



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



alpenkonvention • convention alpine
convenzione delle alpi • alpska konvencija

Mobilität in nachfrageschwachen Räumen

Mobilitätslösungen und Praxisbeispiele aus dem
Alpenraum



Herausgeber

ifuplan

Institut für Umweltplanung und Raumentwicklung
Amalienstraße 79
80799 München

www.ifuplan.de

Finanziert von:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Telefon +49 (0)30 / 18 - 300 - 0
Telefax +49 (0)30 / 18 - 300 - 1920

Konzept: ifuplan, München

Bildnachweis

ifuplan
Institut für Umweltplanung und Raumentwicklung

Mobilität in nachfrageschwachen Räumen

Mobilitätslösungen und Praxisbeispiele aus dem
Alpenraum

Grußwort

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

der Alpenraum ist und bleibt ein beliebtes Reiseziel. Mit rund 375 Mio. Übernachtungen pro Jahr zählen die Alpen zu den tourismusintensivsten Regionen der Welt, aber eingebettet in ein geografisch und klimatisch besonders sensibles Umfeld.

Zusammen mit den Transitverkehren ist und bleibt nachhaltige Mobilität eine der größten Herausforderungen der Alpenregion: für den notwendigen Austausch von Gütern und Personen, aber eben auch für die Lebensqualität und den Wohlstand der hier Lebenden.

Deshalb schafft die Verkehrspolitik der Alpenstaaten und der EU verstärkt Anreize, um vor allem den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und so die Verkehrsströme im Transit neu zu bündeln und zu lenken. Hierbei blicken wir auf Fortschritte beim Ausbau der alpenquerenden Eisenbahninfrastruktur.

Gleichzeitig bleibt es Ziel und Herausforderung, die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen auch künftig in angemessener Weise zu sichern. Es geht um die Sicherung von Chancengerechtigkeit in allen Teilräumen. Mobilität wird vor diesem Hintergrund in unserer Gesellschaft immer mehr zum Schlüssel für Wohlstand und Lebensqualität. Gerade in Regionen mit einer zunehmend alternden Bevölkerung sowie in dünn besiedelten Räumen mit Bevölkerungsrückgang oder in peripheren Regionen.

Neben dem ÖPNV als auch künftig wesentlichem Bestandteil des Systems der Daseinsvorsorge sind neue und nachhaltige Lösungsansätze für öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote, wie zunehmend integrierte Mobilitätskonzepte und ergänzend flexible Bedienformen, erforderlich, um die angemessene Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge zu sichern. Sie können den besonderen Bedarf einer Gemeinde abdecken, das ÖPNV-Angebot ergänzen sowie mögliche Synergien vor Ort nutzen.

Die vorliegende Dokumentation zahlreicher Projektbeispiele belegen die breite Vielfalt an Herausforderungen für die regionale Daseinsvorsorge sowie die Ideenvielfalt der Akteure vor Ort in den bayerischen Alpenregionen sowie in den anderen Alpenstaaten. Dabei gewonnene Erfahrungen und entwickelte

Lösungen zur Mobilitätssicherung in ländlichen Räumen gilt es nun weiterzugeben an Akteure, die in anderen ländlichen Regionen vor ähnlichen Herausforderungen stehen. Alle Akteure in den Bereichen Daseinsvorsorge und Mobilität in nachfrageschwachen Räumen müssen gemeinsam an diesen Themen und an der Zusammenarbeit dranbleiben. Mehr denn je gilt es, regional und interkommunal zu denken und zu agieren.

Nicht immer sind die vorgestellten Ansätze und Projekte übertragbar. Dazu sind die Rahmenbedingungen von Land zu Land oder von Region zu Region zu unterschiedlich. Jedoch zeigt sich, dass es immer wieder dazu anregt, diese Rahmenbedingungen zu hinterfragen und eigene angepasste Lösungen zu suchen. Hierzu soll diese Publikation beitragen, indem sie die unterschiedlichen Projekte und Projektansätze für eine breitere Öffentlichkeit dokumentiert und einen übergreifenden Erfahrungsaustausch anregt. Ergänzen wird dies eine online-Datenbank (siehe im Kapitel 2), die ausführlich alle Praxisbeispiele darstellt.

Ich lade Sie nunmehr zur Lektüre ein, damit wir gemeinsam mit unseren Nachbarn den Schutz und die nachhaltige Entwicklung des Alpenraums weiter voranbringen.

Jens-Uwe Staats
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Inhalt

1	Hintergrund	6
	Was ist die Alpenkonvention?	7
	Arbeitsprogramm der Arbeitsgruppe Verkehr	8
	Was sind dünn besiedelten Gebiete?	9
	Kurzbeschreibung der dünn besiedelten Gebiete im deutschen Alpenraum	9
2	Übersicht über die Beispiele guter Praxis	12
	Nachhaltige Mobilitätslösungen	13
	Mikrodienste im öffentlichen Personennahverkehr	14
	Andere Mobilitätsdienste	16
	Nicht-Mobilitätslösungen	18
	Organisatorische Maßnahmen und Mobilitätsmanagement	20
3	Handlungsempfehlungen	22
	Lernen aus den Praxisbeispielen	23
	Empfehlungen	24
	Schlussfolgerungen	31
	Fachgespräch mit deutschen Experten	32

1 Hintergrund



alpenkonvention • convention alpine
convenzione delle alpi • alpska konvencija

Was ist die Alpenkonvention?

Das Übereinkommen zum Schutz der Alpen – kurz Alpenkonvention – wurde am 7. November 1991 von allen acht Staaten des Alpenraumes (Deutschland, Österreich, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Monaco, Schweiz und Slowenien) sowie der Europäischen Gemeinschaft unterzeichnet.

Die Alpenkonvention stellt die Erhaltung und den Schutz der bedrohten alpinen Region auf eine völkerrechtlich verbindliche Grundlage. Die Rahmenkonvention trat am 6. März 1995 in Kraft, wichtige Bestimmungen zu sektoralen Fragen sind in acht Protokollen (Raumplanung und nachhaltige Entwicklung, Naturschutz und Landschaftspflege, Berglandwirtschaft, Bergwald, Tourismus, Energie, Bodenschutz, Verkehr) geregelt. Sie sind u.a. Grundlage für die Vertiefung der regionalen Zusammenarbeit im Alpenraum und Voraussetzung dafür, dass die praktische Umsetzung der Ziele der Alpenkonvention zügig erfolgen kann. Die Protokolle traten am 19. Dezember 2002 in Kraft.

Die Rolle der Alpenkonvention

Alle zwei Jahre findet die Alpenkonferenz, eine Konferenz der Vertragsparteien der Alpenkonvention, statt. Die Alpenkonferenz ist das beschlussfassende Organ der Alpenkonvention, dem die Umweltministerinnen und –minister der Alpenstaaten angehören. Auf der Alpenkonferenz wird ein mehrjähriges Arbeitsprogramm verabschiedet, das die Leitlinien und Themenschwerpunkte für die Aktivitäten der Vertragsparteien sowie der Arbeitsgruppen bis zur nächsten Alpenkonferenz festlegt.

Für den Verkehrsbereich ist insbesondere das Verkehrsprotokoll von Bedeutung. Es verpflichtet die Vertragsparteien zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die insbesondere die Belastungen im Bereich des inneralpiner und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß senkt, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume verträglich ist. Als

wichtigste Vereinbarung enthält das Verkehrsprotokoll den grundsätzlichen Verzicht der Vertragsparteien auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr, von dem nur unter besonders genannten Bedingungen abgewichen werden kann. Um die Umsetzung des Protokolls zu unterstützen, wurde die Arbeitsgruppe Verkehr eingerichtet.

Das deutsche Alpenkonventionsgebiet

Das Gebiet der Alpenkonvention umfasst in Deutschland ca. 11.160 Quadratkilometer und damit nicht nur die Berggebiete, sondern alle Landkreise mit Gebirgsanteil (Lindau am Bodensee, Oberallgäu, Ostallgäu, Weilheim-Schongau, Garmisch-Partenkirchen, Bad Tölz-Wolfratshausen, Miesbach, Rosenheim, Traunstein und Berchtesgaden) sowie die darin umschlossenen freien Kreisstädte Kempten, Kaufbeuren und Rosenheim. Dies bedeutet, dass neben hochalpinen Regionen wie der Zugspitze oder dem Watzmann auch das flache Alpenvorland zum Geltungsbereich der Alpenkonvention gehört.

Auszug aus dem Verkehrsprotokoll

Artikel 3 Nachhaltiger Verkehr und Mobilität

(1) Um den Verkehr unter den Rahmenbedingungen der Nachhaltigkeit zu entwickeln, verpflichten sich die Vertragsparteien, mit einer aufeinander abgestimmten Umwelt- und Verkehrspolitik zur Begrenzung verkehrsbedingter Belastungen und Risiken

...

b) den Belangen der Gesellschaft derart Rechnung zu tragen, dass

aa) die Erreichbarkeit von Menschen, Arbeitsplätzen, Gütern und Dienstleistungen auf umweltschonende, energie- und raumsparende sowie effiziente Weise ermöglicht und eine ausreichende Grundversorgung garantiert wird;

...

Artikel 9 Öffentlicher Verkehr

Zur nachhaltigen Aufrechterhaltung und Verbesserung der Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen sowie der Erholungs- und Freizeitattraktivität verpflichten sich die Vertragsparteien, die Einrichtung und den Ausbau kundentfreundlicher und umweltgerechter öffentlicher Verkehrssysteme zu fördern.

Warum zählt das Alpenvorland zur Alpenkonvention?

Ein Geologe würde sagen: Weil die von Moränen, Seen, Mooren, Molasserücken und Schotterebenen geprägte Landschaft durch die Alpenfaltung und eiszeitliche Prozesse entstanden sind. Aus heutiger Sicht jedoch viel bedeutsamer sind die engen Verflechtungen des Arbeitsmarktes, der Wirtschaft und der Freizeitaktivitäten zwischen den deutschen Alpentälern und dem Alpenvorland bis hin zum Münchner Verdichtungsraum, der aber selbst nur zum Teil im Alpenkonventionsgebiet liegt.

Arbeitsprogramm der Arbeitsgruppe Verkehr

Alle zwei Jahre legt der Ständige Ausschuss der Alpenkonvention das Mandat der Arbeitsgruppe Verkehr fest. 2012 wurde in Vorbereitung auf die XIII. Alpenkonferenz 2014 als Aufgabe der Arbeitsgruppe Verkehr bestimmt, dass unter anderem eine „Überprüfung der Praktiken und Strategien für nachhaltige Verkehrslösungen in dünn besiedelten bzw. abgelegenen Alpengebieten“ und eine „Erarbeitung von Empfehlungen zur Förderung der Mobilität in diesen Regionen“ erfolgen soll.

Unter französischem Vorsitz entschieden die Mitglieder der Arbeitsgruppe, nicht nur nach Transportlösungen im engeren Sinn zu suchen, sondern auch Angebote und Lösungen zu berücksichtigen, die die Erreichbarkeit von Dienstleistungen und den Erhalt des lokalen Einzelhandels verbessern und damit Versorgungsfahrten reduzieren.

Daher wurden bei der Suche nach Praxisbeispielen als nachhaltige Lösungen berücksichtigt:

- Alle Lösungen außer der individuellen Nutzung privater Kraftfahrzeuge. Eingeschlossen sind somit Mitfahrgelegenheiten, Carsharing und Fahrradverleih, Sammeltaxis und öffentlicher Verkehr inklusive bedarfsorientierte Dienste.
- Maßnahmen des Mobilitätsmanagements für Pendler oder Schüler, die Bereitstellung von Mobilitätsinformationen und die Erziehung zur nachhaltigen Mobilität.
- Dienste und Lösungen, die dazu beitragen individuelle Mobilität entbehrlich zu machen, wie Telearbeit, E-Commerce und Lieferdienste, mobile Läden oder Dienstleistungen sowie der Zugang zu Breitbandinternet.

Ziel der Studie war dabei nicht eine vollständige Erhebung all dieser Lösungen, sondern die Darstellung von Beispielen aus der Praxis, die auch auf andere Gebiete übertragbar sind.

Arbeitsschritte

Die Arbeitsgruppe Verkehr gliederte diese Aufgabe in zwei Arbeitsschritte:

- Identifikation der dünn besiedelten Gebiete in den Alpenregionen und Zusammenfassung der nationalen Beiträge.
- Sammlung von Beispielen guter Praxis und Strategien der nachhaltigen Mobilität in den vorher identifizierten Gebieten sowie Zusammenfassungen der nationalen Beiträge zu einem Gesamtbericht.

Merkmale für dünn besiedelte Gebiete



Was sind dünn besiedelte Gebiete?

Die Festlegung eines dünn besiedelten Gebietes erfolgte für den deutschen Alpenraum nur als relative Abgrenzung des gesamten Gebietes vom Bodensee zum Königssee. Das bedeutet, dass für diese Gebiete im Vergleich zum restlichen deutschen Alpengebiet viele der erwähnten Kriterien zutreffen. Im Vergleich zu anderen Räumen ist der deutsche Alpenraum jedoch eher dicht besiedelt.

Diese Gebiete wurden anhand von verschiedenen, in der nebenstehenden Abbildung „Merkmale für dünn besiedelte Gebiete“ dargestellten Indikatoren abgegrenzt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die objektiven Zahlen der Indikatoren nicht zwangsläufig mit der Wahrnehmung der Bevölkerung vor Ort übereinstimmen müssen. Personen, die über einen Pkw verfügen und ihren Alltag mit Hilfe von online-Diensten und Breitbandanschluss bewerkstelligen, empfinden die Erreichbarkeit anders als Personen am selben Ort aber ohne diese Möglichkeiten.

Im nationalen Vergleich sowie im Vergleich zum gesamten Alpenraum hat das deutsche Alpenkonventionsgebiet durchschnittliche Erreichbarkeitsstandards, was die Erreichbarkeit der nächstgelegenen Mittelstadt und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr betrifft. Dennoch gibt es auch hier einige Regionen mit unterdurchschnittlichen Werten. Vor allem im Süden, an der Grenze zu Österreich, stellt die Topographie eine Herausforderung für die Erreichbarkeit und damit die Verfügbarkeit von Dienstleistungen dar.

