen Raum ist die Infrastruktur oft weniger gut ausgebaut, insbesondere im Hinblick auf den ÖPNV. Es gibt, wie oben beschrieben, möglicherweise nur wenige Verbindungen zwischen kleineren Ortschaften, bestimmte Gebiete sind unzureichend erschlossen. Statt eines Steuerns der Mobilitätsnachfrage steht daher oft zunächst die **Angebotsgestaltung im Vordergrund**. Dabei bedeutet die im Vergleich zum städtischen Raum geringere Nachfrage besondere Herausforderungen hinsichtlich der Finanzierung. **Kostendeckung ist häufig nicht möglich**, daher sind Förderprogramme, Kooperationen zwischen verschiedenen Akteuren (z. B. Gemeinden, privaten Unternehmen) und innovative Finanzierungskonzepte auszuloten, um Handlungsspielräume zu schaffen.

Als weitere Herausforderung sind dabei die **uneinheitlichen Akteursstrukturen** zu bedenken. Unter Umständen sind mehrere Verkehrsgesellschaften an der Leistungserbringung beteiligt, im Rahmen von Bedarfsverkehrs- oder Sharing-Angeboten können weitere Mobilitätsdienstleister beteiligt sein. Abhängig

von der geografischen Lage und der historischen Gewachsenheit von Strukturen richten sich die Regionen auf verschiedene Großstädte aus, womit ein komplexes Tarifsysteem sowie organisatorische Abhängigkeiten zusammenhängen können. Auf der politischen und der Verwaltungsebene sind neben dem Landkreis die Gemeindevertretungen einzubeziehen. Maßnahmen müssen daher mitunter in ein komplexes Geflecht aus Zuständigkeiten und Interessen eingewoben werden.

Das Mobilitätsmanagement für den ländlichen Raum mit einem Fokus auf den ÖPNV steht vor der Herausforderung, ein öffentliches Verkehrssystem in dünn besiedelten, geografisch weit verstreuten Gebieten zu etablieren oder zu optimieren. Dies unterscheidet sich vom betrieblichen, schulischen und touristischen Mobilitätsmanagement, das spezifische Bedürfnisse und Anforderungen dieser jeweiligen Gruppen berücksichtigt, die in der Regel in städtischen oder halbstädtischen Gebieten wohnen und häufigere, zentralere Verkehrsanbindungen haben. Im ländlichen Raum ist eine stärkere Flexibilität, Vernetzung und oft auch eine stärkere Kooperation zwischen verschiedenen Akteuren erforderlich, um die Mobilität der dort lebenden Menschen nachhaltig zu sichern.



Abb. 1 Sammeltaxi im Landkreis Cuxhaven

Quelle: Taxi Liefke; CC-BY

3. Herausforderungen einer ländlichen und dörflich geprägten Region – das Beispiel Landkreis Cuxhaven

Der Landkreis Cuxhaven ist weitgehend ländlich geprägt und weist daher einige Charakteristika auf, die für Organisation und Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bedeutsam sind. Diese stellen den spezifischen Hintergrund der im Rahmen des Projekts entwickelten Maßnahmen dar und sollen daher zur besseren Einordnung der nachfolgenden Themen beschrieben werden.

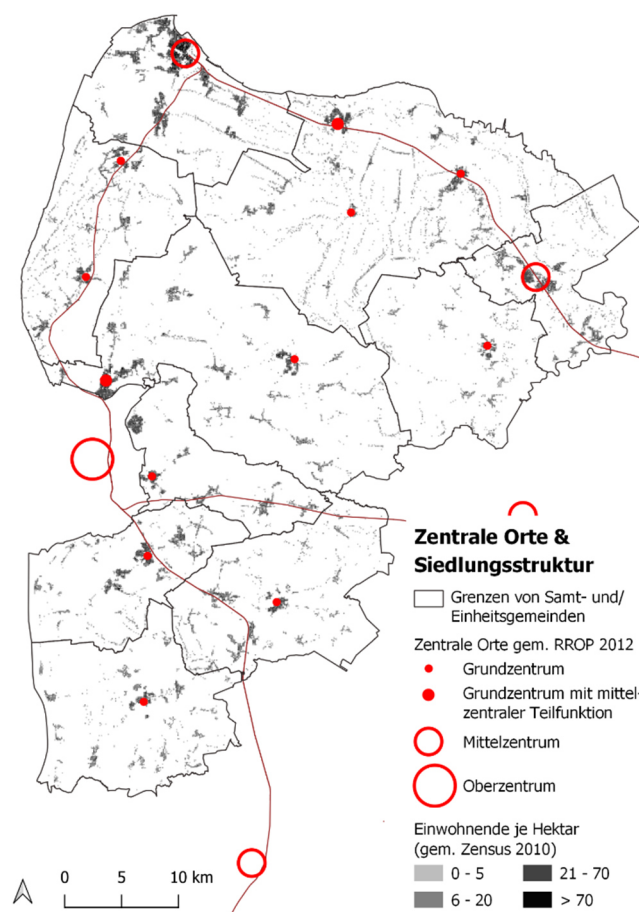


Abb. 2 Siedlungsstruktur im Landkreis Cuxhaven

Erstellung durch Interlink GmbH basierend auf dem Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Cuxhaven (2012); Bevölkerungsdaten im 100-m-Gitter des Zensus 2011 (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder) sowie den Grenzen von Samt- und Einheitsgemeinden (Quelle: ALKIS, bezogen über den Landkreis Cuxhaven)

Der Landkreis gehört mit einer Einwohnerdichte von 96 Personen pro km² zu den eher dünn besiedelten Gebieten, die sich überdies auf viele kleine Ortschaften verteilen. Die Siedlungsstruktur ist weitgehend dispers (siehe Abb. 2). Dies erschwert einen wirtschaftlichen Betrieb von öffentlichem Nahverkehr. Derzeit ist der Regionalbusverkehr im Landkreis kaum vertaktet, was für Fahrgäste regelmäßige und verlässliche Verbindungen erschwert. Im Fahrzeitvergleich mit dem Pkw schneidet der ÖPNV auf einigen

Strecken, insbesondere abseits der Schienenachsen, schlecht ab. Dies betrifft auch wichtige Pendelverbindungen. Am Wochenende und abends ist das Bedienungsangebot deutlich eingeschränkt, was die Nutzung des ÖPNV zusätzlich unattraktiv macht. Vereinzelt gibt es zudem Erschließungslücken, die den Zugang zum ÖPNV weiter erschweren. Hinzu kommen teilweise lange und nicht barrierefreie Wege zu den Haltestellen. Nicht nur für den wachsenden Anteil der älteren Bevölkerung im Landkreis stellt dies eine bedeutende Hürde dar. Darüber hinaus entsprechen Haltestellen an vielen Orten nicht den Anforderungen an Barrierefreiheit und bieten keine attraktive Aufenthaltsqualität.

Obleich der Radverkehr im Landkreis einen signifikanten Anteil am Modal Split hat, ist die Radfahrinfrastruktur nicht zufriedenstellend. In der Fläche fehlen intermodale Angebote, insbesondere die Verknüpfung von Fahrrad und Bus ist wenig verbreitet.

Zur besseren Anbindung der weit verstreuten, mitunter sehr kleinen Ortschaften besteht in allen Gemeinden des Landkreises das Angebot eines Anruf-Sammel-Taxis (AST). Häufig stellen die AST das einzige Nahverkehrsangebot abseits der Schiene und der Schulverkehre dar. Auch hier zeigen sich jedoch Probleme, die eine komfortable Nutzung erschweren. So liegt die Zuständigkeit für das AST-Angebot in der Zuständigkeit der Gemeinden, wodurch sich die Netze ganz überwiegend an dem Gemeindegebiet orientieren. Dies entspricht jedoch nicht den Mobilitätsrealitäten der Bevölkerung. Zudem erwächst daraus eine mangelnde Einheitlichkeit bei Tarifen, Bedienungsstandards sowie in der Kommunikation des Angebots. Die preisliche Integration des AST in andere ÖPNV-Angebote ist entweder nicht vorhanden oder sehr gering. Die Umstiege vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zum AST sind in Teilen nicht optimiert, so dass eine Unsicherheit bei Anschlüssen entsteht, was die Nutzung des AST weiter einschränkt. Eine weitere Hypothek ist die geringe öffentliche Sichtbarkeit und Bekanntheit dieses Angebots. Das AST-Angebot kann daher nur wenige Menschen für den ÖPNV gewinnen. Dies zeigt sich in den geringen Fahrgastzahlen des AST, insbesondere in den Gemeinden außerhalb des Verkehrsverbunds Bremen & Niedersachsen (VBN), in denen die Bedienungsqualität deutlich geringer ist (Börde Lamstedt, Hemmoor, Land Hadeln; siehe Abb. 3).

Komplexe Akteursstrukturen in der Organisation des Nahverkehrs erschweren die Entwicklung und Umsetzung von Verbesserungen im ÖPNV-Angebot im Landkreis. Formell sind die Gemeinden für die AST verantwortlich, ohne die Aufgabe derzeit aktiv steuernd zu erfüllen. Einige Koordinierungsaufgaben übernimmt derzeit der Landkreis, der die AST auch überwiegend finanziert (mit einer Bezuschussung von 75 Prozent). Die Verkehrsunternehmen (KVG & Verkehrsgemeinschaft) als Konzessionsinhaber beauftragen Taxiunternehmen im Rahmen des AST-Angebots und sind für Haltestellen und Fahrgastinformation verantwortlich, profitieren davon aber nicht finanziell und haben daher keinen Anreiz zur Verbesserung der Information, so dass ein entsprechendes Marketing weitgehend ausbleibt.

