

Haben

Teilen & Mitfahren

Kombinieren

Querschnittsaufgaben

Endbericht für Flecken Steyerberg, Samtgemeinde Liebenau und Gemeinde Saerbeck

im Rahmen des Projektes

WENaMo – Wir werden (E)-mobil!



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Koordiniert durch:



NOW
Nationale Organisation Wasserstoff-
und Brennstoffzellentechnologie

„Wir werden E-mobil: Neue Wege zur nachhaltigen Mobilität in ländlichen Kommunen (WENaMo): Einführungsstrategie für Elektromobilität in den drei ländlichen Kommunen Flecken Steyerberg, Samtgemeinde Liebenau und Gemeinde Saerbeck“, gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) auf der Grundlage der Förderrichtlinie Elektromobilität vom 09.06.2015, Zuwendungsbescheid vom 25.10.2016

**–Bericht zum Projekt Nr. 17026 –
–Förderkennzeichen 03EMK124 –**

Auftraggeber:

Flecken Steyerberg
Lange Straße 21
31595 Steyerberg

In Kooperation mit:

Samtgemeinde Liebenau und Gemeinde Saerbeck

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Interlink GmbH

Wallstraße 58
10179 Berlin
Tel.: 030 280 351 412
Fax: 0321 211 862 91
mail@interlink-verkehr.de
www.interlink-verkehr.de

Projektleitung:

Dr.-Ing. Peter Bischoff
Dipl.-Geogr. Anja Sylvester

Bearbeitung:

Markus Krüger M.Sc.
Victoria Vogt M.Eng.

Hannover, Januar 2018

Inhalt

Seite

1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Leitbild	3
3	Analysen im Bestand	5
3.1	Bestandsanalyse Steyerberg und Liebenau	5
3.2	Bestandsanalyse Saerbeck	27
4	Online-Befragung	38
4.1	Methodik	38
4.2	Ergebnisse der Online-Befragung in Steyerberg und Liebenau	38
4.3	Ergebnisse der Online-Befragung in Saerbeck	41
5	Workshops	45
5.1	Methodik	45
5.2	Ergebnisse des Workshops in Steyerberg und Liebenau	46
5.3	Ergebnisse des Workshops in Saerbeck	46
6	Fazit	48
7	Anlage	50

1 Problemstellung und Zielsetzung

Rahmenbedingungen

Der Flecken **Steyerberg** mit seinen acht Ortsteilen und rund 5.200 Einwohnern ist seit vielen Jahren im Bereich erneuerbarer Energien und Klimaschutz tätig. Die Kommune ist "100% erneuerbare Energieregion", ausgezeichnet mit dem Europasiegel "RES Community". Im Januar 2015 erhielt sie die Auszeichnung zur "Niedersächsischen Klimakommune 2014". Seit 01.07.2016 ist die Gemeinde Masterplankommune 100 % Klimaschutz und damit verpflichtet, bis zum Jahr 2050 95 % der Treibhausgase (THG) und 50 % der Endenergie im eigenen Territorium einzusparen. Einer der Sektoren, die am meisten zur Reduktion der THG und der Energie beitragen kann, ist der Verkehr. Hier liegt also bereits ein Augenmerk. Seit vielen Jahren arbeitet der Flecken Steyerberg mit den Nachbargemeinden und weiteren engagierten Kommunen erfolgreich zusammen, u. a. der Samtgemeinde Liebenau sowie im Rahmen von RegioTwin mit der Gemeinde Saerbeck in Nordrhein-Westfalen.

Die Samtgemeinde **Liebenau** mit rund 5.900 Einwohnern verzeichnet ein hohes tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) auf der Ortsdurchfahrt (DTV: 6.300 Kfz). Liebenau ist durch die Angebote des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen in das ÖPNV-Netz eingebunden. Im Zusammenhang mit dem Thema „Elektromobilität“ besteht – verglichen mit Steyerberg – Nachholbedarf. Derzeit gibt es lediglich eine Ladesäule für Elektrofahrzeuge am Rathaus. Den Flecken Steyerberg und die Samtgemeinde Liebenau verbindet eine intensive Zusammenarbeit in verschiedenen Bereichen. Beide Gemeinden liegen in unmittelbarer Nachbarschaft zueinander.

Mit der nordrhein-westfälische Klimakommune **Saerbeck** hat der Flecken Steyerberg eine Patenschaft im Hinblick auf das Thema Elektromobilität. Dort verfolgt man das Ziel, die Energieversorgung bis zum Jahr 2030 komplett auf regenerative Energien und nachwachsende Rohstoffe umzustellen und damit einen nachhaltigen und umfassenden Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Mit diesem Konzept ist die 7.200 Einwohner große Gemeinde als NRW-Klimakommune der Zukunft ausgezeichnet worden. Seitdem werden etwa 150 Einzelmaßnahmen und drei Leitprojekte umgesetzt. Hauptprojekt ist die Umnutzung eines ehemaligen Munitionsdepots zu einem Bioenergiepark mit einem Nutzungsmix aus Wind-, Sonnen- und Bioenergie.

Problemstellung

Mobilität ist gerade im ländlichen Raum eine zentrale Ressource zur gesellschaftlichen Teilhabe. Im Sinne der Generationengerechtigkeit sollte sie auch nachhaltig sein. Das Vorhaben "Wir werden E-mobil: Neue Wege zur nachhaltigen Mobilität in ländlichen Kommunen (WENaMo)" verfolgt das Ziel, die Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur zu stärken und den räumlichen Auswirkungen des demografischen Wandels zu begegnen. Noch sind innovative Initiativen im ländlichen Bereich in der Elektromobilität selten, denn das persönliche Fahrzeug erscheint unersetzbar. Der demografische Wandel führt jedoch zu umfangreichen Veränderungen in der

Bevölkerungszusammensetzung und im Mobilitätsverhalten. Die Elektromobilität hat derzeit große technische und ökologische Vorteile bei kurzen und mittleren Strecken, wie sie insbesondere bei Stadtbewohnern und bei Pendlern auftreten. Gezielte Optimierungsmaßnahmen, wie Carpooling, unterstützen die Nutzungsquote von E-Fahrzeugen und ermöglichen aufgrund der niedrigeren variablen Kosten einen wirtschaftlichen Betrieb, trotz der höheren Anschaffungskosten.

Zielsetzung

Ziel des Vorhabens war die Erarbeitung einer Einführungsstrategie für Elektromobilität in der ländlichen Region der beteiligten Kommunen um die technischen und ökologischen Vorteile auch im ländlichen Raum nutzen zu können. Die Konzeption ist so angelegt, dass sie den Bedürfnissen der Akteure vor Ort entspricht. Aufbauend auf dem Wir-Gefühl von Dorfgemeinschaften wurde die bestehende Offenheit genutzt, sodass der „Funke“ zur Aktivität bei der Maßnahmenumsetzung entfacht werden soll. Die beteiligten Kommunen haben die Erfahrung gemacht, dass z. B. die Umsetzung von lokalen Konzepten dort möglich war, wo eine aktive Gemeinschaft für die Umsetzung vor Ort eintritt.

2 Leitbild

Die Abb. 1 bildet die grundlegenden Ziele des Leitbildes der Einführungsstrategie für Elektromobilität ab. Das Leitbild bildet den Orientierungsrahmen für den gesamten Umsetzungsprozess.

Die **Oberziele** für das Leitbild liegen in der Erreichung gleicher Mobilitätschancen für alle Bürger unabhängig von demografischen Merkmalen und dem Status in der Gesellschaft. Darüber hinaus soll die gesellschaftliche Teilhabe der Menschen in der Bevölkerung gesichert sein. Das Leitbild fordert folglich vor allem, auf die Belange derjenigen einzugehen, die aus verschiedenen Gründen nicht am motorisierten Individualverkehr (MIV) teilnehmen können (bzw. wollen) und auf allgemeine Angebote angewiesen sind. Neben zusätzlichen Angeboten soll es zu einer Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum Umweltverbund kommen oder zum Umstieg auf elektrisch betriebene Fahrzeuge, sodass sich positive Auswirkungen für die Umwelt ergeben.

Die Ebene der **Handlungsziele** konkretisiert die Oberziele, in dem sie planerisch handhabbare Schwerpunkte der Zielumsetzung formuliert. Die Handlungsziele tragen durch ihre Gesamtheit zum Erreichen der Oberziele bei und sind somit nicht isoliert, sondern als zusammenhängendes Cluster zu betrachten.

Förderung von (E-) Mobilität

Für Verkehrswege, die bisher durch den motorisierten Individualverkehr zurückgelegt wurden, werden CO₂-ärmere Alternative aufgezeigt und umgesetzt werden. Hierzu zählen Maßnahmen zur Förderung von E-Mobilität. Darüber hinaus soll es durch die Stärkung der Mobilitätskompetenz und des Umweltverbundes zu einer umweltverträglichen Verkehrsverlagerung kommen. Bei der Förderung von E-Mobilität ist zu beachten, dass das Pedelec auch bei ungünstigen Topografien und längeren Wegestrecken den Aktionsraum für den Radverkehr erweitern kann.

Stärkung der Öffentlichkeitsarbeit

Damit die entwickelten Maßnahmen einen maximalen Konsens bei den Bürgern finden, ist es wichtig diese in den Umsetzungsprozess mit einzu beziehen und durch anschließende Öffentlichkeitsarbeit die entwickelten Maßnahmen zu kommunizieren.

