

LEADER-Südschwarzwald 2023 - 2027

Ergebnisprotokoll des Themenworkshops „Nachhaltige Mobilität: Wer packt was an für die letzte(n) Meile(n)?“

am 10. November 2021 in Bernau

Teilnehmende: Kerstin Bolz, LEADER-Geschäftsstelle, Lothar Probst und Kai Müller, LRA Waldshut, Amt für Wirtschaftsförderung und Verkehr, Elke Schmidt, noch HTG und in Kürze Mobilitätspunkt St. Blasien, BM Schönbett, Kleines Wiesental, Herr Zehetner, Energiedienst und My e-Car, Petra Schmettow, finep (Moderation).

1. Begrüßung und Einführung

Herr Bürgermeister Schönemann aus Bernau hieß die Teilnehmenden in Bernau willkommen, hob das Forum erlebnis:holz als vorbildliches LEADER-Projekt für Bernau hervor und wünschte der Veranstaltung einen guten Verlauf.

Petra Schmettow begrüßte ebenfalls die Teilnehmenden und führte in den Prozess der Erarbeitung des Regionalen Entwicklungskonzeptes sowie in die Aufgabenstellung für die beiden Workshoptermine ein (Vgl. Präsentation in Anlage 1).

2. Stärken-Schwächen-Analyse

Für die Fragestellung des Abends „Nachhaltige Mobilität: Wer packt was an für die letzte(n) Meile(n)?“ erarbeiteten die Teilnehmenden als erstes eine Situationsbeschreibung.

Welche Schwächen einer nachhaltigen Mobilität im Südschwarzwald sind Ihnen bekannt?

- Auf der Seite der Nachfrage:
 - „Es geht uns noch zu gut“ => zu wenig Bedarf auf zu großer Fläche
 - Das Auto (Verbrenner) steht eh vor der Tür
 - Viel Fläche und wenig Einwohner*innen
 - Fehlende Akzeptanz
 - (Vor-)Urteil, der ÖPNV würde kein Angebot machen
 - Misstrauen gegenüber der Zuverlässigkeit von alternativen Mobilitätsangeboten und der Technik
- Der Raum:
 - Geringe Siedlungsdichte, Streusiedlungen
 - Starke Topografie
 - Weite Strecken
 - Fehlende Querverbindungen von Tal zu Tal
- Auf der Seite des Angebots:
 - Unpassende Abfahrtszeiten
 - Passen die Hauptverkehrsströme (Pendler, Firmen) zum Angebot?
 - Geringe Taktung => wenig Flexibilität für Kunden
 - Verbindungen, vor allem kreisübergreifend, fehlen
 - Man kommt noch hin, aber nicht mehr zurück (v.a. abends)
 - Fehlende Ladeinfrastruktur
 - Fehlende Angebote der E-Mobilität

- Fehlende Echtzeitdaten
- Die Verkehrsachsen passen nicht zum Angebot. Bsp: keine Direktverbindung Furtwangen – Neustadt über die B 500.
- Keine kreisübergreifende Verbundkarte

Was ist die gute Basis einer nachhaltigen Mobilität, auf der man aufsetzen kann?

- Rahmen:
 - Wichtiges politisches Ziel, das eine Förderung ermöglicht
 - Der Klimawandel und damit die Neubewertung innerhalb der Gesellschaft
 - Trends: mehr „grünes“ Bewusstsein, Trend zu Gesundheit und Bewegung
 - Wirtschaftlich gesunde Region, in der neue Ansätze angepackt werden können
- Ausgangslage:
 - Gutes „Basisangebot“ im ÖPNV
 - Der Ausbau guter vorhandener Linien
 - KONUS-Karte
 - Noch stillgelegte Trassen für Reaktivierung des Schienenverkehrs vorhanden (Wehratal, Gutachtal)
 - Hohe Quote an Eigenheimen erleichtert E-Mobilität: private Ladestationen leichter einbaubar
 - Tourismus als Zusatznachfrage
- Radmobilität:
 - Schöne Natur, in der Radfahren (auch E-Bike) Spaß macht
 - Klimawandel (weniger lange und schneereiche Winter) und E-Bikes erleichtern Radmobilität im Südschwarzwald
- Auf Erfahrungen aufbauen:
 - Aufbau auf Erfolgskonzepten der Vergangenheit: Schaffung der Regiocard, Reaktivierung von Schienenverkehren (Wiesental, Freiburger Raum)
 - Kooperation der Aufgabenträger
 - Innovative Lösungen, die es in Städten schon gibt (Sharing u.ä.), können übertragen werden