Landkreis Cuxhaven

Bundesland: Niedersachsen

Bevölkerung: 201.838 (31.12.2023)

Kreisgebiet: 2.058,96 km²

Bevölkerungsdichte: 98 Einwohner:innen je km²

Ausdehnung: 68 (N-W) / 54 (W-O) km

Metropolregionen: Hamburg & Nordost

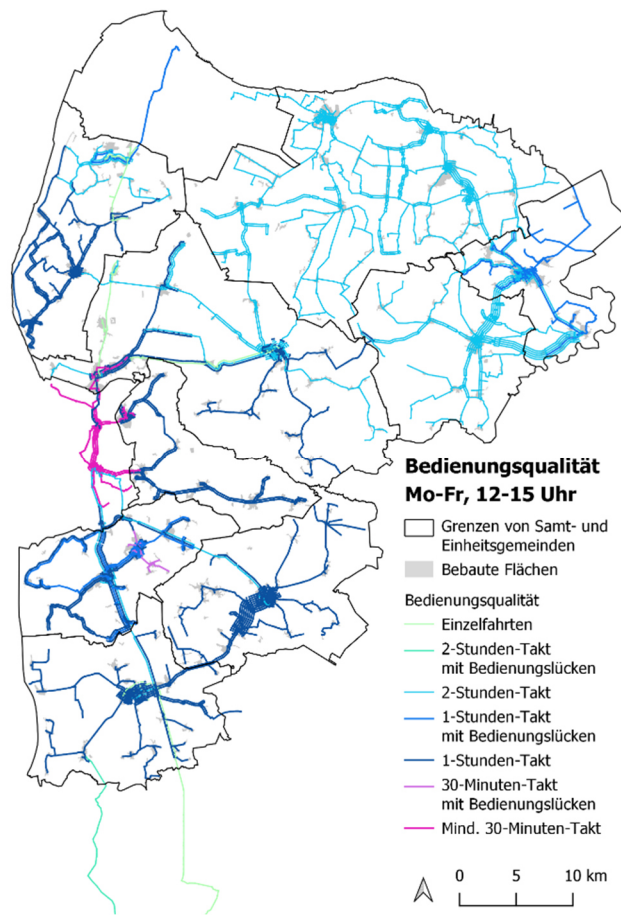


Abb. 3 Die Bedienungsqualität im Landkreis Cuxhaven

Anm.: Stand 2022. Die Kreisstadt wurde nicht berücksichtigt. Erstellung durch Interlink GmbH. Quelle: VNN Fahrplanbilder; GeoBasis-DE / BKG (2022); ALKIS, bezogen über den Landkreis Cuxhaven

Zudem bremst die Prämisse der Eigenwirtschaftlichkeit die Ausweitung des Regionalbusangebots. Eigenwirtschaftliche Verkehre sind in ihrem Angebot dahingehend beschränkt, dass die Verkehrsunternehmen zumeist nur einen Servicestandard anbieten können, den sie durch feste Zuschüsse (insb. Schülerverkehr) und Ticketeinnahmen wieder einfahren. Alles, was darüber hinausgeht (insb. abends und am Wochenende) ist wirtschaftlich nicht möglich. Der Aufgabenträger hat wiederum nur wenig Einfluss auf direkte Fahrplangestaltung. Er kann lediglich über den Nahverkehrsplan Mindeststandards definieren und mit Bündelungen dafür sorgen, dass rentable und weniger ertragreiche Linien sich für ein bedienendes Verkehrsunternehmen ausgleichen. Darüber hinausreichende Angebote sind aber der unternehmerischen Entscheidung der Verkehrsunternehmen überlassen und bleiben daher zumeist aus.

Dies führt in der Konsequenz dazu, dass ein hoher Anteil der Bevölkerung den motorisierten Individualverkehr (MIV) bevorzugt. Die Nutzung des ÖPNV ist entsprechend gering: Viele Personen nutzen ihn nie oder nur selten. In gleichem Maße fällt auch der Anteil der regelmäßigen ÖPNV-Nutzer:innen sehr gering aus. Damit entsteht auch eine kulturelle Distanz zum Öffentlichen Nahverkehr, da die Mobilität mit dem eigenen Pkw in den alltäglichen Routinen verankert ist.

Ein positives Zeichen setzt das Angebot des Bürgerbusses. Dieser verkehrte als Rundverkehr zwischen den Orten Hemmoor, Lamstedt und Hechthausen im Osten des Landkreises. Aufgrund der hohen Beliebtheit

war die Linie oft überlastet und konnte nicht alle Fahrgäste transportieren. Die KVG hat die Strecken daher nun in ein reguläres Linienangebot umgewandelt. Das Engagement des Bürgerbusvereins hat mit dem neu eingerichteten Ortsverkehr Hemmoor eine neue Aufgabe übernommen; auch dort wird das Angebot gut angenommen.

Einschätzung der Herausforderungen durch Akteure in Landkreis und Metropolregion

In der Befragung unter Akteur:innen auf Seiten von Aufgabenträger, Kommunen und Verkehrsunternehmen wurden die identifizierten Herausforderungen im Bezug auf den ÖPNV bewertet (siehe Abb. 4). Dabei wurde die geringe Verfügbarkeit eines vertakteten Regionalbusverkehrs durchwegs als sehr relevant bewertet. Daran anschließend stellt die Vorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit für alle Antwortenden ein bedeutsames Hindernis für einen möglichen Ausbau des Regionalbusangebots dar. In gleichem Maße wurde die unattraktiven Fahrzeiten im ÖPNV, mitunter auf wichtigen Pendelbeziehungen, hervorgehoben. Hier zeigten sich in der Analyse deutliche Nachteile gegenüber der Reisezeit mit dem Pkw, was in der Umfrage als relevantes Problem für den öffentlichen Nahverkehr bewertet wurde.

Hingegen von geringerer Zentralität erschienen den Befragten die vorhandenen Erschließungslücken in den größeren Siedlungsbereichen im Landkreis. Auch die geringe Auslastung nach Besetzungsgrad und Fahrgastzahlen der Anruf-Sammeltaxis (AST) wurde im Durchschnitt mit geringerer Bedeutung bewertet.

Relevanz der Probleme

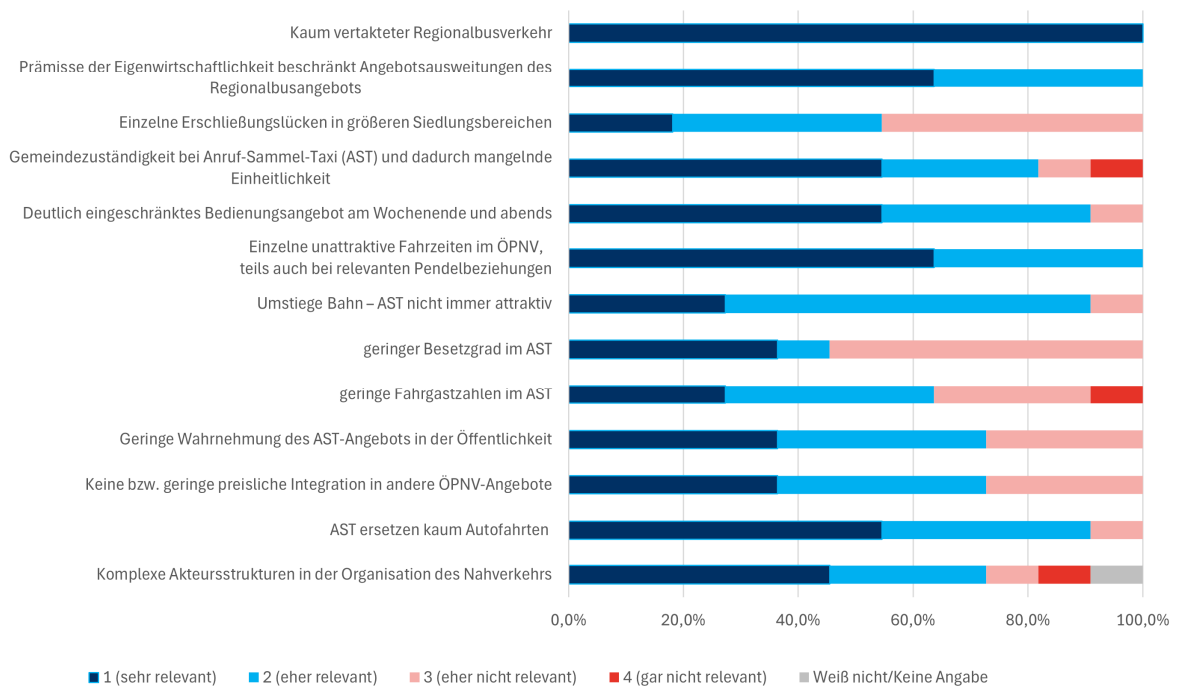


Abb. 4 Bewertung der Relevanz der identifizierten Probleme im ÖPNV im Landkreis Cuxhaven durch dortige Akteure

Erhebung im Rahmen der Umfrage. Eigene Darstellung.

Auf der Konferenz der Metropolregion Hamburg (MRH) zur Vorstellung der Arbeitsergebnisse im Rahmen des Leitprojekts Mobilitätsmanagement wurde den Teilnehmenden ebenfalls eine Angabe relevanter Probleme in dem Aufgabenbereich ermöglicht. Hier wurde vor allem die geringe Bereitschaft, finanzielle Mittel für den ÖPNV aufzuwenden sowie ein fehlender Veränderungswille benannt, wobei hier nicht angegeben wurde, für welche Akteur:innen oder Institutionen dies gelte.

Die Akteur:innen im Landkreis Cuxhaven wurden auch hinsichtlich der lokalen Besonderheiten befragt. Die Beteiligten sahen dabei einige regionale Besonderheiten, die die Situation im Landkreis Cuxhaven von vielen anderen ländlichen Regionen unterscheidet. Insbesondere die Eigenwirtschaftlichkeit der Linienverkehre wurde dabei als Spezifikum genannt – tatsächlich sind eigenwirtschaftliche Verkehre in Deutschland zur Seltenheit geworden. Zudem wurde die komplexe Akteursstruktur in der Erbringung der Verkehrsleistung im öffentlichen Nahverkehr als Spezifikum benannt. Die einleitend beschriebene disperse Siedlungsstruktur wurden als weitere Eigenart ausgemacht.

Lokale Besonderheiten

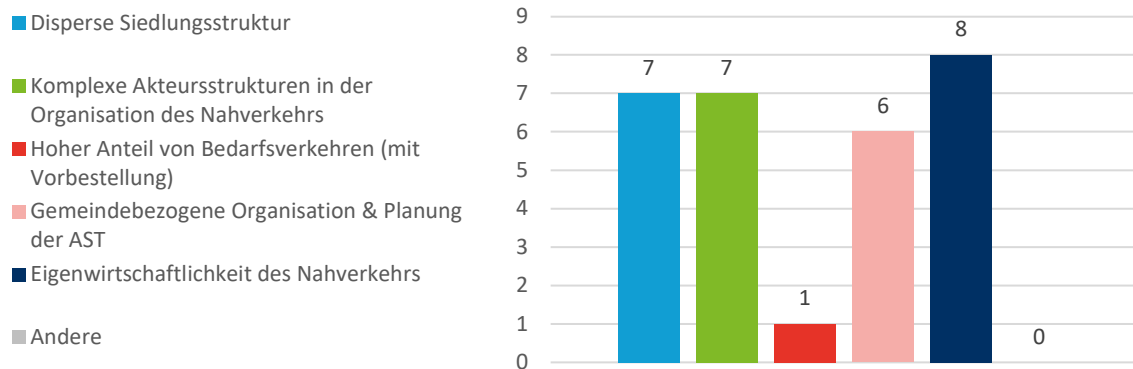


Abb. 5 Bewertung von lokalen Besonderheiten im Landkreis Cuxhaven durch dortige Akteure

Eigene Darstellung.