Geringere Siedlungsdichten und entsprechend schlechtere Erreichbarkeit bedeuten aber nicht automatisch einen Nachteil, der mit allen Mitteln bekämpft werden muss. Beides kann auch besondere Qualitäten darstellen, die andernorts nicht mehr vorhanden sind. Dazu gehören beispielweise Eigenschaften wie hohe Erholungsqualität, Rückzugsmöglichkeit und Erlebbarkeit von Einsamkeit. Im wirtschaftlichen Sinn können diese Qualitäten in ansprechender Landschaft auch ein Alleinstellungsmerkmal für den regionalen Tourismus darstellen. Zudem kann eine geringere Erreichbarkeit auch für Abgrenzung von äußeren Wettbewerbseinflüssen sorgen. Dieser Wettbewerb zeigt sich zum Beispiel am Immobilienmarkt am Rand der Metropolregion München, wo nach Anschluss von Städten und Gemeinden an das Pendlernetz des Großraumes die Preise stark ansteigen und der Immobilienwerb für Einheimische dadurch deutlich erschwert wird.

Die genannten Merkmale treffen in unterschiedlicher Ausprägung auf die Gemeinden zu. Einen Überblick über die Ausprägung der einzelnen Merkmale in jeder Gemeinde bieten die Tabellen auf den folgenden Seiten.

Die Karte „Dünn besiedelte Regionen im deutschen Alpenkonventionsgebiet“ zeigt, welche Gemeinden des deutschen Alpenkonventionsgebietes mindestens die Hälfte der Merkmale erfüllen. Auf die dunkler eingefärbten Gemeinden treffen die Merkmale in größerem Ausmaß zu, sie werden daher als Kerngemeinden bezeichnet, auf die heller gefärbten Bereiche treffen sie in geringerem Ausmaß zu, sie werden als Ergänzungsgebiet betrachtet.

Kurzbeschreibung der dünn besiedelten Gebiete im deutschen Alpenraum

Oberallgäu / Hörnergruppe

Die Hörnergruppe im Süden des Landkreises Oberallgäu ist einer der touristischen Schwerpunkte im deutschen Alpenraum. Die Kernstädte der Region, Sonthofen und Oberstdorf haben einen stündlichen Bahnanschluss an die Landeshauptstadt München. Die Gemeinden Bolsterlang, Balderschwang, Obermaiselstein und Wertach weisen mindestens drei der oben genannten Merkmale auf und werden somit als Kernbereiche für die Studie betrachtet.

Ammergau / Halblech

Dieses Gebiet liegt zwischen den Flüssen Ammer und Lech und schließt den deutschen Anteil an den Ammergauer Alpen ein. Zwischen dem Verkehrskorridor (A95 / B2, Bahnstrecke) von München nach Garmisch-Partenkirchen und der Gemeinde Ettal liegt der Ettaler Sattel, der die Anbindung an diesen Korridor erschwert. Die Bahnlinie von Murnau endet in Oberammergau.

Isarwinkel / Achenpass

Dieser abgelegene Bereich besteht aus einer kleinen Anzahl Gemeinden großer Flächenausdehnung. Inmitten des Gebietes liegt der Sylvensteinspeicher, der die Isar reguliert. Zum Achensee führt eine Bundesstraße, die an das Inntal anschließt. Die Gemeinden Jachenau und Wallgau westlich des Sylvensteinspeichers und Kreuth östlich davon, erfüllen über die Hälfte der Merkmale für dünn besiedelte Gebiete, während Lenggries, das zwischen diesen beiden Gebieten liegt, hier nur als Ergänzungsbereich berücksichtigt wird. Mit Ausnahme von Lenggries war die Bevölkerungsentwicklung im letzten Jahrzehnt bereits rückläufig.

Merkmale für die Auswahl der dünn besiedelten Gebiete im deutschen Alpenkonventionsgebiet

Kommune	Bevölkerungs- dichte	Stündliche Zuganbindung	Erreichbarkeit Mittelzentrum	Erreichbarkeit Oberzentrum	Bevölkerungs- entwicklung 2001-2011 in %	Typ
Oberallgäu / Hörnergruppe						
Oberstdorf	43	Ja	< 15 min	< 60 min	-1,3	Ergänzung
Hindelang	35	Ja	< 15 min	< 60 min	1	Ergänzung
Obermaiselstein	39	Nein	> 15 min	< 60 min	8,5	Kernbereich
Balderschwang	6	Nein	> 15 min	< 60 min	25	Kernbereich
Ofterschwang	107	Nein	> 15 min	< 60 min	9,3	Ergänzung
Bolsterlang	53	Nein	> 15 min	< 60 min	6,1	Kernbereich
Wertach	54	Nein	> 15 min	< 60 min	3,8	Kernbereich
Sonthofen	449	Ja	< 15 min	< 60 min	-2,2	Ergänzung
Fischen i. Allgäu	223	Ja	< 15 min	< 60 min	5,7	Ergänzung
Ammergau / Halblech						
Unterammergau	49	Ja	> 15 min	> 60 min	1,2	Kernbereich
Oberammergau	170	Ja	> 15 min	> 60 min	-4,2	Kernbereich
Ettal	54	Nein	> 15 min	> 60 min	-4,8	Kernbereich
Saulgrub	46	Ja	> 15 min	< 60 min	-3,0	Kernbereich
Schwaigen	27	Nein	> 15 min	> 60 min	-4,1	Kernbereich
Bad Bayersoien	65	Nein	> 15 min	> 60 min	-0,4	Kernbereich
Wildsteig	27	Nein	> 15 min	< 60 min	5,8	Kernbereich
Halblech	27	Nein	< 15 min	< 60 min	-4,4	Kernbereich
Schwangau	45	Nein	< 15 min	< 60 min	0,9	Ergänzung
Isarwinkel / Achenpas						
Jachenau	7	Nein	> 15 min	> 60 min	-2,9	Kernbereich
Lenggries	40	Ja	< 15 min	< 60 min	5,3	Ergänzung
Kreuth	31	Nein	< 15 min	< 60 min	-0,3	Kernbereich
Wallgau	41	Nein	> 15 min	< 60 min	-0,6	Kernbereich
Achental / Kaiserwinkel						
Schlechting	38	Nein	> 15 min	< 60 min	-3,7	Kernbereich
Unterwössen	85	Nein	> 15 min	< 60 min	4,3	Ergänzung
Marquartstein	236	Nein	> 15 min	< 60 min	4,1	Ergänzung
Reit im Winkl	33	Nein	> 15 min	< 60 min	-11	Kernbereich
Ruhpolding	42	Ja	> 15 min	< 60 min	-0,3	Kernbereich

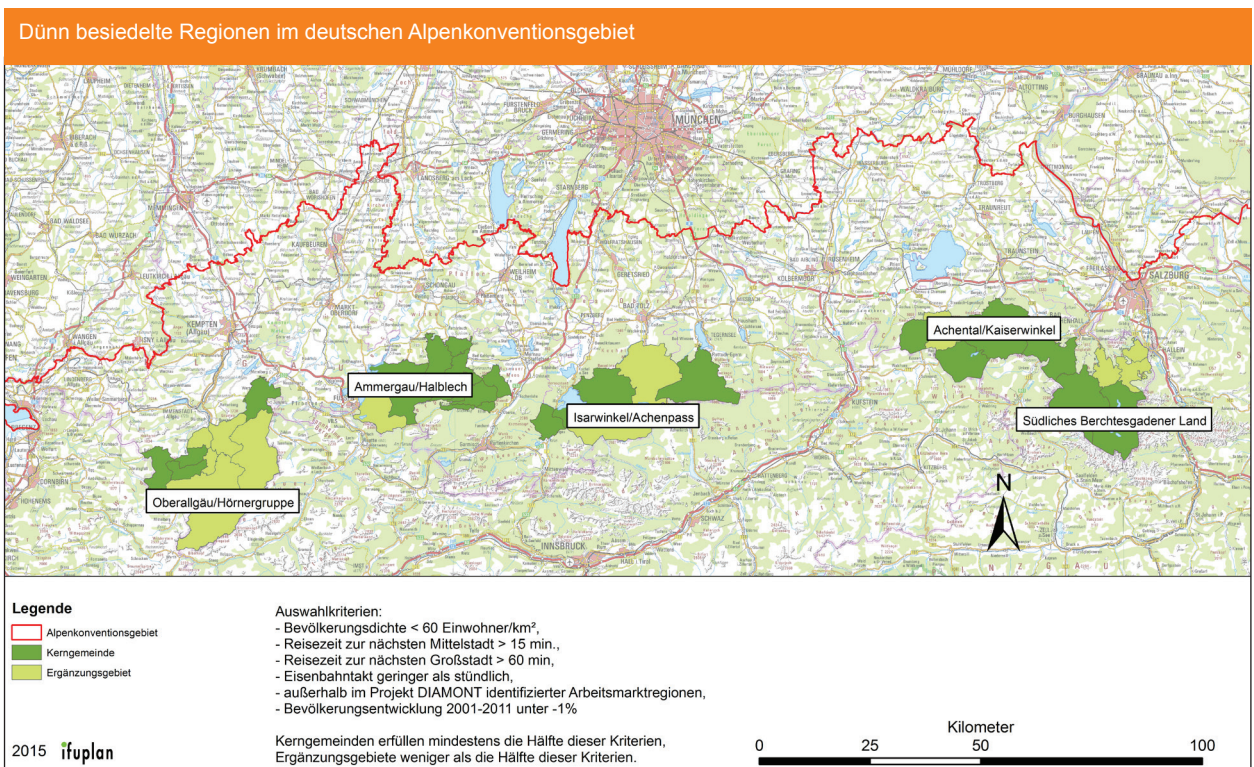
Kommune	Bevölkerungs- dichte	Stündliche Zuganbindung	Erreichbarkeit Mittelzentrum	Erreichbarkeit Oberzentrum	Bevölkerungs- entwicklung 2001-2011 in %	Typ
Südliches Berchtesgadener Land						
Schönau am Königssee	41	Nein	< 15 min	> 60 min	-3,0	Kernbereich
Ramsau bei Berchtesgaden	14	Nein	< 15 min	> 60 min	-0,1	Kernbereich
Schneizlreuth	13	Nein	< 15 min	< 60 min	-8,1	Kernbereich
Bischofswiesen	122	Ja	< 15 min	> 60 min	3,2	Ergänzung
Berchtesgaden	217	Ja	< 15 min	> 60 min	0,9	Ergänzung
Marktschellen- berg	102	Nein	< 15 min	< 60 min	0,4	Ergänzung

Achental / Kaiserwinkel

Das Achental bezeichnet die Gemeinden an der Tiroler Ache zwischen Chiemsee und der Grenze zu Österreich. Mit Ausnahme von Ruhpolding hat das Gebiet keinen Bahnanschluss, jedoch Anbindung an das Bundesstraßennetz. Insbesondere Reit im Winkl verzeichnet im letzten Jahrzehnt einen deutlichen Bevölkerungsrückgang.

Südliches Berchtesgadener Land

Das südliche Berchtesgadener Land mit dem Nationalpark und Biosphärenreservat Berchtesgaden ist charakterisiert durch hochalpine Bereiche und einen begrenzten Siedlungsraum in den Tälern.



2 Übersicht über die Beispiele guter Praxis

Nachhaltige Mobilitätslösungen

Ziel der Studie war, Praxisbeispiele in erster Linie aus dünn besiedelten Gebieten innerhalb des Gebietes der Alpenkonvention zu finden. Zusätzlich konnten jedoch auch Initiativen außerhalb des Alpenraumes erfasst werden, vorausgesetzt sie sind auf den Alpenraum übertragbar.

Insgesamt wurden von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe Verkehr über 54 Beispiele guter Praxis gesammelt, die jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Alle Praxisbeispiele sind in englischer Sprache in einer Datenbank verfügbar, die unter folgenden Links zum Download bereitsteht:

- http://static.alpconv.org/download/1/AC-WGT_Win.zip
(für Windows)
- http://static.alpconv.org/download/1/AC-WGT_MAC.zip
(für MAC)

Die Datenbank enthält für jedes Praxisbeispiel detaillierte Beschreibungen zu Funktionsweise, Zielgruppen, Erfolgsfaktoren und Kontaktinformationen. Die Beispiele wurden in folgende vier Typen eingruppiert:

- **Mikrodienste im öffentlichen Personennahverkehr:** Hierunter sind alle Mobilitätsdienste zu verstehen, die durch einen Träger öffentlichen Verkehrs eingerichtet werden und ein zusätzliches Angebot an regelmäßigen oder bedarfsorientiertem öffentlichen Transport darstellen. Dies schließt auch Bürgerbusse ein, die von Freiwilligen und nicht profitorientierten Vereinigungen mit Personenbeförderungserlaubnis bedient werden. Bürgerbusse sind keine öffentlichen Transportangebote im eigentlichen Sinn, aber der Service, den sie anbieten, kommt meist dem öffentlichen Verkehr sehr nahe.
- **Andere Mobilitätsdienste:** Hierunter werden zusätzliche Mobilitätsangebote aller Transportmittel außer öffentliche Verkehrsmittel gefasst. Dies können Mietfahrräder, Mitfahrgelegenheiten, Fahrten per Anhalter oder Taxidienste sein.
- **Nicht-Mobilitätslösungen:** Hiermit sind alle Dienste gemeint, die dazu beitragen individuelle motorisierte Mobilität zu vermeiden und Mobilitätswänge zu mindern. Gemeint sind damit alle mobilen Dienste, wie mobile Bürgerdienste bzw. -büros, mobile Läden, Lieferdienste etc. Eingeschlossen sind hier auch Telearbeit, Infrastruktur für Videokonferenzen und allgemein alle Dienste, die Informations- und Kommunikationstechniken einsetzen.

- **Organisatorische Maßnahmen und Mobilitätsmanagement:** Hier werden alle Maßnahmen gruppiert, die keine zusätzlichen Mobilitätsangebote schaffen, aber bereits existierende Angebote bzw. deren Zugänglichkeit verbessern. Dazu gehören Maßnahmen zu Marketing, Kommunikation und Preisgestaltung, aber auch alle Maßnahmen, die die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Interessensvertretern von der Planung bis zur Umsetzung verbessern und das Verständnis füreinander fördern. Auch Pakete zu Mobilitätsinformationen und Initiativen zur Erziehung zu nachhaltiger Mobilität sind hier eingeschlossen.

