

Matthias Gastel MdB

Nachhaltige Mobilität *auf dem Land*

Der überwiegende Teil der Wege im ländlichen Raum wird mit dem Auto zurückgelegt. Die Gründe hierfür sind vielfältig:

Mal fahren Busse nur im Schülerverkehr und ansonsten viel zu selten, sichere Rad- und Fußwege sind Mangelware und die nächste Ärztin, ein Friseur oder ausreichende Einkaufsmöglichkeiten gibt es erst wieder in der weiter entfernten Kleinstadt. Viele Beispiele im ganzen Land zeigen, dass das nicht so sein und bleiben muss.

**Nachhaltige Mobilität im
ländlichen Raum ist möglich!**

matthias-gastel.de



Mobilität ist in ländlichen Räumen nicht weniger wichtig als in den Ballungsräumen und Städten. Hier wie dort ist sie ein wichtiger Teil der Daseinsvorsorge. Das setzt manchmal Kreativität und den Mut, auch mal Neues auszuprobieren, voraus. Dazu soll diese Broschüre anregen.

Matthias Gastel MdB

INHALT

VORWORT	8	FREIZEIT & TOURISMUS	40
ÖFFENTLICHER VERKEHR	11	Schwarzwaldrundfahrt inbegriffen: Gästekarte KONUS	42
IM LÄNDLICHEN RAUM		Land in Sicht: Rad- und Wanderbusse	46
Kreisverkehr in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg: 3er-Ringzug	12	Stadt, Land, Theaterbus: Kulturfahrten	48
Ins Umland aufgefächert: Karlsruher Modell	16	DIE DIENSTLEISTUNG KOMMT AUF'S LAND	50
Angebahnt: Regionalstadtbahn Neckar-Alb	20	Knete auf Rädern: Mobile Bankfiliale in Böblingen	52
Totgesagte leben länger: Schönbuchbahn	22	Eine Arztpraxis auf Achse: MediBus	54
Die Bahn kehrt zurück: Eine kurze Anleitung für Reaktivierungen	24	WEITERE ANSÄTZE FÜR	58
Nimmt Räder huckepack: Fahrrad2Go	26	NACHHALTIGE MOBILITÄT	
FLEXIBLE BEDIENFORMEN	29	Per Pedes statt mit Mercedes: Ortsdurchfahrt Rudersberg	60
Alles nach Plan: BürgerBus in Pfullendorf	30	Hin und weg mit dem Velo: Hauslieferdienst im Emmental	64
Geteiltes Auto kommt dreimal so weit: Spurwechsel	32	Mit Rad und Tat: Betriebsmobilität bei VAUDE in Tett nang	66
Bei Anruf vor Ort: OMOBI	34	22 Verbündete: BW-Tarif	70
Teilnahmeberechtigt: Privates Carsharing	36	Das Kaff der guten Hoffnung: Informationen & Fördermittel	72
Einfach zusammengesetzt: App für Fahrgemeinschaften	38	Kurz und knapp: Marktplatz der Ideen	74
		IMPRESSUM	77

Liebe Leserin, lieber Leser!

wie kann die Verkehrswende in ländlichen Räumen aktiv vorangetrieben werden? Welche Mobilitätsangebote lassen sich dort umsetzen, um die Abhängigkeit vom eigenen Auto zu verringern und klimafreundliche Alternativen zu schaffen? Darum geht es in dieser Broschüre, deren Schwerpunkt darauf liegt, bewährte Beispiele auf der Praxis vorzustellen.

In ländlich strukturierten Regionen wird das Auto noch viel länger als in den Ballungsräumen eine tragende Rolle für die Gewährleistung der erforderlichen Mobilität spielen. Dies heißt aber nicht, dass sich die Mobilität auf dem Land nicht auch wandelt: Die Antriebswende weg vom fossilen Verbrennungsmotor und hin zum E-Auto, gespeist von zunehmend erneuerbar erzeugtem Strom, wird auch hier greifen. Das Auto, zumindest in der heutigen privaten Form, soll zunehmend an Bedeutung verlieren und verschiedene Formen des (teil)öffentlichen Verkehrs sollen ausgebaut werden. Ein Aspekt stellt die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und die Verlängerung bestehender Bahnstrecken dar.

Ein anderer Teil wird der „klassische“ Busverkehr sein, der seinen Schwerpunkt weiterhin auf die Hauptverkehrszeiten und die Verbindung zwischen Verkehrsknotenpunkten wie Bahnhöfen, größeren Wohnorten und Arbeitsplatzschwerpunkten des ländlichen Raums legen wird. Diese Busverkehre werden ergänzt durch deutlich kleinere Bürgerbusse und Rufbusse und eines Tages auch (teil-)automatische Shuttles für die Feinerschließung der Fläche, die in nachfrageschwachen Zeiten bedarfsabhängig (on demand) fahren können. Eine weitere Ergänzung kann darin liegen, dass die Auslastung von Autos durch App-basiert organisierte Mitfahrgelegenheiten erhöht wird und die Trennung zwischen privatem Pkw und öffentlichem Personenverkehr allmählich verschwimmt.

Wenn wir über Mobilitätsangebote sprechen, dann geht es immer um Daseinsvorsorge. Es geht darum, in ländlichen Regionen gleichwertige Lebensbedingungen wie in Ballungsräumen und damit Perspektiven zu schaffen und der mancherorts anzutreffenden Stadtflucht entgegen zu wirken. Dafür ist es wichtig, dass jedes Verkehrsmittel seine ihm eigenen Stärken optimal ausspielt und der jeweilige Nutzen möglichst vielen Menschen zugutekommt. Dafür kommt es auf die Vernetzung an: Es lässt sich mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle fahren, wenn ein sicherer Weg dorthin führt und es sich dort geschützt abstellen lässt. Der Bus wird genutzt, wenn er regelmäßig genug fährt, nicht im Stau feststeckt und auf die Fahrpläne der Bahn abgestimmt ist. Die öffentlichen Verkehrsmittel finden Fahrgäste über die Schülerverkehre hinaus, wenn man sie mit nur einem Fahrschein in einer einfachen Tarifstruktur nutzen kann, diese auch zu Tagesrandzeiten fahren und der Bus wartet, wenn die Bahn verspätet am Bahnhof ankommt. Manchmal muss die Landbevölkerung aber gar nicht wegfahren, sondern Dienstleistungen wie die Bank oder die Arztpraxis kommen auf Rädern ins Dorf.

Diese Broschüre stellt einige gelungene Mobilitätsbeispiele aus ländlichen Regionen vor, die zum Nachmachen und Anpassen an eigene örtliche Bedürfnisse anregen sollen.

Ihr



Matthias Gastel MdB

Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestags



ÖFFENTLICHER VERKEHR

IM LÄNDLICHEN RAUM

Kreisverkehr in der Region
Schwarzwald-Baar-Heuberg:
3er-Ringzug ▶

Ins Umland aufgefächert:
Karlsruher Modell ▶

Totgesagte leben länger:
Schönbuchbahn ▶

Die Bahn kehrt zurück:
**Eine kurze Anleitung
für Reaktivierungen** ▶

Nimmt Räder huckepack:
Fahrrad2Go ▶

Kreisverkehr in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg: 3er-Ringzug

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

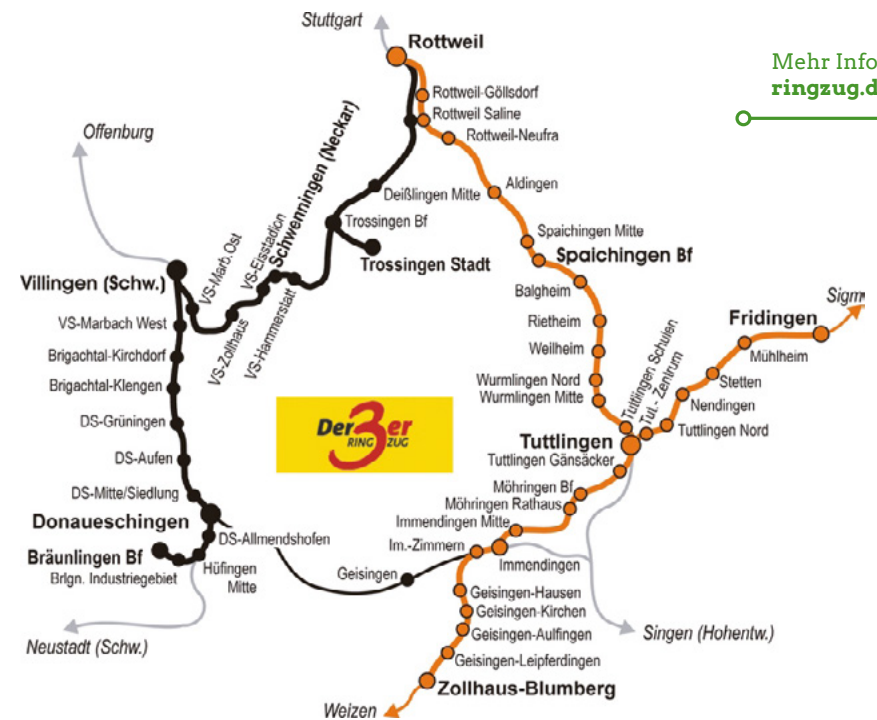
Karl Heim, Landrat a. D.

Mitte der 1990er-Jahre war der Regionalverkehr im Gebiet Schwarzwald-Baar-Heuberg so gut wie stillgelegt. Zwar fuhren auf der Gäubahn und der Schwarzwaldbahn noch Fernverkehrszüge, doch innerhalb der Region war der Personenverkehr fast ausschließlich den Bussen vorbehalten. Das änderte sich 2003, als der Ringzug von Rottweil über Tuttlingen und Donaueschingen nach Villingen an den Start ging. Drei Landkreise hatten sich für ein besonders ambitioniertes und deshalb landesweit beachtetes Nahverkehrsprojekt zusammen getan. Sie wollten zeigen, dass auch in einer weitgehend ländlich geprägten Region ein attraktives ÖPNV-Angebot machbar ist. Ein Stundentakt von Bahn und Bus in der ganzen Region, so lautete die Zauberformel. Mit dem „3er-Tarif“ dreier Verkehrsverbünde wurde die Fahrt mit einem einzigen Fahrschein möglich.

Mit dem Ringzug steht heute der Region ein ausgereiftes, S-Bahn-ähnliches Nahverkehrssystem zur Verfügung. Auf dem 220 Kilo-

meter langen Netz fahren komfortable Regio-Shuttles der Hohenzollerischen Landesbahn mit Klimaanlage, Niederflureinstiegen und komfortablen Touch-Screen-Fahrscheinautomaten.

Wirkungen: Während skeptische Einschätzungen von nur 2.000 Fahrgästen ausgingen und die Planung auf 5.000 ausgelegt wurde, entwickelte sich die Fahrgastzahl in der Realität auf heute bis zu 15.000 Fahrgäste pro Tag. Jährlich werden mehr als 1,2 Millionen Zugkilometer auf den Strecken der DB AG und auf privaten Bahnstrecken gefahren. Dieser überwältigende Erfolg war vor allem durch die Reaktivierung des Zugverkehrs auf stillgelegten Bahnstrecken und die Nutzung von Bussen als Zubringer möglich. Eine tragende Säule ist der Schülerverkehr, der vorher mit Omnibussen organisiert wurde.





Seit 2003 vernetzt der Ringzug drei Landkreise.

Umsetzung: Nach langen Verhandlungen einigten sich 1996 in der "Trossinger Vereinbarung" die drei Landkreise Rottweil, Schwarzwald-Baar-Kreis und Tuttlingen auf eine Zusammenarbeit im Ringzug-Projekt. Im Jahr 2003 ging es dann los. Möglich wurde das Projekt auch durch Landesmittel. Das Management übernahm der eigens gegründete „Zweckverband Ringzug“, der heute ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist. Aus einem Bieterverfahren ging die Hohenzollerische Landesbahn AG als Betreiberin hervor. Vor Inbetriebnahme waren weitreichende Investitionen in die Infrastruktur nötig. Gleisabschnitte mussten erneuert werden. An 34 von insgesamt 52 Ringzug-Halten baute die Deutsche Bahn AG (DB) neue Haltestellen oder reaktivierte alte Bahnhöfe. Die Leit- und Sicherheitstechnik wurde modernisiert.

Kosten: Insgesamt kosteten alleine die neue Sicherungstechnik, die Haltepunkte und die Ertüchtigung des Streckennetzes rund 67 Millionen Euro. Dazu kamen 33 Millionen Euro für die 20 Züge. Die beteiligten Kommunen schufen an den Haltepunkten barrierefreie und sichere Zugänge, Wendeschleifen und ausreichend Stellplätze

für Fahrräder und Autos. Vor dem Start wurde ein jährliches Betriebsdefizit von 2,9 Millionen Euro erwartet, das zur Hälfte vom Land Baden-Württemberg und den drei beteiligten Landkreisen getragen werden sollte. Die steigenden Fahrgastzahlen und die gestiegenen Einnahmen aus der Schülerbeförderung führten vielmehr dazu, dass der ursprünglich berechnete Zuschussbedarf stark abnahm. Als 2005 und 2006 die Landkreise sogar einen Überschuss erwirtschafteten, wurde ein neuer Finanzierungsvertrag mit dem Land geschlossen.