Abb. 6 Podiumsdiskussion bei der MRH Konferenz

Eigene Aufnahme Interlink

4. Ziele für den ÖPNV und was die Menschen für den Umstieg brauchen

Die Zielsetzung im Projekt war darauf ausgerichtet, den ÖPNV als nachhaltige Mobilitätsalternative zum Privat-Pkw sichtbar und attraktiver zu machen. Um die Menschen zu einem Umstieg in den ÖPNV zu bewegen, sind verschiedene Maßnahmen und Angebote notwendig, die den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht werden.

Integriertes Angebot

Ein flächendeckendes, hierarchisches ÖPNV-Angebot bildet die Basis für eine umfassende Erreichbarkeit im Landkreis. Dabei sind die verschiedenen Ebenen als integriertes Angebot zu betrachten: Zusätzlich zur unteren Ebene der Bedarfsverkehre, die in Teilen des Landkreises als AST mit teilweise täglichen Stundentakten bis Mitternacht ein vergleichsweise gutes Angebot darstellt, sowie der oberen Ebene des Schienenpersonenverkehrs (SPNV), ist eine starke Zwischenebene von starken Regionalbuslinien auf jenen Hauptrelationen erforderlich, die der SPNV nicht abdecken kann. Hierbei sind verlässliche, starke Linien im Taktverkehr unerlässlich, denn ohne ein attraktives Regionalbusnetz können die AST ihre Wirksamkeit nicht entfalten. Diese Einschätzung wird auch von mit Organisation und Erbringung der ÖPNV-Leistung befassten Akteur:innen im Landkreis geteilt. Der kaum gegebene vertaktete Regionalbusverkehr wurde hier einstimmig als Problem mit höchster Relevanz beurteilt.

Verlässliche Anschlüsse

Eine der größten Herausforderungen liegt in der Gewährleistung funktionierender Reiseketten. Anschlusssicherheit und intermodale Angebote sind notwendig, um einen nahtlosen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu ermöglichen. Zudem sind kurze Zugangs-, Warte- und Fahrtzeiten entscheidend, um den Komfort des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr zu verbessern.

Sichtbarkeit & Bekanntheit

Flexible Angebote wie Anruf-Sammel-Taxis (AST) sind ein wichtiger Baustein des Öffentlichen Nahverkehrs. Wichtig ist, dass sie klar kommuniziert und einfach nutzbar sind, um Akzeptanz bei den Nutzer:innen zu erzielen. Doch vor allem müssen die Angebote bekannter werden, um in den Köpfen der Bevölkerung im Landkreis als Mobilitätsoption präserter zu sein. Hierfür können unterschiedliche Kontaktpunkte eingebunden werden. Haltestellen und Fahrzeuge sind Repräsentanten des ÖPNV im Öffentlichen Raum und sollten daher für die Bewerbung des Angebots genutzt werden. Professionelle Kommunikations-Kampagnen helfen, diese Potenziale zu heben. Ein gutes Online-Informationsangebot ist elementar. In der komplexen Akteurslandschaft verbindet sich mit dieser Aufgabe ein hoher Koordinationsaufwand, für die eine Zuständigkeit gefunden werden muss. Wichtig ist es, die kommunikativen Maßnahmen zu verstetigen und laufend aktuell zu halten.

Attraktive und inklusive Zugangspunkte

Die Erreichbarkeit der Haltestellen spielt ebenfalls eine zentrale Rolle. Haltestellen sollten gut sichtbar wie auch barrierefrei sein und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten, insbesondere an Umstiegshaltestellen.

Echtzeitinformationen über Fahrzeiten, Verspätungen und Alternativrouten sind wünschenswert, um den Fahrgästen ein hohes Maß an Planungssicherheit zu bieten.

Darüber hinaus sollten die Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr komfortabel und barrierefrei gestaltet sein, um allen Nutzer:innengruppen gerecht zu werden, einschließlich Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Eine durchgängige einladende Radverkehrsinfrastruktur, die sicher ist und gut in das ÖPNV-Netz integriert ist, fördert umweltfreundliche Mobilitätsformen und erhöht die Flexibilität der Fahrgäste.

Umfassende Information

Der Fahrgastinformation muss ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Dazu zählen zunächst aktuelle und übersichtliche Aushänge an den Haltestellen, die bei Bedarfsverkehren unbedingt auch über das Bestellsystem informieren müssen. Da die flächendeckende Ausstattung mit stationären Digitalen Fahrgastinformationssystemen unwirtschaftlich ist, sind gerade im ländlichen Raum benutzerfreundliche Online-Plattformen, die über alle verfügbaren Verkehrsmittel informieren und idealerweise eine einfache Buchung ermöglichen, zusätzlich relevanter.

Zusammengefasst benötigt der ÖPNV im Landkreis Cuxhaven ein abgestimmtes und benutzer:innenfreundliches System, das durch zuverlässige Verbindungen und eine hohe Servicequalität überzeugt. Zudem kommen der Kommunikation und Information über dieses Angebot eine enorm hohe Bedeutung zu. Nur so können die Menschen motiviert werden, den Umstieg zum ÖPNV in Betracht zu ziehen und somit einen aktiven Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität zu leisten.

Umstieg auf den ÖPNV: Menschen nutzen den ÖPNV statt eines Autos insbesondere dann, wenn er ihre Mobilitätsbedürfnisse ebenfalls abdeckt und darüber hinaus Zusatzvorteile bietet. So können mit dem ÖPNV Staus oder die Parkplatzsuche vermieden und die Fahrzeit produktiv oder entspannt genutzt werden. Insbesondere seit Einführung des Deutschlandtickets ist der ÖPNV oft deutlich günstiger als die Nutzung des eigenen PKW. Zudem ist der ÖPNV umweltfreundlicher, da er weniger CO₂-Emissionen verursacht und so zu einem nachhaltigen Lebensstil beiträgt.

5. Handlungsfelder und Maßnahmen im Reallabor Landkreis Cuxhaven

Um die genannten Ziele im Landkreis Cuxhaven zu erreichen, wurden im Reallabor-Projekt insgesamt 21 Maßnahmen ausgearbeitet. Die Maßnahmen gliedern sich in sieben thematische Handlungsfelder. Zunächst wird tabellarisch eine Zuordnung der Maßnahmen zu den Handlungsfeldern vorgestellt, nachfolgend werden die Maßnahmen im Einzelnen mit einer kurzen Erläuterung aufgelistet. Die Handlungsfelder und Maßnahmen sind sicherlich nicht direkt auf andere Regionen übertragbar, können aber als Inspiration für Maßnahmen des Mobilitätsmanagement in anderen ländlichen Räumen dienen und zeigen Umsetzungsschritte auf.

Handlungsfeld	Maßnahmen
Kommunikation und Fahrgastinformation	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunikationskampagne Nahverkehr Cuxland • Kennenlern-Aktionen • Verbesserung der Information zu AST an Haltestellen • Anschlusssicherheit vermitteln • Kommunikation d. Möglichkeit d. Online-Buchung in Fahrplanauskunft • Live-Auskunft über aktuelle Fahrt in Bus, BB & AST
Optimierung und Ergänzung des AST-Angebots	<ul style="list-style-type: none"> • Flexibilisierung der möglichen Bedienrelationen • Verdichtung Haltestellen-Netz Anruf-Sammel-Taxis • Schwerpunkte von AST und Bürgerbus entwickeln • Verlängerungen von AST-Linien über Gemeindegrenzen
Optimierung und Ergänzung des Linienverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • Cuxland-Angebotsstandard • Ausweitung Bedienzeiten Kernnetz Linienverkehr • Linienverlängerungen im Kernnetz Südkreis
Optimierung und Ergänzung anderer Mobilitäts-Angebote	<ul style="list-style-type: none"> • Bearbeitung im Rahmen anderer, parallel durchgeführter Projekte
Haltestellen (Verbreitung, Ausstattung)	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsaufnahme Haltestellenausstattung zur Ableitung von Handlungserfordernissen • Attraktivitätssteigerung Haltestellen • Verdichtung Haltestellen-Netz AST
Tarif-Vereinheitlichung	<ul style="list-style-type: none"> • Vereinheitlichung Tariflandschaft AST • Tarifliche Vereinheitlichung von Nahverkehrsangeboten
Bündelung von Ressourcen & Zuständigkeiten auf Kreisebene, Vernetzung von Akteur:innen	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung Mobilitätsmanagement • Einrichtung Mobilitätsbeirat

Auch hinsichtlich der Relevanz von Handlungsfeldern und Maßnahmen wurden Akteur:innen in Landkreis und Metropolregion befragt. Mit Blick auf die Relevanz der Handlungsfelder gab es zwischen den Ergebnissen auf den beiden Maßstabsebenen Übereinstimmungen sowie auch Differenzen. Einig waren sich beide befragten Gruppen bezüglich der Wichtigkeit der Bündelung von Ressourcen und Zuständigkeiten sowie der Vernetzung von Akteur:innen auf der Kreisebene. Auch die Bedeutung von Kommunikation und Fahrgastinformation wurde hervorgehoben. Starke Abweichungen gab es jedoch in der Bewertung einer Vereinheitlichung der Tarife, die in der Umfrage sehr hoch, im Rahmen der Konferenz jedoch deutlich niedriger angesiedelt wurde. Am eklatantesten ging die Einschätzung der Bedeutung der Optimierung und Ergänzung um weitere Mobilitätsangebote jenseits des Öffentlichen Nahverkehrs auseinander. Hier sahen die Akteur:innen im Landkreis kaum eine Relevanz, während die Konferenz-Teilnehmenden dem Thema durchweg eine sehr hohe Bedeutung zuschrieben. Mutmaßlich liegt die abweichende Einschätzung in den unterschiedlichen Gruppen begründet, die auf Landkreisebene aus dem Bereich ÖPNV, auf der Konferenz hingegen aus verschiedenen Arbeitsbereichen zusammengesetzt war. Zugleich reflektiert sie die geringe politische Wertschätzung des Radverkehrs, insbesondere auf kommunaler Ebene, im Landkreis Cuxhaven. Trotz vergleichsweise hoher Anteile im Radverkehr bestehen derzeit wenige Ambitionen, die Radinfrastruktur auszubauen.