In der Realität werden häufig verschiedene Ansätze miteinander kombiniert. Um Wiederholungen zu vermeiden, wurden die Beispiele dem passendsten Typ zugeordnet. Ergänzend zu einer Kurzbeschreibung in einem tabellarischen Überblick werden einige besonders interessant erscheinende Praxisbeispiele ausführlicher beschrieben.

Was versteht man unter Mobilitätswängen oder erzwungener Mobilität?

Die Unterscheidung ob ein bestimmter Weg freiwillig oder unfreiwillig zurückgelegt wird, ist nicht immer eindeutig zu beantworten. Im Allgemeinen ist jedoch davon auszugehen, dass Wege, die im Zusammenhang mit alltäglichen Grundbedürfnissen wie Versorgung, Arbeit und Bildung, nicht gänzlich freiwillig erfolgen.

Vor allem in dünn besiedelten Gebieten sind in den letzten Jahrzehnten diese erzwungenen Wege in vielen Fällen länger geworden, da Versorgungseinrichtungen geschlossen wurden. So erzwingt zum Beispiel die Schließung einer Grundschule, einer Postfiliale oder eines Lebensmittelgeschäfts häufig die Überwindung weiterer Strecken für die Nutzer, als wenn diese Einrichtungen erhalten blieben. Diese zusätzlichen Wege bedeuten einen höheren Aufwand an Zeit und Geld für die Betroffenen, aber auch eine höhere Umweltbelastung durch den zusätzlich entstehenden Verkehr.

Mikrodienste im öffentlichen Personennahverkehr

Die meisten dieser Angebote sind bedarfsorientiert. Das heißt, die Fahrten müssen im Voraus angemeldet werden, da sie sonst nicht stattfinden. Die Zeit, wie lange vor Fahrtbeginn ein Fahrtwunsch anzumelden ist, ist sehr unterschiedlich und reicht von 10 Minuten bis zu 24 Stunden vor Fahrtantritt.

Viele Dienste fahren nicht mit herkömmlichen Bussen, sondern mit kleineren Fahrzeugen. Häufig werden Minibusse mit maximal 9 Sitzplätzen (inkl. Fahrer) oder sogar Pkws eingesetzt. Auch Fahrzeuge mit Elektroantrieb werden gelegentlich genutzt. Ein Vorteil dieser kleineren Fahrzeuge besteht unter anderem darin, dass neben hauptberuflichen Kräften auch ehrenamtlich tätige Personen Fahrer dieser kleineren Fahrzeuge sein dürfen. Diese gehen damit jedoch bestimmte Verpflichtungen ein, wie regelmäßige Dienstzeiten, Besuch von Schulungen usw.

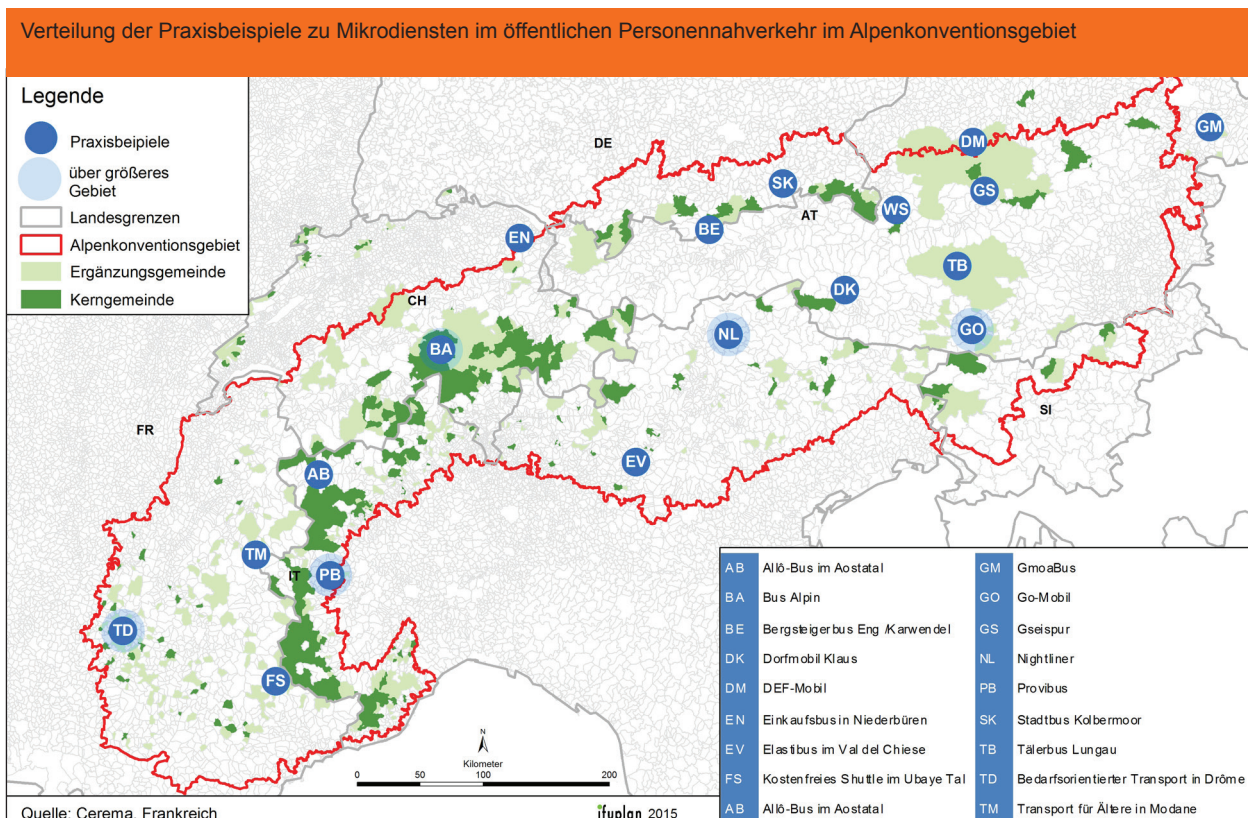
Meist verkehren bedarfsorientierte Busse auf festgelegten Routen und fahren feste Haltestellen an. Manche Dienste bieten jedoch für einen bestimmten Personenkreis (z.B. mit körperlichen Einschränkungen) – selten auch für alle Fahrgäste – Fahrten von Haus zu Haus an.

Manche Dienste werden nur an wenigen Wochentagen oder auch nur zu bestimmten Jahreszeiten angeboten. Dies hängt auch mit der Zielgruppe zusammen: manche Angebote sind auf Touristen zugeschnitten, andere auf Senioren.

Einige Mikrodienste im öffentlichen Personennahverkehr sind in einen größeren Rahmen eingebunden oder miteinander vernetzt und bieten ein multimodales Mobilitätskonzept. Für eine Vernetzung spricht dabei die Etablierung einer Marke und Synergien bei Werbung und Beschaffung beispielsweise von Fahrzeugen.

Die Karte unten zeigt die Verteilung der Praxisbeispiele: die grün eingefärbten Bereiche stellen die für diese Studie identifizierten dünn besiedelten Bereiche dar, dunkelgrün sind die Kernbereiche, hellgrün die Ergänzungsräume.

In der nebenstehenden Tabelle werden die Beispiele nach Ländern geordnet kurz beschrieben.



Übersicht über die Mikrodienste im Personennahverkehr	
 Praxisbeispiele aus Deutschland	
Bergsteigerbus Eng	Lokaler Bus, der wichtige Wandergebiete an die Bahnstation anschließt.
Stadtbus Kolbermoor	Öffentlicher Midibus (Bus mittlerer Fahrgastkapazität), der Wohngebiete und kleine Ortsteile an das Zentrum anbindet.
 Praxisbeispiele aus Österreich	
DEF-Mobil	Bedarfsorientiertes öffentliches Angebot mit Minibus für drei Gemeinden im Defereggental / Tirol.
Dorfmobil Klaus	Bedarfsorientierter Tür-zu-Tür-Mobilitätsdienst, der von einem Verein ehrenamtlich für Mitglieder in einer Gemeinde organisiert wird.
GmoaBus	Bedarfsorientierter Minibusservice (max. 9 Personen).
Go-Mobil	Bedarfsorientierter Service, der mit Taxis, Vans und Minibussen (bis 9 Plätze) bedient wird. Die Einrichtung dieses Services ist unter der Marke G-Mobil landesweit in Kärnten möglich.
Gseispur	Mobilitätsangebot im Gesäuse (Steiermark), das verschiedene Dienste anbietet: Shuttleservice zum Bahnhof, Taxiservice, Elektromopeds und Leihautos.
Tälerbus Lungau	Kombinierter Service aus fahrplangebundenen Fahrten und Sonderfahrten für Touristen mit herkömmlichen Bussen, Minibussen und Elektrofahrzeugen.
Werfenweng Shuttle	Bedarfsorientierter Minibusservice (max. 9 Personen), der ursprünglich für die Zielgruppe Touristen konzipiert wurde, inzwischen aber auch von Pendlern genutzt wird.
 Praxisbeispiele aus der Schweiz	
Einkaufsbus Niederbüren	Regelmäßiger und kostenloser Shuttle-Service zum Dorfladen.
Bus Alpin	Gemeinnütziger Verein, der lokale öffentliche Busdienste zu Ausflugszielen betreibt, die keinen regulären ÖV haben.
 Praxisbeispiele aus Frankreich	
Kostenfreies Shuttle im Ubaye Tal	Kostenfreier öffentlicher Shuttlebus, der nach Fahrplan fährt.
Bedarfsorientierter Transport für Ältere in Modane	Bedarfsorientierter Service mit Taxis (max. 7 Fahrgäste) zum Festpreis, der an feste Routen und Haltestellen gebunden ist, für Bürger über 60 Jahren.
Bedarfsorientierter Transport in Drôme	Verschiedene bedarfsorientierte Dienste, teilweise an feste Routen, Haltestellen und Fahrpläne gebunden, teilweise auch flexibler.
 Praxisbeispiele aus Italien	
Allô-Bus im Aostatal	Bedarfsorientierter öffentlicher Bustransport.
Elastibus im Val del Chiese	Bedarfsorientierter öffentlicher Bustransport.
Nightliner	Nachtbusse an Wochenenden zum pauschalen Ticketpreis.
Provibus	Bedarfsorientierter öffentlicher Busservice.

Andere Mobilitätsdienste

Als andere Mobilitätsdienste werden hier alle Angebote bezeichnet, die über den öffentlichen Verkehr hinausgehen. Dieser Mobilitätstyp schließt alle Transportarten ein, wie zu-Fuß-Gehen, Radfahren, Mitfahrgelegenheiten oder Taxidienste. Die meisten der zwölf Praxisbeispiele beziehen sich auf Fahrradleihsysteme oder Carsharing. Eine Übersicht bietet die Tabelle „Übersicht über andere Mobilitätsdienste“.

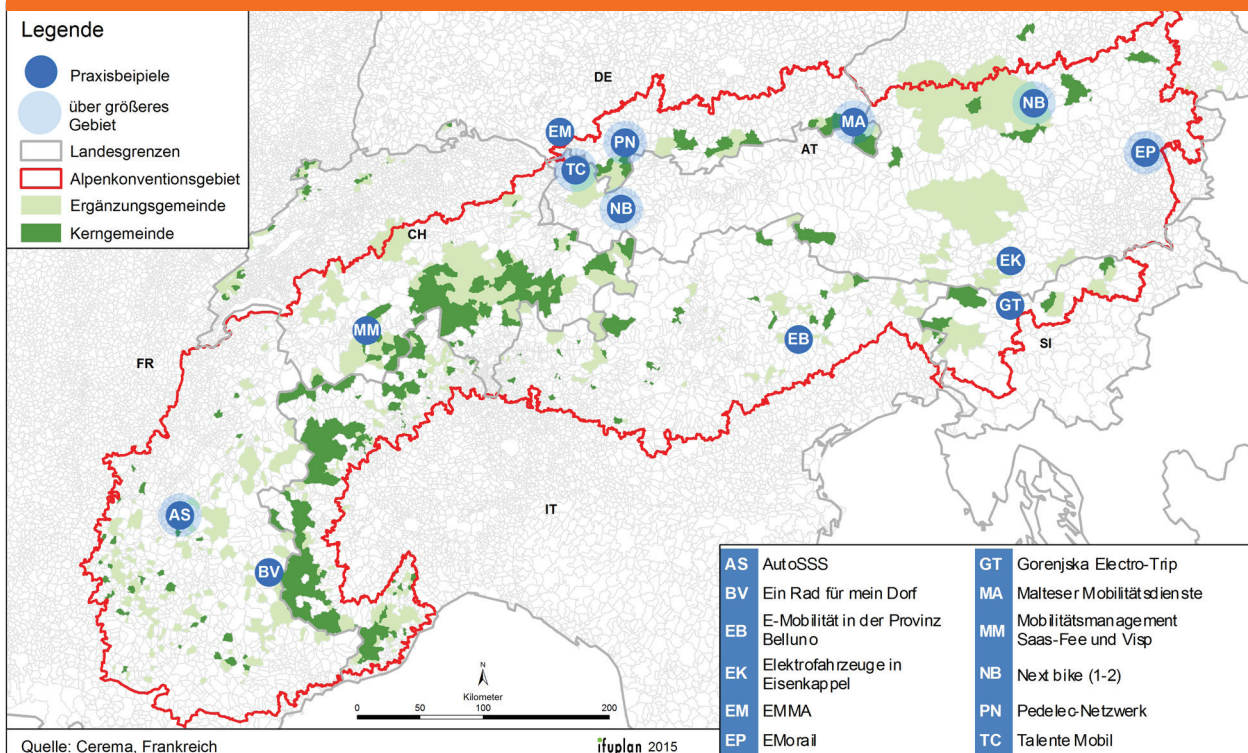


Viele der Angebote wurden zunächst für die touristische Nutzung entwickelt. In der Praxisphase erwiesen sich manche dieser Angebote auch für die Alltagsmobilität der einheimischen Bevölkerung als gut geeignet.

Die Praxisbeispiele zeigen, dass bei diesen Mobilitätsangeboten aktuell die Elektromobilität eine wichtige Rolle spielt. Dies mag zumindest zum Teil auch daran liegen, dass nicht nur in Deutschland im Zuge der Klimaschutzinitiativen seit einigen Jahren umfangreichere öffentliche Mittel zur Förderung der Elektromobilität bereitstehen.