Perspektiven: Die jetzigen Fahrzeuge erreichen in der Mitte des Jahrzehnts ihre betriebswirtschaftliche Nutzungsdauer. Da das Streckennetz gleichzeitig elektrifiziert wird, sollen die Dieselfahrzeuge ersetzt werden. Möglicherweise kommen batteriebetriebene Fahrzeuge auf Teilstrecken zum Einsatz, die nicht mit einer Oberleitung versehen sind. Die Ringbahn soll in den nächsten Jahren mit fünf neuen Haltestellen bis St. Georgen im Schwarzwald erweitert werden. Ob sechs weitere zusätzliche Haltestellen im Netz sinnvoll sind, wird geprüft.

Das Netz des Ringzugs verläuft in einer landschaftlich reizvollen Gegend zwischen Schwarzwald, Schwäbischer Alb und dem Naturpark Obere Donau. Zusätzliche Angebote machen den Ringzug auch für Ausflügler und Feriengäste zu einem attraktiven Verkehrsmittel. So bietet der Zweckverband Ringzug in Kooperation mit dem Schwäbischen Albverein regelmäßig geführte Wanderungen an, die zum Fahrplan der Züge passen. Außerdem gibt es auf der Internetseite und in Broschüren eine Übersicht von 31 beschriebenen Wanderungen, die Start und Ziel mit Ringzughaltestellen verbinden. Ergänzend zum Ringzug gibt es den saisonal verkehrenden Naturparkexpress, der die Trassen des Ringzugs im oberen Donautal nutzt, aber ein eigenständiges Angebot bietet.

Ins Umland aufgefächert: Karlsruher Modell

Mit modernen Stadtbahnfahrzeugen aus der Region direkt umsteigefrei in das Zentrum der Stadt zu fahren, zeichnet das Karlsruher Modell aus. Es wird umgesetzt durch einen angebotsorientierten Öffentlichen Verkehr auf der Schiene. Der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) hat seit seiner Gründung 1994 sein Netz enorm ausgeweitet und deckt mittlerweile einen großen Raum ab, der von der Pfalz bis auf die Höhen des Schwarzwaldes und von Heilbronn bis nach Wissembourg in Frankreich reicht.

Das Kerngebiet des Karlsruher Verkehrsverbundes KVV ist ein Verdichtungsraum mit 1,391 Millionen Einwohnern. In dem Oberzentrum Karlsruhe wohnen rund 313.000 und in den sieben Mittelzentren weitere 260.000 Bürger. Der restliche Teil der Einwohner lebt in kleinen Städten oder Dörfern, für die ein Anschluss an das nächste Zentrum von großer Bedeutung ist, weil sich dort nicht nur viele Arbeitsplätze, sondern auch Geschäfte, Behörden und Dienstleistungen wie Krankenhäuser und Ärzte befinden. Der Öffentliche Verkehr leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in ländlich geprägten Gemeinden des Karlsruher Umlandes. Im KVV ist die Schiene das Rückgrat des Verkehrssystems: 60% der Einwohner sind direkt an die Schiene und 40% an den Bus angebunden. Das Schienennetz des KVV umfasst mit Regionalbahnen, Stadtbahnen und Straßenbahnen rund 933 Kilometer.

Die Besonderheit des Karlsruher Modells ist, dass die Bahnen in der Region wie eine schnelle Eisenbahn und in der Stadt flexibel als



Foto: © KVV Karlsruher Verkehrsverbund

Die Stadtbahn auf ihrem Weg durch das schöne Murgtal im Schwarzwald.

Straßenbahn verkehren. Das nennt man auch Tram-Train-System. Fahrgäste können so bequem von ihrem Heimatort schnell und ohne Umsteigen bis in das nächste Zentrum fahren. Der Schlüssel des Erfolgs ist eine dichte Folge von Haltepunkten in der Nähe von Wohn- und Arbeitsschwerpunkten.

Wirkungen: Als Beispiel dient die Anbindung von Bretten (29.000 Einwohner/innen). Nachdem im Jahr 1992 die stillgelegte Bundesbahnstrecke nach Bretten rehabilitiert und mit Straßenbahnen befahren wurde, stieg die Zahl der werktäglichen Bahnfahrten von 2.000 auf 18.000 an. Etwa 40% aller Fahrgäste stiegen vom Pkw auf die Bahn um. In Bretten floss nicht wie befürchtet die Kaufkraft nach Karlsruhe ab, sondern - im Gegenteil - die Stadt profitierte ebenso wie andere Mittelzentren durch die bessere Erschließung des Umlandes. Darüber hinaus konnte eine deutliche Wertsteigerung der Immobilien entlang der Schienenstrecken festgestellt werden. Wie sehr die ländlichen Gemeinden an der Anbindung an

den KVV Interesse haben, zeigt das Beispiel des kleinen Schwarzwaldortes Loffenau mit seinen 2.500 Einwohnerinnen und Einwohnern: Obwohl der Ort fünf Kilometer von der Schienenstrecke entfernt liegt, beteiligte sich die Gemeinde an deren Finanzierung, um sich den Anschluss mit dem Bus (heute 30-Minuten-Takt) zu sichern. Durch den Ausbau der Schiene vollzog sich die Siedlungsentwicklung eher entlang der geplanten Siedlungsachsen und nicht, wie woanders oft der Fall, in Form einer flächenhaften Zersiedlung. In vielen Erholungsorten wie Forbach und Baiersbronn im Murgtal konnte ein Anstieg der Tagestouristen verzeichnet werden.

Umsetzung: Das Karlsruher Modell entstand über einen Zeitraum von 50 Jahren. Um sowohl mit der Stromversorgung der Eisenbahn als auch der der Straßenbahn fahren zu können, wurde eigens eine Zweisystem-Stadtbahn entwickelt. Im Zeitraum von 1995 bis 2019 stieg die Zahl der „Beförderungsfälle“ um 63 Prozent an. Rund 166 Millionen Fahrgäste waren 2019 im KVV-Gebiet unterwegs. Wesentliche Erfolgsfaktoren waren ein dichter Takt, günstige

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

Kosten: Das Karlsruher Modell wurde durch das damalige Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und die Stadt- und Landkreise finanziert. Die Investitionskosten konnten durch die Rehabilitierung bestehender Bahnstrecken niedriger gehalten werden, als für einen Neubau nötig gewesen wäre.

Mehr Infos:
kvv.de

Die Stadtbahn im Stadtverkehr von Karlsruhe.

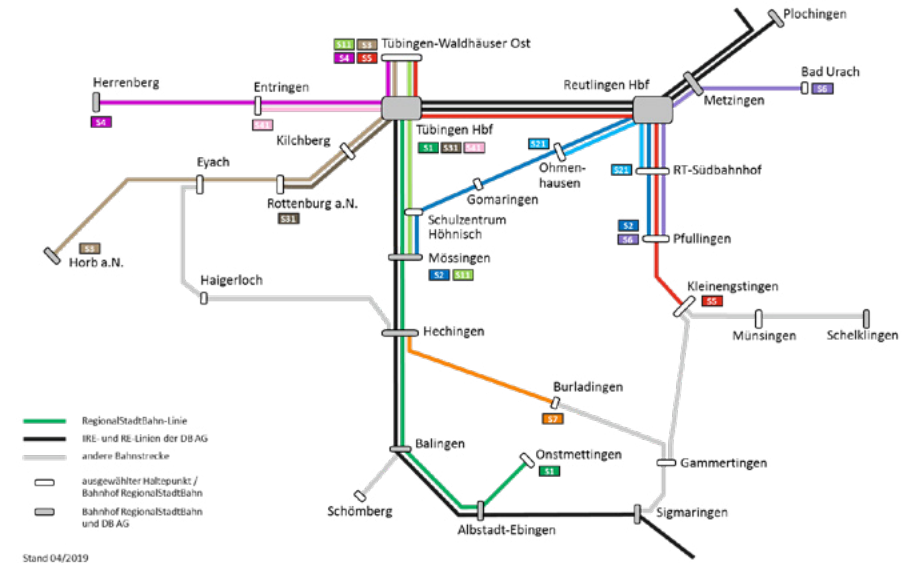


Um vor allem die Stadt-Umland-Fahrten attraktiver und umweltfreundlicher zu machen, bietet der KVV seit 2020 die Mobilitäts-App Regiomove an. Mit dieser App können Nutzer sämtliche Fahrten mit Bus, Tram, Regional- und Stadtbahn, aber auch Fahrten mit dem Leihrad oder dem Carsharing-Anbieter Stadtmobil, buchen und bezahlen. Die App ermittelt die beste Route mit den passenden Verkehrsmitteln. Es können auch Teilstrecken mit dem eigenen Auto eingeplant werden oder – je nach Wetter und Kondition – Strecken zu Fuß. Regiomove passt diese Fahrauskunft live an die aktuelle Verkehrslage auf den Straßen oder bei der Bahn an.

Angebahnt: Regionalstadtbahn Neckar-Alb

Mit dem 2019 beschlossenen Bau der Regionalstadtbahn Neckar-Alb soll ein straßenbahnähnliches Verkehrsnetz entstehen, das mit dem Eisenbahnnetz verbunden wird. Nach dem Vorbild „Karlsruher Modell“, soll diese die Städte Tübingen und Reutlingen bedienen und die umliegende Region erschließen. Dabei sollen Zweisystem-Stadtbahnen zum Einsatz kommen, die sowohl auf Eisenbahnschienen, als auch auf Straßenbahnschienen fahren können.

Auch in der Region Neckar-Alb fielen etliche Bahnstrecken dem vermeintlich modernen Siegeszug des Autos zum Opfer. So ersetzen Omnibusse seit 1974 die Reutlinger Straßenbahn. Auf der Ermstalbahn, zwischen Metzingen und Bad Urach und einem Teil der Ammertalbahn, die zwischen Herrenberg und Tübingen verkehrt, saßen Mitte der 1970er-Jahre vorerst zum letzten Mal Fahrgäste im Zug. Seit 1999 fahren dort wieder Personenzüge. Die Fahrgastprognosen wurden dabei weit übertroffen. Kein Wunder: Während in der Region im Jahr 1970 noch 45.000 Pendelnde unterwegs waren, waren es 2002 etwa 159.000. Gleichzeitig wuchs die Sorge, dass ein kollabierendes Verkehrssystem der Region wirtschaftlich schadet und den Standort entwertet. Eine Machbarkeitsstudie von 2004 führte dazu, dass der 2019 gegründete Zweckverband nun die Regionalstadtbahn Neckar-Alb realisiert. Im ersten Schritt werden bis Ende 2022 die Ermstal- und die Ammertalbahn elektrifiziert. Gleichzeitig entstehen neue Haltepunkte. In weiteren Schritten steht die Elektrifizierung der Strecke Tübingen-Sigmaringen an. Andere Strecken sollen eben-



falls elektrifiziert, ausgebaut oder reaktiviert werden. Mittelfristig soll es in Reutlingen wieder eine Straßenbahn und eine neue Straßenbahn in Tübingen geben. Insgesamt sollen 137 Kilometer Strecke elektrifiziert und 45 Kilometer neugebaut werden. Dazu kommen rund 70 neue Haltepunkte im gesamten Netz.

Wie auch für die Regionalstadtbahn Neckar-Alb dient das Karlsruher Modell europaweit als Vorbild für andere Regionen und Stadt-Land-Verbindungen. So haben Kassel, Chemnitz und Mulhouse in Frankreich ebenfalls ihre vorhandenen Straßenbahnnetze mit dem Regionalbahnnetz verknüpft und erschließen damit auch ländliche Einzugsgebiete. In Zwickau wurden Eisenbahnfahrzeuge für den Straßenbahnverkehr umgebaut. Ausgestattet etwa mit Bremslichtern, Klingeln und Transpondern für die Weichen, fahren sie auf Straßenbahnschienen.

Mehr Infos:
regional-stadtbahn.de

Totgesagte leben länger: Schönbuchbahn

Nachdem ab den 1950er-Jahren anteilig immer weniger Personen und Güter mit der Bahn transportiert wurden, stellten die Eisenbahnunternehmen auf immer mehr Strecken den Bahnverkehr ein. In der Folge wurde meist auch die vorhandene Infrastruktur stillgelegt, womit dann auch die Betriebsgenehmigung erlosch. Inzwischen gibt es immer mehr erfolgreiche Reaktivierungen solcher Strecken. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg veröffentlichte im November 2020 eine Potentialuntersuchung zur Reaktivierung von Bahnstrecken. Demnach haben zwölf von 22 untersuchten Strecken ein sehr hohes Fahrgastpotential. Eines der erfolgreichsten Beispiele einer Reaktivierung ist die Schönbuchbahn.

Auf der Schönbuchbahn, die von Böblingen nach Dettenhausen im Kreis Tübingen fährt, sind bereits 1966 die letzten Personen mit der Bahn gefahren. Nur noch 90 Fahrgäste am Tag kletterten damals in die Wagen. 30 Jahre später, im Dezember 1996, startete der inzwischen gegründete Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS) wieder mit einem regelmäßigen Personenverkehr.

Wirkungen: Ein Gutachten prognostizierte zu Beginn der Reaktivierungsmaßnahmen 2.500 Fahrgäste täglich. Bereits am ersten Werktag nach dem Wiederstart waren es schon über 3.700. Als sich im Jahr 2000 täglich durchschnittlich 5.500 Fahrgäste in den oft überfüllten Zügen drängten, beschloss der Zweckverband die Bahnsteige zu verlängern und längere Triebwagenzüge einzusetzen.