Relevanz der Handlungsfelder

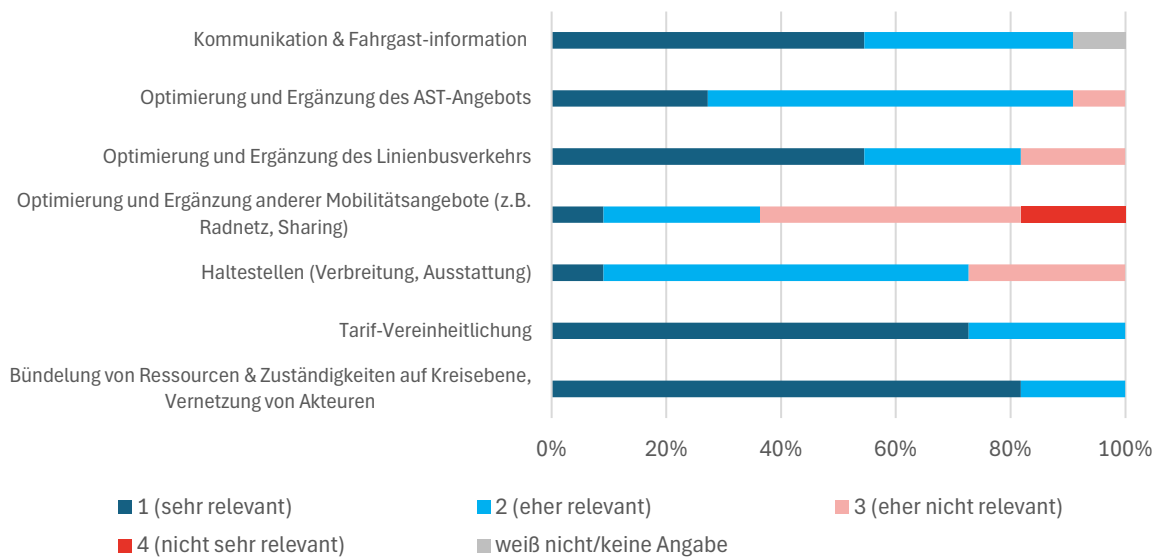


Abb. 7 Einschätzung der Relevanz der Handlungsfelder unter ÖPNV-bezogenen Akteuren aus dem Landkreis

Relevanz der Handlungsfelder

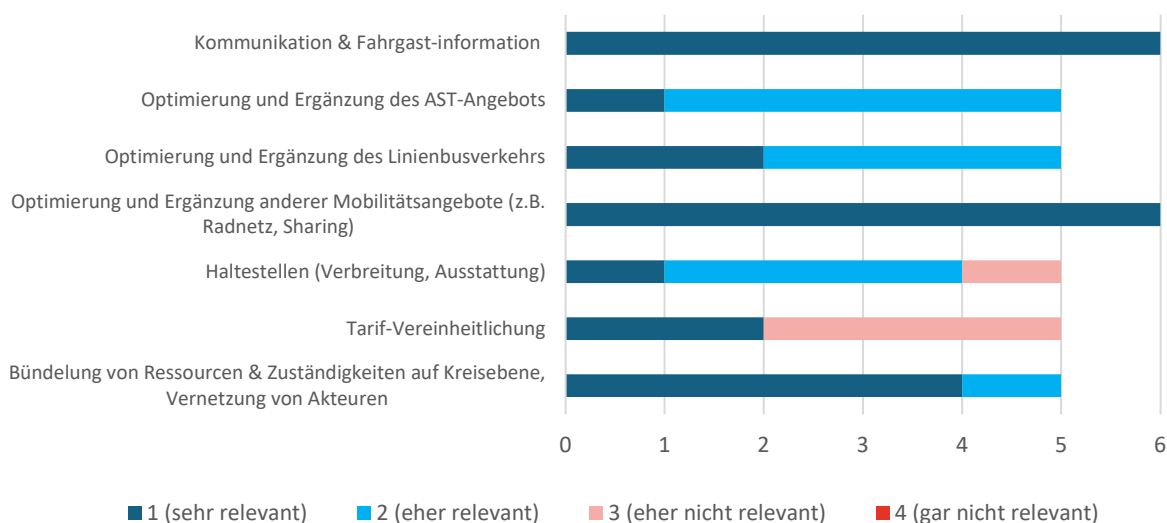


Abb. 8 Einschätzung der Relevanz der Handlungsfelder unter Teilnehmenden der Projektabschlussveranstaltung des MRH

Nachfolgend sind die im Reallabor entwickelten Maßnahmen dargestellt. Es wurden zwei Pilotregionen gewählt; wobei ein relevanter Teil der Maßnahmen den gesamten Landkreis betreffen. Die Pilotregion Südkreis (Gemeinden Beverstedt, Hagen im Bremischen, Loxstedt; Schiffdorf als assoziierter Partner) liegt südlich von Bremerhaven, ist Teil des VBN-Gebiets und weist einen für den Landkreis relativ guten Angebotsstandard auf. Demgegenüber steht die Pilotregion Börde Lamstedt – Hemmoor, im Nordosten des Landkreises, die hinsichtlich der Bedarfs- und Buslinienverkehre mitunter das niedrigste Angebotsniveau des Landkreises aufweist.

Einrichtung eines Mobilitätsmanagements

Handlungsbedarf

Um die Informationen und die Kommunikation im Nahverkehr zu verbessern, ist es notwendig, diese Maßnahmen zu verstetigen und lokal zu koordinieren. Aktuell fehlt ein zentraler Ansprechpartner für Bürger:innen und Unternehmen in Nahverkehrsfragen.

Maßnahmenbeschreibung

Die Position eines Mobilitätsmanagers wird auf Landkreisebene eingerichtet, zunächst für Pilotregionen und später für den gesamten Landkreis. Ein geeigneter Träger für diese Stelle muss noch gefunden werden.

Aufgaben des Mobilitätsmanagers

- Setzt Schwerpunkte in der Kommunikationskampagne, möglicherweise mit externen Dienstleistern.
- Koordiniert die lokale Kampagnenumsetzung und organisiert Kooperationen mit Einrichtungen.
- Verantwortet langfristige Kommunikationsmaßnahmen zwischen Verkehrsunternehmen und Gemeinden.
- Koordiniert das Online-Informationsangebot und organisiert Haltestellen-Bestandsaufnahmen.
- Bewirbt das Verkehrsangebot und sammelt Feedback.
- Plant Sonderaktionen zur Steigerung der Bekanntheit.
- Koordiniert den Mobilitätsbeirat.

Kommunikationskampagne Nahverkehr Cuxland

Handlungsbedarf

Trotz der hohen Bekanntheit von Anruf-Sammel-Taxi (AST), Bürgerbus und Linienverkehr ist das Wissen über deren Funktionsweise gering, und die Nutzung bleibt niedrig.

Maßnahmenbeschreibung

Ein Mobilitätsmanager wird die Kommunikation des AST-, Bürgerbus- und Linienangebots in beiden Pilotgebieten organisieren, möglicherweise mit externer Unterstützung.

Umsetzung

- Sichtbarmachung des ÖPNV als Gesamtangebot.
- Einsatz zielgruppenspezifischer digitaler und analoger Kommunikationsmittel.
- Werbung an „Points of Interest“ und in Nutzungskontexten.
- Weitere Maßnahmen: Plakate in Zügen und an Ortseinfahrten, Haushaltsversand mit Fahrplänen, Social Media, lokale Anzeigen.
- Kooperationen mit lokalen Einrichtungen und Veranstaltungen.
- Sichtbare Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen.

Verbesserung der Information zu AST an Haltestellen

Handlungsbedarf

Die Informationen in Aushangkästen sind landkreisweit uneinheitlich, und es fehlen wichtige Details zu Online-Buchungen sowie zu Linienverläufen und Anschlüssen (z. B. in Hemmoor und Börde Lamstedt). Eine kommunale Finanzierung ist nötig, wobei der Landkreis 50% der Kosten übernehmen soll. Aktuell liegt ein Angebot der KVG zur Verbesserung der Haltestelleninformation in der Samtgemeinde Land Hadeln vor.

Maßnahmenbeschreibung

- Finanzierungsabstimmung: Der Landkreis übernimmt 50% der Kosten.
- Angebotserstellung: Die KVG erstellt ein verbessertes Informationsangebot.
- Informationsinhalt: Festlegung von Fahrplänen, Linienverläufen, QR-Codes zur Online-Buchung und Kontaktinformationen.
- Beauftragung: Umsetzung der Maßnahmen wird beauftragt.
- Kommunikation: Geplante Verbesserungen werden kommuniziert.
- Sichtbarkeit: Haltestellen und Fahrzeuge werden durch einheitliche Beklebungen und ansprechende Gestaltung sichtbar gemacht.

Anschlussicherheit vermitteln

Handlungsbedarf

Verkehrsbetriebe warten aktuell auf verspätete Züge bis zu einigen Minuten, was vielen Fahrgästen unbekannt ist. Diese Unsicherheit und die Vorbestellung von Anruf-Sammel-Taxis (AST) erschweren die Nutzung. Zudem haben AST oft keine Informationen über Zugankünfte und warten nicht auf Anschlüsse, oft zugunsten lukrativerer Folgefahrten. Frühere Anschlussgarantien waren unsicher.

Maßnahmenbeschreibung

- Anschlussicherheit: Informationen über das Warten auf Anschlüsse bei Verspätungen bis zu 15 Minuten werden in Fahrplänen und auf der Cuxland-Info-Website veröffentlicht.
- Zielgerichtete Kommunikation: Eine Kampagne informiert über diese Regelungen, insbesondere in Bahnen und bei Bus-Anschlüssen.
- Taxiunternehmen sensibilisieren: Informationsmaterial wird erstellt, um Taxifahrer über das Abwarten von Anschlüssen zu informieren.
- Ausgleichszahlungen prüfen: Die Möglichkeit von Ausgleichszahlungen für verspätete Anschlüsse wird untersucht.
- Fokus auf den Südkreis: Die Kommunikationsstrategie richtet sich zunächst auf den Südkreis, wo eigene AST-Fahrzeuge im Einsatz sind.
- Rückkanal einrichten: Ein effektiver Rückkanal zwischen Fahrpersonal und Fahrgästen wird eingerichtet, um Verzögerungen zu kommunizieren.
- Zukunftsperspektiven: Langfristig soll die Beauskunftung und Buchbarkeit integrierter Reiseketten über Website und App realisiert werden.

Kommunikation der Möglichkeit zur Online-Buchung in Fahrplanauskunft

Handlungsbedarf

Aktuell ist die Möglichkeit zur Online-Buchung in den Systemen zur Fahrplanauskunft nicht oder nur schwer sichtbar. Der VBN bietet eine Buchungsmöglichkeit über einen versteckten Direkt-Link, der nur schwer auffindbar ist. Der DB Navigator enthält keinerlei Informationen zur Online-Buchung, und im HVV wird das Anruf-Sammel-Taxi (AST) nicht aufgeführt. Eine App für die Online-Buchung ist derzeit in Entwicklung.

Maßnahmenbeschreibung

- Kommunikation: Alle Buchungsmöglichkeiten werden klar in der Fahrplanauskunft angezeigt.
- VBN-Auskunft: Die Online-Direktbuchung wird durch einen ergänzenden Hinweistext im AST-Bereich besser kommuniziert.
- DB Navigator: Ein statischer Link zur Online-Fahrplanauskunft wird integriert.
- Zukünftige Links: Ein generischer Link zur Buchung wird perspektivisch bereitgestellt, sofern technisch umsetzbar.
- Integration im HVV: Eine Einbindung des AST in die HVV-Auskunft wird angestrebt.
- App-Download-Link: Künftig wird ein Link zur neuen Buchungs-App bereitgestellt.