Verteilung der Praxisbeispiele zu anderen Mobilitätsdiensten im Alpenkonventionsgebiet



Übersicht über andere Mobilitätsdienste



Praxisbeispiele aus Deutschland

emma: e-Mobil mit Anschluss	Elektrofahrzeuge werden in das Carsharing-Angebot der Deutschen Bahn eingebunden. Außerdem werden in der Pilotregion Bodenseekreis und der Stadt Friedrichshafen am Bodensee Ladestationen für Elektrofahrzeuge eingerichtet und der bedarfsorientierte ÖV in einzelnen Gemeinden mit Elektrofahrzeugen durchgeführt.
Malteser Mobilitätsdienste	Ein Tür-zu-Tür Transportangebot für mobil eingeschränkte Personen. Das Angebot gilt für regelmäßige oder unregelmäßige Fahrten.
Pedelec-Netzwerk im Allgäu	350 Elektrofahrräder und 150 Ladestationen in der Region Allgäu bilden ein Netzwerk für Elektromobilität. Das Angebot ist auf eine touristische Nutzung zugeschnitten, wird aber auch von Einheimischen vor allem für Erholungszwecke genutzt.



Praxisbeispiele aus Österreich

Elektrofahrzeuge in Eisenkappel	Die Gemeinde Eisenkappel ist Eigentümerin von 27 Elektro-Fahrrädern und einem Elektroauto. Der Großteil der Fahrräder wird sowohl an Einheimische als auch an Touristen verliehen. Das Auto kann nur von angemeldeten Einheimischen genutzt werden.
EMorail	Ein Mobilitätspaket das Elektrofahrzeuge (Autos und Fahrräder) mit dem Bahnverkehr kombiniert. Das Angebot richtet sich vor allem an Pendler. Neben einer Netzkarte für das öffentliche Netz ist auch die Nutzung der Elektrofahrzeuge in dem Mobilitätspaket enthalten.
nextbike	Automatisiertes Fahrradverleihsystem für Pendler und Touristen.
Talente Mobil	Der gemeinnützige Verein betreibt eine online-Plattform und eine mobile App zur Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten in Vorarlberg. Die Nutzer sind registriert, um die Sicherheit für Fahrer und Mitfahrer zu erhöhen.



Praxisbeispiele aus der Schweiz

Mobilitätsmanagement Saas Fee und Visp	Das Mobilitätsmanagement verbindet unterschiedliche Maßnahmen, um den nicht-motorisierten Verkehr zu reduzieren. Dazu gehören Carsharing, Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Leihfahräder, aber auch Öffentlichkeitsarbeit und die Koordination der verschiedenen Maßnahmen.
----------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Praxisbeispiele aus Frankreich

Ein Rad für mein Dorf	Es werden 5 Elektro-Mountainbikes im Crévouxtal (Hochgebirgstal 1.600 m Höhe, unter 150 Einwohner verteilt auf vier Weiler) kostenfrei zur Nutzung angeboten. Zunächst für die Einwohner konzipiert, wird das Angebot mittlerweile aber auch gerne von Touristen genutzt.
AutoSSS	Sicheres Fahren per Anhalter mit angemeldeten Nutzern. Die Mitfahrer warten an Bushaltestellen oder Parkplätzen. Das Mitfahren erfolgt unentgeltlich, bei regelmäßiger Nutzung kann ein Entgelt vereinbart werden.



Praxisbeispiele aus Italien

E-Mobilität in der Provinz Belluno	Pilotprojekt: E-Vans stehen den Mitarbeitern des öffentlichen Sektors für 6 Monate kostenfrei zur Verfügung.
------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Praxisbeispiele aus Slowenien

Gorenjska Electro-Trip	Eine „Elektrische Route“, die mehrere touristisch interessante Orte miteinander verbindet, wurde mit fünf Ladestationen für Elektrofahrzeuge ausgestattet. Die Stationen sollen künftig auch Elektrofahrzeuge anbieten.
------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Nicht-Mobilitätslösungen

Auf den ersten Blick mag es überraschen, dass Angebote, die explizit als „Nicht-Mobilitätslösungen“ bezeichnet werden, hier als Beispiele guter Praxis genannt sind. Aber wenn bestimmte Dienstleistungen vor Ort sind oder von zu Hause aus erledigt werden können, erübrigen sich manche Wegstrecken. Besonders in ländlichen Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte nahm die Anzahl von Versorgungseinrichtungen wie zum Beispiel Arztpraxen oder Lebensmittelgeschäfte, aber auch Schulen in der Vergangenheit stark ab, was die Bevölkerung dazu zwingt, weitere Wege zurückzulegen. Wenn es jedoch gelingt, solche Angebote wohnortnah vorzuhalten, entfallen diese Wegstrecken oder werden zumindest verkürzt.

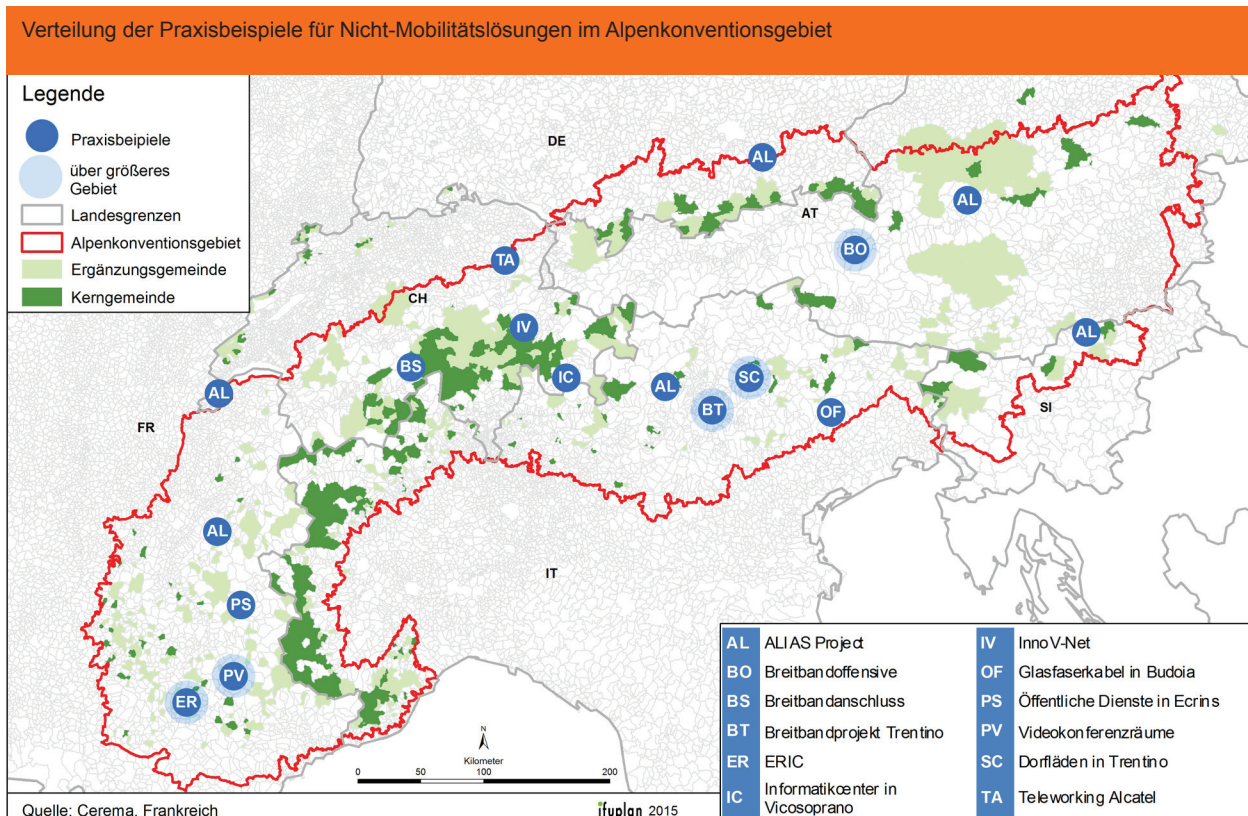
Aus diesem Grund wurden Maßnahmen, die zur Vermeidung oder Verkürzung individueller Mobilität führen, in die Recherche der Praxisbeispiele einbezogen.

Eine wesentliche Rolle spielt hier die Bereitstellung von schnellen Internetanschlüssen auch in den ländlichen Gebieten, wo private Telekommunikationsfirmen aufgrund der geringeren Kundendichte diese Infrastruktur nicht anbieten. Beinahe alle Alpenländer fördern aus diesem Grund Breitbandanschlüsse mit öffentlichen Mitteln.

Neben diesen infrastrukturellen Maßnahmen gibt es jedoch auch weitere Möglichkeiten, Fahrtwege zu vermeiden oder zu verkürzen. Hier bieten vor allem die Außenstellen für öffentliche Dienste, wie sie in Frankreich im ländlichen Raum verbreitet sind, gute Möglichkeiten, indem sie die verschiedenen Ämter und Behörden an einer Kontaktstelle vor Ort bündeln. Auf diese Weise bleiben diese Dienstleistungen auch für weniger mobile Bevölkerungsteile erreichbar.

Auch die finanzielle Unterstützung von Dorfläden und Gastronomie in der Region Trentino hilft, die Grundversorgung vor Ort zu sichern und so Wege einzusparen.

Beispielhaft ist auch die Unterstützung von Lehrstellen im ländlichen Raum, die jungen Menschen eine Ausbildungsstätte ohne Umzug oder weite Pendelwege ermöglicht. Gleichzeitig werden die Betriebe vor Ort gestärkt, die es unter Umständen schwer haben, Arbeitskräfte aus anderen Regionen anzuwerben.



Übersicht über Nicht-Mobilitätslösungen	
 Praxisbeispiele aus Österreich	
Breitbandoffensive	Die Offensive zielt auf eine Versorgung mit schnellen Breitbandanschlüssen in Räumen, die von der Privatwirtschaft aus Rentabilitätsgründen nicht erschlossen werden. Dies sind vor allem ländliche Räume mit geringer Besiedelung.
 Praxisbeispiele aus der Schweiz	
Breitbandanschluss in Blatten	Die Projektidee ist, in einem Bergdorf leerstehende Gebäude an Breitband anzuschließen und Büroräume einzurichten, die von der Bevölkerung gemeinschaftlich genutzt werden. Das soll den Einheimischen das Pendeln über teilweise große Distanzen zumindest teilweise ersparen, gleichzeitig die Gemeinschaft stärken und Leerstände wiederbeleben. Das Projekt wurde noch nicht realisiert.
Informatikcenter in Viscosprano	Die Gemeinde Viscosprano betreibt ein Informatikzentrum für das Bergelltal, in dem sowohl Schulklassen arbeiten können, als auch Fortbildungen für Erwachsene in Informationstechnologien stattfinden.
InnoV-Net	InnoV-Net unterstützte Ideen aus den Bergregionen zur Verbesserung der Grundversorgung. Im Rahmen dieses Projektes wurden in einem kleinen Unternehmen zwei Lehrstellen geschaffen und deren Förderung gesichert. Dieser Ansatz kann einerseits die Abwanderung junger Menschen abschwächen als auch Firmen unterstützen, die unter dem Mangel an qualifiziertem Nachwuchs leiden.
Teleworking Alcatel	Alcatel (Zürich) gründete auf Wunsch eines Angestellten eine Zweigstelle im ländlichen Raum, die ca. 10 Jahre in Betrieb blieb und mit dem Ausscheiden des Mitarbeiters wieder geschlossen wurde.
 Praxisbeispiele aus Frankreich	
ERIC	In der Region Provence - Côte d'Azur wurden seit dem Jahr 2001 160 sogenannte „ERIC“-Zentren eingerichtet. Es handelt sich hier um Internetzentren für Bürger, die kostenlosen oder sehr preiswerten Internetzugang sowie technische Unterstützung dazu anbieten. Die Zentren befinden sich gezielt in Wohnortnähe und sind über die ganze Region verteilt, ca. 35% davon im ländlichen Raum.
Videokonferenzräume	Im Herzen der französischen Alpen (Hautes-Alpes) wurden Videokonferenzräume eingerichtet, die der Bevölkerung ermöglichen, mit den Verwaltungen und Ämtern direkt in Kontakt zu treten, ohne die Ämter aufsuchen zu müssen.
Station öffentlicher Dienste in Ecrins	Eine Kontaktstelle von mehr als 20 verschiedenen öffentlichen Diensten im ländlichen Raum erleichtert der Bevölkerung den Zugang zu diesen Diensten.
 Praxisbeispiele aus Italien	
Breitbandprojekt Trentino	Das Projekt will allen Haushalten im Trentino einen Breitbandanschluss bereitstellen, auch in dünn besiedelten Gebieten.
Glasfaserkabel in Budoia	Mit Hilfe einer Partnerschaft zwischen öffentlicher Hand und Privatunternehmen konnte die Region mit Glasfaserkabeln versorgt werden.
Dorfläden in Trentino	Finanzielle Unterstützung für Läden und Gastronomie, die in kleinen Dörfern ab 100 Einwohnern betrieben werden.
 Praxisbeispiel aus dem europäischen Alpenraumprogramm	
ALIAS	Krankenhausnetzwerk für Telemedizin in den Alpenstaaten. Ein Schwerpunkt des Netzwerks liegt im Austausch von Informationen über einzelne Patienten, ein weiterer im fachlichen Austausch durch telemedizinische Werkzeuge.

Organisatorische Maßnahmen und Mobilitätsmanagement

Zwölf Praxisbeispiele beziehen sich auf organisatorische Maßnahmen und Mobilitätsmanagement. Dabei handelt es sich nicht um neu geschaffene Mobilitätsangebote, sondern bestehende Angebote werden verbessert oder leichter zugänglich gemacht.

Diese Verbesserungen können verschiedene Bereiche betreffen, wie zum Beispiel Marketing, Kommunikation und Preissysteme. Aber auch die Kooperationen der unterschiedlichen Akteure während der Planung und Umsetzung, die das gegenseitige Verständnis für die Bedürfnisse und Möglichkeiten fördern, gehören dazu. Ebenfalls berücksichtigt wurden Mobilitätsinformationspakete und Initiativen der Erziehung zu einer nachhaltigeren Mobilität.