Abfrage von Intentionen der Nutzer

Um sicherzustellen, dass sich die Maßnahmen an den Wünschen der potenziellen Nutzer orientiert, ist die Abfrage von Intentionen unumgänglich.

Stärkung der Mobilitätskompetenz

Der Bereitstellung komfortabler Mobilitätsangebote und funktionsfähiger Wegenetze sollen kompetente Verkehrsteilnehmer gegenüberstehen, die die vorhandenen Angebote sinnvoll nutzen und somit zur Realisierung der Oberziele beitragen. Alltägliche Verhaltensmuster gilt es zu hinterfragen und den Bürger neue Perspektiven aufzuzeigen.

Nachhaltige Mobilität realisieren

Die Nachhaltigkeitsstrategie zielt nicht ausschließlich auf das Ersetzen des Pkws mit Verbrennungsmotor durch ein elektrisch betriebenes Fahrzeug ab, sondern durch eine Verkehrsverlagerung die Umwelt zu schonen.

Verbesserung des Angebots

Das Handlungsziel Verbesserung des Angebots zielt darauf ab den Status quo in verschiedenen Sektoren auf dem heutigen Niveau mindestens zu halten, zu stärken und weiter auszubauen. Hierzu zählen das Angebot für umweltschonenden Verkehrsarten, eine Verbesserung der Infrastruktur aber auch eine verbesserte Kommunikation.



Abb. 1 Leitbild der Einführungsstrategie

3 Analysen im Bestand

Zur Erarbeitung der Einführungsstrategie für Elektromobilität ist es notwendig vorneweg die verkehrlich relevanten Quellen und Ziele und deren Erreichbarkeiten zu ermitteln. Hierfür wurden im Frühjahr 2017 folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Grobe Analyse der bestehenden Verkehrsstruktur aufgrund der vorhandenen Daten,
- Qualitative Abschätzung der wichtigsten Ziel- und Quellverkehre in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber,
- Grobe Analyse der Verkehrsbeziehungen zwischen den Grundzentren und Mittel-/Oberzentren (Erreichbarkeitsanalyse),
- Abstimmung mit den aktuellen Zielen der Regionalplanung,
- Darstellung des Status quo der Elektromobilität in den drei Kommunen,
- Ermittlung des Bedarfs an Angeboten und Lösungen auf der Grundlage von E-Mobilität (Nachfragepotenzial).

3.1 Bestandsanalyse Steyerberg und Liebenau

Grobe Analyse der vorhandenen Verkehrsstruktur

Die grobe Analyse der vorhandenen Verkehrsstruktur in der Kommune Steyerberg basiert auf den Daten des Ergebnisberichts Mobilität in Deutschland¹, da keine aktuelleren Daten zum Modal Split vorhanden sind. Die Angaben liegen dem Modal Split für ländliche Räume (<150 EW/km²) zugrunde (Abb. 2). Der größte prozentuale Anteil (65 %) entfällt auf den MIV als Fahrer und Mitfahrer. Als konkrete Zielvorgabe beschreibt Steyerberg in seinem Leitbild die Verlagerung von 20 % der Pkw-Fahrten bis 2030 auf umweltfreundliche und klimaschonende Verkehrsmittel, so dass sich der MIV-Anteil auf 52 % reduziert. Diese Zielvorgabe wird analog für Liebenau übernommen. Die prozentualen Anteile des Rad- und Fußverkehrs hingegen sollen zunehmen. Weiter wird verdeutlicht, dass der Anteil der Elektromobilität in beiden Kommunen gesteigert werden soll.

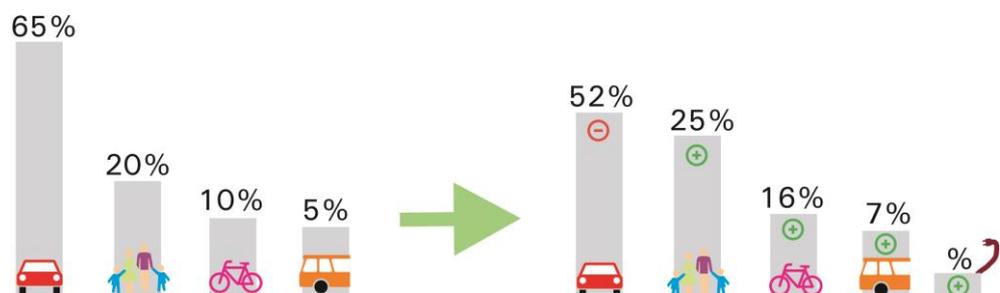


Abb. 2 Abschätzung des Modal Splits in Steyerberg und Liebenau

¹ Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH und DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Institut für Verkehrsforschung

Ergebnisbericht Mobilität in Deutschland MID, Bonn und Berlin 2010

Abstimmung mit den Zielen der Raumordnung

Die Tab. 1 zeigt die Zielgrößen für die Erreichbarkeiten zentraler Orte von den Wohnstandorten gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN)². Werden die Zielgrößen nicht erreicht, ist dies ein Hinweis auf mögliche Defizite in der Raumordnung oder der Verkehrserschließung. Die Zielgröße für die Erreichbarkeit von Oberzentren liegt bei 60 Minuten mit dem Pkw (Tab. 1). Bei Reisezeiten, die länger als 30 Minuten mit dem Pkw andauern, wird die Zielgröße für die Erreichbarkeit eines Mittelzentrums nicht erreicht. Für ein Grundzentrum liegt die Zielgröße bei 20 Minuten bezogen auf die Reisezeit mit dem Pkw.

zentraler Ort	Reisezeit in Minuten	
	mit dem Pkw	im öffentlichen Personenverkehr
Grundzentren	≤ 20	≤ 30
Mittelzentren	≤ 30	≤ 45
Oberzentren	≤ 60	≤ 90

Tab. 1 Zielgrößen für die Erreichbarkeiten zentraler Orte von den Wohnstandorten nach RIN

In Abb. 3 ist die Erreichbarkeit der Oberzentren Hannover und Bremen (jeweils das Zentrum) von Steyerberg und Liebenau aus dargestellt. Die Reisezeit nach Bremen mit dem Pkw liegt bei 1 Stunde und 20 Minuten aus Steyerberg (70 km). Von Liebenau aus beträgt die Fahrzeit 10 Minuten weniger für 63 km. Hannover wird bei gleicher Entfernung jeweils 10 Minuten schneller erreicht. Die Zielgröße für die Erreichbarkeit der Oberzentren wird somit nicht erreicht.

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN), Bonn 2008



Abb. 3 Erreichbarkeitsanalyse der Oberzentren, Steyerberg und Liebenau

Die Erreichbarkeiten des Mittelzentrums (Nienburg/Weser) und der Grundzentren (Hoya, Marklohe, Steyerberg, Liebenau, Kirchdorf, Uchte, Stolzenau) sind der Abb. 4 zu entnehmen. Die Reisezeit zu den Grundzentren liegt zwischen 10 bis maximal 42 Minuten. Die Reisezeit mit dem Pkw zum Mittelzentrum nach Nienburg/Weser liegt sowohl von Steyerberg als auch von Liebenau aus unter 30 Minuten, so dass die Zielgröße, gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN), erreicht wird.