Live-Auskunft über aktuelle Fahrt in Bus, Bürgerbus & AST

Handlungsbedarf

Derzeit sind nicht alle Linienfahrzeuge mit Echtzeit-Informationen ausgestattet, und die Bürgerbus-Fahrzeuge können keine Echtzeit-Daten liefern. Dies führt dazu, dass Fahrgäste keine Live-Informationen zum Verbleib eines Anruf-Sammel-Taxis (AST) erhalten, was eine wichtige vertrauensbildende Maßnahme darstellt.

Maßnahmenbeschreibung

- Ab dem kommenden Nahverkehrsplan werden alle Linienverkehre auf Echtzeitfähigkeit umgestellt, was bereits in Planung ist.
- Es wird angestrebt, auch den Bürgerbus mit Echtzeit-Daten auszustatten.
- Perspektivisch sollen der Fahrzeugstandort sowie die Ankunftszeit in der geplanten AST-App sichtbar gemacht werden.

Bestandsaufnahme Haltestellenausstattung

Handlungsbedarf

Derzeit gibt es kein Haltestellenkataster, was für die Erstellung des Nahverkehrsplans und die Definition barrierefreier Ausnahmen notwendig ist. Zudem besteht der Bedarf, AST- und Bürgerbus-Haltestellen im Stadtraum prägnanter zu gestalten, wobei Informationen zu vorhandenen Werbeflächen fehlen.

Maßnahmenbeschreibung

- Die Umsetzung eines Haltestellenkatasters sollte im kommenden Nahverkehrsplan weiterhin vorgesehen sein
- Aushangkästen, Werbeflächen und sonstige Möglichkeiten zur Präsenzsteigerung sollte im Haltestellenkataster erhoben werden.
- Prüfung der Inhalte des bestehenden ZVBN-Haltestellenkatasters

Verdichtung Haltestellen-Netz Anruf-Sammel-Taxis

Handlungsbedarf

In einigen Bereichen des Landkreises, insbesondere in der Pilotregion Südkreis, bestehen Lücken im Haltestellennetz. Diese unzureichende Anbindung kleiner Ortschaften beeinträchtigt die Mobilität der Bevölkerung.

Maßnahmenbeschreibung

- Anbindung kleinerer Ortschaften entlang vorhandener AST-Linien

- Einrichtung zusätzlicher Haltestellen zur Lückenschließung im AST-Netz
- Keine oder nur sehr geringe Kostensteigerungen oder Fahrplan-Anpassungsbedarfe im Betrieb zu erwarten
- Neue AST-Haltestellen sollten an Orten platziert werden, die möglichst barrierefrei im lokalen Wegenetz erreicht werden können
- Abstimmung zur Finanzierung
- Ermittlung des Lokalbedarfs und Festlegung der genauen Lokalisierung von zusätzlichen Haltestellen durch Abstimmung mit Ortsvertreter:innen

Attraktivitätssteigerung Haltestellen

Handlungsbedarf

Viele Haltestellen sind als solche kaum erkennbar und bieten wenig oder veraltete Informationen. Dabei sind sie wichtige Werbeträger des ÖPNV. Zudem sind viele Haltestellen nicht barrierefrei, was die Nutzung erschwert. Eine Modernisierung wäre daher dringend erforderlich, um sowohl die Nutzerfreundlichkeit als auch die Funktion als Kommunikations- und Werbepattform zu verbessern.

Maßnahmenbeschreibung

- Kommunikationsaspekt als zentraler Bestandteil der Haltestellenvorgaben im Nahverkehrsplan
- Umsetzung der Haltestellenstandards VNO
- Einheitliche Gestaltung im Südkreis entsprechend der Qualitätsanforderungen von ZVBN/VBN
- Einheitliches Design in Börde Lamstedt/Hemmoor
- Bei Haltestellen, die nicht barrierefrei zugänglich sind, sollte ein barrierefreier Zugang geschaffen oder ein Alternativstandort geprüft werden.

Flexibilisierung der möglichen Bedienrelationen

Handlungsbedarf

Die beschränkten Relationen (Dorflage-Hauptort), die das aktuelle AST-Angebot abdeckt, werden bemängelt. Ein On-Demand-Flächenbetrieb mit eigenen Fahrzeugen würde jedoch hohe Vorhaltekosten verursachen. Es gäbe Lösungen, bei denen auch bei Fortführung eines taxigebundenen Angebots flexible Bedienrelationen ermöglicht werden.

Maßnahmenbeschreibung

- Der derzeit in der Stadt Geestland getestete Sektorenbetrieb sollte nach Evaluation ggf. auf den gesamten Landkreis übertragen werden
- Aufweitung der Bedienkorridore, wie zwischen SG Hemmoor und Land Hadeln seit diesem Jahr umgesetzt, ist an weiteren Standorten denkbar.
- Alternativ ist auch die Aufgabe von Bedienrelationen denkbar (ÖPNV-Taxi-Ansatz)

Cuxland-Angebotsstandard

Handlungsbedarf

Die derzeitigen Angebotszeiten sind je nach Gemeinde und Linie sehr unterschiedlich. Die unterschiedlichen und tw. eingeschränkten Angebotszeiten stellen laut Umfrage eine Zugangshürde dar und die Uneinheitlichkeit ist schwer vermittelbar.

Maßnahmenbeschreibung

- Ein verlässliches ganztägiges Angebot würde die Zugangshürden zum ÖPNV senken
- Ein einheitliches Angebot („bis 23 Uhr komme ich nach Hause“) ist kommunikativ von großem Vorteil
- Der Standard sollte sich am SPNV orientieren und auf AST- und Linienverkehre einbeziehen
- Der Landkreis bietet sich als Modellregion für die im Koalitionsvertrag des Landes Niedersachsen beschriebene Mobilitätsgarantie an.

Vereinheitlichung Tariflandschaft AST in der Pilotregion Südkreis

Handlungsbedarf

Aktuell gelten in jeder Gemeinde unterschiedliche Tarife, und für gemeindeüberschreitende Linien existieren Sondertarife, was die Tariflandschaft unübersichtlich macht. Zudem können zusammenhängende Reiseketten (z. B. Bahn/Bus + AST) nicht mit einem einzigen Ticket genutzt werden. Eine Vereinheitlichung der Tarife wird zunehmend notwendig, besonders wenn mehr gemeindeübergreifende Linien geschaffen werden.

- Mittelfristig sollte ein einheitlicher AST-Tarif festgelegt werden, wobei bspw. ein Waben-Tarifsystem anzustreben ist
- Grundlage für die Tarifvereinheitlichung ist die Netzüberplanung
- Die Rabattierung für einzelne Personengruppen je Gemeinde könnte weiterhin ermöglicht werden
- Langfristig ist die Eingliederung der AST in die Verbundtarife zu prüfen, wobei ein Komfortzuschlag festzulegen wäre

Maßnahmenbeschreibung

- Übergangslösung: Ermäßigungstarif auch bei Vorliegen von Verbund-Einzeltickets

Kennenlern-Aktionen

Handlungsbedarf

Es besteht eine relativ hohe Bekanntheit, dass ein Angebot existiert, jedoch geringes Wissen, wie es funktioniert. Letztlich wird das Angebot von nur wenigen Personen tatsächlich genutzt.

Maßnahmenbeschreibung

- Mit Kennenlern-Aktionen soll eine niederschwellige Möglichkeit geschaffen werden, das Angebot kennenzulernen und auszuprobieren.
 - Insb. bei flächendeckenden Aktionen die Kapazität des AST-Systems im Blick behalten
- Es ist eine verantwortliche Person erforderlich (ggf. Mobilitätsmanager), da intensive Koordination und Bewerbung notwendig
 - Mögliche Aktionen sind
 - Kostenlose Nutzung jeweils einer AST-Linie für einen Tag (intensive regionale Bewerbung)
 - 10er-Karte als Gutschein (Personenkreis ist festzulegen)
 - Temporäre Akzeptanz Deutschland-Ticket bei AST (Umsetzung als Aktion im Dezember 2023)

Einrichtung Mobilitätsbeirat

Handlungsbedarf

Aktuell existiert kein passendes Format, um die Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots im Landkreis transparent zu gestalten und unterschiedliche Fragestellungen und Interessenslagen verschiedener Ziel- und Akteursgruppen einzubeziehen.

Maßnahmenbeschreibung

- Einrichtung eines Mobilitätsrates, derverkehrliche und mobilitätsbezogene Entwicklungsprozesse im Landkreis durch das Einbringen spezifischer Kenntnisse, Fragestellungen und Interessenslagen seiner Mitglieder begleitet.
- Der Mobilitätsbeirat ermöglicht einen Austausch zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Verbänden und Zivilgesellschaft, stellt eine breit aufgestellte Meinungsbildung sicher und kann notwendige Umsetzungsprozesse initiieren.

- Mögliche Mitglieder des Beirats wären Vertreter:innen aus
 - Kreisverwaltung
 - Gemeindeverwaltungen
 - Aufgabenträger
 - Verkehrsclubs (ADFC, ADAC)
 - Behinderten- und Seniorenbeiräten
 - Tourismus
 - Wirtschaft (IHK)
 - Arbeitsgemeinschaften, Vereine
 - Punktuell Vertreter:innen politischer Fraktionen und Verkehrsunternehmen
 - ZivilgesellschaftAnm.: Die Einbindung einzelner Bürger:innen könnte über ein öffentliches „Bewerbungsverfahren“ organisiert werden. Bei der Zusammensetzung sollten Kriterien wie Mobilitätsverhalten, Zielgruppe, Alter, Geschlecht und persönliche Gründe berücksichtigt werden.
- Denkbar wäre, dass der Beirat einmal im Quartal oder Halbjahr zusammenkommt.

Ausweitung Bedienzeiten Kernnetz / AST 59 in der Pilotregion Südkreis

Handlungsbedarf

Auf den Nebenlinien (Hauptorte – Dorflagen) gibt es attraktive Angebotszeiten und regelmäßige Intervalle im AST. Im Gegensatz dazu verkehren die Kernlinien 530/570 und 575 (Bremerhaven – Hauptorte) nur unregelmäßig, bis zum frühen Abend und ohne Sonntagsbetrieb. Auch die AST-Linie 59 (Hagen – Bramstedt – Stubben – Beverstedt) hat eingeschränkte Zeiten, verbindet jedoch zwei lokale Zentren. Insgesamt fehlt es an gemeindeübergreifenden Relationen, die teilweise durch die Kernlinien abgedeckt werden.

Maßnahmenbeschreibung

- Der Angebotsstandard der Kernlinien 530/570 & 575 sowie der AST-Linie 59 sollte auf jenen der AST-Linien angehoben werden. Dies bezieht sich in erster Linie auf Wochentage (durchgehender Stundentakt bis in die späten Abendstunden), langfristig anzustreben ist ein solches Angebot auch am Wochenende.
- Je nach angestrebtem Angebot ist perspektivisch zu prüfen, ob dieses weiterhin als eigenwirtschaftlicher Verkehr erbringbar ist, oder ob in grundsätzlich eigenwirtschaftlichem Verkehr einzelne Fahrten zusätzlich subventionierbar sind.