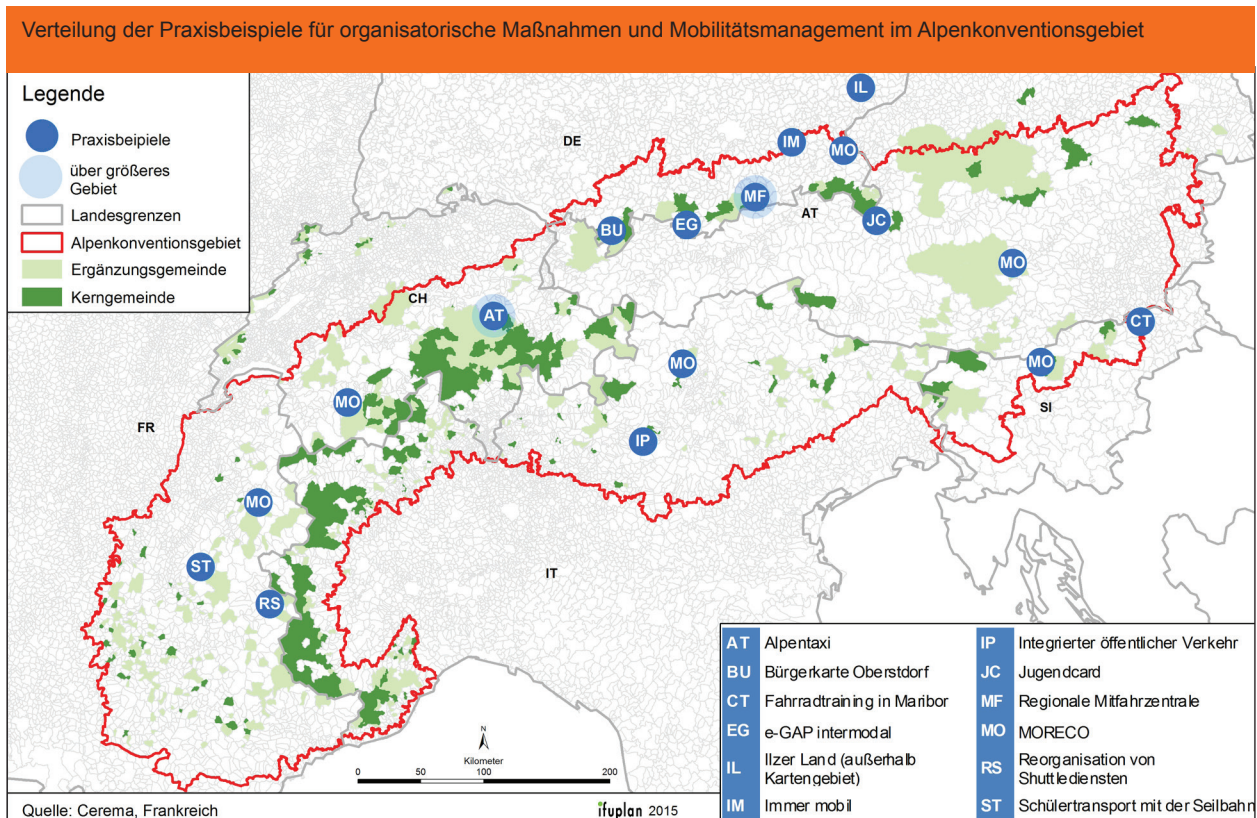
Einige dieser Maßnahmen sind auf bestimmte Nutzergruppen wie zum Beispiel Schüler und Jugendliche oder Senioren abgestimmt. Diese Nutzergruppen sind ohne öffentliche Mobilitätsangebote in ländlichen Gebieten häufig auf Fahrdienste aus ihrer Familie oder Nachbarschaft angewiesen und daher benachteiligt.

Die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel kann zu einer deutlichen Steigerung der Nutzung jedes einzelnen Verkehrsmittels führen. Praxisbeispiele wie das Alpentaxi, e-GAP intermodal oder die Verknüpfung von Bus- und Bootsverkehr in Brescia zielen darauf ab, vor allem den motorisierten individuellen Freizeit- und Erholungsverkehr durch umweltfreundlichere Angebote zu reduzieren. Auch die Abstimmung zwischen unterschiedlichen Betreibern, verbunden mit einem einheitlichen Preissystem, wie das Beispiel der Shuttledienste in Frankreich zeigt, kann das Angebot für Nutzer attraktiver machen.

Um Bürgern vor Ort den Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu erleichtern, können Jahreskarten wie die Bürgerkarte Oberstdorf, die neben dem öffentlichen Verkehr auch ermäßigte Eintritte bietet, einen Anreiz geben.

Auch erzieherische Maßnahmen, wie das Fahrradtraining für Grundschüler in Maribor, können einen wichtigen Beitrag leisten, um umweltfreundliche Mobilitätsalternativen zum Pkw ins Bewusstsein zu bringen.

Plattformen, wie zum Beispiel die bundesweit agierende Mitfahrzentrale bieten den organisatorischen Rahmen für private oder betrieblich organisierte Fahrgemeinschaften.



Übersicht über organisatorische Maßnahmen und Mobilitätsmanagement	
 Praxisbeispiele aus Deutschland	
Bürgerkarte Oberstdorf	Alle Einwohner von Oberstdorf und dem Kleinwalsertal können eine Jahreskarte für alle öffentlichen Transporte inklusive Seilbahnen (letztere jedoch nur im Sommer eingeschlossen) erwerben, die zusätzlich Ermäßigungen für Erholungseinrichtungen bietet.
e-GAP intermodal	Ein integriertes Preis- und Informationssystem für die verschiedenen Mobilitätsangebote (Elektrofahrzeuge, öffentliche Verkehrsmittel) in Garmisch-Partenkirchen.
Ilzer Land	Im Ilzer Land, einem Verbund von neun Städten und Gemeinden, werden verschiedene Angebote wie öffentlicher Verkehr, Carsharing mit Elektrofahrzeugen und Schülertransport im Rahmen eines Pilotprojektes miteinander verbunden.
Immer mobil	Ein Pilotprojekt, das sich an Senioren wendet und in einer Plattform verschiedene Angebote, wie öffentliche Verkehrsmittel, soziale Fahrdienste, Bürgerbus und Sammeltaxis miteinander verknüpft.
Jugendcard	Die Jugendcard ermöglicht in den Landkreisen Berchtesgaden, Traunstein und in Salzburg die Nutzung von Taxigutscheinen. Die Gutscheine müssen bei der Heimatgemeinde erworben werden. Sie sind limitiert auf 100 € jährlich je Jugendlichen, 40% davon tragen die Nutzer selbst, 60% sind Zuschuss aus öffentlichen Mitteln.
MiFaZ	Über das bundesweite Portal werden alle Angebote der lokalen Mitfahrzentralen gebündelt. Es bietet zudem für Unternehmen die Möglichkeit, ein eigenes internes Mitfahrportal zur Bildung von Fahrgemeinschaften zu schaffen.
 Praxisbeispiele aus der Schweiz	
Alpentaxi	Das Alpentaxi ist ein ergänzendes Transportangebot, das die letzte Haltestelle des regulären öffentlichen Verkehrs mit Ziel- und Endpunkten von Freizeitaktivitäten verbindet. Es schließt die Lücke der sogenannten letzten Meile, die häufig ein Grund ist, dass eine Urlaubs- oder Freizeitreise mit dem individuellen Auto erfolgt.
 Praxisbeispiele aus Frankreich	
Reorganisation von Shuttlediensten	Im hochalpinen Gemeindeverbund Escarton du Queyras wurden die von dem Departement betriebenen regulären Busse mit den vom Gemeindeverbund betriebenen Shuttlediensten aufeinander abgestimmt und sowohl das Fahrplan- als auch das Preissystem vereinheitlicht.
Schülertransport mit der Seilbahn	Schüler aus Venosc und Kunden des öffentlichen Verkehrs können während der Skisaison von Dezember bis April auch die Seilbahn nutzen. Dies spart im Winter ca. 30 min. Fahrtzeit über eine 21 km lange kurvenreiche Strecke.
 Praxisbeispiele aus Italien	
Integrierter öffentlicher Verkehr	In der Region Brescia werden für die Sommermonate Busverkehr und Bootsverkehr über den Idrosee miteinander verknüpft und so ein neues Angebot geschaffen.
 Praxisbeispiele aus Slowenien	
Fahrradtraining in Maribor	Grundschüler üben in Gruppen, sich im städtischen Verkehr sicher mit dem Fahrrad zu bewegen und lernen zugleich die Fahrradrouten kennen.
 Praxisbeispiel aus dem europäischen Alpenraumprogramm	
MORECO	Im Projekt wurde unter anderem ein Werkzeug zur Berechnung der Mobilitätskosten an verschiedenen Wohnstandorten als Entscheidungshilfe vor Umzügen sowie für die Raumplanung entwickelt.

3 Handlungsempfehlungen

Lernen aus den Praxisbeispielen

Alle im Rahmen dieser Untersuchung der Arbeitsgruppe Verkehr gesammelten Praxisbeispiele können als Beweis dafür gelten, dass es möglich ist, nachhaltige Transportangebote auch in dünner besiedelten Gebieten zu schaffen – auch wenn es hier schwieriger ist als anderen Orts.

Die meisten ländlichen oder dünn besiedelten Räume müssen mit ähnlichen Entwicklungen und Problemen umgehen:

- Eine niedrige Bevölkerungsdichte mit großen Distanzen zwischen den Ortschaften, mangelnde Kosteneffizienz des öffentlichen Verkehrs und Schwierigkeiten, die Grundversorgung aufrecht zu erhalten.
- Eine alternde Bevölkerung, da junge Menschen diese Gegenden oft aus Mangel an Ausbildungs- und Arbeitsangeboten verlassen.
- Unattraktive Angebote des öffentlichen Verkehrs mit geringer Bedienfrequenz und manchmal sogar der Einstellung von Strecken, z. B. außerhalb der touristischen Saison.

Die wesentliche Herausforderung für nachhaltige Mobilitätsangebote in dünn besiedelten Räumen ist die geringe Nachfrage. Das begrenzte Angebot an öffentlichem Verkehr wird durch eine hohe Pkw-Dichte, Fahrdienste innerhalb der Familie oder Nachbarschaft oder durch die Akzeptanz von Mobilitätseinschränkungen ausgeglichen.

Übertragbarkeit der Praxisbeispiele

Viele Beispiele guter Praxis, wie z.B. Carsharing, bedarfsorientierter öffentlicher Verkehr oder Fahrradverleih gibt es bereits in verschiedenen Ländern. Sie zeigen die Übertragbarkeit solcher Lösungen. Die Übertragbarkeit manch anderen Beispiels liegt auf den ersten Blick weniger auf der Hand. Der Verkehrssektor ist meist stark reguliert und der gesetzliche und organisatorische Rahmen nicht immer unmittelbar vergleichbar. Was in einem Land oder einer Region zulässig ist, kann in einem anderen Gebiet verboten, oder im Ordnungsrahmen nicht in Erwägung gezogen worden sein, da dieser häufig auf konventionellen öffentlichen Verkehr zugeschnitten ist. So erlaubt z.B. die Gesetzgebung in Österreich Bürgerbusse mit ehrenamtlichen Fahrern für Fahrten innerhalb einer Gemeinde, aber nicht für Fahrten zwischen zwei Gemeinden.

Zudem sind manche Praxisbeispiele in eine Art „experimentellen“ gesetzlichen Rahmen eingebunden, der es erschwert, die Übertragbarkeit zu beurteilen. Für unkonventionelle und innovative Lösungen ist ein solcher Freiraum zur Entwicklung wichtig. Aber es ist unbedingt notwendig, den gesetzlichen Rahmen zu prüfen, bevor eine Lösung anderen Regionen zur Anwendung empfohlen wird.

Die Bedeutung des Tourismus

Touristen – auch Tagestouristen – können als zusätzliche Nutzergruppe den Ausschlag geben, um im Vergleich zum Privatauto nachhaltigere Transportmöglichkeiten zu initiieren. Angebote, die das ganze Jahr verfügbar sind, können zum Beispiel während der Tourismussaison durch zusätzliche Angebote ergänzt werden. Profitieren können davon auch Einheimische. Auch Initiativen für nachhaltige Mobilität, die auf die Einwohner zugeschnitten sind, können in Tourismuspakete integriert werden. Eine echte Herausforderung sind dabei jedoch die großen Schwankungen in der touristischen Nachfrage, die durch Wetterbedingungen und Ferienzeiten bestimmt sind.

Praxisbeispiel Bergsteigerbus Eng, Deutschland

Der Bergsteigerbus in die Eng ist ein Beispiel für ein Angebot, das speziell auf eine Nutzergruppe – Wanderer und Bergsteiger – zugeschnitten ist. Der Bergsteigerbus Eng verbindet den Bahnhof Lenggries und verschiedene Ausgangspunkte für Wanderungen im im Karwendel und erleichtert damit die An- und Abreise mit dem öffentlichen Verkehr.

Das Angebot besteht in den Sommer- und Herbstmonaten (Mitte Juni bis Mitte Oktober). Auf Initiative der Sektion München des Alpenvereins im Jahr 2001 wird es seither vom regionalen öffentlichen Verkehrsanbieter (Regionalbus Oberbayern) betrieben. Um die Attraktivität des Angebots zu erhöhen, gibt es ein Pauschalticket, das die Bahnreise von München und die Nutzung des Bergsteigerbusses abdeckt.

Der Bergsteigerbus wird sowohl auf den Internetseiten des Betreibers, als auch über die Informationskanäle des Alpenvereins beworben. Je nach Wetterlage würde es sich anbieten, das Angebot über den bisherigen Zeitraum hinaus auszudehnen.

Dieser Ansatz, zumindest für die Zeiten hohen Bedarfs ein ergänzendes Angebot zu schaffen, ist sehr gut auf andere Regionen übertragbar.

Ein Mangel an Evaluierung und Monitoring

Für die meisten Praxisbeispiele sind keine Auswertungen verfügbar, selbst grundlegende Informationen wie die Anzahl der Fahrgäste / Nutzer sind unbekannt. Dieser Mangel an Daten erschwert es, die Wirksamkeit und Kosteneffizienz von Maßnahmen zu beurteilen. Aus diesem Grund sollten Akteure im Bereich Mobilität Informationen, Auswertungen, Strategien und Empfehlungen sammeln und austauschen, um künftig passende und bessere Lösungen für vergleichbare Problemlagen in ländlichen Regionen zu finden.