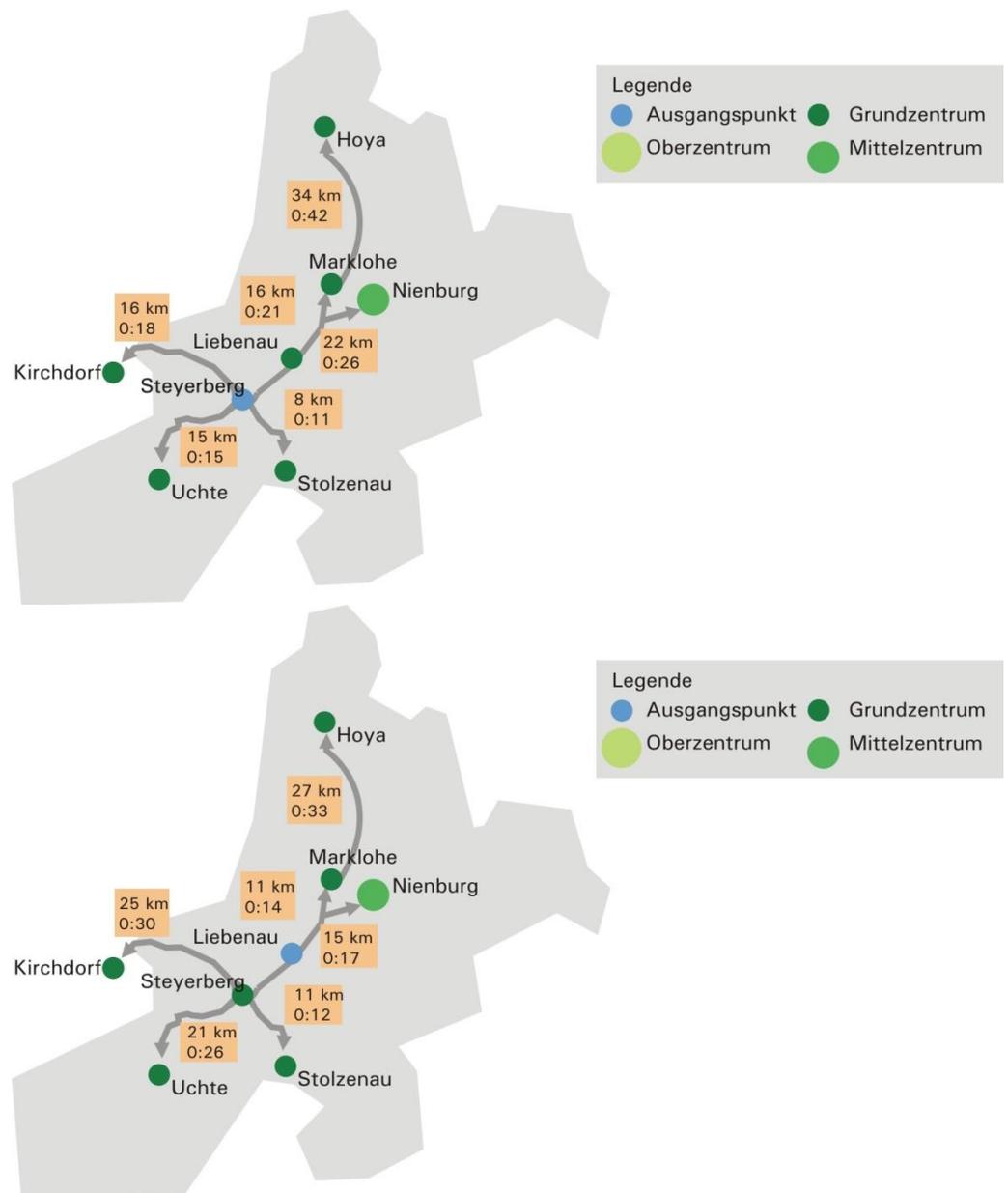


Abb. 4 Erreichbarkeitsanalyse der Grund -und Mittelzentren, Steyerberg und Liebenau

Pendlerdaten für Steyerberg

Abb. 5 zeigt die Pendlerströme³ (2007) für Steyerberg in Abhängigkeit der überschrittenen Grenze auf. 576 Erwerbstätige verbleiben in Steyerberg. Der größte Anteil (546 Einpendler und 757 Auspendler = 1.303 Erwerbstätige) pendelt innerhalb des Landkreises. Deutlich wird weiter, dass Steyerberg ein negatives Pendlersaldo von 254 Erwerbstätigen aufweist.

³ Landesamt für Statistik Niedersachsen
Pendlerdaten, Hannover 2007

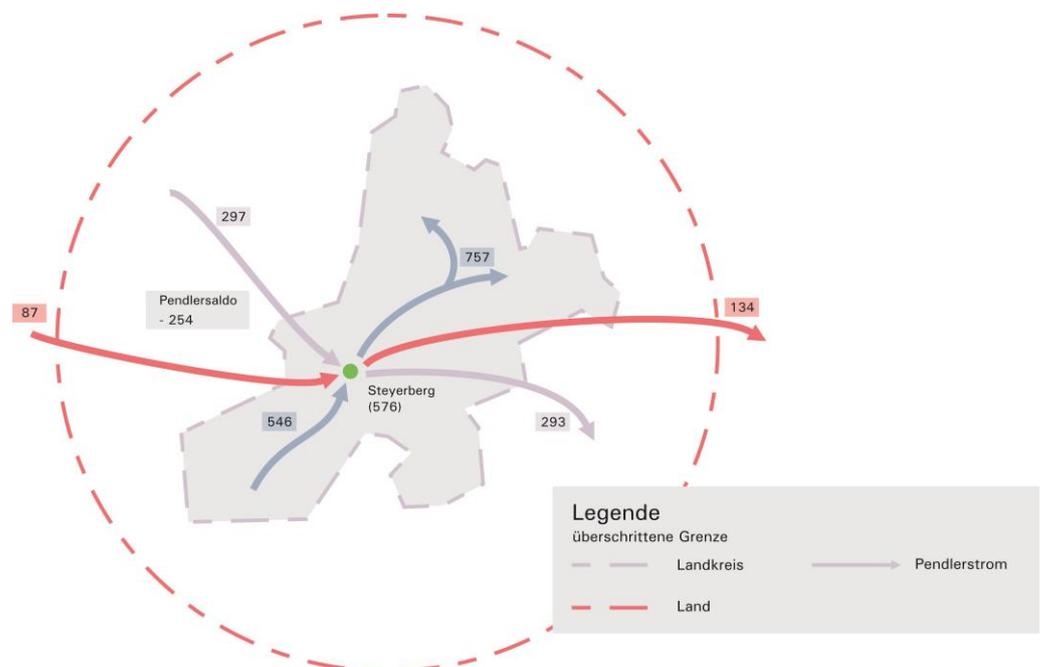


Abb. 5 Pendlerdaten Steyerberg

Pendlerdaten für Liebenau

Die Abb. 6 stellt die Pendlerströme⁴ (2007) für Liebenau in Abhängigkeit der überschrittenen Grenze dar. 258 Erwerbstätige verbleiben in Liebenau. Der größte Anteil (571 Einpendler+1.070 Auspendler=1.641 Erwerbstätige) pendelt innerhalb des Landkreises. Deutlich wird weiter, dass Liebenau ein negatives Pendlersaldo von 906 Erwerbstätigen aufweist.

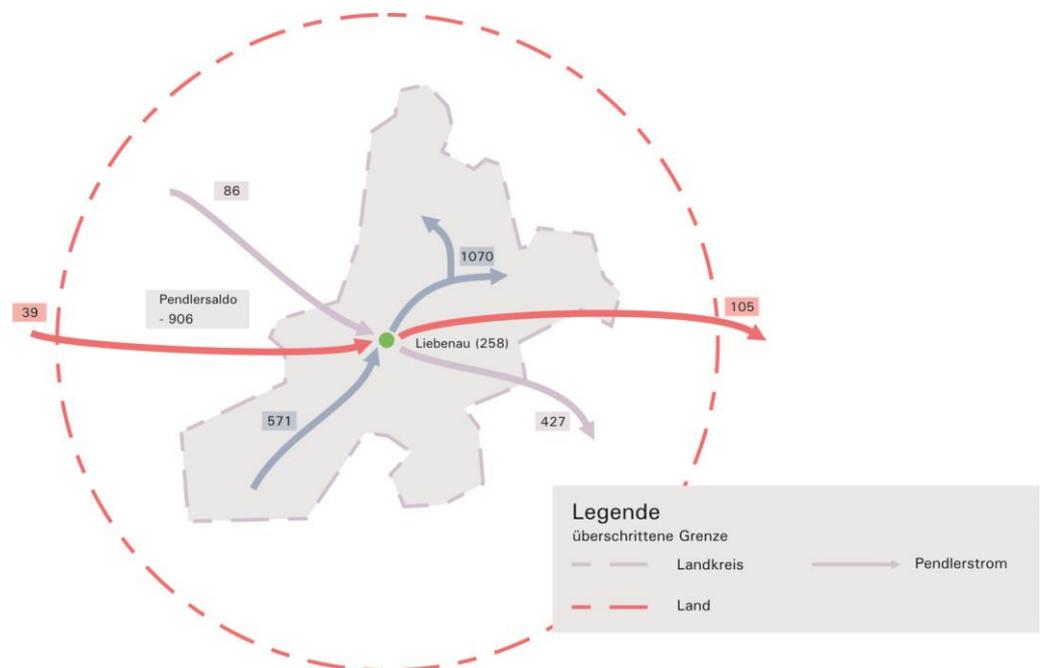


Abb. 6 Pendlerdaten Liebenau

Quell- und Zielverkehre in Steyerberg

Bei der Lokalisierung der wichtigen Quellen und Ziele innerhalb Steyerbergs wird deutlich, dass sich eine Verdichtung im Zentrum von Steyerberg ergibt (Abb. 7). Hier sind vorwiegend der Einzelhandel, Banken und Einrichtungen aus dem Gesundheitswesen angesiedelt. In der näheren Umgebung werden diese Quell- und Zielpunkte durch Kindertagesstätten, eine Schule, Gewerbegebiete und Kultureinrichtungen ergänzt. Eine zusätzliche Verdichtung von Quellen und Zielen lässt sich in Deblinghausen lokalisieren, aufgrund der ortansässigen Schule und des Gewerbebetriebs. Eine weitere Verdichtung ist nördlich von Steyerberg um den Lebensgarten (Seminarbetrieb) zu erkennen.



Abb. 7 Wichtige Quellen und Ziele in Steyerberg

Quell- und Zielverkehre in Liebenau

Bei der Lokalisierung der wichtigen Quellen und Ziele innerhalb Liebenaus zeigt sich eine Verdichtung im Zentrum (Abb. 8). Hier sind vorwiegend Banken, Einrichtungen aus dem Gesundheitswesen und Gaststätten angesiedelt. In der näheren Umgebung werden diese Quell- und Zielpunkte durch den Einzelhandel, Bildungs- und Erziehungseinrichtungen sowie Sportanlagen ergänzt. Eine zusätzliche Verdichtung von Quellen und Zielen lässt sich in Pennigsehl lokalisieren, begründet durch die Schule und die zahlreichen Sportanlagen.