Ein neues, zweites Gleis ermöglicht den 15-Minuten-Takt auf der Schönbuchbahn.

zen. Von 2016 bis 2019 wurde die Strecke elektrifiziert und teilweise mit einem zweiten Gleis versehen. Das ermöglicht seit Dezember 2019 den 15-Minuten-Takt. Außerdem wurde die Infrastruktur insgesamt ertüchtigt und die Bahnsteige barrierefrei gestaltet. Der Zweckverband Schönbuchbahn hofft, dadurch die Zahl der Fahrgäste von davor täglich 8.000 auf bis zu 14.000 steigern zu können.

Umsetzung: Mit Beharrlichkeit wehrten sich Bürgerinnen und Bürger und die Mitglieder der Gemeinderäte der Anliegergemeinden über fast drei Jahrzehnte gegen die drohende Stilllegung der Schönbuchbahn. Nachdem ein Gutachten die Wiederaufnahme des Personenverkehrs als realistisch eingestuft, gründeten die Kreise Böblingen und Tübingen den Zweckverband Schönbuchbahn. Dieser zahlte der Deutschen Bundesbahn für die Strecke den symbolischen Preis von einer D-Mark. Die Schönbuchbahn ist voll in den VVS integriert. Dettenhausen wurde deshalb, obwohl es im Kreis Tübingen liegt, in den VVS aufgenommen. In Böblingen gibt es Anschluss an die S-Bahnen nach Stuttgart und Renningen.

Mehr Infos:
schoenbuchbahn.de

Die Bahn kehrt zurück: Eine kurze Anleitung für Reaktivierungen

In früheren Jahren war das Streckennetz der Bahn wesentlich größer als heute. Auch viele kleinere Ortschaften hatten einen Bahnanschluss. Die Chancen für die Reaktivierung früherer Bahnverbindungen sind heute besser denn je. Mit Bussen, die auf die Fahrzeiten der Bahn abgestimmt sind und guten Radwegeverbindungen lassen sich auch Orte abseits der reaktivierten Bahnstationen gut anbinden.

Um die Bahn wieder mehr in die Fläche zu bringen und den Zugang der Menschen zur Bahn durch kürzere Wege zu vereinfachen, ist noch viel zu tun. Dies zeigt eine Analyse der 28 größten Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg ohne Bahnanschluss. In diesen 28 Kommunen leben zwischen 12.000 und 21.000 Menschen. Zusammen haben über 380.000 an ihrem Ort keinen Bahnzugang. Für sieben Orte und damit knapp 100.000 Einwohner*innen könnte sich die Situation verbessern, wenn die stillgelegten Bahnstrecken reaktiviert werden, die ein „sehr hohes“ oder ein „hohes“ Fahrgastpotential aufweisen. Das Land hatte kürzlich eine Untersuchung hierüber vorgelegt. Tatsächlich würden wesentlich mehr Menschen – nämlich auch die in kleineren Orten – von den Reaktivierungen direkt (durch einen Bahnhof) oder indirekt (mit einer Busverbindung) profitieren.

Rechtslage: Eine „nur“ stillgelegte Eisenbahnstrecke ist je nach Zustand der Infrastruktur unterschiedlich weit von einer Reaktivierung entfernt: Besonders groß ist der planerische wie technische

Aufwand einer späteren Inbetriebnahme, wenn die Strecke bereits entwidmet wurde. Selbst wenn die Gleise noch liegen, gilt dann das nach einer sogenannten Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes planungsrechtlich nicht mehr als Bahnanlage. Eine „Reaktivierung“ entspricht dann rechtlich einem Neubau. Hingegen wird bei einer Stilllegung nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen lediglich von seiner Pflicht entbunden, eine Strecke in betriebssicherem Zustand vorzuhalten. Die Bahnanlagen bleiben aber weiter dem Fachplanungsrecht unterworfen und sind damit der kommunalen Planungshoheit entzogen. Die (Wieder-) Inbetriebnahme einer stillgelegten und weiterhin „gewidmeten“ Strecke ist daher grundsätzlich möglich.

Optimierte Förderkulisse: Der Bund hat die finanzielle Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) deutlich verbessert. Es steht wesentlich mehr Geld zur Verfügung und der Förderumfang wurde stark ausgeweitet. Damit ist der kommunale Finanzierungsanteil erheblich gesunken.

Kommunaler Handlungsbedarf: Kommunen oder kommunale Zweckverbände können Machbarkeitsstudien für die Reaktivierung stillgelegter oder auch entwidmeter Bahnstrecken in Auftrag geben, um Kosten und Fahrgastpotentiale (Schüler- und Pendlerverkehr und gerade im ländlichen Bereich der Tourismus) grob ermitteln zu lassen. Daraus lässt sich dann der Sinn weiterer Schritte ableiten. Wichtig ist, dass von vornherein die Öffentlichkeit eingebunden und für die Unterstützung des Vorhabens geworben wird. Um eine spätere Wiederinbetriebnahme einer Bahnstrecke offenzuhalten, sind die Sicherung von Trassen und möglicher Haltepunkte von zentraler Bedeutung.

Mehr Infos:
matthias-gastel.de/reaktivierung-von-schienenstrecken

Nimmt Räder huckepack: Fahrrad2Go

Die Kombination verschiedener Fortbewegungsmittel ist auch im ländlichen Raum wichtig. Im Rems-Murr-Kreis fahren auf vier Linien Busse, bei denen bis zu zehn Fahrräder Platz haben. Ein bis heute deutschlandweit einmaliges Fahrradhalterungssystem macht es möglich.

Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen ist oft nicht möglich oder zumindest problematisch. Im dafür vorgesehenen Stehplatzbereich haben Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen Vorrang.

Im Rahmen des Klimaschutzprojekts Fahrrad2Go entwickelte das Waiblinger Busunternehmen OVR zusammen mit der Fachhochschule Esslingen absenkbare Fahrradheckträger, ergänzt durch ein Halterungssystem, das auch eine sichere Mitnahme im Fahrzeuginneren erlaubt. Damit kann ein Bus je fünf Räder oder Pedelects außen und innen mitnehmen. Nach einer erfolgreichen Testphase ist die Radmitnahme nun auf vier Linien im regulären Betrieb möglich. Der Landkreis verlangt bei der Neuausschreibung der Buslinien die Bereitschaft zum Anbringen der Fahrradhalterung.

Wirkungen: Die Idee bei Fahrrad2Go war es, Gemeinden mit höher gelegenen Wohngebieten einzubeziehen. Die Radler sollen morgens mit dem Rad ins Tal rollen und abends wieder mit dem Bus nach Hause kommen. Fahrrad2Go läuft inzwischen auf vier Linien. Eine Fahrgastbefragung zum Ende der Projektlaufzeit hat ergeben, dass 15 Prozent der Fahrgäste Fahrrad2Go für den Weg zur Arbeit oder Schule nutzen.

Umsetzung: Da die Akteure keine einfache und zuverlässige Lösung auf dem Markt gefunden haben, die ihren Vorstellungen entsprochen hat, wurde die absenkbare Fahrradhalterung selbst entwickelt. Diese ist für die Nutzer selbsterklärend. Der Busfahrer kann den Vorgang über eine Videokamera verfolgen und falls nötig per Lautsprecher Anweisungen erteilen. Für die Halterungen im Businneren mussten vier Sitzplätze entfallen. Das Forschungsprojekt Fahrrad2Go wurde vom Verband Region Stuttgart finanziell gefördert. An dem Projekt waren die Fachhochschule Esslingen, der ADFC, der VCD, die Behindertenverbände und die DEKRA beteiligt. Zwar haben sich bereits etliche Entscheidungsträger aus Deutschland und dem Ausland über das Transportsystem informiert, aber rund sechs Jahre nach der ersten Fahrt von Fahrrad2Go gibt es zumindest in Deutschland bislang kein vergleichbares Projekt.

Kosten: Der Heckträger kostet rund 20.000 Euro, die Halterungen im Businneren rund 6.000 Euro. Dazu kommen je nach Alter und Typ des Busses noch die Kosten für zusätzliche elektrische Anschlüsse, Sprechanlage und Monitor.

Fahrrad2Go zählt zu den Gewinnern des Deutschen Fahrradpreises 2019. Das Fahrradmitnahmesystem belegte bei dem bundesweiten Wettbewerb den dritten Platz in der Kategorie Service. Das Land Baden-Württemberg zeichnete das Projekt bereits 2015 mit dem ÖPNV-Innovationspreis für seinen Vorbildcharakter aus.

Mehr Infos:
vvs.de / rems-murr-kreis.de

Ein **Bürgerbus** ist ein Kleinbus mit bis zu acht Sitzplätzen. Er verkehrt entweder nach festem Fahrplan auf vorgegebener Route und mit festen Haltestellen oder aber bedarfsgesteuert. In der Regel wird der Bürgerbus von einer bürgerschaftlichen Initiative getragen. Das Fahrzeug wird von einem Verein oder der Kommune angeschafft und die Fahrerinnen und Fahrer sind ausschließlich ehrenamtlich tätig. Er verkehrt als Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr, nicht als dessen Ersatz.

Bürgerrufautos kommen dann zum Einsatz, wenn der Bedarf für einen Bürgerbus mit festem Fahrplan und vorgegebener Route zu gering ist. Nutzer bestellen die Fahrt telefonisch vor. Das Bürgerrufauto fährt nur in einem begrenzten Zeitraum und Gebiet. Somit ist es auch kein Taxiersatz. Meistens wird es von älteren Leuten genutzt, um etwa zum Arzt zu kommen.

Fahrgemeinschaften oder Mitfahrgelegenheiten fallen unter den Überbegriff **Ridesharing**. Das heißt, eine Person nimmt eine oder mehrere Personen mit einem Auto mit. Dabei ist es egal, ob diese Gruppe regelmäßig fährt, wie etwa Kollegen, die zusammen vom Wohnort zur Arbeit fahren oder ob sich diese Gruppe nur für eine Fahrt zusammenfindet, wie sie etwa über professionelle Mitfahrzentralen vermittelt werden.

Ridepooling ist immer auch Ridesharing, da mehrere Personen sich ein Fahrzeug teilen. Allerdings ermittelt beim Ridepooling ein Algorithmus die Zusammensetzung der Gruppe. Bei ähnlichen Zielen wird auch eine optimale Fahrstrecke geplant, um mit einer Fahrt möglichst viele Wünsche berücksichtigen zu können, ohne die Fahrzeiten für die einzelnen Fahrgäste nennenswert zu erhöhen. Die Organisation der Fahrten übernehmen meist professionelle Anbieter oder die örtlichen Verkehrsunternehmen.

Wer auf ein Auto nicht ganz verzichten kann oder will, fährt ganz gut mit **Carsharing**. Darunter versteht man die organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Autos. Dabei teilen sich Nutzer die Kosten für Autos, deren Halter der Carsharing-Anbieter ist. Beim privaten Carsharing gehört das Fahrzeug Privatleuten. Mieter sind meist Freunde und Nachbarn. Es gibt auch professionelle Vermittler zwischen Autobesitzern und -mietern.

Weitere Informationen: In Baden-Württemberg berät das Kompetenzzentrum „Innovative Angebotsformen im ÖPNV“ der Nahverkehrsgesellschaft (NVBW) zum Thema und erteilt weitere Auskünfte: buengerbus-bw.de / nvbw.de

FLEXIBLE

BEDIENFORMEN

Alles nach Plan: **BürgerBus in Pfullendorf** ▶

Geteiltes Auto kommt dreimal so weit: **Spurwechsel** ▶

Bei Anruf vor Ort: **Omobi** ▶

Teilnahmeberechtigt: **Privates Carsharing** ▶

Einfach zusammengesetzt: **App für Fahrgemeinschaften** ▶

Alles nach Plan: BürgerBus in Pfullendorf

„Bürger fahren für Bürger“ ist das Motto des Bürger Busses in Pfullendorf. Der von einem Verein betriebene Bus erfüllt eine wichtige soziale Funktion für ältere und mobilitätseingeschränkte Bürger in der ländlichen Kleinstadt in Oberschwaben.

Der BürgerBus in Pfullendorf ergänzt den öffentlichen Personennahverkehr. Er fährt nach Fahrplan auf einer konzessionierten Linie und zwar dort, wo der öffentliche Nahverkehr nicht wirtschaftlich ist. Fahrerinnen und Fahrer, die den Kleinbus steuern, sind alle ehrenamtlich tätig. Der BürgerBus fährt stündlich jeweils montags bis samstags von 9 bis 13 Uhr und montags, dienstags, donnerstags und freitags von 14 bis 18 Uhr. Der Bus fährt einen Rundkurs in Schleifen durch Pfullendorf und hält dabei an rund 50 Haltestellen. Das Einkaufszentrum, der Markt und der Omnibus-Bahnhof werden dreimal pro Stunde angefahren. Das Angebot ist kein Ersatz für regulären ÖPNV, sondern eine zusätzliche soziale Dienstleistung.

Wirkungen: Jährlich nutzen etwa 20.000 Fahrgäste den BürgerBus, wobei eine durchschnittliche Auslastung von zwei bis fünf Personen erreicht wird. Fahrgäste sind hauptsächlich ältere Menschen, die den Bus zur Pflege ihrer sozialen Kontakte nutzen.