Die Teilnehmenden erhielten zudem die Stärken-Schwächen-Analyse über alle Themen ausgehändigt. Sie wurde von der LEADER-Geschäftsstelle erarbeitet und schon von den Mitgliedern der kreisübergreifenden Lenkungsgruppe durchgesehen. Die Teilnehmenden werden gebeten, ebenfalls Anmerkungen

- welche Aspekte fehlen
- inwieweit es Korrekturwünsche zu einzelnen Formulierungen gibt.

bis 19. November an die LEADER-Geschäftsstelle zu richten. Wir bedanken uns herzlich!

3. Eingrenzen der Fragestellung: Zuständigkeiten, Aufgabestellung und Finanzierung des ÖPNV

Herr Lothar Probst erläutert anhand einer Präsentation (vgl. Anlage 2) die Zuständigkeiten in der ÖPNV-Planung, die Ziele des Landes, die Regel-Finanzierung und die Förderung über Programme. Trotz dieser Fachförderung ist die Steigerung der Angebotsqualität und der Attraktivität des ÖPNV angesichts der strukturellen Ausgangslage schwierig. Es stellt sich die Frage:

Was kann Leader darüber hinaus dazu beitragen, um die nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum zu fördern bzw. zu unterstützen?

4. Zielformulierung als gemeinsame Basis

Anhand der Frage „Wenn Sie sich das LEADER-Gebiet im Jahr 2030 vorstellen, in dem der ÖPNV und die nachhaltige Mobilität echte alltagspraktische Mobilitätsalternativen darstellen: Wie sähe das aus?“

Es hat sich generell gewandelt: Durch mehr Homeoffice hat sich das Pendlerverhalten verändert. Durch den demografischen Wandel wird für die soziale Teilhabe am Gemeinwesen eine Ausweitung der Angebote notwendig. An den frequentierten Bus-Haupt-Routen wurde das Angebot ausgeweitet und dadurch attraktiver. Es gibt wichtige kreisübergreifende Verbindungen. In den Kernzeiten fährt der Bus viertelstündlich, in den Randzeiten halbstündlich. Radfahren ist eine alltagstaugliche Ergänzung auf mittlere Distanz. Das Auto ist immer weniger ein Statussymbol und dadurch fällt Autoteilen leichter. Es gibt mehr Routine im Umgang mit den Techniken (Apps, Bestellsysteme). Flächendeckend gibt es eine Ladeinfrastruktur für E-Mobilität (privat, öffentlich, gewerblich).

Die Finanzierung für die Angebotsausweitung steht auf breiteren Beinen. Entweder über einen Mobilitätspass, den alle Bürger*innen mitfinanzieren und der ihnen ein Basisguthaben bietet. Oder über eine Bürgerfltrate (oder Kombinationen davon). Möglicherweise nur in Kommunen, die sich dafür entscheiden.

Die Angebotsqualität besser: E-Ticketing ist eingeführt. Es gibt WLAN in allen Bussen. Die Koskarte gilt am ersten Tag und damit schon für die Urlaubsreise. Es ist unkompliziert möglich, alle Verkehrsmittel je nach Bedarf zu kombinieren und umzusteigen. Das funktioniert über Apps, die die beste Verbindung anzeigen, über die das Buchen und Bezahlen von Sharing-Fahrzeugen oder ÖPNV-Tickets unkompliziert möglich ist und über die die Kosten zwischen den Anbietern im Hintergrund verrechnet werden. Auf diese Weise ist ein niederschwelliges Nutzen von Sharing-Angeboten möglich.

Umsteigen klappt in der Fläche gut über **kleine Mobilitätsstationen**, die barrierefrei sind und Zusatznutzen bieten: Leihräder -und -autos, Park+Ride, Essen (z.B. Automat vom Metzger), WLAN mit einfachen Zugang zu Echtzeitinfos (QR-Code), Info und Begegnung. Die „Vision des Ibacher Bushäuschens“ wurde in die Fläche gebracht.