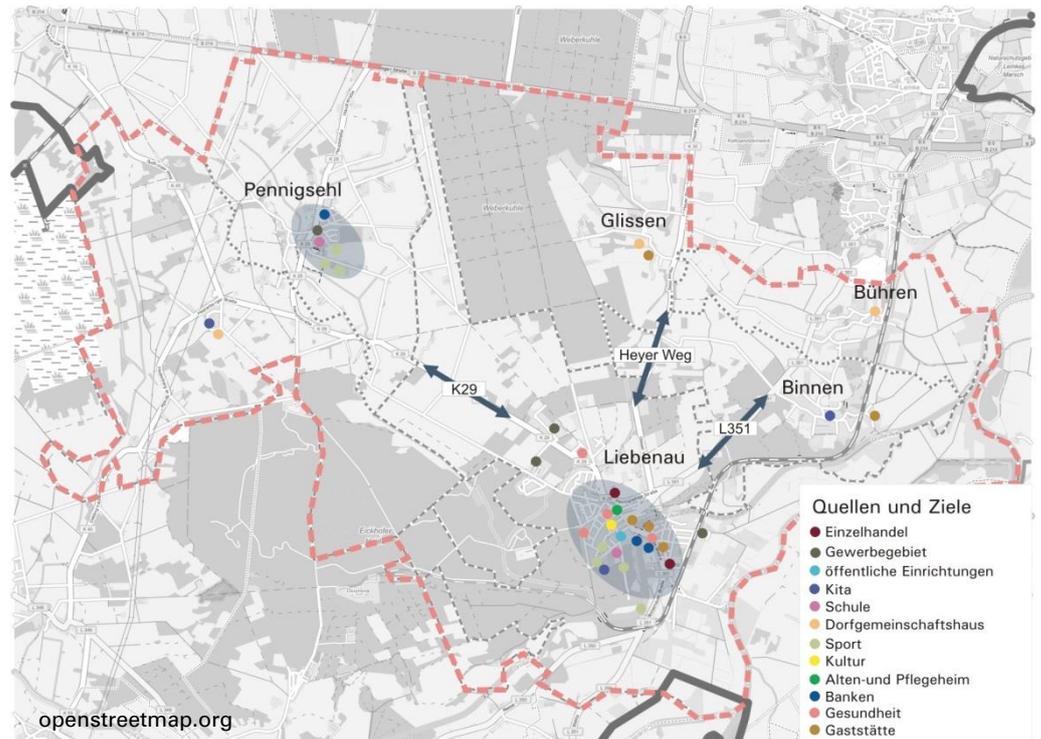


Abb. 8 Wichtige Quellen und Ziele in Liebenau

Abstimmung mit den aktuellen Zielen der Straßennetzplanung

Die für Steyerberg und Liebenau relevanten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind in der Abb. 9 hervorgehoben. Außerdem sind die aktuellen Planungsmaßnahmen dargestellt. Zukünftig soll die nördlich von Steyerberg verlaufende B214 zwischen Borstel und der B6 ausgebaut werden. Aktuell ist je Fahrtrichtung ein Fahrstreifen vorhanden. Die aktuellen Ziele der Straßennetzplanung sehen einen zusätzlichen Fahrstreifen vor, der alternierend je Fahrtrichtung dem Überholen dienen soll. Außerdem soll es künftig einen Radweg entlang der K 29 zwischen Pennigsehl und der B214 geben, ebenso zwischen Stolzenau und Glissen. Weiter sind zwei Ortumgehungen um Landesbergen und Leese in der Planung.

Die Verkehrsmengenkarte⁵ gibt einen Aufschluss über die Verkehrsstärken. Die Verkehrsmengenkarte zeigt für Steyerberg lediglich die Verkehrsstärken auf der Ortsumgehung. Ausgehend von der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 2.900 Kfz/24h auf der Ortsumgehung um Steyerberg ist eine geringere Verkehrsbelastung innerhalb Steyerbergs anzunehmen. Folglich ergibt sich eine Verkehrsstärke von etwa 2.000 Kfz/24h. Dementsprechend liegt die Verkehrsstärke der Spitzenstunde bei etwa 200-250 Kfz/Spitzenstunde für Steyerberg.

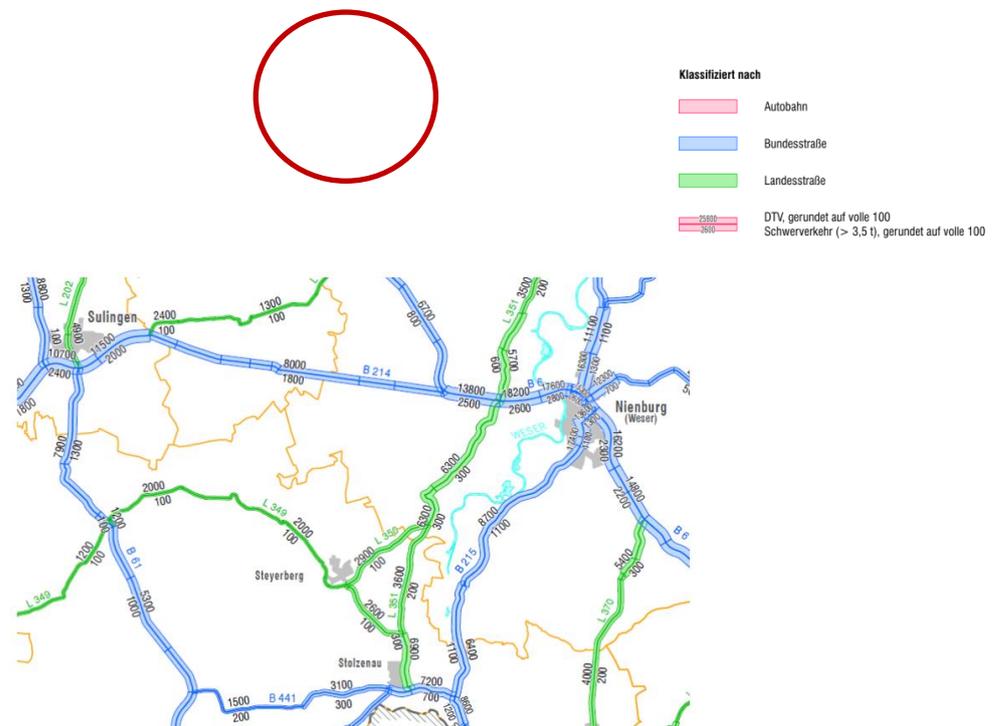


Abb. 11 Ausschnitt (Steyerberg) Verkehrsmengenkarte Niedersachsen

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)⁶ enthält Belastungsbereiche zur Vorauswahl der Radverkehrsführung. Die Vorauswahl ergibt sich in Abhängigkeit der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Abb. 12). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt in Steyerberg entlang der Hauptverkehrsstraßen bei 50 km/h. Entsprechend der genannten Verkehrsstärke für Steyerberg ergibt sich der Belastungsbereich 1. Der Belastungsbereich 1 sieht den Mischverkehr mit

⁵ Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2010, Hannover 2012

⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln 2010

Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn vor. Dementsprechend lässt sich die bereits vorhandene Führungsform in Steyerberg (Fahrbahnbahnführung) als regelkonform beurteilen.

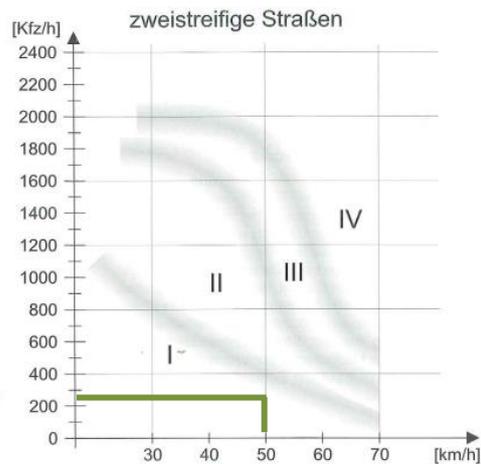


Abb. 12 Belastungsbereiche zur Vorauswahl einer Radverkehrsführung bei zweistreifigen Stadtstraßen

Darüber hinaus lassen sich jedoch vereinzelt Mängel in der Führungsform des Radverkehrs in Steyerberg identifizieren. Die Mängel sind auf den Nebenrouten zu lokalisieren (Sportallee und Friesländer Str.), da vereinzelt benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen in Tempo 30-Zonen vorhanden sind. Nach der Straßenverkehrsordnung (§ 45 Abs. 1c) sind Radverkehrsanlagen in Tempo 30-Zonen nicht erlaubt, da das Fahren auf der Fahrbahn als sicherer einzustufen ist.



Abb. 13 Radverkehrsführung in der Sportallee und der Friesländer Str.

Radverkehr in Liebenau

In Liebenau ist kein aktuelles Radverkehrskonzept vorhanden. Der Radverkehr wird dort entlang der Hauptverkehrsstraßen auf Radverkehrsanlagen geführt (Abb. 14). Überwiegend ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden. Um den Anschluss Richtung Osten nach Nienburg/Weser zu gewährleisten, wird der Radfahrende über die Sternstraße (Gehweg/Radfahrer frei) und nach Osten über die Pennigseher Str. geleitet. Hintergrund

ist, dass entlang der direkten Verbindung über die Nienburger Str. keine Radverkehrsanlage vorhanden ist und die Verkehrsstärken hoch sind (Abb. 14).



Abb. 14 Bestand Radverkehrsanlagen Liebenau (li.), Nienburger Str. (re.)

Die Verkehrsmengenkarte⁷ gibt einen Aufschluss über die Verkehrsstärken in Liebenau (Abb. 15). Der DTV auf der Ortsdurchfahrt in Liebenau beträgt 6.300 Kfz/24 Stunden. Darüber hinaus ist in Liebenau ein hoher Schwerverkehrsanteil vorhanden. Folglich lässt sich eine Verkehrsstärke im Bereich von ungefähr 650 Kfz/Spitzenstunde für Liebenau ableiten.