Umsetzung: Das Konzept des BürgerBusses basiert auf drei Säulen: Eine Konzession des Landkreises für die Buslinie, die Trägerschaft des BürgerBusses durch die Stadt und ein eingetragener Verein, der das Personal bereitstellt. Für den Erfolg der Startphase waren



Das bunte Fahrer-Team des BürgerBus in Pfullendorf.

drei Dinge insbesondere wichtig: Politische Unterstützung des Projektes, eine gute Pressearbeit und besonders eine lokal bekannte Persönlichkeit, die als Motor für den Verein fungierte, um möglichst viele Bürger anzusprechen. 25 bis 30 Bürger teilen sich die Fahrdienste so auf, dass jeder etwa zweimal pro Monat dran kommt. Eine Schicht dauert vier Stunden, es sind auch zwei-stündige Schichten möglich. Potentielle Fahrerinnen und Fahrer müssen sich zunächst arbeitsmedizinisch untersuchen lassen. Dabei müssen sie körperliche und geistige Fitness belegen und einen Reaktionstest bestehen. Danach beantragt die Rathausverwaltung den Personenbeförderungsschein. Die Kosten für die Untersuchung und den Schein übernimmt die Stadt Pfullendorf.

Kosten: Der Fahrpreis für eine Einzelfahrt beträgt lediglich einen Euro, Kinder und Jugendliche zahlen 50 Cent Kindergartenkinder und Schwerbehinderte fahren kostenlos. Fahrausweise des ÖPNV sind im BürgerBus gültig. Das gilt auch für Monatskarten. Die jährlichen Einnahmen betragen rund 20.000 Euro, während sich die laufenden Ausgaben auf etwa 35.000 Euro belaufen. Die Differenz wird von der Stadt Pfullendorf getragen.

Geteiltes Auto kommt dreimal so weit: Spurwechsel

Drei Gemeinden in der baden-württembergischen Region Schwarzwald-Baar-Heuberg haben gemeinsam einen Fahrdienst mit E-Autos aufgebaut. Der sorgt dafür, dass vor allem ältere Bewohner mobil bleiben.

Mobil sein bedeutet in vielen ländlichen Gegenden, mit dem Auto unterwegs zu sein. Niedereschach hat 6.000 und Dauchingen 3.800 Einwohner. Beide liegen im Schwarzwald-Baar-Kreis. Das benachbarte Deißlingen im Kreis Rottweil hat 6.100 Einwohner. Es gibt zwar dort eine Grundversorgung, aber für manche ist der Lebensmittelladen oder die Apotheke im anderen Ortsteil und die Hausärztin oder der Facharzt doch zu weit weg. Beim Projekt „Spurwechsel“ stellt jede der drei Gemeinden ein E-Auto bereit. Das können die Bürgerinnen und Bürger dort entweder mieten oder gleich zusammen mit einem Fahrdienst bestellen. Das interkommunale Projekt startete im Jahr 2014 mithilfe des Wettbewerbs „Elektromobilität ländlicher Raum“ des Ministeriums für Ländlichen Raum Baden-Württemberg. Angetreten war es vor allem mit dem Ziel, Frauen von der Rolle des „Mama-Taxis“ zu entlasten.

Wirkungen: Jedes Elektroauto hat einen reservierten Parkplatz mit Ladesäule beim jeweiligen Rathaus. Dort können die Nutzer auch den Schlüssel abholen und die Fahrt bezahlen. Für den Fahrdienst ist jeden Tag immer eine Gemeinde zuständig. Während dieser fest gebuchten Zeiten ist das Auto dort zwar nicht zu leihen, aber immer noch in den beiden anderen Orten. Die Aufteilung unter den Ge-

meinden hat den Vorteil, dass sich die Fahrten besser abstimmen lassen, weniger Fahrer benötigt werden und bei Engpässen flexibler reagiert werden kann. Die drei Fahrzeuge sind inzwischen vor allem mit dem Fahrdienst ausgelastet. Der Erfolg des Fahrdienstes ist sogar so groß, dass es immer wieder zu Absagen kommt. Mehr Fahrzeuge und die Fahrer dazu können die Gemeinden organisatorisch aber nicht bewältigen. Außerdem nutzen auch die Gemeindeverwaltungen die Autos als Dienstfahrzeuge.

Umsetzung: Den finanziellen An Schub gab der Wettbewerb „Elektromobilität ländlicher Raum“. Die Investitionskosten betragen rund 113.000 Euro. Diese Kosten beinhalten vor allem die Anschaffung der drei Fahrzeuge, der Ladesäulen, der Ladeinfrastruktur, der Kosten für Werbung, Winterreifen und den Schlüsseltresor.

Das Projekt Spurwechsel hat 2017 fünf neue Mitstreiter bekommen. Deißlingen ist außerdem Mitglied der Nachhaltigkeitsregion FÜNF G. Die anderen vier Mitglieder von FÜNF G Aldingen, Denkingen, Frittlingen und Wellendingen sowie der Ort Balgheim haben inzwischen auch je ein E-Auto angeschafft. Allerdings können diese zusätzlichen Fahrzeuge nicht von Selbstfahrern gemietet werden. Der Nachbarschaftshilfverein MiKaDo organisiert Nachbarschaftshelferinnen und -helfer, die vor allem ältere Menschen zum Arzt oder zum Einkaufen begleiten. Auch hier helfen die Nachbarkommunen aus, wenn ein Fahrzeug bereits vergeben ist. Eine Fahrt muss zwei Tage vor der Fahrt angemeldet werden.

Mehr Infos:
jetzt-spurwechseln.de



Bei Anruf vor Ort: Omobi

Mehr Infos:
omobi.de / murnau.de

Omobi steht für Oberland Mobilität. Dahinter verbirgt sich ein Ortsbus, der auf Anforderung auf der Gemarkung von Murnau fährt. Omobi ist, mit dem als öffentlichem Ortsbus deklarierten System, Bestandteil des örtlichen ÖPNV. Was in Sachen Ridepooling in Hamburg und Berlin funktioniert, soll auch in der ländlichen Gemeinde im Bayerischen Oberland möglich sein.

Murnau am Staffelsee ist eine Gemeinde im Landkreis Garmisch-Patenkirchen. In insgesamt zwölf Gemeindeteilen leben rund 12.000 Menschen. Murnau liegt an der Bahnstrecke München – Garmisch-Patenkirchen. Außerdem zweigt dort die Nebenbahn nach Oberammergau ab. Als Ergänzung zum regulären Linienbusverkehr gibt es seit 2020 die Möglichkeit, innerorts per App oder Telefon den Ortsbus Omobi anzufordern. Der Kleinbus fährt von Montag bis Freitag zwischen 6 und 20 Uhr. Insgesamt sind 200 virtuelle Haltestellen im Angebot.

Wirkungen: Potentielle Fahrgäste müssen sich zunächst einmalig kostenlos bei Omobi registrieren. Danach können sie per App oder Telefon, bis zu 90 Minuten im Voraus, eine Fahrt buchen. Jede Fahrt kostet unabhängig von Streckenlänge und Fahrtdauer zwei Euro. Fahrgäste müssen pünktlich am vereinbarten Startpunkt sein. Diese Haltepunkte sind entweder als solche markiert oder zum Beispiel anhand einer Hausnummer zu finden. Zur Sicherheit wird den Fahrgästen bei der Buchung das Kennzeichen des schwarzen Kleinbusses mit dem Omobi-Logo mitgeteilt. Außerdem erfahren sie auch die



Der schwarze Kleinbus mit dem Omobi-Logo ist nicht zu verwechseln.

voraussichtliche Fahrzeit. Der Fahrpreis wird entweder über Paypal oder die hinterlegten EC- oder Kreditkartendaten abgebucht. Es gibt aber auch die Möglichkeit, bar beim Fahrer zu bezahlen.

Umsetzung: Der Betreiber des Ortsbusses, das Startup-Unternehmen Omobi, hat sich zum Ziel gesetzt, moderne, intelligente Mobilitätskonzepte auch im ländlichen Raum umzusetzen. Der Ortsbus in Murnau verfährt nach dem gleichen algorithmusbasierten Prinzip wie die Ridepoolingsysteme in Großstädten. Die Nachfrage war, trotz Corona-Einschränkungen, bereits in den ersten Monaten so hoch, dass auch Nachbarkommunen planen, einen solchen Ortsbus anzubieten. Omobi bietet darüber hinaus auch Mobilitätskonzepte für Firmen an, indem sie etwa Transfers zum Flughafen, zu Veranstaltungen oder Kundenterminen organisieren. Auch können Privatleute Omobi beauftragen, etwa die Gäste einer Hochzeit oder einer Geburtstagsfeier wieder sicher nach Hause zu bringen. All das basiert auf der Überzeugung, dass digitale Technologien es ermöglichen, auch auf dem Land eine Verkehrswende herbeizuführen und die Mobilität dort zu verbessern.

Teilnahmeberechtigt: Privates Carsharing

Die meisten motorisierten Fahrzeuge sind Stehzeuge: Ein Auto steht im Schnitt etwa 23 Stunden am Tag. Fixkosten wie Versicherung, Steuer und Wertverlust fallen aber die ganze Zeit an. Bei Leuten die nur manchmal ein motorisiertes Gefährt benötigen, liegt es nahe solche Kosten zu reduzieren, indem sie das Fahrzeug mit anderen teilen. Beim privaten Carsharing nutzen Nachbarn oder Freunde gemeinsam ein Auto. Oder der Privatwagen wird über spezielle Plattformen vermietet.

Das private Carsharing ähnelt mehr einer Autovermietung, als dem klassischen Carsharing. Bei jeder Vermietung wird ein neuer Vertrag abgeschlossen. Plattformen wie getaround.com, getaway.pro und snappcar.de vermitteln unter angemeldeten Nutzern Kontakte, verwalten Buchung und Abrechnung. Autobesitzer legen die Miethöhe und Bedingungen fest, also ob beispielsweise das Auto mit ins Ausland darf. Über eine App oder das Internet finden Mietinteressenten Autos in der Nähe. Die ländlichen Räume sind dabei allerdings unterschiedlich gut vertreten.

Versicherung: Wer sein Gefährt privat vermietet, sollte zusätzlich eine Vollkaskoversicherung abschließen. Außerdem ist es wichtig, mit der eigenen Versicherung zu klären, ob im Vertrag Vermietung zulässig ist und ob nur ein begrenzter Personenkreis mit dem Auto fahren darf. Wer sein Auto über eine Plattform anbietet, hat dort in der Regel die Möglichkeit, eine extra Carsharing-Versicherung abzuschließen. Allerdings wird hier nicht immer der persönliche



Auch private Fahrzeuge kann man mit anderen teilen, anstatt sie alleine zu besitzen und die meiste Zeit doch in der Garage stehen zu haben.

Schadensfreiheitsrabatt gewährt. Außerdem wird im Schadensfall eine Selbstbeteiligung fällig.

Versteuern: Wird ein Auto privat gegen Geld vermietet, kommt das Finanzamt ins Spiel. Auch wenn es Freibeträge gibt, müssen die Einnahmen gemeldet und unter Umständen versteuert werden.

Vertrag: Nicht nur mit den Plattformen, auch mit Freunden und Nachbarn schließt man – mündlich oder schriftlich – einen Vertrag ab. Damit das private Autoteilen möglichst konfliktfrei über die Bühne geht, hat der VCD (Verkehrsclub Deutschland) einen Mustervertrag entworfen. Auf dessen Basis können die Vertragspartner etwa vereinbaren, wie sie im Schadensfall vorgehen, wer wann tanken muss und wie die Nutzungszeiten abgestimmt werden.

Mehr Infos:
vcd.org/artikel/auto-teilen-statt-besitzen

Einfach zusammengesetzt: App für Fahrgemeinschaften

Als im Jahr 1973 der Preis für Erdöl drastisch anstieg, versuchte die Bundesrepublik ihre Bürgerinnen und Bürger zum Spritsparen zu animieren. Es gab vier autofreie Sonntage und ein halbes Jahr lang waren maximal 100 Stundenkilometer auf Autobahnen erlaubt. Während in den USA zeitgleich auch Fahrgemeinschaften in Mode kamen, warb in Deutschland erst 1980 das Bundeswirtschaftsministerium mit der Kampagne „Ich bin Energiesparer“ dafür. Der Appell lautete: „Sprechen Sie mit Kollegen und Nachbarn darüber“. Das geht auch heute noch. Oder man nutzt einfach eine App.

In ländlichen Regionen hat das Auto als Fortbewegungsmittel immer noch deutlich die Nase vorne. In Baden-Württemberg legen dort 75 Prozent der Leute den Weg zur Arbeit damit zurück. 71 Prozent hocken dabei alleine im Wagen, nur 4 Prozent nehmen jemanden mit. Das hat die Studie „Mobilität in Deutschland“ im Jahr 2017 ergeben. Wer Fahrgemeinschaften bildet, spart nicht nur Kosten, sondern verringert auch schädliche Emissionen. Allerdings erfordern Fahrgemeinschaften ein gewisses Maß an Organisation. Entsprechende Plattformen können hier viel Arbeit abnehmen. Diese Plattformen funktionieren im Prinzip wie die gute, alte Mitfahrzentrale: Fahrer bieten eine Fahrt von A nach B zu einem bestimmten Zeitpunkt an und nennen gleich den Preis dafür. Mitfahrer können entweder im Angebot stöbern oder eine Suche inserieren. Die Registrierung ist in der Regel kostenlos. Die Plattformen können dann Geld verlangen, wenn ein Vertrag zustande kommt. Gebucht wird entweder per App oder auf der Internetseite.