Linienerlängerungen im Kernnetz Südkreis

Handlungsbedarf

- Stadtzentrum Bremerhaven
 - derzeit nur mit Umstieg von Hagen und Beverstedt aus erreichbar, Umsteigerfordernis reduziert die Attraktivität des Linienverkehrs
- Bahnhof Stubben
 - Für Zubringer zur RS2 aus Beverstedt wären starke Linien attraktiver als AST
 - Am Bahnhof Stubben ist die kommunale Infrastruktur für den Linienverkehr ev. nicht geeignet (zwei fehlende Wendeschleifen, fehlende Ausstattung der Haltestellen)
 - Die Anbindungsmöglichkeit des Bahnhofs Lunestedt wird vom VU als negativ bewertet.
- Bahnhof Lübberstedt (Lk Osterholz)
 - Für Zubringer zur RS2 aus Hagen wäre Linienverkehr grundsätzlich dem AST vorzuziehen.

- Haltestelleninfrastruktur entspricht nicht den Anforderungen, Ko-Finanzierung durch Landkreis oder Gemeinde Hagen wäre erforderlich
- Alternativ ist auch für Hagen die Anbindung über den Bahnhof Stubben denkbar

Maßnahmenbeschreibung

- Prioritär: Verlängerung ins Stadtzentrum Bremerhaven
- Sekundär: Verlängerung 575 zum Bahnhof Stubben (Ausrichtung auf RS2 Ri Bremen) bei Herstellung der erforderlichen Infrastruktur
- Sekundär: Verlängerung 530/570 zum Bahnhof Lunestedt (Ausrichtung auf RS2 Ri Bremen) via Bramstedt bei Herstellung der erforderlichen Infrastruktur

Verlängerungen von AST-Linien über Gemeindegrenzen in der Pilotregion Südkreis

Handlungsbedarf

Es besteht ein Mangel an gemeindeübergreifenden Relationen, da gerade in Grenzgebieten das gemeindeorientierte AST-Netz nicht den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung entspricht.

Maßnahmenbeschreibung

Das Netz im Südkreis soll neu geordnet werden. Ziel ist dabei, jeweils einzelne gemeindeübergreifende Linien zu schaffen und Parallelverkehre – insb. auch zum Linienverkehr – weitestgehend zu vermeiden. Alle Orte der Pilotregion sollen mit den Bus- und/oder Bahnlinien nach Bremerhaven und Bremen sowie, je nach Lage, mit 1-2 Gemeindezentren verbunden werden. Anbindung auch für Orte im Gemeindegebiet von Schiffdorf sowie dortige Bahnanschlüsse.

Schwerpunkte von AST und Bürgerbus in der Pilotregion Börde Lamstedt - Hemmoor entwickeln

Handlungsbedarf

Die Bedienzeiten von AST und Bürgerbus sind stark eingeschränkt (wochentags in Börde Lamstedt erst ab 8 Uhr (zu spät etwa für Berufspendler), Bürgerbus mit Mittagspause, am Wochenende z. T. AST mit geringen Bedienzeiten, Abendangebot in Hemmoor und Börde Lamstedt gering). Die Nachfrage beim Bürgerbus überstieg jedoch teilweise die Kapazitäten (vor Umstellung Linienweg), keine Kapazitätsreserven beim Taxiunternehmen (Börde Lamstedt). Der Linienverkehr in der Pilotregion wurde nun neu vergeben, das Linienangebot auf bestimmten Linien deutlich ausgebaut; der Bürgerbus erhielt eine neue Routenführung.

Maßnahmenbeschreibung

- Durch neue AST-Angebote sollten die bestehenden Bedienungslücken in der Region geschlossen, die Anbindung von Armstorf und Hollnseth verbessert werden
- Dabei ist abzustimmen, welches Taxiunternehmen zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung stellen kann
- Gemeindeübergreifende Relationen könnten gestärkt werden.
- Entwicklung eines Gesamtkonzepts für das Zusammenspiel von AST, BB, und Linienbus

Tarifliche Vereinheitlichung von Nahverkehrsangeboten (Pilotregion Börde Lamstedt - Hemmoor)

Handlungsbedarf

Die Tariflandschaft im Bereich Hemmoor – Börde Lamstedt (und Land Hadeln) ist unübersichtlich, und zusammenhängende Reiseketten (Bahn + Bus/Bürgerbus) können derzeit nicht mit einem einzigen Ticket genutzt werden. Der günstige Bürgerbus-Tarif (VNN-Sondertarif) sollte jedoch grundsätzlich beibehalten werden. Zudem befindet sich die Tarifstruktur durch die Einführung des Deutschlandtickets in einem stetigen Wandel.

Maßnahmenbeschreibung

- Der Handlungsbedarf auf tariflicher Ebene ergibt sich auch aus der Maßnahme „Schwerpunkte von AST und Bürgerbus entwickeln“
- Möglichkeiten:
 - Anschlussstarif Bürgerbus – Bus
 - Akzeptanz Niedersachsentarif im Bürgerbus
 - Reduzierter Tarif bei Vorliegen von SPNV-Tickets (ev. nur bezogen auf Linienverkehr)
 - Weitere Möglichkeiten zu diskutieren
- Langfristig werden Gespräche mit dem HVV zur Prüfung der Aufnahme der Gemeinden in den HVV-Tarif geführt.

Hinsichtlich des Mehrwerts der entwickelten Maßnahmen wurden aufgrund der regionalen Spezifika nur Akteure im Landkreis Cuxhaven befragt. Einen besonderen Mehrwert sahen die Befragten vor allem in einem gemeindeübergreifenden Anruf-Sammeltaxi-Angebot, das derzeit weitgehend im Rahmen der Gemeindegrenzen organisiert ist. Ebenso wurde die Vereinheitlichung der Tariflandschaft hoch eingeschätzt, sowohl in Bezug auf das AST- als auch das gesamte Nahverkehrsangebot. Von besonders geringem Nutzen schien die Einrichtung eines Mobilitätsrats, wobei hier zu bedenken ist, dass eine breitere Mitsprache unter Praktikern oftmals eher unpopulär ist, da sie die Lösungsfindung zunächst verkompliziert. Die Bestandsaufnahme der Haltestellenausstattung und die Steigerung von deren Attraktivität schien den meisten Beteiligten ebenfalls von geringem Mehrwert.

Die Einschätzung der Relevanz von Problemen und Handlungsfeldern sowie des Mehrwerts möglicher Maßnahmen ist gemeinsam mit den Resultaten der geleisteten Analysen in die Ausrichtung der entwickelten Vorschläge eingegangen. Während die Einrichtung eines Mobilitätsmanagements auf Landkreisebene eine Bündelung von Zuständigkeiten und eine verbesserte Vernetzung leisten soll, dienen weitere Maßnahmen vor allem der Kommunikation insbesondere das AST-Angebots. Gerade hier zeigte sich im Rahmen der Untersuchung eine geringe Bekanntheit mit der Nutzung des Angebots, so dass dies als relevantes Defizit ausgemacht wurde.

Mehrwert der Maßnahmen

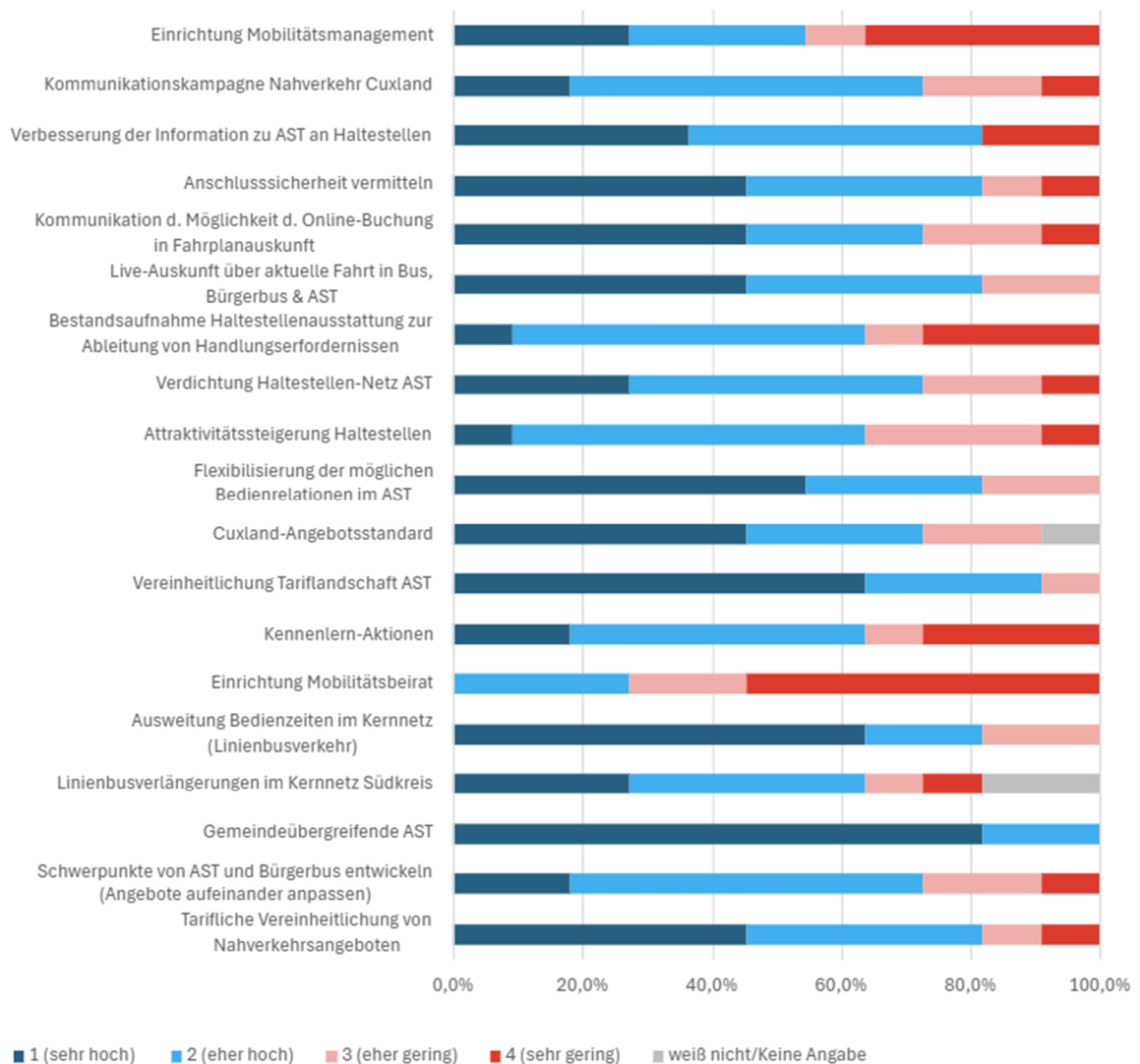


Abb. 9 Bewertung der Maßnahmen im Landkreis Cuxhaven durch dortige Akteure

6. Hürden bei der Umsetzung

Im Rahmen des Projekts wurden verschiedene Hürden identifiziert, die die Umsetzung von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen mit Fokus auf Angebote des öffentlichen Nahverkehrs in ländlichen Räumen erschweren.