Empfehlungen

In ländlichen Räumen ist das private Auto derzeit nach wie vor das Hauptverkehrsmittel. Das liegt häufig daran, dass in diesen Gebieten aufgrund geringer Nachfragedichte und eines weitläufigen Streckennetzes kein ausreichender konventioneller öffentlicher Verkehr angeboten werden kann. Diese Situation erzeugt wirtschaftliche und soziale Probleme: nicht-motorisierte Bürger sind benachteiligt im Hinblick auf Zugang zu Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie zu Grundversorgungsangeboten. Die Kosten für individuelle motorisierte Mobilität sind häufig sehr hoch und nehmen weiter zu, wenn die Treibstoffpreise steigen. Zudem sind auch Umweltwirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu berücksichtigen.

Die entscheidende Frage ist somit: Wie können umweltfreundliche Mobilitätsangebote an die Bedürfnisse der Bürger angepasst werden, trotz eines begrenzten Budgets?

Nutzerbedarf erkennen

Der Mobilitätsbedarf des ländlichen Raumes ist oft unklar. Im Vergleich zu städtischen Gebieten sind Daten zur Mobilität hier häufig weniger genau oder fehlen sogar. Das Wissen über die Mobilitätsbedürfnisse in einem Gebiet ist jedoch die wesentliche Voraussetzung für die bedarfsgerechte Entwicklung neuer Angebote. Ein notwendiger Schritt für die Entwicklung neuer Mobilitätsdienste ist daher, die Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Zielgruppen zu erfassen, auch wenn nur wenige Daten verfügbar sind.

Um attraktiv und effizient zu sein, müssen Mobilitätslösungen die Erreichbarkeit der lokalen Zentren und weiterer interessanter Ziele gewährleisten. Einige der genannten Beispiele guter Praxis konzentrieren sich daher auf ein Ziel und teilweise auch nur an bestimmten Tagen (zum Beispiel an Markttagen).

Praxisbeispiel GmoaBus, Österreich

Der Anfang des Gemeindebusses war das Pilotprojekt „Gemeindebussysteme Mörbisch, Breitenbrunn und Purbach“, das durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung kofinanziert wurde. Inzwischen sind diese Angebote in vier Gemeinden fest etabliert.

Der GmoaBus wird von Vereinen mit Gewerbeberechtigung betrieben, die durch die Gemeinden initiiert wurden. Zielgruppe sind Einheimische und vor allem während der Sommermonate Touristen. Alle GmoaBusse im Burgenland bieten einen Haus-zu-Haus Transport an. Die Fahrtwünsche müssen telefonisch angemeldet werden, zum Teil reicht ein Anruf 10 Minuten vor Fahrtantritt. Das Tarifangebot reicht von der Einzelfahrt bis zur Jahreskarte. In allen Gemeinden mit diesem Angebot sind die Betriebszeiten Montag bis Freitag von frühmorgens bis mindestens 18.00 Uhr. Der Samstag wird nicht überall bedient. Während der Sommermonate wird der Service am Abend und am Wochenende erweitert, da er auch gerne von Touristen genutzt wird.

Informationen zu den GmoaBussen werden auf den Internetseiten der Gemeinden und auf einer eigenen Mobilitätsseite des Burgenlandes, der Mobilitätszentrale Burgenland bereitgestellt (<http://www.b-mobil.info>).

Das GmoaBus-System wurde wissenschaftlich ausgewertet, Zahlen zu der finanziellen Situation liegen für eine Gemeinde vor. Sie zeigen, dass 20% der Kosten durch Fahrkartenverkauf gedeckt werden, 60% durch die Gemeinde und jeweils 10% vom Land und Bund finanziert werden.

Der GmoaBus ließe sich grundsätzlich auch auf andere Regionen übertragen, wobei eine öffentliche Anschubfinanzierung die Markteinführung wesentlich erleichtert.

Auswertung GmoaBus Purbach (Quelle: Amt der Burgenländischen Landesregierung 2013: Mikro-ÖV Burgenland. Eisenstadt. S. 20):

Bedienungsgebiet (BG)	Ortsgebiet Purbach
Bevölkerung im BG	2.600 Einwohner
Betriebsbeginn	2003
Fahrzeug	9-Sitzer, barrierefrei
Anmeldung	telefonisch
Betriebszeiten	Mo-Fr 5-12, Sa 8-12 Uhr
Ein-/Ausstiegsstellen	Tür zu Tür
Fahrpreis	1,50 € Einzelfahrt, 150,00 € Jahreskarte
Betriebskilometer/Jahr	65.000 km
Fahrgäste/Jahr	25.000 bis 30.000

Lokale Akteure einbeziehen

Lokale Akteure wie Gemeinderäte oder Vereine kennen zumindest die wichtigsten Erfolgsfaktoren, wie zum Beispiel bedeutende lokale Ziele oder sogar die Wochentage, an denen eine Nutzung bestimmter Mobilitätsdienstleistungen am wahrscheinlichsten ist. Lokale Akteure einzubeziehen, um einen optimalen Service anzubieten, ist daher ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Während der operativen Phase sind diese Ortskenner auch in der Lage, den Service an sich ändernde Bedürfnisse anzupassen.

Viele der gesammelten Praxisbeispiele beziehen lokale Akteure ein und viele wurden oder werden von Vereinen oder lokalen Experten initiiert und dauerhaft koordiniert.

Diese Ortskenntnisse sind wichtig, reichen alleine aber nicht aus. Die regionalen Verkehrsbehörden und -verbände haben

Praxisbeispiel Bus Alpin, Schweiz

Der Bus Alpin ist ein Angebot für Regionen ohne regulären öffentlichen Verkehr, aber mit attraktiven Ausflugszielen. Der Verein Bus Alpin, dessen Mitglieder ausschließlich juristische Personen sind (nationale Organisationen wie PostAuto Schweiz AG, Verkehrs-Club der Schweiz sowie die Regionen), begleitet und berät die Regionen bei Einführung, Betrieb und Vermarktung der Angebote. Die Plattform Bus Alpin vereinigte während der Pilotphase vier Regionen und wurde seither stetig ausgebaut. Ziel ist eine bessere Erschließung von Ausflugszielen in den Bergen mit öffentlichem Verkehr.

In allen Bus Alpin Regionen werden Busdienste während der Sommermonate angeboten, in einigen Regionen auch im Winter. Bedienfrequenz, Größe der Fahrzeuge, Länge der Strecken, Preise und mögliche Angebotspakete werden an dem Bedarf der jeweiligen Region ausgerichtet und sind variabel. Die Busbetriebe werden in den Regionen unterschiedlich finanziert, die wichtigsten Geldgeber sind die Kantone und Gemeinden, regionale Tourismusorganisationen, Hotels und Restaurants, Naturparks usw. Durch den Fahrkartenverkauf können je nach Region zwischen 30 und 90% der Kosten gedeckt werden, weshalb eine Unterstützung durch Sponsoren in allen Regionen notwendig ist.

Während der Pilotphase wurde eine Evaluierung durchgeführt. Diese zeigte, dass ungefähr 30% der Nutzer des Bus Alpin vorher Privatautos nutzten. Das bedeutet eine jährliche Einsparung von ca. 100 Tonnen CO₂.

das Fachwissen zu Vertragsmanagement, Bedarfsvorausrechnung, Fahrplangestaltung etc. Sie sollten daher ebenfalls einbezogen werden.

Nutzerbedarf und Erwartungen beobachten

Eine kontinuierliche Beobachtung während der operativen Phase ermöglicht es, die Passgenauigkeit eines neuen Mobilitätsdienstes zu überprüfen und ihn im Bedarfsfall an neue Kundenansprüche und Nutzergruppen anzupassen. Daher werden einige Praxisbeispiele regelmäßig bewertet. Werden die Angebote auf Grundlage dieser Bewertungen regelmäßig an die Kundenbedürfnisse angepasst, so trägt dies zur Zufriedenheit der Kunden und damit auch zur Nachfragesicherung bei.

Praxisbeispiel Kostenfreies Shuttle in Ubaye, Frankreich

Der Gemeindeverbund im Ubayetal hat eine Einwohnerdichte von nur 7 Einwohnern je m² und erstreckt sich über 1000m². 14 Dörfer und Skiressorts verteilen sich über eine Strecke von 40 km Länge.

Seit 1998 wird versucht, den individuellen Pkw-Verkehr der Einwohner und Touristen einzudämmen und die Nutzung der kostenlosen Shuttlebusse zwischen den Ortschaften und den Skiressorts zu erhöhen.

Die kostenfreien Shuttlebusse fahren ganzjährig, werden jedoch während der touristischen Hochsaison in den Sommer- und Wintermonaten verstärkt. Die Fahrzeiten sind zugeschnitten auf die Anschlussbusse nach Gap, der Hauptstadt des Departements.

Das Angebot wird hauptsächlich während der Wintermonate genutzt, in der Wintersaison 2012/13 waren es jeden Tag durchschnittlich knapp 700 Fahrgäste, während der Sommermonate 2013 waren es lediglich ca. 90 täglich. Außerhalb der Saison wurden ca. 1000 Fahrten je Monaten gezählt.

Informationen zu diesem Angebot werden über die verschiedenen gängigen Medien verbreitet: Internet, Flyer, Aushänge an den Haltestellen etc.

Jedes Jahr werden zwei Treffen organisiert, um eventuell notwendige Anpassungen bezüglich Fahrplan und Haltestellen zu ermitteln. Dadurch wird eine sehr hohe Kundenzufriedenheit erreicht. Die gute Akzeptanz des Service basiert zum Teil auf dieser kundenfreundlichen Anpassung, aber auch auf der Kostenfreiheit. Die größte Herausforderung bleibt die Finanzierung des Angebots.

Bedarf an integrativen Ansätzen und verbesserter Koordination

Eine bessere Koordination bereits bestehender Mobilitätsdienste kann in manchen Fällen eine nachhaltige Mobilität in dünn besiedelten Gebieten stärker verbessern, als massive Investitionen in teuren öffentlichen Verkehr. Der Ansatz ist, dass die zahlreichen lokalen Initiativen erkannt und sie bezüglich Funktion und Preisgestaltung koordiniert werden.

Praxisbeispiel Bedarfsorientierter Transport in Drôme, Frankreich

Im Departement Drôme bestehen unterschiedliche bedarfsorientierte Mobilitätsangebote, die auch unterschiedlich bepreist sind:

- Es gibt einen regulären bedarfsorientierten Service mit festen Linien, Haltestellen und Bedienzeiten. Dieser kostet für jede Entfernung einfach 2,50 Euro, bzw. 5,00 Euro für Hin- und Rückfahrt. Gemeinden, die weder mit diesem regulären bedarfsorientierten, noch mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind, können einen ergänzenden bedarfsorientierten Service, im Normalfall an zwei halben Tagen je Woche, in Anspruch nehmen. Dieser Service ist mit 4,00 € bzw. 8,00 € etwas teurer.
- Ein bedarfsorientierter „Zubringer“-Service bindet mehrere Gemeinden an die beiden zentralen Gemeinden an. Es wurden zwar Haltestellen festgelegt, aber die genaue Route und Fahrzeit hängt von den Reservierungen ab.
- ein bedarfsorientierter „verbindender“ Service verbindet das Netz mit den Bahnhöfen und Haltestellen des regulären öffentlichen Verkehrs.

Die Fahrtwünsche müssen 24 Stunden vor Fahrtantritt angemeldet werden. Menschen über 65 Jahren und Behinderte (ab 80%) können direkt am Wohnort abgeholt werden. Diese Angebote erschließen große Bereiche des Departements. Die Nutzerfreundlichkeit und Wahrnehmbarkeit des Angebotes wird jedoch durch das Nebeneinander der drei verschiedenen Angebote beeinträchtigt.

Dieses Praxisbeispiel ist übertragbar auf Gebiete, in denen die örtlichen Behörden gewillt sind, im Handlungsfeld nachhaltige Mobilität zusammenzuarbeiten. Der kritische Punkt ist auch hier die Finanzierung, da diese Angebote nicht kostendeckend sind.

Lösungen bekannt machen

Verwaltungen im ländlichen Raum, gemeinnützige Vereine und andere Akteure haben häufig bereits Einzellösungen entwickelt, die dem Bedarf der Bürger entsprechen. Dazu gehören bedarfsorientierte Angebote oder spezielle Angebote für Schüler und Arbeitssuchende. Die Bevölkerung ihrerseits teilt Fahrzeuge auf mehr oder weniger informeller Ebene. Es wäre bereits eine erste Verbesserung, diese Möglichkeiten sichtbar zu machen und die Informationen darüber zu verbreiten.

Praxisbeispiel emma: e-Mobil mit Anschluss, Deutschland

emma ist ein Pilotprojekt im Rahmen der Modellregionen Elektromobilität. Ziel des Projektes ist, die Mobilität in der Bodenseeregion zu verbessern.

Das Projekt hat drei Ebenen:

- Integration von Elektrofahrzeugen in das öffentliche Verkehrssystem
- Aufbau eines öffentlichen Ladestationsnetzes
- Carsharing mit Elektrofahrzeugen (über Flinkster Carsharing der Deutschen Bahn)

In einzelnen Gemeinden des Bodenseekreises werden seit Herbst 2014 Elektroautos als bedarfsorientierte Linienfahrzeuge eingesetzt. Sie bedienen feste Strecken und Haltestellen und sind fahrplangebunden, allerdings müssen Fahrtwünsche mindestens 60 Minuten vor Antritt angemeldet werden. Diese bedarfsorientierten Linien sind vollständig in den regionalen öffentlichen Verkehr (Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund – bodo) integriert. Das gilt für die Preise (alle Fahrscheine – auch Zeitkarten – des regulären ÖV sind gültig), für die Fahrer (reguläre Busfahrer) und auch für die Auskunftssysteme: sowohl in die elektronischen Reiseplaner als auch in die übrigen Informationskanäle des regionalen Verkehrsverbundes ist emma vollständig integriert. Die Buchung des Dienstes ist ebenfalls über den regionalen Verkehrsverbund möglich. In einer Gemeinde wird dieser Dienst über ein Bürgermobil angeboten, anstelle von hauptberuflichen Busfahrern fahren Bürger.

Parallel zum bedarfsorientierten ÖV wurde ein öffentliches Netz an Ladestationen aufgebaut, das ständig erweitert wird. Außerdem gibt es in der Region die Möglichkeit, Elektroautos im Carsharingdienst Flinkster der Deutschen Bahn zu nutzen.