Bei Blablacar ist der Kauf eines Nutzungspaketes nötig, das eine bestimmte Geltungsdauer hat und Serviceleistungen wie eine Zusatzversicherung beinhaltet. Bei Fahrgemeinschaften.de und Drive2day fallen dagegen keine Kosten an. Manche Portale vermitteln Fahrten nur für Frauen oder Fahrten, bei denen ein Hund mitreisen darf. Sogar Bahnreisende, die sich ein Ticket teilen möchten, können bei Drive2day Mitfahrer finden.

Rechtlich ist die Fahrgemeinschaft kein Problem: Mitfahrende sind über die Haftpflichtversicherung des Fahrzeughalters abgesichert. Fahrer sollten darauf achten, dass ihre Fahrgäste eine Privathaftpflichtversicherung haben.

Speziell an Pendelnde richtet sich das Portal Flinc. Das Unternehmen bietet eine App an, um regelmäßige Fahrgemeinschaften zu organisieren. Unternehmen können Fahrgemeinschaften fördern, indem sie bei der Vermittlung helfen, privilegierte Parkplätze reservieren oder eine Heimfahrgarantie mit Taxi oder Fahrdienst geben, wenn jemand ungeplant Überstunden machen muss. Beginnt die Fahrgemeinschaft erst „auf halber Strecke“, bieten sich P+M-Plätze an. P+M steht hier für Parken und Mitfahren. Eine Übersicht gibt es unter verkehrsinfo-bw.de.

Mehr Infos:
blablacar.de / drive2day.de /
fahrgemeinschaft.de / flinc.org

Das Heidelberger Theater ist für das Publikum aus dem Umland, bequem mit dem Theaterbus zu erreichen.

FREIZEIT & TOURISMUS

Schwarzwaldrundfahrt
im Preis inbegriffen:
Gästekarte KONUS ▶

Land in Sicht:
Rad- und Wanderbusse ▶

Stadt, Land, Theaterbus:
Kulturfahrten ▶

Schwarzwaldrundfahrt im Preis inbegriffen: Gästekarte KONUS

KONUS ermöglicht die **KO**stlose **NU**tzung des ÖPNV für **S**chwarzwaldurlauber. Übernachtungsgäste können ab ihrer Ankunft und während ihres Schwarzwald-Urlaubs kostenlos den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Das Ticket vergünstigt im Geltungsbereich auch die Rückreise.

Ohne dass diese dafür extra bezahlen müssen, können Urlauber mit der KONUS-Gästekarte von Pforzheim bis Basel und von Karlsruhe bis Waldshut kreuz und quer durch neun Verkehrsverbünde fahren - beliebig oft während ihres Urlaubs. Kaum eine andere Ferienregion ist so gut zu erreichen wie der Schwarzwald. Die ICE-Bahnlinien Frankfurt-Basel und die IC-Linie München-Basel, die Höllentalbahn, die Schwarzwaldbahn, die Murgtalbahn als Querverbindungen von West nach Ost sowie Bahnen und Busse der regionalen Verkehrsverbünde erschließen die 11.000 Quadratkilometer.

Wirkungen: Aktuell gibt es für Urlauber in 148 Schwarzwälder Ferienorten die KONUS-Gästekarte. Das bedeutet: mehr als 9.000 Gastgeber drücken ihren Gästen bei der Ankunft kostenlos ein Freifahrtticket für den Nahverkehr in der gesamten Ferienregion in die Hand. Die Karte gilt ab Ankunft beim Gastgeber bis einschließlich dem Tag der Abreise.

Umsetzung: Nachdem 1996 das Schwarzwald-Ticket der DB eingeführt worden war, bemühte sich die Schwarzwald Tourismus GmbH um eine Verbesserung der Nutzung des ÖPNV durch Feriengäste.



Die Dreiseisenbahn fährt von Freiburg bis zum Schluchsee. Dabei durchquert sie die reizvolle Landschaft im Hochschwarzwald.

Die Umsetzung startete mit zunächst 44 Gemeinden. Da die Karte von den Urlaubern gerne angenommen wurde, nahmen immer mehr Gemeinden an dem Projekt teil. Anfängliche Bedenken, dass eine Erhöhung der Kurtaxe von den Feriengästen nicht akzeptiert werden würde, konnten schnell ausgeräumt werden.

Kosten: Finanziert wird das System durch einen pauschalen Aufschlag auf die Kurtaxe pro Gast und Übernachtung. Stand November 2019 werden pro Übernachtung 42 Cent zusätzlich fällig.

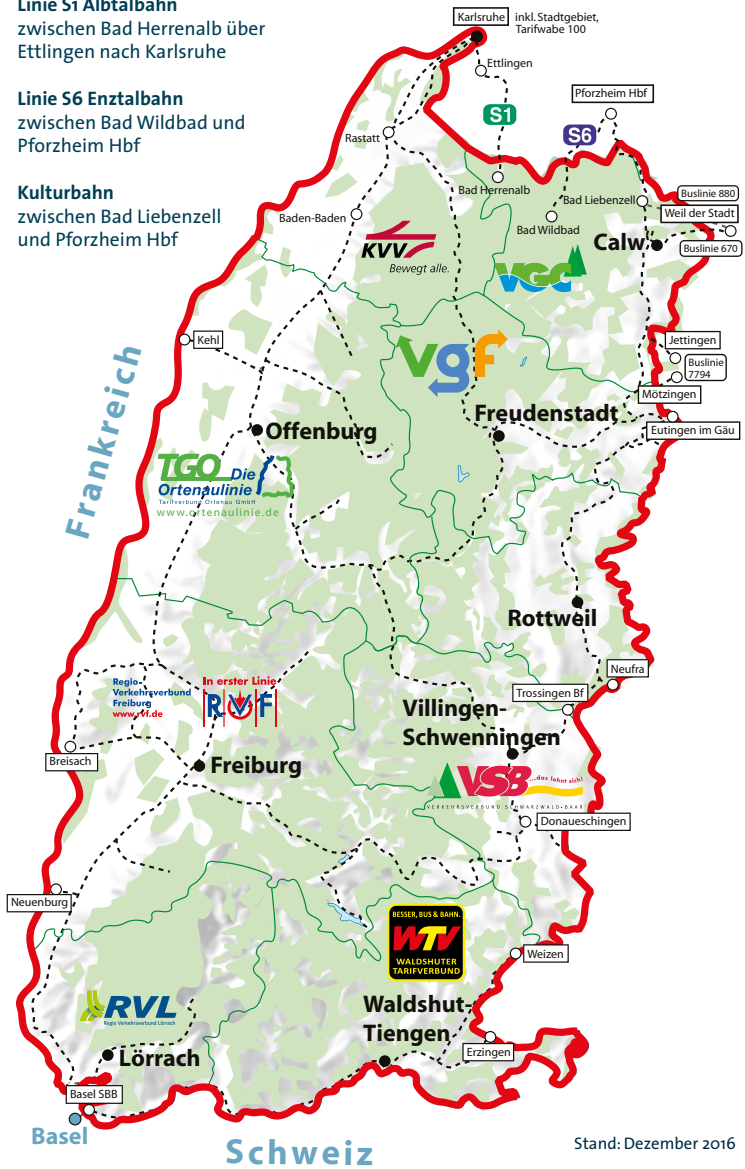
Mehr Infos:
konus-schwarzwald.info
schwarzwald-tourismus.info

KONUS gilt außerdem auf der ...

Linie S1 Albtalbahn
zwischen Bad Herrenalb über
Ettlingen nach Karlsruhe

Linie S6 Entzalbahn
zwischen Bad Wildbad und
Pforzheim Hbf

Kulturbahn
zwischen Bad Liebenzell
und Pforzheim Hbf



Verbindungsgrenze	KONUS-Gültigkeitsbereich (auch im innerstädtischen Verkehr)
Bahnlinie	Endhaltestelle Tarifgebiet KONUS

Grafik: © Schwarzwald Tourismus

Die AlbCard ermöglicht seit dem 1. Juli 2020 Gästen, die auf der Schwäbischen Alb in teilnehmenden Betrieben übernachten, ebenfalls die kostenlose Nutzung des Nahverkehrs. Außerdem gibt es freie oder ermäßigte Eintritte und andere Leistungen:
schwaebischealb.de/albcard

Ähnliche Konzepte gibt es inzwischen unter anderem am Bodensee, im Allgäu, im Bayerischen Wald, im Nationalpark Müritz, auf Rügen und im Thüringer Wald. Die Kooperation "Fahrziel Natur" der drei großen Umweltschutzverbände BUND, Nabu und VCD zusammen mit der Deutschen Bahn hat es sich zur Aufgabe gemacht, bei derzeit 23 Naturräumen umweltfreundliche Mobilität und Naturtourismus zu fördern: **fahrtziel-natur.de**

Land in Sicht: Rad- und Wanderbusse

In vielen Gegenden Deutschlands bringen Rad- und Wanderbusse sowie spezielle Bahnen Touristen zu attraktiven Ausflugszielen und auch wieder zurück. Wenn Wanderer samt Füßen platt sind oder Rad und Radler die Luft ausgeht, gibt es die Möglichkeit, unterwegs einzusteigen.

An Wochenenden schieben sich Blechlawinen, besetzt mit Ausflüglern durch die schöne Landschaft in Baden-Württemberg. Das muss nicht sein. Denn wer Ausflugsziele und Sehenswürdigkeiten im Ländle mit dem Fahrrad oder zu Fuß erkunden will, der kann sich mit Rad-Wanderbussen und Rad-Zügen in die Zielgegend chauffieren lassen.

Rad-/Wanderbusse Schwäbische Alb und Schopflocher Alb

Die Rad-/Wanderbusse Schwäbische Alb (Linie 176) und Schopflocher Alb (Linie 177.1) fahren meist von Mai bis Oktober. Linie 176 fährt an Sonn- und Feiertagen von Oberlenningen auf die Schwäbische Alb nach Schopfloch und weiter nach Laichingen. An Samstagen bedient sie nur den Alaufstieg nach Schopfloch. Oberlenningen ist stündlich mit der Teckbahn ab Kirchheim unter Teck zu erreichen. Linie 177.1 startet in Kirchheim und fährt über Bissingen nach Schopfloch. Die Busse können auf Fahrradanhängern bis zu 20 Fahrräder und Pedelecs mitnehmen. Es gelten die Fahrscheine der Verkehrsverbünde VVS und DING, des bwtarif sowie das Baden-Württemberg-Ticket. Die Fahrradmitnahme ist kostenlos. vvs.de



Foto: © Württembergische Bus-Gesellschaft mbH

Der RadWanderBus hat Platz für 20 Fahrräder.
Die Fahrradmitnahme ist kostenlos.

Eine Auswahl aus dem Angebot an Rad- und Wanderbussen und -bahnen bietet die Internetseite von bwegt.de. Die Verkehrsverbünde haben mehr oder weniger gute Informationen zum Thema.

Verschiedene Ausflugszüge verkehren in der Regel nur während der Sommersaison an Sonn- und Feiertagen. Durch extra Fahrradabteile können auch Radler mit ihren Vehikeln bequem mitfahren. Auf elf Strecken im Land, die von besonders vielen Radlern genutzt werden, fahren ebenfalls in der Saison an Sonn- und Feiertagen spezielle Radexpressse. Diese bieten besonders viel Platz für Drahtesel. bwegt.de/land-und-leute

Die Übersicht des Tourismusverbands Schwäbische Alb bündelt sämtliche Rad-Wanderbusse und -bahnen auf der Alb. Vom Naturparkexpress über die Tälesbahn und den Radwanderbus Schopflocher Alb ist alles dabei: schwaebischealb.de/rad

Wer lieber im Schwarzwald wandert oder am Hochrhein radelt, wen die wilde Wutachschlucht reizt oder der höchste Berg des Landes, der Feldberg – mit und ohne Schnee – der findet das Freizeitbusangebot der DBRegio unter: dbregiobus-bawue.de

Stadt, Land, Theaterbus: Kulturfahrten

Gegen das oft magere kulturelle Angebot auf dem Land treten verschiedene Anbieter mit Theater- und Opernfahrten an. Manchmal kommt die Kultur auch zu den Menschen. Dann gibt es Bühnenklassiker eben im Gemeindesaal oder Kino in der Turnhalle.

Theater und Opernhäuser sind eher in Städten als auf dem Land zu finden. Damit der Kulturgenuss auch den Bewohnerinnen und Bewohnern ländlicher Gebiete offen steht, gibt es verschiedene Anbieter, die im Paket Busfahrt und Eintrittskarte für einzelne Aufführungen verkaufen. Hierbei gibt es verschiedene Varianten.