Zunächst trifft das Vorhaben einer Stärkung des Nahverkehrs auf eine **motorisierte Mobilitätskultur**: Mobilität ist im Wesentlichen Automobilität. Viele Menschen verfügen entsprechend über ein eigenes Kraftfahrzeug. Dieses ist als erste Mobilitätsoption fest in den Köpfen verankert, entsprechend werden Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes sowohl in der Bevölkerung als auch bei den politischen Akteuren nicht als prioritäre Aufgabe wahrgenommen – eher als teures Zusatzangebot, denn als elementarer Teil der Daseinsvorsorge. Diese für ländliche Regionen nicht unübliche Ausgangslage stellt hohe Anforderungen, für entsprechende Planungen Unterstützung zu gewinnen.

Ein überwiegend **nachfrageorientiertes Denken** ist zudem auch bei der Planung des Nahverkehrs festzustellen. Die Sinnhaftigkeit einer ÖPNV-Verbindung wird in erster Linie an aktuellen Fahrgastzahlen ausgemacht. Die als gering interpretierten Fahrgastzahlen von wenig attraktiven Nahverkehrsangeboten werden als allgemein geringe Nachfrage und somit als Argumentationsbasis gegen Angebotsausweitungen oder die Einführung von Linien- statt Bedarfsverkehren genutzt. Dabei kann es auch in ländlichen Räumen nur ein attraktives und gut beworbenes Angebot sein, dass Personen von der Nutzung des Nahverkehrs überzeugt. Häufig wird insbesondere auch die Argumentation verwendet, dass „Busse nur leer durch die Gegend fahren würden“, also eine vermeintlich geringe Auslastung von Fahrzeugen als Geldverschwendung dargestellt. Dabei wird nicht nur außer Acht gelassen, dass ein nur zu einem Zehntel belegter Standardbus im Durchschnitt immer noch knapp fünf Autofahrten gegenübersteht¹, sondern auch, dass es Sinn macht, die für den Schulverkehr benötigten großen Fahrzeuge – mit denen alleine häufig bereits ein relativ gutes Taktverkehrsangebot möglich wäre – auch abseits davon einzusetzen.

Eine weitere Hürde für die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen stellen die **komplexen Akteursstrukturen im öffentlichen Nahverkehr** dar. Hier fehlt es an einer eindeutigen Ordnung der Zuständigkeiten. Dies ist etwa dann der Fall, wenn Bedarfsverkehre vertraglich von den Gemeinden ausgehen, der Landkreis aber organisatorisch und finanziell federführend ist; sowie, wenn ein konzessionsinhabendes Verkehrsunternehmen an seinen Haltestellenmasten über ein Anruf-Sammel-Taxi informieren soll, an dem es finanziell nicht beteiligt ist. Insbesondere wenn eine vertragliche Regelung der Zuständigkeiten ausbleibt, entsteht ein hoher Abstimmungsbedarf zwischen Kreisverwaltung, Gemeinden, Konzessionsinhabern, Verkehrsunternehmen im Linienverkehr und Taxiunternehmen, der viel Zeit und Aufwand kostet. Für den spezifischen Bereich der Anruf-Sammeltaxis zeigte sich zudem, dass die Kapazitäten der Taxiunternehmen in einigen Fällen ausgelastet sind und auch kein Wille besteht, weitere Unternehmen mit vorhandenen Kapazitäten in die Leistungserbringung einzubinden, womit einer Anpassung des Angebots enge Grenzen gesetzt sind.

Das bedeutet eine schwere Hypothek auch für zukunftsweisende Initiativen. Denn nicht zuletzt fällt der Aufwand für die unter engen Restriktionen arbeitende Verwaltung an, der es **auf verschiedenen organisatorischen Ebenen an ausreichenden Personalkapazitäten fehlt**, um den Aufgaben gerecht zu werden. Dies betrifft sowohl den Nahverkehr beim ÖSPV-Aufgabenträger (Angebotsplanung, Infrastrukturplanung,

¹ Annahme: 12-Meter-Standardbus mit 70 Sitz- und Stehplätzen befördert 7 Personen; bei einem durchschnittlichen Pkw-Besetzungsgrad von 1,4 (vgl. MiD 2017) entspricht dies 4,7 Pkw-Fahrten.

Genehmigungsorganisation, Kommunikation, Koordination zwischen Akteuren und Interessensgruppen / Öffentlichkeit, Koordination Informationsangebot) als auch weitere Mobilitätsangebote in Gemeindezuständigkeit (Radverkehr und Radwegeplanung, Fußverkehr und Fußwegeplanung, Sharing-Angebote). Hier stehen selbstverständlich auch die **knappen Haushaltsmittel** im Hintergrund, wie auch im Rahmen der im Projekt durchgeführten Befragung von den mit der Organisation des Nahverkehrs betrauten Akteur:innen allgemein herausgestellt wurde. Ein enges Budget ist also für jegliche Maßnahme als Rahmenbedingung mitzudenken. Daran anschließend besteht in verschiedenen Handlungsfeldern (Linienbusverkehr, Ausstattung Haltestellen, andere Mobilitätsangebote) **Unklarheit über das Kosten-Nutzen-Verhältnis**, so dass der Einsatz knapper Ressourcen hier unter einem weiteren Vorbehalt steht. Diese Hürde steht zusätzlich in Wechselwirkung mit dem bereits oben beschriebenen nachfrageorientierten Denken: Unsichere und mitunter sehr konservative Prognosen über die Wirkung zusätzlicher Leistungen verwandelt sich so in ein handfestes Argument gegen die Investition in ein verbessertes Angebot.

Das Handlungsfeld der Kommunikation und Fahrgastinformation birgt ebenfalls charakteristische Hürden. So stellt sich vor dem Hintergrund einer kaum eingrenzbaaren Zielgruppe das **Problem einer adäquaten Ansprache und Erreichbarkeit der Nutzenden**. Für die Bewerbung des Anruf-Sammeltaxis dehnt sich die Schwierigkeit auf die Komplexität des Produkts selbst aus. Funktionsweise von Angebot und Buchung sind nur schwer in einfachen und knappen Botschaften zu kommunizieren. Die Bekanntheit des Angebots auszuweiten, stellt daher nach Ansicht der Befragten eine große Herausforderung dar. Eine Bündelung von Ressourcen und Zuständigkeiten auf Kreisebene könnte hierfür hilfreich sein und Effizienzvorteile versprechen, steht aber selbst wiederum unter dem Vorbehalt knapper Haushaltsmittel und enger Personalkapazitäten.

Für die Zielsetzung des durchgeführten Projekts zu Maßnahmen des Mobilitätsmanagements im ländlichen Raum setzte der **begrenzte Zeitraum der Bearbeitung** eine Grenze des Machbaren. Selbst sofern Ressourcen etwa beim Landkreis hätten mobilisiert werden können, wäre für die Umsetzung aufwendiger Maßnahmen ein zeitintensiver und langwieriger Prozess nötig gewesen, der die Möglichkeiten des Projektrahmens überschritten hätte. Daher wurde hier auf Verbesserungen fokussiert, die unter den gegebenen Voraussetzungen implementiert oder zumindest auf den Weg gebracht werden können. Damit sollte nicht zuletzt einer weiteren Wortmeldung aus der Befragung entsprochen werden, nach der es mitunter mehr politischen Willen zu pragmatischen Lösungen brauche.

7. Erfolgsfaktoren bei der Umsetzung

Um den beschriebenen Herausforderungen zum Trotz zielgerichtete und wirkungsvolle Verbesserungen für ein Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum zu erreichen, wurden im Projekt eine Reihe von Erfolgsfaktoren herausgearbeitet. Ohne Vollständigkeit zu beanspruchen, gehen wir davon aus, dass die hier im Folgenden genannten Punkte unter den gegebenen Restriktionen den Effekt investierter Anstrengungen deutlich verbessern.

Mobilitätsmanagement entfaltet seine Wirkung erst über die Dauer. Daher ist für den Erfolg der Maßnahmen essenziell, dass sie **von Beginn an auf eine Verstetigung ausgerichtet** werden. Insbesondere kommunikative Maßnahmen zur Steigerung der Bekanntheit der Angebote müssen laufend fortgeführt werden, um bei den Zielgruppen etabliert zu werden und dem Anspruch auf Aktualität der Informationen gerecht zu werden. Veraltete Informationen erzeugen hingegen Frust und schlagen sich auf die Wahrnehmung der Qualität des Angebots nieder. Da hier häufig viele Akteure in der Umsetzung involviert sind, bleibt der Koordinationsaufwand in der Kommunikation dauerhaft hoch. Nur wenn entsprechende Zuständigkeiten und Personalkapazitäten geschaffen werden – etwa in der Rolle eines Mobilitätsmanagers –, kann eine Kontinuität der Maßnahmen mittel- bis langfristig gewährleistet werden.

Frühzeitig geplante und eingerichtete sowie auf Dauer angelegte Verstetigungsstrukturen garantieren Zuständigkeit und Kontinuität. Sie schaffen zudem die Grundlage für eine Übertragbarkeit von Maßnahmen etwa in benachbarte Regionen. Eine entsprechend etablierte Rolle kann die Bündelung von Ressourcen leisten sowie als Informationsdrehscheibe und Vernetzungspunkt verschiedener Akteure fungieren. Da Expertise, Erfahrung und Ansprechbarkeit klar zugeordnet sind, können hier mittel- bis langfristig Erfahrungen gesammelt und in andere Regionen übertragen werden.

Im Zuge der Implementierung von alternativen Angebotsformen wie Bedarfsverkehren und Sharing-Angeboten **dürfen die Linienverkehre nicht außer Acht gelassen werden**. Flexible Bedienung und Formen neuer Mobilität können die klassischen zuverlässigen und vertakteten Verbindungen nicht vollständig ersetzen und entfalten nur bei einer Einbindung in ein attraktives Gesamtsystem ihre volle Wirkung. Trotz der dispersen Siedlungsstrukturen wurde anhand der im Projekt durchgeführten Analysen gezeigt, dass die höchste Verkehrsnachfrage entlang der Hauptachsen besteht. Die meisten Menschen im Landkreis würden daher auf vielen ihrer Alltagswege mit Linienverbindungen auf diesen Achsen erreicht werden und diese bei entsprechender Attraktivität auch nutzen. Somit ist ein gutes Angebot auf den Hauptachsen im Zweifel mehr wert als ein flächendeckendes Grundangebot. Die höchste Priorität des Nahverkehrs im ländlichen Raum sollte daher sein, attraktive Hauptlinien zu schaffen, mit einem täglichen und ganztägigen Angebot im Stundentakt als Mindestziel.