Mobilitätsangebote verknüpfen

Charakteristisch im ländlichen Raum ist die große Anzahl an unterschiedlichen Organisationen, die bei der Versorgung der Öffentlichkeit mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten (regulärer Busverkehr, bedarfsorientierte Dienste, Taxiunternehmen usw.) mitwirken. Es ist eine komplexe Mischung aus regionaler und lokaler Verwaltung, kommunalen Organisationen, örtlichen Vereinen und Freiwilligen, die an speziellen Angeboten für Schüler, Senioren, Arbeitssuchende, Pendler usw. beteiligt sind. Hier besteht die Gefahr, dass diese Angebote sich gegenseitig Konkurrenz machen, anstatt sich zu ergänzen.

Bevor also versucht wird, neue Mobilitätsangebote zu schaffen, kann die Öffnung bereits existierender Angebote für weitere Nutzer, die sogenannte Entspezialisierung, überlegt werden. Anstatt bestimmte Angebote nur einzelnen Nutzergruppen wie zum Beispiel Schülern verfügbar zu machen, wurden diese in einigen Praxisbeispielen für alle Nutzer geöffnet.

Eine Entspezialisierung aller Verkehrsdienste ist jedoch kein Allheilmittel, um allen Nutzern zu dienen: so sind die Zeiten des Schülertransports oftmals nicht für Einkaufsfahrten oder Berufspendler geeignet.

Praxisbeispiel Provibus, Italien

Im Umland von Turin wurde vor über 10 Jahren ein bedarfsorientierter Service eingerichtet, der die Gebiete mit geringer Nachfrage an den regulären öffentlichen Verkehr anschließt. Der Service wird von Pendlern, Schülern und Studenten genutzt, die ihre Arbeits- und Ausbildungsplätze in Turin erreichen wollen. Jeder Fahrtwunsch wird per Telefon angemeldet und mit dem Anbieter bezüglich Zeit und Haltestellen abgestimmt. Die Erfahrung zeigte, dass dieser Service sehr gerne in Anspruch genommen wird und 97% der Kunden zufrieden sind. 26% der Kunden nutzen ihn sogar täglich. Daher wurde der Service nach und nach ausgedehnt.

Die Erfolgsfaktoren sind eine breite Abdeckung unter Beachtung des Bedarfs und ohne Überlappung mit den regulären Linien. Auch Schulen nutzen inzwischen dieses Angebot für ihre Aktivitäten außerhalb ihres Schulgeländes.

Dienstleistungen in abgelegenen Gebieten erhalten bzw. dorthin bringen

Die Organisation des Alltags hängt in erster Linie mit der Erreichbarkeit alltäglicher Ziele zusammen. Das bedeutet, die Möglichkeit für eine Person eine bestimmte Anzahl von Zielen (Arbeitsplatz, Läden, Freizeitmöglichkeiten, Schule usw.) mit einem vernünftigen Zeit- und Kostenaufwand zu erreichen.

In dünn besiedelten Alpengebieten trägt der Mangel an diesen Diensten, zum Beispiel der Rückzug von Poststellen, Einrichtungen der Gesundheitsversorgung, aber auch die Zusammenlegung von Schulen zu steigenden Reisezeiten bei und erzeugt so Verkehr und Mobilitätswänge, speziell für junge Menschen, Senioren und Menschen ohne Auto.

Die Zugänglichkeit zu alltäglichen Dienstleistungen muss jedoch nicht zwangsläufig mit physischer Mobilität verbunden sein: die Bündelung von Dienstleistungen in lokalen „Dienstleistungsklustern“, häusliche Dienste oder Bringdienste können dazu beitragen, den Mobilitätsbedarf zu reduzieren. Es kann effektiver sein, diese Lösungen anzubieten, als zusätzliche Mobilitätsangebote zu schaffen. Doch können sich diese beiden Ansätze auch gut gegenseitig ergänzen. So kann z.B. eine Bündelung von örtlichem Ladenzentrum, Marktplatz und e-Governmentzentrum in Verbindung mit einem lokalen öffentlichen Verkehrsservice die Nutzung der Einrichtungen stärken und so zu deren Erhalt beitragen.

Praxisbeispiel Öffentliche Dienste in Ecrins, Frankreich

In der Gebirgsregion Ecrins wurde eine Kontaktstelle für öffentliche Dienste eingerichtet, um den Bewohnern die weiten Wege in die Verwaltungszentren (Gap und Briançon) zu ersparen. Die Kontaktstelle hat reguläre Öffnungszeiten (Mo-Fr, zum Teil auch Sa) und wird von einem Bevollmächtigtem betreut, der als Ansprechpartner dient. Die Einwohner können so über 20 unterschiedliche Behörden und öffentliche Dienstleister kontaktieren und ggf. notwendige Termine vereinbaren. Vertreten sind unter anderem Jobcenter, Kranken- und Rentenversicherung, Familienförderung, Industrie- und Handelskammer.

Die größte Herausforderung besteht jedoch in der Zusammenarbeit der unterschiedlichen Behörden und Dienstleister. Diese Kontaktstellen sind inzwischen in den ländlichen Regionen Frankreichs weit verbreitet, zwischen 2006 und 2010 wurden über 200 dieser Stellen in Frankreich eingerichtet. Es besteht die Möglichkeit, eine staatliche Förderung für die Einrichtung zu erhalten.

Auch mobile Verkaufsstände und Läden können eine Möglichkeit sein, Mobilitätswänge zu verringern. Allerdings zeigen Studien, die auf Befragungen basieren, dass auch ältere Bürger lieber in herkömmlichen Läden und Supermärkten mit großem Sortiment einkaufen, anstatt in mobilen Läden mit geringerer Auswahl. Daher sind mobile Dienste nicht immer als Lösung willkommen.

Beinahe alle Praxisbeispiele basieren auf der Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien. Diese wurden zuerst für Telearbeitsplätze genutzt und werden heutzutage für viele andere Online-Dienste eingesetzt, darunter computergestütztes Lernen (e-Learning) und elektronische Verwaltung (e-Government).

Im Unterschied zum öffentlichen Verkehr, der überwiegend von regionalen oder lokalen Behörden getragen wird, können an diesen Diensten viele – auch private – Akteure beteiligt sein. Partnerschaftliche Ansätze, die Schlüsselakteure zusammenbringen, können am besten auf die komplexen Herausforderungen reagieren und angemessene Lösungen finden. Eine enge Zusammenarbeit zwischen allen Akteuren ermöglicht die Entwicklung von innovativen und für die Nutzer attraktiven Möglichkeiten.

Räumliche Integration und Senken der Grenzkosten

In vielen Fällen sind die zunehmend verbreiteten Initiativen, die praktische Alternativen zum Privatauto, wie Carsharing und Fahrradverleih propagieren, isoliert und nur für einen räumlich beschränkten Geltungsbereich verfügbar. Auch wenn solche Experimente auf kleinem Raum notwendig sind, so erreichen nur flächendeckende Angebote eine kritische Masse, um spürbare Veränderungen des Gesamtverkehrsaufkommens und der Anteile der verschiedenen Verkehrsträger herbeizuführen.

Einige der gesammelten Praxisbeispiele sind bereits in mehreren Gebieten verfügbar und erzeugen so Synergieeffekte, die sich auch positiv auf die Kostenbilanz auswirken. Andere Praxisbeispiele wurden in Nachbarregionen kopiert.

Praxisbeispiel GO-Mobil®, Österreich

GO-Mobil® ist ein Beispiel für die Partnerschaft zwischen öffentlicher Hand und Privatunternehmen. Im Unterschied zu lokalen Angeboten ist dies ein landesweites Mobilitätsmodell, das für Landgemeinden mit unzureichendem öffentlichen Regionalverkehr ein Angebot schafft, um die Lücke zwischen Bahnhof oder Haltestelle und Haustüre zu schließen. Durch die Partnerschaften mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und dem Postbus ist GO-Mobil® Bestandteil des ÖV.

In den beteiligten Gemeinden sind die Träger Vereine, Vereinsmitglieder sind die Gemeinde und ortsansässige Betriebe. Diese sind über einen Mitgliedsbeitrag die Hauptfinanziers. Die Fahrtkosten betragen je Fahrt 3,80 € im Vorverkauf oder 5,20 € beim Fahrer.

Hauptziel ist es, den Einwohnern die Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen zu ermöglichen. Gleichzeitig stärkt GO-Mobil® aber auch das Gemeinschaftsleben und sichert eine unabhängige Mobilität für Menschen ohne Privatauto (Senioren und Kinder). Eingesetzt werden unterschiedliche Fahrzeuge vom normalen Pkw über Vans bis zu Minibussen. Die Bedienzeiten sind Montag bis Freitag von 8.00 bis 24.00 Uhr, Samstag von 9.00 bis 24.00 Uhr und Sonntag von 9.00 bis 22 Uhr. Die Fahrer werden auf Minijob-Basis bezahlt.

Eine private Firma, die GO-Mobil Zertifizierungs-GmbH (GMZ) hat dieses Modell entwickelt. Sie liefert das Know-how und ist im Besitz aller Rechte. Als Auftragnehmerin des Landes unterstützt die GMZ die Vereine vor Ort bei der Organisation des Dienstes. Alle zentralen Aufgaben übernimmt die GMZ als Dachorganisation, dezentrale Aufgaben übernimmt der jeweilige Ortsverein.

Auf diese Weise werden die Ortsvereine von Anfang an professionell unterstützt, sie können die geschützte Marke nutzen, profitieren vom gemeinsamen Beschaffungswesen und erhalten Hilfe im Regelbetrieb. Im Gegenzug sorgt die GMZ für die Einhaltung von Auflagen und für Qualitätssicherung, was bei der Verwendung von Fördermitteln wichtig ist.

Das Modell wird bereits seit über 15 Jahren in 31 Gemeinden in Kärnten eingesetzt. Informationen werden über eine eigene Internetseite bereitgestellt, außerdem ist GO-Mobil eingebunden in die Fahrplanauskunft der ÖBB.

Die Vereine haben jährlich zwischen 8.000 und 14.000 Passagiere mit steigender Tendenz. Zwischen 70 und 100 % der Kosten werden durch Fahrkartenverkauf und Mitgliederbeiträge gedeckt, der Rest wird aus Mitteln der Gemeinden, des Landes und des Bundes gedeckt.

Mobilitätsangebote müssen einfach und leicht verständlich sein

Manche Mobilitätsangebote sind im ländlichen Raum vorhanden, werden aber von potenziellen Nutzern nicht verstanden oder nicht wahrgenommen. Kommunikation und Vermarktung spielen daher eine wichtige Rolle.

Andererseits kann eine Vielzahl an Informationsquellen das Gesamtverständnis des Mobilitätssystems beeinträchtigen. Zum Beispiel konkurrieren bei Mitfahrgelegenheiten mehrere Anbieter und schwächen sich damit gegenseitig.

Informationen über Mobilität zentralisieren, vereinheitlichen und weiterentwickeln

Damit ein Mobilitätsangebot genutzt wird, muss es zuallererst den potenziellen Kunden bekannt gemacht werden. Es ist deshalb notwendig, wesentliche Informationen zu dem Angebot dauerhaft bereitzustellen. Dabei treten jedoch häufig verschiedene Schwierigkeiten auf:

- Die Informationsquellen beziehen sich oft nur auf einen bestimmten Service. Während die Informationen des regulären öffentlichen Verkehrs bereits über administrative Grenzen gut verknüpft sind, existiert eine Grenze zwischen Auskünften des öffentlichen Verkehrs und anderen Mobilitätsdiensten, wie Taxis, Carsharing, Fahrradverleih usw. Erst seit einigen Jahren nehmen verkehrsträgerübergreifende Informationsdienste zu.
- Manchmal sind die Informationen zu einem Mobilitätsangebot unvollständig oder schwierig zu verstehen: es fehlen mitunter Informationen zur Zugänglichkeit oder zum Erwerb einer Fahrkarte.
- Manchmal passen auch die Informationsmedien nicht zu der erhofften Nutzergruppe. Teilweise wissen Nicht-Nutzer zu wenig über bestehende Mobilitätsangebote, so dass es umso wichtiger ist, ihnen diesen Service grundsätzlich bewusst zu machen.

Die Zentralisierung und Verbreitung von verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsinformationen ist ein entscheidender Vorteil für Nutzer. Die Effizienz der verschiedenen Angebote von öffentlichem Verkehr bis Leihfahrrädern hängt sehr stark von der Verständlichkeit und Vollständigkeit der Informationen dazu ab.

In vielen Praxisbeispielen wird auf gute Informationen über die Angebote sehr geachtet. Einige verfolgen den Ansatz, verkehrsträgerübergreifend alle Mobilitätsangebote einer bestimmten Region übersichtlich darzustellen. Andere beschränken sich darauf, alle Angebote des öffentlichen Verkehrs zu beauskunften.

Folgende Erfolgsfaktoren können für Mobilitätsinformationen festgehalten werden:

- Das beauskunftete Gebiet muss groß genug sein.
- Die Information sollte verkehrsträgerübergreifend sein und neben dem regulären öffentlichen Verkehr auch bedarfsorientierte ÖV-Angebote, Carsharing, Leihfahrräder etc. beauskunften.
- Eine einzige technische Lösung reicht nicht aus, um die Informationen breit zu streuen, sondern es sollten möglichst viele Informationskanäle (digital, Print, Medien, Multiplikatoren) genutzt werden. Die Verbreitung der Information durch ortsansässige Akteure, wie Gemeindeverwaltungen, Ladengeschäfte, Tourismusinformatoren usw. ist eine Möglichkeit, die erfolgreich genutzt wird.

Preise und Fahrkartenerwerb integrieren

Eine weitere Hürde für Nutzer ist der Erwerb von Tickets und mangelnde Preisauskunft. Unterschiedliche Fahrpreise und Fahrkartensysteme erhöhen die Komplexität bei der Verknüpfung von verschiedenen Mobilitätsangeboten und sind sicherlich einer der Gründe für das Scheitern vieler Initiativen.

Manche Praxisbeispiele versuchen diese Komplexität zu verringern. Einzeltickets, die eine Reisekette inklusive Transfer vom Zug zum Bus oder Taxi einschließen oder Lösungen über Smartphone-Apps, die für die Bezahlung aller Mobilitätsangebote genutzt werden, sind Beispiele dafür. Alternativ können andere Maßnahmen wie Wochen- oder Monatskarten die Preisberechnung vereinfachen.