Volkshochschulen:

Oftmals haben Volkshochschulen in ländlicheren Gebieten Einzelfahrten oder auch ganze Abos zu Opernhäusern und Theater in der Großstadt in ihrem Programm. So gibt es bei der VHS Rottweil ein Abo mit fünfmaligem Opern- und Theatergenuss pro Saison im knapp 100 Kilometer entfernten Freiburg. Die VHS der ostwürttembergischen Kleinstadt Herbrechtingen leistet sich sogar zwölfmal pro Spielzeit Einzelfahrten nach Ulm, Nürnberg, Stuttgart, Karlsruhe, Mannheim und Frankfurt. Es gibt Zustiegsmöglichkeiten in Nachbargemeinden und eine Mitfahrerliste für Fahrgemeinschaften zu den Haltestellen. Auf der Hinfahrt bekommen die Kulturfreunde eine Einführung zum jeweiligen Stück.

vhs-rottweil.de / vhs-herbrechtingen.de

Bürgerbüro:

Aber auch kleinere Kommunen organisieren über ihre Bürgerbüros oder Bürgervereine Theaterbesuche. Das oberfränkische Dorf Untersiemau bietet fast jeden Monat eine Theaterfahrt ins etwa zehn Kilometer entfernte Coburg an. untersiemau.de

Theater:

Der Theaterbus des Theater und Orchester Heidelberg fährt im Auftrag der Kultureinrichtung und verschiedener Kommunen zwischen Odenwald, Neckar- und Rheintal. Während einer Theatersaison fährt der Bus sechsmal immer an festen Wochentagen auf sieben Linien aus dem Umland nach Heidelberg. Bereits während der Fahrt stimmt eine von den Dramaturgen aufgenommene Einführung auf das Theaterstück ein. Es gibt die Möglichkeit Rollatoren zu transportieren und jemanden anzufordern, der beim Einsteigen hilft. theaterheidelberg.de

Mobiles Kino:

Auch Kino ist Kultur. Der Verein Kinomobil Baden-Württemberg sorgt für Filmkultur an kinolosen Orten. In rund 90 Gemeinden im Land zeigt das Kinomobil in Schulen, Gemeinderäumen oder im Freien ein monatlich wechselndes Filmprogramm. Im Zentrum steht dabei Kino als Gemeinschaftserlebnis. Dabei sollen auch lokale Vereine und Initiativen zum Zug kommen: für die Bewirtung oder auch mit einem Begleitprogramm. Der Schwerpunkt liegt auf guten und pädagogisch wertvollen Filmen. kinomobil-bw.de

Busunternehmen:

Viele lokale Busunternehmen haben sich auf touristische Angebote spezialisiert. Dazu gehören auch Theaterbusse. Hier gibt es für jeden Geschmack etwas: Von Musical über Festspiele, Operette, Konzert, Theater und Oper ist alles dabei. Meist gibt es mehrere Zustiegsmöglichkeiten. Zielgruppe sind eher ältere Menschen.

DIE DIENSTLEISTUNG

KOMMT AUFS LAND



Knete auf Rädern:
Mobile Bankfiliale in Böblingen ▶

Eine Arztpraxis auf Achse:
Medibus ▶

Knete auf Rädern: Mobile Bankfiliale der Vereinigten Volksbank in Böblingen

Eine Alternative zum dörflichen Geldinstitut ist die mobile Bankfiliale, die nach einem festen Fahrplan ländliche Gemeinden abklappert. Das stellt Bankdienstleistungen sicher, vor allem für ältere Menschen und all jene, die aus verschiedenen Gründen kein Onlinebanking nutzen.

Der Trend hält seit Jahren an: Die Bundesbank meldet, dass es immer weniger Zweigstellen von Geldinstituten gibt. Im Jahr 2019 verringerte sich die Zahl der Bankfilialen von 26.667 um 1.220. Das entspricht 4,4 Prozent. Hierzu zählen klassische Filialen und Selbstbedienungsterminals mit zusätzlicher persönlicher Beratungsmöglichkeit. Reine Selbstbedienungsterminals sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Ursache dafür ist vor allem die zunehmende Digitalisierung und das damit einhergehende Onlinebanking, aber auch Sparmaßnahmen der Institute.

Am Häufigsten betrifft dies die vor allem auch auf dem Land vertretenen Sparkassenfilialen. 2019 schlossen bei 525 die Türen für immer. Mit verbliebenen 9.207 Filialen und damit einem Anteil von 34,5 Prozent haben Sparkassen und Landesbanken aber immer noch am meisten Zweigstellen. Dabei folgen ihnen die Volks- und Genossenschaftsbanken, die noch 8.484 oder 31,8 Prozent der Bankfilialen unterhalten.

Als Alternative schicken einige Volksbanken und Sparkassen Busse als mobile Filialen übers Land, um die dortigen Kunden mit Bankdienstleistungen zu versorgen. So hält auch der blau-weiße Bus der Vereinigten Volksbank Böblingen nach einem festen Fahrplan pro

Woche je einmal vormittags und einmal nachmittags für jeweils eine bis eineinhalb Stunden in verschiedenen Dörfern zwischen Schönbuch und Nordschwarzwald. Der Bus ist ausgestattet mit einem Geldautomaten mit Einzahlungsfunktion und einem Kontoauszugsdrucker. Auch sonst funktioniert der Bus wie eine normale Bankfiliale. Ein Mitarbeiter hat Zugang zum elektronischen System der Bank und kann daher auch direkt zum Beispiel Überweisungen oder Daueraufträge eingeben und in einem bestimmten Rahmen die Kunden persönlich beraten. Die mobile Filiale der Vereinigten Volksbank wird durchschnittlich von über 600 Kunden pro Monat genutzt. diebank.de/wir-fuer-sie

Die mobile Bankfiliale der Vereinigten Volksbank Böblingen bringt Bankdienstleistungen in Dörfer zwischen Schönbuch und Schwarzwald.



Eine Arztpraxis auf Achse: Medibus

Zur Grundversorgung, vor allem auch für Ältere, gehört eine ausreichende ärztliche Versorgung. Die Zahl der Arztpraxen im ländlichen Raum ist aber seit vielen Jahren rückläufig. Eine Alternative zur Fahrt in die nächste Stadt sind Medibusse – komplette Praxen in einem Omnibus.

Es gibt verschiedene Modelle, um die medizinische Versorgung auf dem Land sicherzustellen. Die einen unterstützen Medizinerinnen und Mediziner bei der Niederlassung im ländlichen Raum. Die andere Variante, um Lücken in der Versorgung zu schließen und bestehende Strukturen zu ergänzen ist, dass eine komplette Praxis mitsamt dem Fachpersonal anrollt.

Der Medibus startete als Pilotprojekt der Kassenärztlichen Vereinigung Hessen und von DB Regio. Er fährt seit dem 1. Juli 2018 regelmäßig die sechs kleinen Gemeinden Cornberg, Herleshausen, Nentershausen, Sontra, Ringgau und Weißenborn in Nordosthessen an. Nach Ende der Pilotphase fährt der Medibus für eine örtliche Hausarztpraxis und wird vom Land Hessen unterstützt. Dabei handelt es sich um einen fast 13 Meter langen Linienbus, in dessen Inneren sich eine voll ausgestattete allgemeinmedizinische Praxis befindet. Im Bus eingebaut ist ein Wartezimmer, ein Labor und Behandlungsraum und ein Sprechzimmer. Moderne Technologien ermöglichen es, die Behandlung von Patienten auch durch Telemedizin zu ergänzen. Zur Ausstattung gehört ein EKG-Monitor-Defibrillator, ein Lungenfunktionsmessgerät, ein Ultraschallge-



Foto: © DB AG/Dominic Dupont

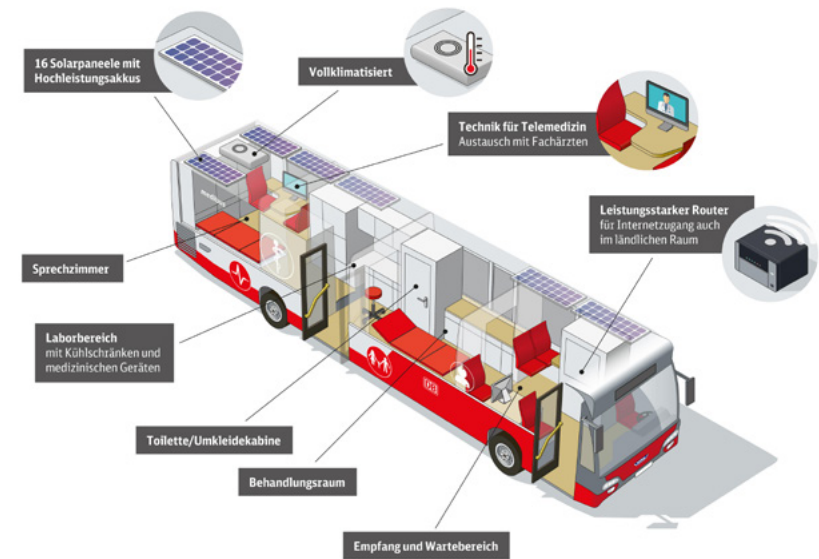
Beim Medibus handelt es sich um eine voll ausgestattete allgemeinmedizinische Praxis.

rät und moderne Praxis-EDV. Ein Laborschnelltestgerät dient der Diagnostik von Herzinfarkt, Lungenembolie und Beinvenenthrombosen. Ebenso ist es möglich, gerinnungshemmende Therapien durchzuführen und zu begleiten. Solarzellen auf dem Dach des Buses gewährleisten die Stromversorgung der rollenden Praxis. Diese laden drei Hochleistungsakkus auf. Somit laufen Kühlschränke, Klimaanlage und Netzwerktechnik unabhängig mindestens einen Einsatztag lang. Im Notfall sichert ein zusätzlicher Generator den Betrieb auch am Ende der Welt, wenn die Batterien leer sind. Die Klimaanlage kühlt und heizt die Räume im Bus. Außerdem sorgt eine Standheizung für einen unabhängigen Betrieb. Zum Informationsaustausch erhält jeder Patient einen ausführlichen Behandlungsbericht für den Hausarzt oder den weiterbehandelnden Facharzt. Der Medibus bietet keine fachärztliche Behandlung an. Der Medibus ist ausdrücklich als Ergänzung zum Angebot der ambulanten Versorgung gedacht, um Patienten besser zu versorgen und niedergelassene Hausärzte zu entlasten.

Dass der Bedarf für mobile Praxen auch bei Zahnärzten vorhanden ist, hat Dr. Kerstin Finger aus Tremplin in Brandenburg bereits 2010 erkannt. Immer mehr ihrer älteren, oft gehbehinderten und pflegebedürftigen Patienten hatten Schwierigkeiten, aus der ländlichen Uckermark zu ihr in die Praxis zu kommen. Also beschloss sie, dass die Praxis nun eben zu den Patienten kommen müsse. Aus dem europäischen LEADER-Programm erhielt sie knapp die Hälfte der nötigen Investitionssumme für ein entsprechend ausgestattetes Fahrzeug. Dazu gehört ein Rollcontainer für die Behandlungsinstrumente, ein Bohrer und ein Absaugegerät. Mit dem Auto fährt sie nun einmal in der Woche mit zwei Mitarbeiterinnen über Land. Improvisationstalent kommt ihr dabei zugute. Mangels Behandlungsstuhl muss sie ihre Patienten schon auch einmal auf dem Küchen- oder Bürostuhl versorgen. Außerdem fehlt noch ein mobiles Röntgengerät. In der Zwischenzeit hat auch der Gesetzgeber mobile Dienste gestärkt. Bei der DB gibt es inzwischen ebenfalls Überlegungen, nach dem Erfolg des Medibusses künftig auch eine mobile Zahnarztpraxis anzubieten.

Medibusse können auch das Angebot ergänzen, wenn schnell medizinische Strukturen gebraucht werden. So war ein Medibus im Auftrag der Charité Berlin im Einsatz, um die Impfvorsorge von geflüchteten Menschen zu gewährleisten. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde sorgte ein Medibus während der Coronakrise dafür, dass es entsprechende Test- und Impfangebote auch auf dem Land gibt. Vielen Menschen wurde so eine weite Anfahrt zu zentralen Stellen erspart. Der flächenmäßig größte Kreis von Schleswig-Holstein ist mit rund 272 000 Einwohnern relativ dünn besiedelt.

Der DB Medibus – die mobile Arztpraxis



Deutsche Bahn AG, 04/2019

Mehr Infos:
dbregio.de/medibus



WEITERE ANSÄTZE FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT

Per pedes statt mit Mercedes:
Ortsdurchfahrt Rudersberg ▶

Hin und weg mit dem Velo:
Hauslieferdienst im Emmental ▶

Mit Rad und Tat:
**Betriebsmobilität bei
VAUDE in Tett nang** ▶

22 Verbündete:
BWtarif ▶

Das Kaff der guten Hoffnung:
**Informationen
und Fördermittel** ▶

Per pedes statt mit Mercedes: Ortsdurchfahrt Rudersberg

Die ursprünglichste Fortbewegungsart, das Gehen zu Fuß, wird oft vernachlässigt, wenn es um Mobilität geht. Dabei lassen sich viele Wege auch im Dorf und auf dem Land so zurücklegen. Oftmals sind Menschen überrascht, wie schnell man zu Fuß von A nach B kommt und wie kurz Entfernungen tatsächlich sind. Das vor allem auch, weil Fußwege meist direkter sind als Autowege. Wichtig ist, dass die Laufwege sicher, sauber und barrierefrei sind. Entsprechend gestaltete Ortsmitten, in denen sich Menschen aufhalten können und bei einem Schwatz mit dem Nachbarn nicht gegen den Verkehrslärm anschreien müssen, bringen wieder Leben in den Ort.