⁷ Vgl. Anmerkung 5

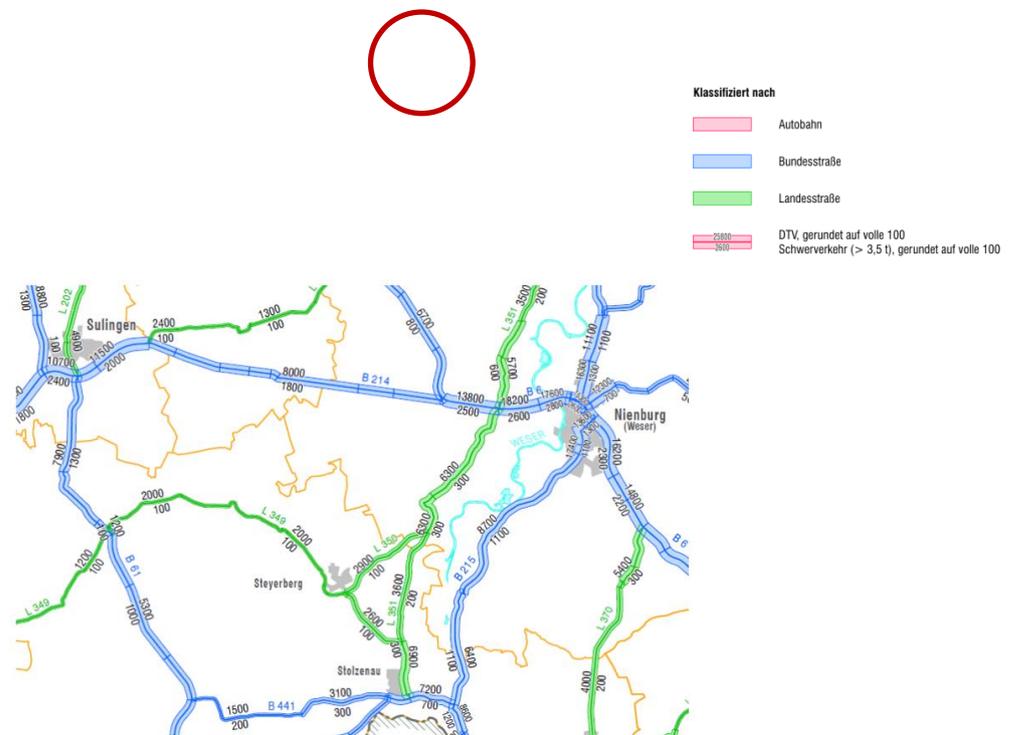


Abb. 15 Ausschnitt (Liebenau) Verkehrsmengenkarte Niedersachsen

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)⁸ enthält Belastungsbereiche zur Vorauswahl der Radverkehrsführung. Die Vorauswahl ergibt sich in Abhängigkeit der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Abb. 16). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt in Liebenau bei 50 km/h. Entsprechend der genannten Verkehrsstärke für Liebenau ergibt sich der Belastungsbereich 2. Der Belastungsbereich 2 empfiehlt eine Teilseparation des Rad- und Kfz-Verkehrs. Die Teilseparation beschreibt die Fahrbahnführung für den Radverkehr mit zusätzlichem Angebot als Regellösung. Das zusätzliche Angebot für den Radverkehr besteht beispielsweise in der Markierung eines Schutzstreifens oder in der Freigabe des Gehweges für den Radverkehr.

⁸ Vgl. Anmerkung 6

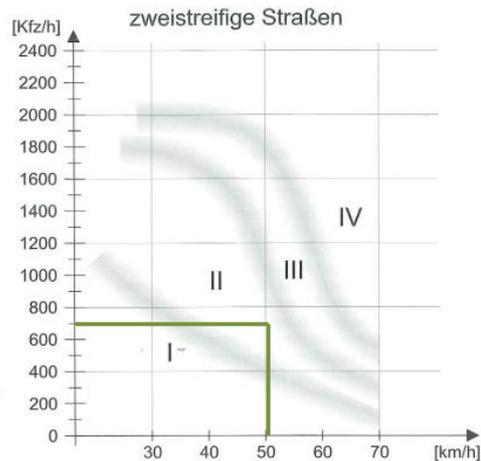


Abb. 16 Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen

Allerdings ist anzumerken, dass die Radverkehrsanlagen häufig nicht die benötigten Breiten aufweisen (Abb. 17). Das Mindestmaß für einen gemeinsamen Geh- und Radweg und Gehweg/Radfahrer frei beträgt 2,50 m. Dieses Mindestmaß wird häufig unterschritten, oft begründet durch die Bebauung, die teilweise bis an die Hauptverkehrsstraße reicht.



Abb. 17 Radverkehrsanlagen in Liebenau

Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreiten in Liebenau entlang der Hauptverkehrsstraßen von 6,00 bis 6,50 m ist die Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens nicht möglich, da nach der Markierung des Schutzstreifens keine ausreichende Fahrbahnbreite von mindestens 4,50 m mehr vorhanden wäre. Die Möglichkeiten zur regelkonformen Führung des Radverkehrs in Liebenau wäre die Aufhebung der Benutzungspflicht für die zu schmalen Radverkehrsanlagen im Seitenraum und die Markierung von Fahrradpiktogrammen, sogenannten Sharrows, auf der Fahrbahn (Abb. 18).



Abb. 18 Sharrow in Wien⁹

Die Fahrradpiktogramme machen den Kfz-Verkehr auf die Anwesenheit des Radverkehrs auf der Fahrbahn aufmerksam und sorgen somit für eine gesteigerte Verkehrssicherheit. Da die Wirkung von Sharrows aktuell noch untersucht wird, wäre dies eine Lösung, bei der die Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten aller Teilnehmer zunächst zu beobachten und zu bewerten wäre. Alternativ kommt die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entlang der Hauptverkehrsstraßen auf 30 km/h in Betracht. Nach der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wäre gemäß den Belastungsbereichen in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) Mischverkehr auf der Fahrbahn zulässig. Flankierend mussten zumindest im ersten Jahr nach der Einführung verstärkt Geschwindigkeitskontrollen und Dialog-Displays zum Einsatz kommen.

Status quo der Elektromobilität in Steyerberg

In Abb. 19 sind die aktuellen Ladesäulen mit Standort und Bezeichnung des Typs für E-Pkw in Steyerberg zu entnehmen. Außerdem lassen sich auf der Karte die vorhandenen Ladesäulen für E-Bikes erkennen. Insgesamt sind in Steyerberg sechs Ladesäulen für E-Pkw zu verorten und vier Ladesäulen für E-Bikes. Im Zusammenhang mit der Tab. 2 lassen sich für die dargestellten Ladesäulen die Öffnungszeiten und Kosten ablesen. Zusätzlich ist zu erkennen, dass aktuell im Lebensgarten 7 E-Pkw zum Carsharing zur Verfügung stehen und 2018 ein E-Pkw und ein E-Bus für die Kommune angeschafft werden sollen¹⁰. Die Nutzung des E-Pkws ist für die Mitarbeiter des Flecken Steyerberg und der kommunalen Gremien vorgesehen. Der Kleinbus hingegen soll der Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen dienen. Zusätzlich soll der Kleinbus für ortsansässige Vereine und das Jugendhaus vorgehalten werden.

⁹ Knoflacher, Hermann (o. Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr.)
Untersuchung der Wirkung von Fahrradpiktogrammen auf das Verhalten von Rad- und AutofahrerInnen, Schlussbericht, Klosterneuburg 2014

¹⁰ Antragssteller: Flecken Steyerberg
Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur im kommunalen Kontext, Steyerberg 2015