Das Haupthindernis einer integrierten Preisgestaltung ist die Festlegung von Einnahmeverteilungsschlüsseln zwischen den verschiedenen Mobilitätsanbietern. Auch dies spricht für eine verstärkte Partnerschaft zwischen verschiedenen Mobilitätsanbietern.

Manche Praxisbeispiele sind kostenfrei für den Nutzer, was zwar die Schwierigkeiten einheitlicher Preis- und Ticketgestaltung ausräumt, aber dafür die Frage der Kostenverteilung für den Service aufwirft.

Bedarf an Langzeitfinanzierung

Die Finanzierung eines Mobilitätsdienstes ist häufig das Hauptthema nachhaltigerer Mobilitätslösungen. Besonders trifft dies auf abgelegene und dünner besiedelte Räume zu, da sie eine geringe Nachfrage bei großen Entfernungen haben.

In ländlichen Räumen können die Kosten je Fahrt sehr hoch sein, so dass die Dienste sich nicht selbst finanzieren. Mobilitätsangebote in touristischen Regionen haben im Allgemeinen geringere Finanzierungsprobleme, da sie vergleichsweise hohe Fahrgastzahlen und oftmals eine Grundfinanzierung über Gästekartenmodelle haben.

Betriebskosten verringern

Die Betriebskosten in den Griff zu bekommen und wenn möglich zu reduzieren, ist ein Hauptthema für alle nachhaltigen Mobilitätslösungen in dieser Studie. Verschiedene klassische Optionen werden dabei erwogen:

- Eine Ausdehnung des Gebietes oder ein Duplizieren des Dienstes andernorts um ökonomische Skaleneffekte zu erreichen.
- Die Entspezialisierung, um das allgemeine Mobilitätsangebot zu optimieren und den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Angeboten zu begrenzen.

Angesichts der niedrigen Bevölkerungsdichte und der verstreuten Siedlungsmuster sind vor allem die Alternativen zum herkömmlichen öffentlichen Verkehr vielversprechend. Auf lokaler Ebene können nicht gewinnorientierte Organisationen wie Vereine einbezogen werden, zum Beispiel indem mit ihnen über die örtliche Nachfragesituation diskutiert wird und Regelungen für die Einbindung ehrenamtlicher Tätigkeit getroffen werden. Besonders in Regionen mit einer Alterung der Bevölkerung gibt es Kapazitäten für ehrenamtliche Angebote durch die „jungen Senioren“, die zum Beispiel durch die Übernahme von Fahrdiensten den regulären öffentlichen Verkehr ergänzen.

Langfristig gesicherte Finanzierung

Für viele Mobilitätslösungen ist es aufgrund geringer Nutzerzahlen unwahrscheinlich, dass der Service ohne finanzielle Unterstützung seitens der öffentlichen Hand bereitgestellt werden kann. Angesichts der Preissensibilität der Nutzer und der wichtigen sozialen Rolle des öffentlichen Verkehrs

kommen deutliche Fahrpreiserhöhungen nicht in Betracht. Angebote für Touristen können hier eine Ausnahme sein. Folglich ist es für den Nahverkehr in dünn besiedelten Gebieten nicht realistisch, dass eine hohe Kostendeckung erzielt werden kann oder sogar Gewinne möglich sind. Das bedeutet, dass eine langfristige öffentliche finanzielle Unterstützung notwendig ist.

Die Finanzierung von Mobilitätsangeboten in diesen Räumen kann einen Einbezug von verschiedenen Interessenvertretern oder Akteuren bedeuten, vor allem von Behörden auf lokaler bis zur nationalen Ebene. Dies zeigt sich in den Praxisbeispielen, die häufig von zwei oder mehr Behörden finanziert werden. Dies geschieht entweder direkt oder über öffentlich finanzierte Gesellschaften. In selteneren Fällen sind auch Private oder Tourismusverbände an der Finanzierung beteiligt.

Praxisbeispiel Ein Rad für mein Dorf, Frankreich

Crévoux ist eine Gemeinde mit weniger als 150 Einwohnern, die sich auf vier Dörfer mit Höhenunterschieden von bis zu 500 Metern verteilen. Mit öffentlichen Geldern wurden fünf Elektro-Mountainbikes angeschafft. Ziel war, die CO₂-Emissionen zu senken, indem den Einwohnern eine umweltfreundliche Alternative angeboten wird. Außerdem hoffte die Gemeinde, dass die Einwohner so ihr Umfeld neu entdecken und auch Touristen Streckenempfehlungen geben oder diese führen können. Die Nutzung der Fahrräder ist kostenlos, sie wurden bei einem lokalen Anbieter erworben, der auch für die Wartung zuständig ist.

Das Angebot wird von Touristen sehr gerne angenommen, aber es muss noch Überzeugungsarbeit geleistet werden, damit die Einwohner das Angebot auch vermehrt für ihre Fahrten zwischen den Ortsteilen nutzen. Junge nicht-motorisierte Einwohner stellen hier die Hauptzielgruppe dar. Die fünf Räder haben sich als derzeit ausreichend erwiesen. Aufgrund der guten Nutzung des Angebotes während des ersten Sommers und der positiven Rückmeldungen, ist eine künftige Erweiterung gut vorstellbar. Die Vermarktung des Angebotes erfolgt sowohl als Mobilitätsdienst für Einheimische, als auch als touristisches Angebot.

Dieses Pilotprojekt ist ein Beispiel, das sich gut auf andere Regionen mit ähnlichen Bedingungen – niedrige Einwohnerzahl und deutliche Höhenunterschiede auf kurzer Strecke – übertragen lässt. Das Projekt wurde nun auch auf eine weitere Region (Serre Ponçon – Ubaye – Durance Gemeinschaft der Gemeinden) ausgedehnt.

Die zeitliche Beschränkung der finanziellen Unterstützung ist ein allgemeines Problem. Einige der Praxisbeispiele dieser Studie wurden im Rahmen von Forschungsprogrammen oder Kooperationsprojekten finanziert. Auf diese Weise erhalten sie zwar eine Anschubfinanzierung, sobald diese jedoch ausläuft, sind auch Vorzeigeprojekte oftmals in ihrem Fortbestand gefährdet.

In dünn besiedelten Gebieten mit schrumpfender Einwohnerzahl in Ostdeutschland wurde vorgeschlagen, anstelle gering ausgelasteter konventioneller ÖV-Angebote die Bewohner mit ihren Mobilitätsbedürfnissen selbst zu fördern (Subjektförderung). Anstatt den Verkehrsbetrieben würden öffentliche Gelder den Einwohnern in Form von Mobilitätsgutscheinen zugewiesen. Diese Gutscheine könnten dann für alle Mobilitätsangebote genutzt werden. Die Befürworter dieser Möglichkeit argumentieren, dass öffentliche Gelder dann effizienter eingesetzt würden, anstatt damit Dienste zu finanzieren, die meistens untergenutzt sind. Dieses Konzept würde einen Wandel in der Philosophie der Verkehrsfinanzierung bedeuten. Anstatt unflexible Angebote zu finanzieren, fördert es eine flexible Unterstützung nach dem Bedarf der Bürger, zum Beispiel in Form von Mobilitätsgutscheinen. Auf der anderen Seite sind dazu viele Fragen offen und eine Umsetzung dieses bislang theoretischen Ansatzes würde Änderungen zum Beispiel des gesetzlichen Rahmens erfordern.

Schlussfolgerungen

Vor dem Hintergrund der über 50 Praxisbeispiele können folgende Kernpunkte festgehalten werden:

- Eine möglichst genaue Kenntnis der Nutzerbedürfnisse ist unerlässlich. Mobilität vor Ort ist kein Selbstzweck, sondern bedeutet Zugang zu Bildung, Arbeit, Gütern, Dienstleistungen und sonstigen Zielen des täglichen Bedarfs. Da jedes Gebiet seine eigenen Bedürfnisse hat, ist es wichtig diese zu verstehen, um passende Mobilitätslösungen auszuwählen.
- Es gibt nicht die eine Lösung für die Mobilitäts Herausforderungen in dünn besiedelten und abgelegenen Gebieten. Maßnahmen, die unabhängig voneinander ergriffen werden, haben vermutlich nur begrenzte Wirkung. Dagegen hat die gezielte Kombination mehrerer Maßnahmen wahrscheinlich einen größeren Effekt.

- Alle neuen Mobilitätslösungen müssen in Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen lokalen Akteuren erwo-gen werden: Nutzer, für öffentlichen Verkehr zuständige Behörden, Verkehrsanbieter, örtliche Gewerbetreibende, Vereine etc. Dies ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor, denn die Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteuren kann einen Mehrwert erzeugen. So zeigen einige Praxisbeispiele, dass auch mit dem Verkehrssektor unmittelbar nicht befasste Akteure, wie z.B. Einzelhändler oder auch Touristiker erfolgreich einbezogen werden können.
- Die Praxisbeispiele, die Experimente im Kleinen darstellen, können sich ausbreiten. Manchmal kann ein Vorreiter innerhalb einer Organisation oder eines Gebietes eine Diversifizierung der Mobilitätskette erzeugen, indem er den Nutzern neue Dienste anbietet.

Es klingt paradox, aber die bedeutendsten Lösungen hinsichtlich Mobilität können „Nicht-Mobilitäts-Angebote“ sein. Wesentliche Dienstleistungen vor Ort aufrecht zu erhalten, stärkt die Attraktivität eines Gebietes und reduziert erzwungene Mobilität. Dazu bedarf es aber nicht nur des Transportsektors, sondern eines integrierten ländlichen Entwicklungsansatzes, der es schafft, die Querbezüge zwischen Daseinsvorsorge, Nahversorgung, Wohnstandortsicherung und Mobilität herzustellen.

Die wichtigsten Empfehlungen im Überblick

- Nutzerbedarf ermitteln und laufend beobachten, gegebenenfalls regelmäßig anpassen
- Lokale Experten einbeziehen bei der Ermittlung des Nutzerbedarfs, aber auch bei der Verbreitung der Informationen über die Angebote
- Vorhandene Lösungen bekannt machen
- Mobilitätsangebote verknüpfen
- Dienstleistungen vor Ort erhalten oder dorthin bringen
- Grenzkosten durch bessere Auslastung senken
- Informationen über die Mobilitätsangebote zentralisieren, vereinheitlichen und weiterentwickeln
- Preise und Fahrkartenerwerb über die unterschiedlichen Mobilitätsdienste integrieren
- Betriebskosten verringern
- Finanzierung langfristig sichern

Fachgespräch mit deutschen Experten

Am 22. April 2015 wurden die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Verkehr der Alpenkonvention Experten aus folgenden Bereichen vorgestellt:

- Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr, des Bayerischen Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat
- Vertreter der Landratsämter in Zuständigkeit für den ÖPNV
- Verkehrsanbieter
- Industrie- und Handelskammer

Ziel des Gespräches war, die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe Verkehr gemeinsam mit Experten zu reflektieren, und sie gleichzeitig bekannt zu machen. Es wurden daher einige ausgewählte, aus den Praxisbeispielen abgeleitete Empfehlungen der Arbeitsgruppe Verkehr kurz vorgestellt und die Meinung der Experten dazu eingeholt.

In Rahmen dieses Fachgesprächs wurden von den Experten unter anderem folgende Aussagen getroffen:

- Die Prämisse der Eigenwirtschaftlichkeit verhindert neue Angebote seitens der Verkehrsunternehmen.
- Bürgerbusse stehen nicht zur Diskussion, da der Organisationsaufwand hier sehr hoch ist. Auch der rechtliche Rahmen dafür erscheint Vertretern der Landratsämter schwierig.
- Eine vollständige Flächenerschließung durch bedarfsorientierte Angebote erfolgt meist in Zusammenarbeit mit Taxiunternehmen. In manchen dünn besiedelten Teilräumen scheitern bedarfsorientierte Angebote daher an der fehlenden Taxiabdeckung.
- In Teilräumen ließen sich Verbesserungen gut durchführen, aufgrund der Forderung nach Gleichbehandlung aller Teilräume bzw. von Begehrlichkeiten benachbarter Gemeinden wird jedoch auch auf machbare Verbesserungen verzichtet.

- Aus Sicht der Verkehrsanbieter bestehen Defizite bei der Information. Selbst einfache und verfügbare Tools wie der Anreisebutton der DB fehlen oftmals auf Webseiten von Kommunen, Fremdenverkehrsverbänden und touristischen Leistungsträgern.

- Bei Pilotprojekten soll weiterhin auf neue Antriebe (Elektromobilität und andere) gesetzt werden.

- Die weitere Integration und Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsanbieter hinsichtlich der Tarife / Preise und Kostenaufteilung ist sehr komplex. Die Landkreise benötigen dabei Unterstützung.

- ÖV-Förderung in ländlichen Räumen ist oftmals rein auf den Busverkehr beschränkt und schließt bahnbezogene Maßnahmen (Fahrradmitnahme, Kombitickets) aus, die jedoch für ein attraktives Gesamtangebot wichtig sind.

- Die ÖPNV-Zuweisungen greifen oft nicht, da viele Dinge nicht förderfähig sind, die gesetzlichen Rahmenbedingungen sind für flexible Angebote zu starr.

- Langfristig notwendig ist eine Reformierung und Flexibilisierung des Personenbeförderungsgesetzes und der Verwendung der Regionalisierungsmittel.

- Kurzfristig sind eine bessere Darstellung der Angebote und eine bessere Verknüpfung der Informationen wichtig.

- Es ist wichtig bedarfsorientierte Angebote wie Anrufsammeltaxis und Rufbusse an Züge anzuschließen und diese Angebote besser zu kommunizieren.

Die oben stehenden Aussagen wurden von Teilnehmern des Fachgesprächs getroffen und spiegeln nicht zwangsläufig die Meinung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur oder der Autoren wider.

Quelle:

Diesem Bericht liegt der interne Synthesebericht des französischen Vorsitzes der Arbeitsgruppe Verkehr zugrunde. Der Synthesebericht ist eine Zusammenfassung der nationalen Beiträge aller Mitglieder der Arbeitsgruppe Verkehr der Alpenkonvention. Er ist in englischer Sprache unter folgendem Link verfügbar:

<http://www.alpconv.org/en/organization/groups/WGTransport/Documents/Anx3-Report-Sustainable%20mobility%20remote%20areas%28146pages%29.pdf>

Internetseite der Alpenkonvention:

www.alpconv.org