Rudersberg liegt im Rems-Murr-Kreis in Baden-Württemberg. Der Ort besteht aus zahlreichen Teilorten, Weilern und Höfen. Bis ins Jahr 2007 war die Ortsdurchfahrt in Rudersberg dominiert von Autos und Lastwagen. Trotzdem wurde der Bau einer Umgehungsstraße bei einem Bürgerentscheid abgelehnt. Also musste eine andere Lösung des Verkehrsproblems her. Ziel war es, die Ortsmitte wieder lebenswerter zu machen und den motorisierten Verkehr zu begrenzen. Gleich vorweg: Die 2015 abgeschlossenen Maßnahmen waren ein voller Erfolg – die Rudersberger haben sich ihren Ort zurückerobert.

Mehr Infos:
ortsdurchfahrt-rudersberg.de

Fotos: © Gemeinde Rudersberg



VORHER

Die Ortsdurchfahrt von Rudersberg war früher vor allem autogerecht.

Nun ist sie auch für Fußgängerinnen und Radler attraktiv.



NACHHER



VORHER



NACHHER

Wirkungen: Um Lastwagen möglichst von der Ortsmitte fern zu halten, sollten die Bedingungen für den Schwerverkehr unattraktiv werden. Im Gegenzug sollten ansprechende Fuß- und Radwege den Verzicht aufs Auto versüßen. Dazu gehört auch eine barrierefreie Gestaltung, die es Menschen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator möglich macht, sich sicher im Ort zu bewegen. Das Ganze sollte dazu führen, dass Menschen wieder gerne im Ort wohnen und dort einkaufen und Essen gehen. Nach ersten Erhebungen ein Jahr nach der Fertigstellung des Projekts verringerte sich das Verkehrsaufkommen um 32 Prozent. Sowohl Gastronomiebetriebe, als auch Einzelhandelsgeschäfte haben sich neu angesiedelt.

Umsetzung: Die umgestaltete Ortsmitte in Rudersberg bezieht viele Anregungen aus dem Modell des „Shared Space“. Bei diesem Modell sind alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt. Da das ohne gegenseitige Rücksichtnahme nicht geht, wird entsprechendes Verhalten durch die Gestaltung des Verkehrsraumes eingefordert. Begegnen sich beispielsweise ein Autofahrer und eine Radlerin, verhandeln sie auch mal durch Gestik und Mimik, wer Vorfahrt hat. Muss eine Motorradfahrerin damit rechnen, dass jederzeit ein Fußgänger die Straße betritt, fährt sie umsichtiger. Deshalb ist die Geschwindigkeit auf der Ortsdurchfahrt auf 30 Stundenkilometer begrenzt. Ein Durchfahrtsverbot für Lastwagen wird noch verhandelt. Die Fahrbahn wurde tatsächlich und optisch verengt. Letzteres erfolgte durch dicht am Straßenrand stehende Straßenleuchten. Im Gegenzug wurden die Fußwege verbreitert. Für Sehbehinderte gibt es ein entsprechendes Leitsystem. Zugunsten der Barrierefreiheit sind Bordsteine auf zwei bis drei Zentimeter Höhe geschrumpft. Dennoch sorgt das gleiche Pflaster auf der ganzen Verkehrsfläche dafür, dass es wie eine einheitliche Fläche wirkt.

Kosten: Die Gesamtkosten von 3,5 Millionen Euro stemmte die Gemeinde Rudersberg mit einer Unterstützung durch das Land Baden-Württemberg in Höhe von rund 570.000 Euro.

Laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ von 2017 werden 43 Prozent des Nachwuchses mit dem Auto zur Schule gebracht. Tendenz steigend. Dagegen beklagt eine Studie der WHO, dass sich 80 Prozent der Kinder und Jugendlichen in Deutschland zu wenig bewegt. Noch für viele Eltern war es völlig normal, dass sie ihren Schulweg zu Fuß zurücklegen – inklusive Spaß und Streit, Kaugummiautomaten, Streichen, krabbelnden Käfern und Kirschbäumen. Damit Kinder in Bewegung kommen, braucht es zu Spiel- und Sportplätzen auch niedrigschwellige Angebote für den Alltag, wie etwa sichere und saubere Fuß- und Radwege. Oder Schutzstreifen, die Radlern dort mehr Sicherheit geben sollen, wo der Bau eines Radwegs nicht möglich ist. Um Kindern die sichere Teilnahme am Verkehr beizubringen, gibt es sogenannte Pedit- oder Laufbusse. Dabei organisieren Grundschulen, Kindergärten und Eltern Laufgemeinschaften. Kinder aus einem Wohngebiet treffen sich an festen Treffpunkten und gehen dann gemeinsam auf einer festgelegten Strecke weiter. Bei kleineren Kindern oder Erstklässlern wird die Gruppe zu Beginn noch von einzelnen Eltern begleitet. Meist ist das nach wenigen Wochen nicht mehr nötig und die Kinder gehen selbstständig zum Ziel. Das stärkt nicht nur das Selbstbewusstsein, sondern baut Stress ab und ist gut für die Abwehrkräfte. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und das Deutsche Kinderhilfswerk veranstalten jedes Jahr die Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“.

Infos: [zu-fuss-zur-schule.de](https://www.zu-fuss-zur-schule.de)

Hin und weg mit dem Velo: Hauslieferdienst im Emmental

Lieferdienste mit dem Rad gibt es in jeder größeren Stadt. Ob Pizza, die Einkäufe aus dem Supermarkt oder Paket-zusteller – Fahrräder sind in den durch Autos verstopften Innenstädten meist sogar schneller als Autos. Der Hauslieferdienst im Schweizer Emmental zeigt, dass das auch in ländlichen Gegenden funktioniert.

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

Dazugekommen ist im Laufe der Zeit noch ein Lieferservice für warmes Mittagessen. Jährlich werden fast 45.000 Einkäufe nach Hause geliefert. Leergut und bestimmte Wertstoffe werden gratis vom Lieferanten mitgenommen.

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

Umsetzung: Alles startete mit einer Radstation am Bahnhof, die Dienstleistungen mit Langzeitarbeitslosen anbot. Später kamen der Lieferdienst, ein Paketdienst mit Fahrrädern, ein Pedelec-Verleih, ein Car- und Bike-Sharing sowie weitere Angebote hinzu. Seit 2020 können Kunden ihre Bestellungen bequem per App aufgeben.

Kosten: Der Kunde zahlt umgerechnet 2,80 bis 3,70 Euro für eine Hauslieferung. Dieser Beitrag ist jedoch nicht kostendeckend. Wer den Lieferdienst abonniert, bezahlt zwischen 140 und 185 Euro im Jahr. Für die Essenslieferung werden 3,70 Euro fällig. Die festen Kunden des Hauslieferdienstes zahlen nichts.

In Steinfurt (NRW) liefert ein Bringdienst an zwei Markttagen mit einem eigens angefertigten Lastenrad aus. Die Idee stammt von einem örtlichen Kaffeeröster, der auch andere lokale Unternehmen ins Boot holte. Insgesamt 15 Händler lassen Obst und Gemüse, regionale Lebensmittel, Kaffee, Wein, Biowaren, Wohnaccessoires, aber auch Kinokarten, Reisekataloge und medizinische Hilfsprodukte direkt zum Kunden an die Tür liefern. Eine Photovoltaikanlage auf dem Dach der Rösterei liefert den Strom für den Pedelec-motor. Kunden können ihre Waren entweder telefonisch oder per E-Mail beim Händler vorbestellen oder persönlich vor Ort am Marktstand oder im Laden auswählen und sich den Einkauf nach Hause liefern lassen. Für Kunden ist der Service kostenfrei, die Händler bezahlen die Lohnkosten des Radlers. Das europäische Förderprogramm LEADER hat das Projekt die ersten zwei Jahre unterstützt. Seit Mai 2019 trägt es sich selbst. Ein Getränkehändler, der zu Beginn für die Grundausrüstung sorgte, hat sich wegen starker Nachfrage inzwischen ein eigenes Lastenrad angeschafft.

Mehr Infos:
wir-bringens.ch
die-steinfurter.de/LieferserviceLastenrad

Mit Rad und Tat: Betriebsmobilität bei VAUDE in Tettang

Wenn es darum geht, die nachhaltige Mobilität der Belegschaft beim Pendeln und bei Geschäftsreisen zu fördern, lässt die Firma VAUDE nicht locker. Mit Motivation, Anreizen und Beharrlichkeit arbeitet sie daran, Emissionen zu senken und ihre Mitarbeiter zum Umdenken zu bewegen.

Im kleinen Tettnanger Ortsteil Obereisenbach ist der Hauptsitz der Firma VAUDE. Diese stellt Outdoorbekleidung und -ausrüstung her. Die meisten der rund 530 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter legen die durchschnittlich 14 Kilometer zur Arbeit mit dem Auto zurück. Die Gegend im Hinterland des Bodensees bietet hier wenige Alternativen. VAUDE hat für das gesamte Unternehmen eine Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Ein Baustein ist das Mobilitätskonzept, welches weniger aus Verboten und Restriktionen besteht, sondern Anreize für umweltfreundliches Verhalten schafft. Statt in weitere Parkplätze zu investieren, motiviert VAUDE mit viel Engagement seine Belegschaft, mit dem Rad, dem Bus oder mit einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit zu kommen.

Ein Beispiel dafür ist das wöchentliche Mobilitätslotto. Um in die Lostrommel zu kommen, müssen Mitarbeitende umweltfreundlich zur Arbeit kommen. Das heißt, sie nutzen für den Weg zur Arbeit das Rad, kommen mit einer Fahrgemeinschaft oder mit dem Bus. Als Preise winken Restaurantgutscheine, Fahrradzubehör oder ein Kochbuch. Das Mobilitätslotto motiviert und sorgt dafür, dass das Thema in der Belegschaft präsent bleibt.



„Mit dem Rad zur Arbeit“ ist bei VAUDE Bestandteil, des firmeneigenen Mobilitätskonzepts.

Ein wichtiges Kapitel des firmeneigenen Mobilitätskonzepts ist „Mit dem Rad zur Arbeit“. Fahrradgarage, Reparaturwerkstatt mit „Schlauchomat“ und Werkzeug, Fahrtechnik- und Reparaturkurse, Umkleiden und Duschen erleichtern den Umstieg aufs Velo. Die Mitarbeiter können außerdem kostenlos firmeneigene E-Bikes nutzen oder ihre eigenen kostenlos auf dem Firmengelände aufladen. Zudem können seit 2015 alle Mitarbeiter mit „JobRad“ am Dienstradleasing teilnehmen. Das gilt für alle Mitarbeiter und für Räder und Pedelecs. Dieses Angebot hat inzwischen fast ein Viertel der Belegschaft in Anspruch genommen.

Nach Obereisenbach, in dem sich die VAUDE-Firmenzentrale befindet, fuhr lange Zeit lediglich ein Schulbus zur Grundschule. Das Unternehmen hat mit der „Bähnlelinie“ eine neue Buslinie angeregt. Seit dem Jahr 2013 hat der Regionale Verkehrsver-

bund Bodensee-Oberschwaben mit Unterstützung des Landkreises Bodenseekreis und eines örtlichen Busunternehmers eine regelmäßige Verbindung eingerichtet. Damit gibt es nun den direkten Anschluss an den Bahnhof in Meckenbeuren und den Stadtverkehr in Tettngang. Inzwischen fährt der Bus zwischen 7 und 18 Uhr einmal pro Stunde. Der firmeneigene Fuhrpark wird immer weiter auf Elektrofahrzeuge umgestellt. Diese werden mit Ökostrom geladen. Das Ziel sind weniger Fahrzeuge und weniger gefahrene Kilometer. Fahrschulungen sollen für mehr Sicherheit und weniger Energieverbrauch sorgen.

Um Emissionen bei Geschäftsreisen zu reduzieren, hat VAUDE auch schon vor der Coronakrise vermehrt Videokonferenzen eingesetzt. Dennoch lassen sich solche Reisen nicht vermeiden. Die Priorität liegt bei öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bahn und Fernbus. Es gelten klare Regeln bei der Wahl des Verkehrsmittels. Alle Emissionen werden erfasst und über das Klimaschutzprojekt myclimate kompensiert.

Wirkungen: Die Belegschaft vom Standort Obereisenbach legt 1,3 Millionen Pendelkilometer jährlich zurück. Vor der Einführung des Green Mobility Konzeptes im Jahr 2011 wurde fast ausschließlich mit dem Auto gependelt. Schon zwei Jahre später, im Jahr 2013, legte die Belegschaft 45.000 Kilometer mit dem Rad zurück. Im Jahr 2019 waren es bereits über 80.000 Kilometer mit Rad und Pedelec. Das Ziel, die Emissionen aus Mitarbeiter-Mobilität um 10 Prozent bis 2020 gegenüber 2015 zu reduzieren, hat VAUDE im Jahr 2018 erstmals erreicht. Das neue Ziel lautet, die Emissionen aus Mitarbeitermobilität bis 2024 um weitere 25 Prozent gegenüber 2019 zu reduzieren. Durch die Kompensation der entstandenen Emissionen bei myclimate ist die Mobilität bei VAUDE rechnerisch klimaneutral.

Umsetzung: Die Erfolge bei der Motivation der Mitarbeiter sind nicht unwesentlich auf das persönliche Engagement der Beteiligten und die Vorbildfunktion der Geschäftsführung zurückzuführen.