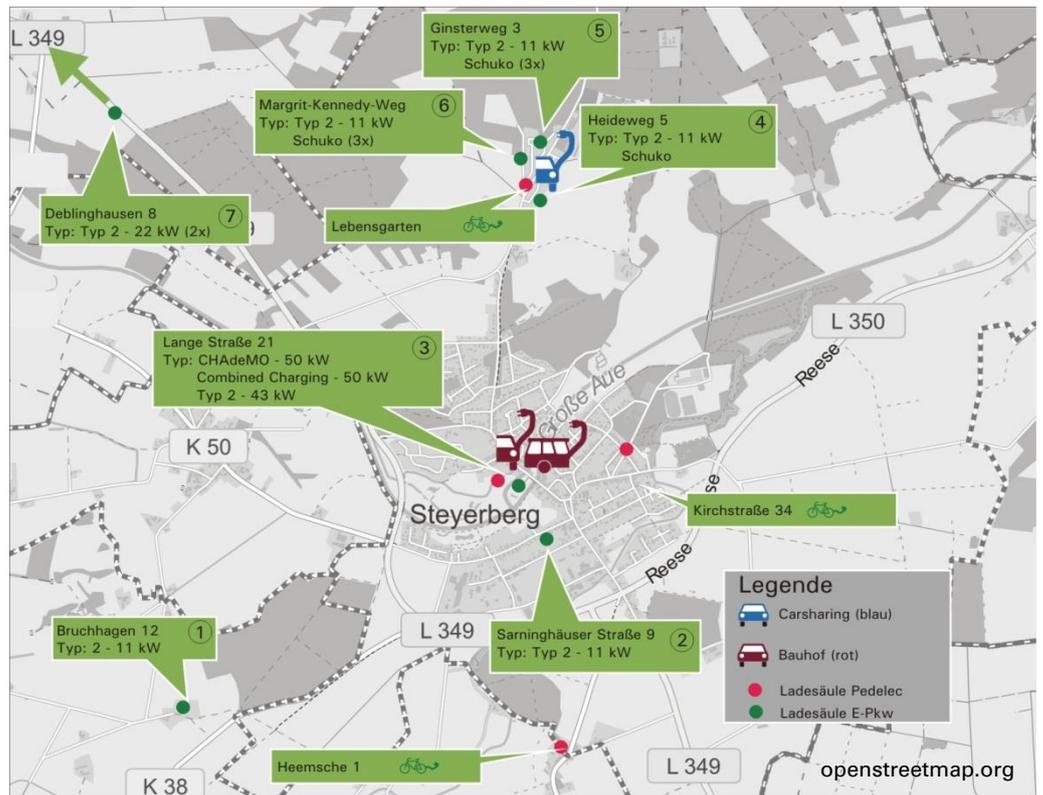


Abb. 19 Status quo der Elektromobilität in Steyerberg

E-Ladesäulen			E-Kraftfahrzeuge		
1	Kosten Öffnungszeiten Lage	Spende für Sozialprojekte Rund um die Uhr Die Wallbox ist am Gebäude links der Hainbuchhecke angebracht.			
2	Kosten Öffnungszeiten Lage	kostenlos Rund um die Uhr Die EON-Wallbox befindet sich vor dem Hauseingang rechts am Zaun	Klein-Bus	Kleinbus 9-Sitzer	Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen Fahrten der Vereine und des Jugendhauses gem. Nutzung Steyerberg/Liebenau
3	Kosten Öffnungszeiten Lage	kostenlos Rund um die Uhr Die Lange Einfahrt bis zum Parkplatz durchfahren	Lkw/Lfz	-	
4	Kosten Öffnungszeiten	Spende Rund um die Uhr, nach Voranmeldung via SMS unter 0172-5409237	Pkw	7	7 E-Pkw stehen zum Carsharing zur Verfügung (2017) Mitarbeiter des Flecken Steyerberg und der kommunalen Gremien (2018)
5	Kosten Öffnungszeiten Lage	kostenlos Rund um die Uhr - Für Typ 2 bitte vorher Kontakt aufnehmen An einer Hauswand auf dem Parkplatz des Lebensgartens		1 VW e-up	
6	Kosten Öffnungszeiten	Spende Rund um die Uhr - Für Typ 2 bitte Voranmeldung unter: 0172-5409237			
7	Kosten Öffnungszeiten Lage	kostenlos Rund um die Uhr Neben der Grundschule			

Tab. 2 Genauere Informationen zum Status quo der Elektromobilität in Steyerberg und aktuelle Kfz-Zulassungszahlen¹¹

Die Abb. 20 stellt schematisch dar, dass das Mittelzentrum Nienburg/Weser und die Oberzentren Hannover und Bremen bereits heute mit elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen und ihrer aktuellen Reichweite

¹¹ Kraftfahrzeugbundesamt
Fahrzeugzulassungen (FZ), Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden, Flensburg 2017

von Steyerberg und Liebenau aus problemlos ohne Ladevorgänge zu erreichen sind. Hierbei ist anzuführen, dass die Reichweiten der elektrisch betriebenen Kraftfahrzeuge perspektivisch größer werden. Nienburg/Weser ist außerdem auch mit einem Pedelec noch gut erreichbar. Weiter zeigt die Abbildung, dass die Anzahl der bereits heute verfügbaren Ladesäulen in den Mittel- und Oberzentren höher ist. Im Hinblick auf die Online-Befragung (vgl. Kapitel 4) und die zurückgelegten Wegelängen der Bürger (90 % der Wege der Befragten in Steyerberg und Liebenau sind kürzer als 100 km) wird so verdeutlicht, dass der größte Anteil der Wege elektrisch bewältigt werden könnte und ein erneutes Aufladen bzw. Zwischenladen der E-Pkw in den Zentren kein Hindernis darstellt.

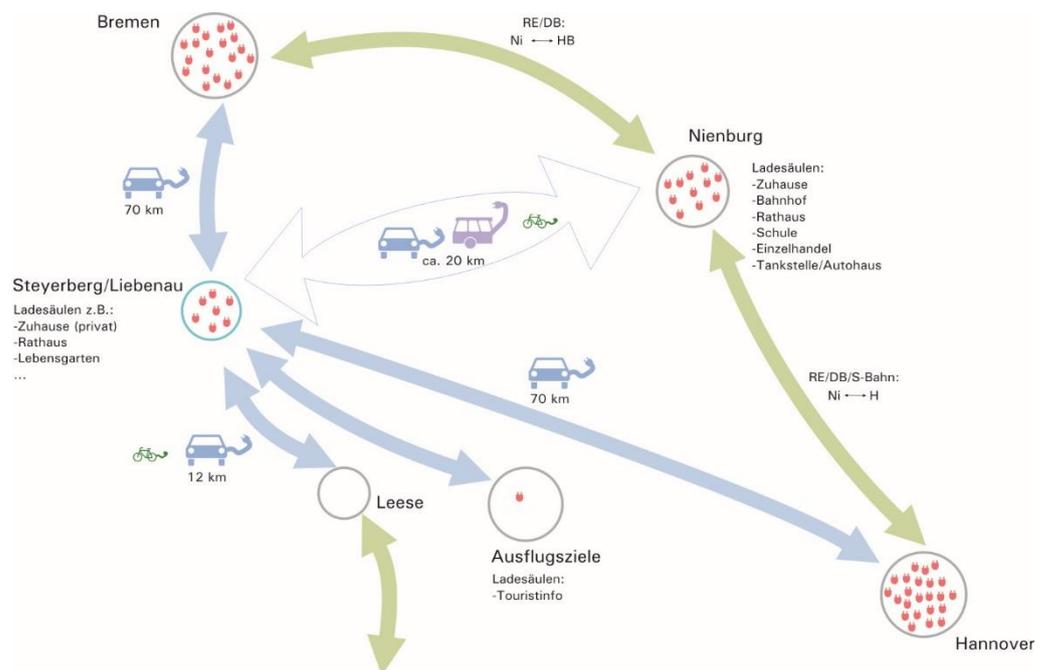


Abb. 20 Erreichbarkeiten von Steyerberg und Liebenau mit elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen und Pedelecs

Status quo der Elektromobilität in Liebenau

In Abb. 21 ist die aktuelle Ladesäule mit Standort und Bezeichnung des Typs für E-Pkw für Liebenau zu entnehmen. Außerdem lassen sich auf der Karte die vorhandenen Ladesäulen für E-Bikes erkennen. Insgesamt ist in Liebenau eine Ladesäule für E-Pkw zu verorten und drei Ladesäulen für E-Bikes. Im Zusammenhang mit der Tab. 3 lässt sich für die dargestellte Ladesäule die Öffnungszeit und Kosten ablesen. Zusätzlich ist zu erkennen, dass 2018 ein E-Pkw¹² für die Kommune angeschafft werden soll. Die Nutzung des E-Pkws ist für die Mitarbeiter des Rathauses, der Samtgemeinde und der kommunalen Gremien vorgesehen

¹² Vgl. Anmerkung 10

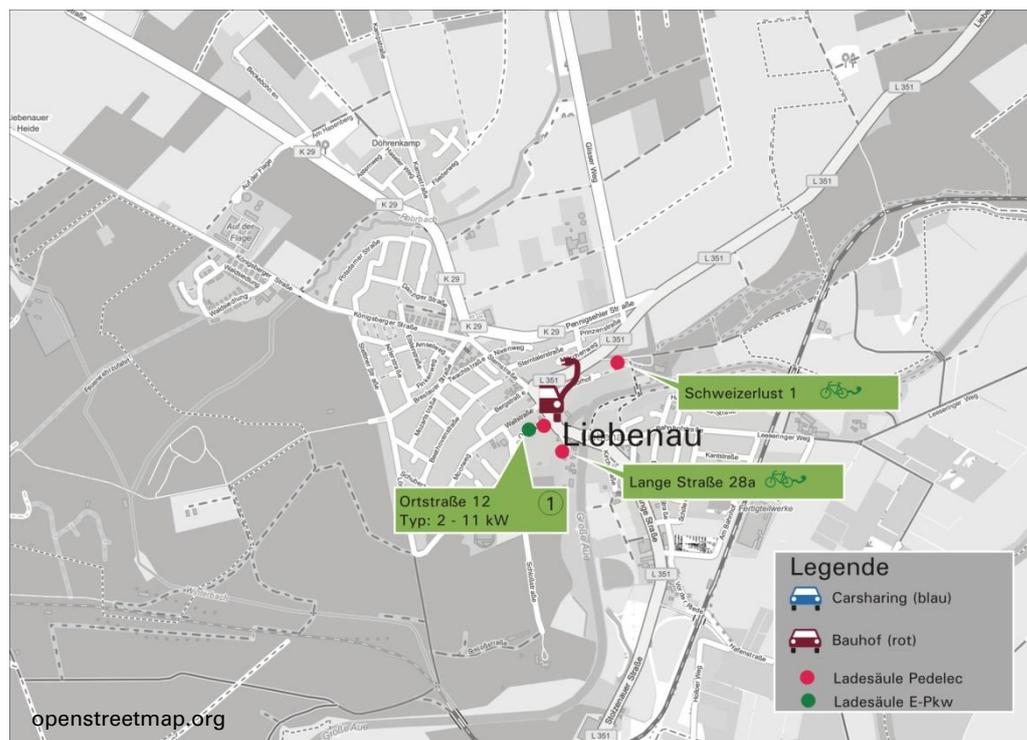


Abb. 21 Status quo der Elektromobilität in Liebenau

E-Ladesäulen		E-Kraftfahrzeuge			
1	Kosten Öffnungszeiten Lage	kostenlos Rund um die Uhr Direkt vor dem Rathaus	2017	2018	Nutzung
			-	-	-
			-	-	-
			1 E-Pkw	1 VW e-up	Mitarbeiter des Rathauses und der Samtgemeinde Mitarbeiter der kommunalen Gremien