In der Peripherie und an Randzeiten ergänzt ein Bündel an Angeboten: Linienbedarfsverkehre, Bürgerbusse liniengebunden und frei, Nachbarschaftshilfe. On-Demand-Verkehre werden wegen Homeoffice und unregelmäßigeren Pendeltagen auf bestimmte Tage in der Woche gebündelt.

Soziale Teilhabe (unterwegs sein für Ältere, Kinder und Jugendliche, zwischen den Ortsteilen) **wurde erleichtert**, z. B. indem begleitetes Fahren ausgebaut und rechtliche Grauzonen/Hindernisse beseitigt wurden.

Es ist nicht mehr jeder Versorgungsverkehr notwendig. Dafür gibt es neue Lieferdienste. Idee, wie es das in Skandinavien gibt: Der Bus fährt auch Waren aus. An Stationen könnte es Boxen geben, wo man sich - wie bei einer Paketstation - die Dinge holen kann. Nicht die Leute müssen zu den Orten, sondern die Dinge kommen zu den Leuten.

Vision bis 2040: Bis dahin gibt es autonomes Fahren und Wasserstoffantrieb.

5. Erörterung von Handlungsansätzen, die LEADER unterstützen könnte

- **Bedarfsgerecht planen und unter der Bürgerschaft das Mitmachen anregen:** Es gibt vor Ort immer kreative Leute, die etwas in Gang bringen wollen. Bürgerbeteiligung für neue Mobilitätsformen fördern. Daraus kleinräumige Mobilitätskonzepte entwickeln, so ähnlich, wie im Kleinen Wiesental. Schwerpunkt: Sicherstellen der sozialen Teilhabe durch örtliche Mobilität.
- **Vision: „Mehr Ibacher Bushäuschen“ fürs ganze LEADER-Gebiet!** Kleinere Mobilitätspunkte gestalten. Für jene Haltestellen, die nicht die Größe und Standard-Qualität einer geförderten Mobilitätsstation erhalten können. Gestaltet vom Forum Holzbau. LEADER veranstaltet Sensibilisierungsveranstaltungen. Aus Kommunen können sich Akteure mit kreativen, an die örtliche Situation angepassten Konzepten im Wettbewerb um die Förderung von Mobilitätsstationen bewerben.

Herr Schönbett stellt Frau Schmettow das Mobilitätskonzept, das das Kleine Wiesental hat erarbeitet lassen (Falls das gesamte Konzept noch nicht reif für eine Weitergabe sein sollte, dann bitte die Definition und die Formulierung der Fragestellung).

6. Ausblick auf das zweite Treffen

Aus der Vision formuliert Frau Schmettow Ziele für das regionale Entwicklungskonzept (Entwurfssfassung). Ziel des zweiten Treffens ist es, zu prüfen, ob die Formulierung passgenau ist bzw. welcher Veränderungen es bedarf. Sowie zu überlegen, welche weiteren sinnvollen Ansatzpunkte es gibt. Die Teilnehmenden werden gebeten, über diese Frage weiter nachzudenken.

Es steht der Vorschlag im Raum, ob es nicht interessant sein könnte, das zweite Treffen mit den anderen Themenworkshops zusammenzulegen. Die Zahl der Personen ließe es zu und es hätte den Vorteil, dass noch mehr Menschen ihre Gedanken beitragen können. Die Konsequenz wäre, dass sich drei Themen einen Abend teilen müssten. Die Teilnehmenden können sich das vorstellen, teilweise haben sie so oder so Interesse an den anderen Themen oder es überschneidet sich so oder so inhaltlich. Es gibt eine Präferenz für den 6. Dezember in Bernau. Frau Schmettow erfragt die Bereitschaft in den anderen Workshops und dann wird es Anfang der Kalenderwoche 47 eine Information über die Geschäftsstelle geben.

Die Teilnehmenden bitten für das zügige Einarbeiten in die jeweils anderen Themen um eine übersichtliche Zusammenfassung des bisher Erarbeiteten, was Frau Schmettow zusichert.

Anlage 1 Einführung in den Themenworkshop (Petra Schmettow, finep)

Anlage 2 Regionales Entwicklungskonzept Leader – Nachhaltige Mobilität (Lothar Probst, LRA Waldshut)