Eine wesentliche Maßnahme zur besseren Nutzung des ÖPNV im ländlichen Raum ist eine **professionelle und breite Kommunikation**, die gezielt auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Zielgruppen eingeht. Viele Menschen in ländlichen Gebieten sind sich der bestehenden Angebote oft nicht bewusst oder zögern aufgrund von Informationslücken, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen. Wichtig ist daher, ein verständliches Angebot zu konzipieren. Sind die Nutzungsbedingungen schwer zu verstehen, bedeutet das eine große Zugangshürde für das System ÖPNV. Tarifstrukturen müssen klar und transparent sein, um den Nutzern die Auswahl von Tickets und Abos zu erleichtern. Das Angebot sollte zudem preislich attraktiv und für alle Einkommensgruppen zugänglich sein.

Ursprünglich waren im Projektplan weitere Workshops vorgesehen, über die eine breite Einbindung von Akteur:innen ermöglicht werden sollte. Im Verlauf des Projekts zeigte sich jedoch, dass eine Fokussierung auf eine zielgerichtete und fortlaufende Abstimmung mit einzelnen Kernakteur:innen für eine erfolgreiche Umsetzung vorrangig war. Entsprechend wurde der Projektplan daraufhin angepasst. Die Kernakteure tragen außerdem zu einer Multiplikation bei: Kommunale Akteur:innen wissen beispielsweise besser, wie lokal politische Mehrheiten für eine Maßnahme geschaffen werden können. Somit trägt eine **zielgerichtete Stakeholder-Beteiligung** auch zu einem effizienten Arbeitsablauf bei. Dennoch kann es an einigen Stellen zielführend sein, auf eine breitere Beteiligung zu setzen: Etwa, wenn kleinteilig Informationen zu Systemschwächen und -stärken gesammelt werden oder umstrittene Maßnahmen zur Diskussion stehen. Ein flexibles Projektmanagement, das auf situative Erfordernisse eingeht, statt sich strikt an Planungen zu orientieren, zeigte sich in diesem Falle als wichtiger Faktor, um Ergebnisse zu erzielen.

Ebenso ist mit den entwickelten Maßnahmen ein Umgang zu finden, der sensibel für Kontextbedingungen ist und eine gezielte und agile **Priorisierung** ermöglicht. Diverse im Projekt entwickelte Maßnahmen spielen zusammen, so dass sie im Idealfall zeitgleich umgesetzt würden und sich so wechselseitig stärken könnten. Dies ist jedoch mitunter nicht möglich, da entweder die Finanzierung für vielfältige Maßnahmen nicht zeitgleich zu stemmen ist, laufende Verkehrsverträge Limitierungen setzen und erst in Folgeverträgen neue Rahmenbedingungen festgesetzt werden können oder parallel übergeordnete Planungen wie etwa Nahverkehrspläne entstehen und entsprechend deren Ergebnissen nicht vorgegriffen werden kann. Vor diesem Hintergrund sollten zwei Zeithorizonte parallel in den Blick genommen werden, um so die Grundlagen für wesentliche langfristige Planungen zu schaffen. Zum einen sollten die relevanten Vorgaben in den langfristig angelegten Planungsinstrumenten (bspw. Nahverkehrsplan) eingebettet und dort verankert werden. Zum anderen kann durch die kluge Priorisierung kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen ebenfalls eine sinnvolle Vorarbeit langfristiger Lösungen geschaffen werden. Welche Initiativen dabei konkret zu ergreifen sind, hängt auch vom Akteursumfeld ab. Die vorhandenen Kräfte sollten umsichtig dort eingesetzt werden, wo mit umsetzungswilligen Akteuren Ziele erreicht werden können.

Auch für ein Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum muss das Rad nicht neu erfunden werden. Vielmehr sollte vorhandenes Praxiswissen für das eigene Vorhaben erschlossen und im Sinne eines **kooperativen Wissenstransfers** erweitert werden. Die Metropolregion Hamburg (MRH) sowie fortan das Kompetenzzentrum Mobilitätsmanagement verfügen über eine umfangreiche und stetig wachsende Wissens- und Erfahrungsbasis. Daher ist es dringend zu empfehlen, mit Projektbeginn frühzeitig Kontakt aufzunehmen, um wichtigen Input und eine qualifizierte Rückmeldung zum geplanten Vorgehen einzuholen. Mit Ende des Projektes sollte das generierte Wissen in das künftige Kompetenzzentrum zurückgespielt werden, damit zukünftige Vorhaben entsprechend davon profitieren.

8. Vom Reallabor zur Verstetigung

Eine gesonderte Herausforderung besteht darin, die erarbeiteten Lösungen in die Praxis zu tragen. Wie bereits im vorherigen Abschnitt angesprochen, muss daher für ein Vorhaben des ländlichen Mobilitätsmanagement von vornherein die Verstetigung mitgedacht und mitgestaltet werden. Die Liste ambitionierter Projekte, die nach engagierter Bearbeitung als gut gemeinte Konzepte in der Schublade verbleiben, ist lang. Um die erarbeiteten Maßnahmen in eine nachhaltige Verbesserung der Mobilität für die Bürger:innen umzumünzen, sollten daher Strategien ergriffen werden, um die Ergebnisse in den Prozessen zu verankern. Hier sind verschiedene Dimensionen relevant, die zugleich Ansatzpunkte für eine langfristig Etablierung geben können:

Strukturelle Verstetigung

Um die Maßnahmen, die im Rahmen des Reallabors entwickelt wurden, zu verstetigen und langfristig zu stabilisieren, muss ein tauglicher Rahmen geschaffen werden. Der besteht ganz grundlegend in einer klaren Zuständigkeit – konkret auf der Verwaltungsebene sowie, in der Übernahme der Verantwortung, auch auf politischer Ebene. Wie im vorherigen Abschnitt bereits angesprochen, sind dafür die entsprechenden Strukturen zu schaffen. Die Rolle eines Mobilitätsmanagers wäre hierfür ideal geeignet. Ihr würde die Kümmerer-Funktion zukommen, die im Reallabor entwickelten Ansätze fortzuführen. Sie sorgt für eine fortlaufende Vernetzung der relevanten Akteur:innen, bündelt die Kompetenzen und besitzt die eindeutige Zuständigkeit für den Aufgabenbereich. Dazu muss diese Position jedoch mit den nötigen personellen und finanziellen Ressourcen ausgestattet sein, um die organisatorischen und die kommunikativen Aufgaben zu erfüllen. Ein grundsätzliches politisches Commitment zu den Aufgaben des Mobilitätsmanagements ist daher unerlässlich, um die entwickelten Maßnahmen über den Projektstatus hinauszutragen. Als technische Seite ist hier zudem eine infrastrukturelle Einbindung zu betrachten. Hierbei geht es zum einen um die physische Integration neuer Mobilitätslösungen, zudem aber auch um den Anschluss an digitale Plattformen, so dass die entwickelten Lösungen hier sicht- und nutzbar werden.

Kooperative Verstetigung

Diese Dimension zielt auf den Aufbau stabiler Partnerschaften und Netzwerke ab. Sie betont die Notwendigkeit der Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteuren wie Kommunen, regionalen Verkehrsunternehmen, privaten Anbietern und der Bevölkerung. Doch auch die verschiedenen politischen und administrativen Instanzen von Gemeinde-, Kreis- bis Landesebene sind hier zu nennen. Der Mobilitätsbeirat kann hier eine taugliche Instanz sein, in dem eine langfristige Kooperation aller relevanten Akteur:innen organisiert sowie Vertrauen durch persönlichen Austausch geschaffen wird. Der Mobilitätsbeirat fungiert außerdem als Drehscheibe wichtiger Informationen und Kontakte. Außerdem sollten kommunikative Wege zur Einbindung und Beteiligung der Bevölkerung als Nutzer:innen der Mobilitätsangebote etabliert werden. Die kooperative Verstetigung umfasst also Partnerschaften, Netzwerke sowie etablierte Beteiligungsverfahren, die sicherstellen, dass Mobilitätsangebote auf die lokalen Bedarfe und Voraussetzungen abgestimmt sind und - auch ohne Projektrahmen - durch gemeinsames Agieren dauerhaft gesichert werden können.

Praktische Verstetigung

Nicht zuletzt sollte eine Verstetigung in den Maßnahmen selbst angelegt sein. Die Erfahrung in die Etablierung entsprechender Maßnahmen ist, dass Lösungen selbst eine dauerhafte Verfügbarkeit und Stabilität bieten müssen, um das Vertrauen der Nutzer zu gewinnen und Routinen im Alltag der Menschen im ländlichen Raum zu etablieren. Dies bedeutet, dass nicht nur die Konzepte selbst, sondern auch deren Verlässlichkeit und Stabilität über die Zeit hinweg entscheidend sind, damit die Menschen ihre Verhaltensweisen und Mobilitätsgewohnheiten langfristig anpassen.

Zusammengefasst tragen alle drei Dimensionen – strukturelle, kooperative und praktische Verstetigung – dazu bei, dass die entwickelten Maßnahmen für ein Mobilitätsmanagement ländlichen Raum nicht nur im Projektrahmen erfolgreich sind, sondern auch auf lange Sicht eine nachhaltige Wirkung entfalten.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Sammeltaxi im Landkreis Cuxhaven	7
Abb. 2 Siedlungsstruktur im Landkreis Cuxhaven	8
Abb. 3 Die Bedienungsqualität im Landkreis Cuxhaven	10
Abb. 4 Bewertung der Relevanz der identifizierten Probleme im ÖPNV im Landkreis Cuxhaven durch dortige Akteure	11
Abb. 5 Bewertung von lokalen Besonderheiten im Landkreis Cuxhaven durch dortige Akteure	12
Abb. 6 Podiumsdiskussion bei der MRH Konferenz	12
Abb. 7 Einschätzung der Relevanz der Handlungsfelder unter ÖPNV-bezogenen Akteuren aus dem Landkreis	16
Abb. 8 Einschätzung der Relevanz der Handlungsfelder unter Teilnehmenden der Projektabschlussveranstaltung des MRH	17
Abb. 9 Bewertung der Maßnahmen im Landkreis Cuxhaven durch dortige Akteure	26

Impressum

Gefördert durch die Förderfonds
der Metropolregion Hamburg

Herausgeber

Metropolregion Hamburg
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
info@metropolregion.hamburg.de
metropolregion.hamburg.de



Auftraggeber:

Landkreis Cuxhaven
Amt Bauaufsicht und Regionalplanung
Vincent-Lübeck-Straße 2
27474 Cuxhaven



Ersteller:

Interlink GmbH
Wallstraße 58
10179 Berlin



in Zusammenarbeit mit

Märtens Consult
Georg-Stöver-Weg 16 a
21224 Rosengarten

Stand: Dezember 2024