Tab. 3 Genauere Informationen zum Status quo der Elektromobilität in Liebenau und aktuelle Kfz-Zulassungszahlen¹³

Die Erreichbarkeiten mit elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen für Liebenau ist der Abb. 20 zu entnehmen.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreis Nienburg/Weser, zu dem sowohl die Samtgemeinde Liebenau als auch der Flecken Steyerberg gehören, wird von der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH erbracht. Der Nahverkehrsplan 2013 – 2017 definiert die Grundlagen des ÖPNV (z. Zt. in Überarbeitung). In ihm ist die hierarchische Unterteilung in RegioLinien und LokalLinien definiert. Wobei die RegioLinien weitestgehend vertaktet sowie auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Bahn in Nienburg/Weser abgestimmt sind. Die LokalLinien sind größtenteils auf die Schulanfangs und- endzeiten ausgerichtet (Schülerverkehr).

¹³ Vgl. Anmerkung 11

Die folgende Tab. 4 gibt einen Überblick über die in den beiden Gemeinden verkehrenden Buslinien wieder. Demnach gibt es im Untersuchungsgebiet eine RegioLinie (10) und sieben LokalLinien. Der nächste Bahnanschluss befindet sich in der Kreisstadt Nienburg/Weser.

Liebenau und Steyerberg*			
Linie	Linienbezeichnung	Start	Ziel
10	RegioLinie	Nienburg/Weser	Steyerberg
15	LokalLinie	Steyerberg	Stolzenau
16	LokalLinie	Stolzenau	Steyerberg
17	LokalLinie	Deblinghausen	Nienburg/Weser
18	LokalLinie	Nienburg/Weser	Voigtei
19	LokalLinie	Stolzenau	Voigtei
23	LokalLinie	Liebenau	Wietzen
138	LokalLinie	Nienburg/Weser	Sulingen

Tab. 4 Überblick Buslinien Steyerberg und Liebenau

In der hier exemplarisch dargestellten Abb. 22 wird ersichtlich, dass der Ortsteil Voigtei des Flecken Steyerberg durch zwei Linien im ÖPNV erschlossen ist. Beide Linien verkehren nur an Schultagen. Die Erreichbarkeit der Kita und der gesamten Ortslage mit dem ÖPNV ist außerhalb dieser Zeiten nicht möglich.

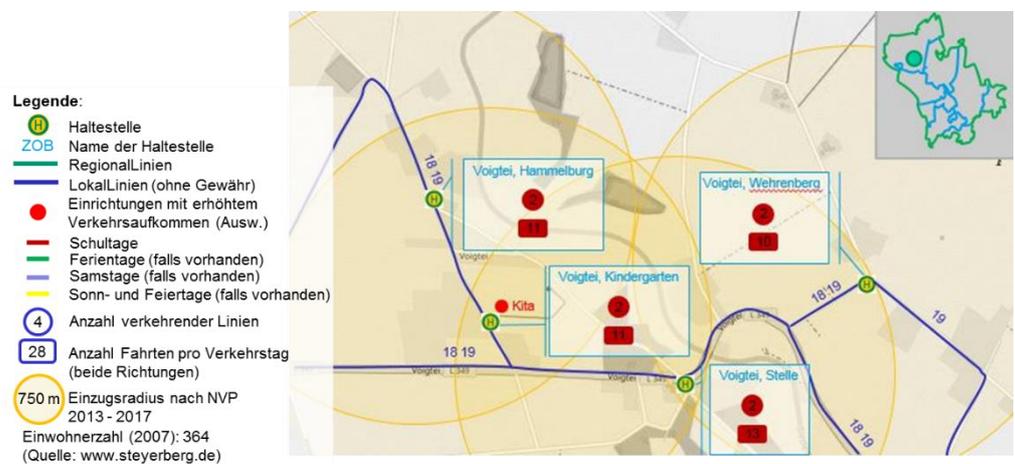


Abb. 22 Erreichbarkeiten Steyerberg OT Voigtei

Die Erreichbarkeitsanalyse für den Lebensgarten (s. Abb. 23) ergibt, dass er durch die Bushaltestelle an Schul- und Ferientagen relativ gut erschlossen ist. Eine Bedienung an Sonntagen (bspw. relevant für den Abreiseverkehr des Seminarhauses) ist jedoch nicht gegeben. Das Großgewerbe (Oxxynova) liegt in einer für den täglichen Arbeitsweg unattraktiven Entfernung zur Haltestelle und ist dementsprechend sehr schlecht erschlossen.

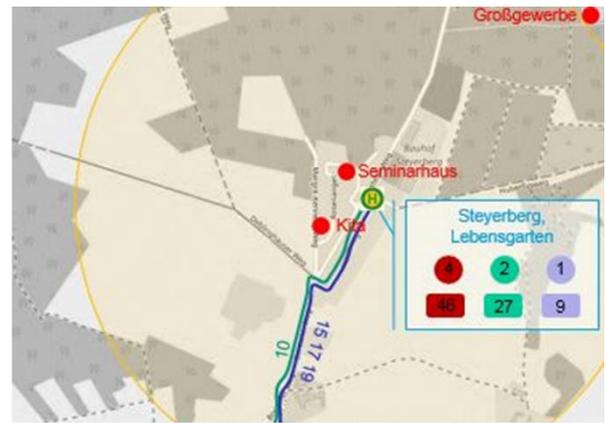


Abb. 23 Erreichbarkeiten Steyerberg Lebengarten

Bei der Betrachtung von Liebenau (Abb. 24) fällt auf, dass einige Einrichtungen (Rathaus, Seniorenzentrum, Sparkasse) direkt an der Linienführung der Busse liegen, jedoch keine Haltestelle in unmittelbarer Nähe aufweisen. Sämtliche Gewerbegebiete liegen in großen Entfernungen zur nächsten Bushaltestelle. Das Hallenbad und die Sportanlage sind nur an Schultagen mit dem ÖPNV zu erreichen. Eine Bedienung an Sonn- und Feiertagen (bspw. relevant für Sportveranstaltungen) erfolgt generell nicht.

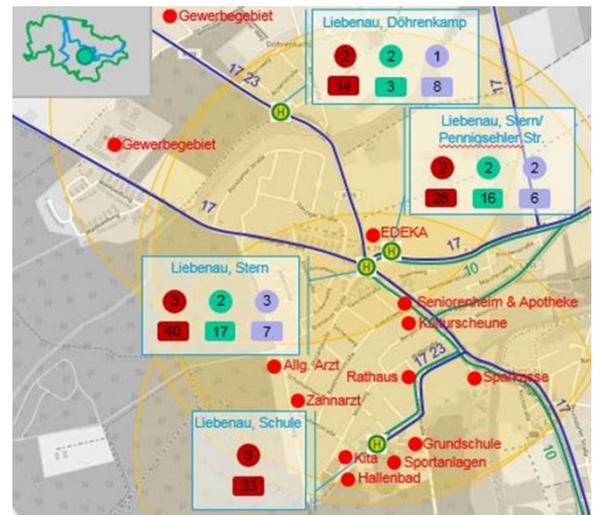


Abb. 24 Erreichbarkeiten Liebenau

Gesamtergebnis der Erreichbarkeitsanalyse ÖPNV in Liebenau und Steyerberg

- Die akzeptablen Entfernungen zu den nächsten Bushaltestellen in Ortslagen kleinerer Städte und Gemeinden von 750 m (laut NVP 2013-2017) ist zu groß gewählt. In Liebenau und Steyerberg werden diese Entfernungen gelegentlich voll ausgereizt. Beispielhaft sei hier erwähnt, dass im Zweckverband Süd Niedersachsen, zu denen die Landkreise Göttingen, Osterode am Harz und Northeim gehören, 500 m (s. NVP 2017 des ZVSN, S. 67) Radius Luftlinie um die Haltestelle als Einzugsgebiet in dieser Raumkategorie festgelegt sind.