Kosten: Die Kosten für das Green-Mobility-Konzept konnten nicht beziffert werden. Für die Kunden von VAUDE, die meist naturverbunden und ökologisch sensibilisiert sind, ist die Nachhaltigkeitsstrategie ein wesentliches Kaufkriterium. Nachhaltige Mobilität ist damit nicht nur volkswirtschaftlich, sondern auch betriebswirtschaftlich rentabel. Mit grünen Ideen lassen sich schwarze Zahlen schreiben.

Mehr Infos:
nachhaltigkeitsbericht.vaude.com
myclimate.de
jobrad.org



22 Verbündete: BW-Tarif

Mehr Infos:
bwegt.de

Die Zeiten, in denen man bei Bus- und Bahnfahrten durchs Ländle für jeden Verkehrsverbund ein eigenes Ticket lösen musste, sind seit Dezember 2018 vorbei. „Ein Ziel, ein Ticket. Landesweit.“ lautet das Motto von „bwegt“, der sogenannten Mobilitätsmarke des ÖPNV in Baden-Württemberg. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 gibt es auch für Pendlerinnen und Pendler eine Zeitkarte für alle Strecken im Land und zum Teil sogar darüber hinaus.

Wer im Jahr 2017 aus dem Dorf mit dem Bus zum Bahnhof, mit der Bahn durchs Land und wieder mit dem Bus zum Zielort gefahren ist, musste im ungünstigsten Fall drei unterschiedliche Tickets lösen. Zuerst ein Verbundticket für die Strecke zum Bahnhof, dann eine Bahnfahrkarte und schließlich nochmals ein Verbundticket vom Bahnhof zum Ziel. Inzwischen reicht ein einziges, und das ist in den meisten Fällen auch noch günstiger als zuvor. Vor allem die Tickets für längere Strecken im Nahverkehr kosten weniger, zumal für die bwegt-Tickets auch die BahnCard 25 und BahnCard 50 genutzt werden können.

Angelehnt an das Ticketsystem der Bahn gibt es im bwtarif Einzel-, Rückfahr- und Gruppentickets. Die populären Tagestickets wie das Baden-Württemberg-Ticket für das ganze Land, das MetropolTagesticket für den Großraum Stuttgart und das RegioX-Ticket für den Raum Karlsruhe blieben erhalten, ebenso die jeweiligen Tarife innerhalb der einzelnen Verkehrsverbände. Der bwtarif gilt nur im Regional- und Nahverkehr.



 **bwegt**
Mobilität für Baden-Württemberg

Seit 2018 gilt „im Ländle“
der einheitliche BW-Tarif.

Wirkungen: Um bis zu 50 Prozent wurden Tickets für manche Strecken im Land billiger. Dabei ist eine einfache Strecke ohne Ermäßigung auf 29,80 Euro gedeckelt. Dadurch, dass unterwegs keine weiteren Tickets mehr gelöst werden müssen, bleibt mehr zeitliche Luft fürs Umsteigen. Fahrgäste müssen sich auch nicht in jedem Verbund mit den jeweiligen Tarifen vertraut machen. Ein zusätzlich erweitertes Angebot und eine bessere Taktung der Verbindungen sollen die Benutzung des ÖPNV attraktiver machen. Im ersten Halbjahr nach Einführung des bwtarif stieg die Nachfrage nach Tickets um durchschnittlich sechs Prozent.

Umsetzung: Um dem steigenden Bedarf im ÖPNV gerecht zu werden und den Umstieg vom Auto zu fördern, hat das baden-württembergische Verkehrsministerium 2014 damit begonnen, den Nahverkehr im Land zu reformieren. Die größte Herausforderung war es, die zahlreichen Akteure, darunter 22 Verkehrsverbände, unter einen Hut zu bringen. 2017 löste bwegt den Drei-Löwen-takt ab, 2018 startete der bwtarif. Ziel ist es, bis 2030 die Zahl der Fahrgäste im Vergleich zu 2014 zu verdoppeln.

Das Kaff der guten Hoffnung: Informationen und Fördermittel

Information ist für die Verkehrswende unabdingbar. Das gilt für digitale Informationen, die Verkehrsträger miteinander vernetzen genauso, wie für das Wissen, wer bereits was wie gemacht hat und ob es dafür Unterstützung gibt. Viele Projekte zur umweltfreundlichen Mobilität im ländlichen Raum wurden erst durch Anschubfinanzierungen oder Wettbewerbe möglich. Gelungene Beispiele sind nicht nur Anregung, sondern auch Argumentationshilfe für engagierte Kommunalpolitikerinnen, Mitarbeiter von Kommunen, Initiativen und Vereine.

MobiData BW – Verkehrsträgerübergreifende

Daten zur Mobilität:

Wer innerhalb eines Verkehrsverbundes oder nur mit Bahn oder Bus unterwegs ist, kommt mit den bestehenden Apps und virtuellen Fahrgastinformationen relativ gut durchs und übers Land. Schwierig und oft ziemlich rechenintensiv wird das Ganze, wenn zum Beispiel Carsharingsysteme oder Leihräder ins Spiel kommen. Eine umfassende Alternative zum Auto benötigt aber alle verfügbaren Verkehrsmittel und Mobilitätsmöglichkeiten. Deshalb hat das Baden-Württembergische Verkehrsministerium zusammen mit der Nahverkehrsgesellschaft des Landes (NVBW) das Open-Data-Portal „MobiData BW“ online gestellt. Über offene Schnittstellen können Bürgerinnen und Bürger, Kommunen und privatwirtschaftliche Unternehmen Mobilitätsdaten einstellen lassen und abrufen. Das Portal ist gemeinwohlorientiert und diskriminierungsfrei. Ziel ist es, sämtliche Fahrpläne und Echtzeitinformationen aus

dem ÖPNV, aber auch Daten aus dem Straßenverkehr, aktuelle Parkplatzangebote und Sharingsysteme zu bündeln. Ein Routing-Service, der verkehrsträgerübergreifend und frei verfügbar Reiseverbindungen zusammenstellt ist in Arbeit. movidata-bw.de

Fördermittel:

Viele Fördermittel werden über die Landesministerien für Verkehr und ländlichen Raum vergeben. Da manche Förderprogramme nur für eine begrenzte Zeit aufgelegt werden, lohnt es hier hin und wieder nachzuschauen. vm.baden-wuerttemberg.de / mlr.baden-wuerttemberg.de

LEADER Programm:

Das europäische LEADER-Programm gilt nur für festgelegte Gebiete und wird etwa alle sechs Jahre neu aufgelegt. LEADER hat zum Ziel, die Strukturen im ländlichen Raum zu verbessern. Das Programm läuft jeweils für einen bestimmten Förderzeitraum. Der nächste beginnt erst wieder 2027. Derzeit gibt es in Baden-Württemberg eine Fördersumme von rund vier Millionen Euro pro Aktionsgruppe. mlr.baden-wuerttemberg.de

Mobil gewinnt – Betriebliches Mobilitätsmanagement:

Die Internet-Plattform „Mobil gewinnt“ widmet sich dem betrieblichen Mobilitätsmanagement. Es werden zahlreiche gelungene Beispiele aus der Praxis vorgestellt. Zudem finden Interessierte verschiedene Broschüren und Leitfaden zum Download, sowie eine Übersicht zu Förderprogrammen. mobil-gewinnt.de

Weitere Informationen:

Bei der NVBW gibt es umfassende Informationen zum Thema Mobilität. Egal, ob es um Bürgerbusse oder um die Förderung des Fußverkehrs geht. Vor allem unter der Rubrik „Neue Mobilität“, finden sich zahlreiche Hinweise, Berichte und Dokumente zum Herunterladen. nvbw.de

Kurz und knapp: Marktplatz der Ideen

Manchmal reichen auch - vermeintlich kleine - Ideen und Projekte, um etwas in Gang zu bringen. Quer durch die Republik gibt es engagierte Menschen, konsequente Kommunen und originelle Modelle.

Projekt Initiative „gemeinsam weiterkommen“

Bad Boll (Baden-Württemberg)

Bad Boll hat etwa 5 200 Einwohner und liegt am Fuße der Schwäbischen Alb. Zum Dorf gehören zwei Tagungsstätten, darunter die Evangelische Akademie, eine Kur- und Rehaklinik und der Sitz des Naturkosmetik- und Heilmittelherstellers Wala. Die Initiative „gemeinsam weiterkommen“ soll seit 2016 die lokale Verkehrswende schaffen. Im Rahmen von „mobil gewinnt“ hat das Bundesverkehrsministerium das Projekt 2019 und 2020 gefördert. Das Resultat nach der Förderung: Der Bus fährt halbstündlich im Takt, es gibt eine neue Haltestelle für Pendelnde, ein Fahrradparkhaus und ein Anreisemanagement für Gäste. Auch wenn das eigentliche Ziel noch nicht erreicht wurde, gibt es darüber hinaus wichtige Erkenntnisse. Dazu gehört etwa, dass Fahrräder, Busse und Bahnen gewinnen, wenn das Auto unattraktiver wird. Hier kann etwa ein Parkraummanagement helfen. Der ÖPNV auf dem Land ist besser als sein Ruf. Man muss ihn nur nutzen. Menschen orientieren sich am Verhalten anderer. Deshalb braucht es Vorbilder und gute Beispiele. Und manchmal darf das Thema auch einfach nur Spaß machen – wenn etwa im Sommer zwei Parkplätze kurzerhand zur Terrasse eines Eiscafés umfunktioniert werden.

gemeinsam-weiterkommen.de

Förderung umweltfreundlicher Mobilität

Denzlingen (Baden-Württemberg)

Die südbadische Gemeinde Denzlingen unterstützt im Rahmen ihres Klimaschutzprogramms ihre Bürger unter anderem, wenn sie einen E-Roller, ein E-Motorrad oder ein Lastenrad mit und ohne Motor kaufen. Dafür gibt es bis zu 400 bzw. 500 Euro Zuschuss. Wer ein Fahrzeug mit Verbrennermotor dauerhaft abmeldet und sich mindestens 36 Monate lang dafür kein neues kauft, erhält entweder einen Zuschuss von 500 Euro zum Jahresabo für den Regio-Verkehrsverbund Freiburg oder einen lokalen Einkaufs- oder Verzehrgutschein von 200 Euro. Außerdem übernimmt die Gemeinde die Anmeldegebühr bei Car-Sharinganbietern von bis zu 60 Euro. denzlingen.de

Projekt Radschnellweg RS3 OWL

Bad Oeynhausen (Nordrhein-Westfalen)

Die Planung der Radschnellverbindung zwischen den Mittelstädten Bad Oeynhausen und Löhne in Nordrhein-Westfalen sind bereits im Endstadium. Nun geht es um die Anschlussverbindungen in Richtung Minden und Herford. Das Besondere an diesem Projekt RS3 OWL ist die Lage der Trasse in einer ländlich-strukturierten Region ohne Einbeziehung eines Oberzentrums. Die Potenzialbeurteilung im Rahmen der Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass auch hier eine Radschnellverbindung sinnvoll sein kann. Für Pendler entsteht für Distanzen von etwa 10 bis 15 Kilometer eine attraktive Alternative zum Auto. radschnellwege.nrw

Mitfahrbank

Verbandsgemeinde Speicher (Rheinland-Pfalz)

Sogenannte Mitfahrbänke gibt es inzwischen in vielen Gemeinden in Deutschland. Die erste stand im rheinland-pfälzischen Speicher in der Eifel. Die Verbandsgemeinde besteht aus acht kleinen Teilgemeinden und dem etwas größeren Städtchen Speicher. Insgesamt leben dort rund 3.500 Menschen. An den wichtigsten Straßen stehen türkisblaue Bänke und gut sichtbare Umklappschilder, mit denen man den gewünschten Zielort anzeigen kann. Am Zielort stehen ebenfalls Mitfahrbänke. So können Autofahrer unkompliziert jemanden mitnehmen. Das hilft vor allem jungen Leuten und Senioren, mobil zu sein und ist eine modernere und bequemere Art des Trampens. mitfahrerbank.com

Schülerfirma Greenbooks liefert klimaneutral Bücher und Markteinkäufe

Schorndorf (Baden-Württemberg)

Die Kleinstadt Schorndorf liegt zirka 30 Kilometer östlich von Stuttgart. Wer bei der Buchhandlung Osiander bis 18 Uhr bestellt, erhält klimaneutral und portofrei am nächsten Werktag seine Ware. Als Kuriere fungieren Schüler des Burg-Gymnasiums, die entweder mit dem Rad oder zu Fuß in der Stadt und den meisten umliegenden Ortschaften ausliefern. Neu dazugekommen ist der Lieferservice mit einem E-Lastenrad. Kunden, die auf dem Wochenmarkt einkaufen, können sich ihre Einkäufe kostenlos nach Hause bringen lassen. Das Rad wurde für 3.500 Euro von der Stadt beschafft. Die Kosten des laufenden Betriebes teilen sich Stadt und Marktbeschicker. bg.schorndorf.de

IMPRESSUM

Herausgeber:

Matthias Gastel MdB
Aicher Straße 2
70794 Filderstadt
www.matthias-gastel.de

Überarbeitung:

Monika Riemer

Gestaltung:

Fabio Schneck
www.fabio-schneck.com

Druck:

Klimaneutral gedruckt auf
Recyclingpapier (VIVUS 89) aus
100% Altpapier mit Blauem Engel.

Auflagen:

1. Auflage 2015
zusammengestellt
von Niklas Sieber
500 Stück

2. Auflage 2021
erweitert, ergänzt und aktualisiert
von Monika Riemer
500 Stück

Stand:

April 2021