- Die Bedienungshäufigkeit der meisten Haltestellen ist sehr gering und oft zu unregelmäßigen Zeiten (fehlende Taktminute). An Sonn- und Feiertagen erfolgt im gesamten Untersuchungsraum keine Bedienung (mit Ausnahme der Haltestelle Pennigsehl, Abzw. 214).
 - Dabei reicht eine Taktverdichtung alleine nicht aus, um eine Erreichbarkeit sicherzustellen.
 - Vielmehr muss, durch optimierte Linienführung und angemessene Bedienzeiten (auch an den Tagesrandzeiten und am Wochenende bzw. in den Ferien) die Attraktivität gesteigert und einheitliches, ansprechendes Marketing initiiert werden.
- Es muss (auch auf den LokalLinien) überprüft werden, ob die Einführung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) verborgene Potenziale weckt, wenn insbesondere die Anschlusssicherung gewährleistet wird. Weist der Fahrplan leicht zu merkende Zeiten auf, unterstützt dies die Fahrgastnachfrage und deren Akzeptanz hinsichtlich der ÖPNV-Nutzung. Bei vielen Verbindungen fehlt eine Anschlusssicherung. Die RegioLinien sind zwar an den Zugverkehr in Nienburg/Weser abgestimmt, aber der Umstieg auf nachfolgende Busanbindungen führt zu längeren Wartezeiten, so dass die Attraktivität und die Qualität spürbar sinken.

Handlungsbedarf: Interdisziplinäres Marketing

- Untereinander sind die LokalLinien nicht vertaktet. Es kommt, gerade außerhalb der Schülerbeförderung, teilweise zu erheblichen Wartezeiten.
- Ein attraktiver und finanzierbarer Nahverkehr, der zudem aus betrieblicher Sicht optimiert ist, lässt sich am effektivsten umsetzen, wenn sich die Schulzeiten an die Zeiten des Linienbusses anpassen. Dies ist ein Paradigmenwechsel, denn er wendet sich von der ausschließlichen Schülerbeförderung hin zum sog. „Jedermann-Verkehr“. Hierfür müssen Fahrzeiten und Linienführungen geändert, ggf. Haltestellen verlegt und Schulzeiten angepasst werden. Begleitet von einem kaskadengleichen Kommunikationsprozess sowie einem umfangreichen Marketingkonzept zeigt z. B. das Projekt „Muldental in Fahrt“ im Landkreis Leipzig aktuell auf, dass diese Angebotsplanung neue Nachfragepotenziale aktiviert und dass nur ein Zusammenspiel aller Verkehrsmittel zu einer Nutzbarkeit des ÖPNV führt (Referenzprojekt der Interlink GmbH im Rahmen der kombiBUS GRUPPE). Hier kam es in den ersten 100 Tagen zu einem Fahrgastplus von über 10 %.
 - Ein attraktives ÖPNV-Marketing muss neben einer Kommunikationsstrategie, einem einheitlichen und attraktiven Corporate Design, auch die verschiedenen Zielgruppen (Bürger, Schüler, Senioren, Touristen, Pendler, Auszubildende) individuell ansprechen.
- Die Gestaltung von Kommunikationsinstrumenten (Printmaterialien, Online-Angebote) fördern die Fahrgastnachfrage (z. B. lesbare Fahrplanaushänge).
- Marketing, das insbesondere Multiplikatoren (z. B. Verwaltung, Tourismus und Gesundheit) als Marketingpartner integriert, leistet eine immens wichtige Vertriebsunterstützung.

Handlungsbedarf: Betriebliches Mobilitätsmanagement

- Schüler- und Bedarfsverkehre stellen zwei Zielgruppen des öffentlichen Nahverkehrs dar. Eine weitere Zielgruppe sind Pendler. Um diese anzusprechen muss es ein attraktives Angebot und sinnvolle Haltestellenverfügbarkeit geben.
- Zu überprüfen sind folgende Gewerbegebiete, die keinen guten Anschluss im Nahverkehr aufweisen:
 - Gewerbegebiet Oxxynova
 - Gewerbegebiet "Am Hasenberge", geplant, Flecken Steyerberg
 - Gewerbegebiet „Auf dem Lichtenberge“, geplant, Flecken Steyerberg
 - Gewerbegebiet "Auf dem Acker", Flecken Steyerberg
 - Industriegebiet "Am Hafen", am Recyclingpark, Samtgemeinde Liebenau,
 - Industrie- und Gewerbegebiet "Beim Ahlhorn", Augsburgersstraße, Samtgemeinde Liebenau
- Zu überprüfen sind folgende Faktoren:
 - Größe der Gewerbefläche; Betriebsgröße; Anzahl der Betriebe; Anzahl der Beschäftigten; Branchen der Betriebe; Kundenmobilität und/oder Mitarbeitermobilität; Schichtbetrieb
 - Welche Möglichkeiten gibt es im Landkreis Nienburg/Weser, um Mitarbeitermobilität im öffentlichen Nahverkehr zu fördern (Bedingungen für Jobtickets).

Die detaillierte Erreichbarkeitsanalyse des ÖPNV, inkl. der überregionalen Anschlüsse an die benachbarten Mittel- und Oberzentren, kann der Anlage A 1 entnommen werden.

3.2 Bestandsanalyse Saerbeck

Grobe Analyse der vorhandenen Verkehrsstruktur

Die Angaben zum Modal Split basieren auf dem Ergebnisbericht zum Mobilitätsverhalten im Kreis Steinfurt¹⁴, zudem die Gemeinde Saerbeck gehört (Abb. 25). Der größte prozentuale Anteil (63 %) entfällt auf den MIV als Fahrer und Mitfahrer. Die Zielvorgaben orientieren sich am vorhandenen Modal Split der einzelnen Kommunen im Kreis Steinfurt und verdeutlichen zu welchem Anteil der MIV reduziert werden kann. Die Zielvorgaben sehen die Reduzierung des MIV um knapp 10 % vor. Gleichzeitig soll der Radverkehrsanteil um 6 Prozentpunkte und der Anteil im Fußverkehr um 4 Prozentpunkte gesteigert werden.



Abb. 25 Modal Split in Saerbeck

Abstimmung mit den Zielen der Raumordnung

In Abb. 26 ist die Erreichbarkeit der Oberzentren Osnabrück und Münster (jeweils bis ins Zentrum) dargestellt. Die Reisezeit nach Osnabrück mit dem Pkw liegt bei 38 Minuten für 37 km. Die Reisezeit nach Münster beträgt 30 Minuten. Die Tab. 1 (S. 6) zeigt, dass die Zielgröße für die Erreichbarkeit von Oberzentren von 60 Minuten somit für beide Oberzentren erreicht wird.

¹⁴ Planersocietät-Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Mobilitätsverhalten im Kreis Steinfurt, Dortmund 2011

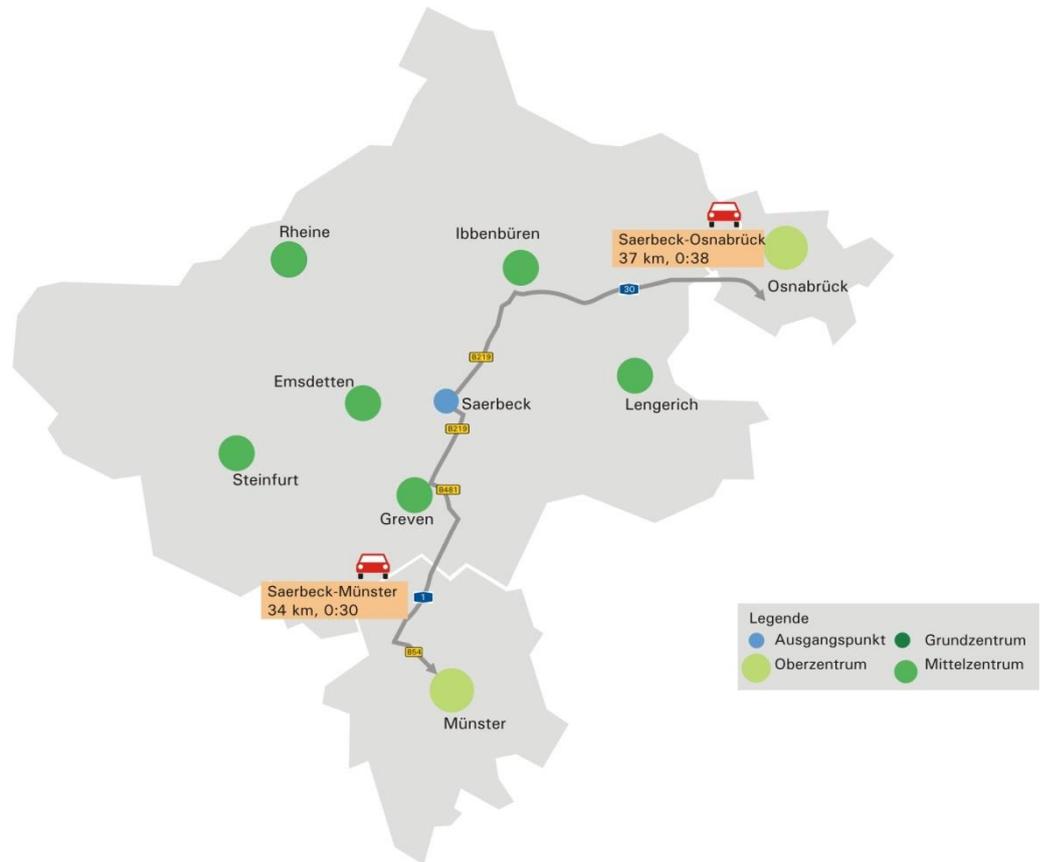


Abb. 26 Erreichbarkeitsanalyse der Oberzentren, Saerbeck

Die Erreichbarkeiten der Mittelzentren (Rheine, Ibbenbüren, Lengerich, Greven, Steinfurt, Emsdetten) sind der Abb. 27 zu entnehmen. Die Reisezeiten liegen alle unterhalb der Zielgröße für die Erreichbarkeiten von Mittelzentren von 30 Minuten.

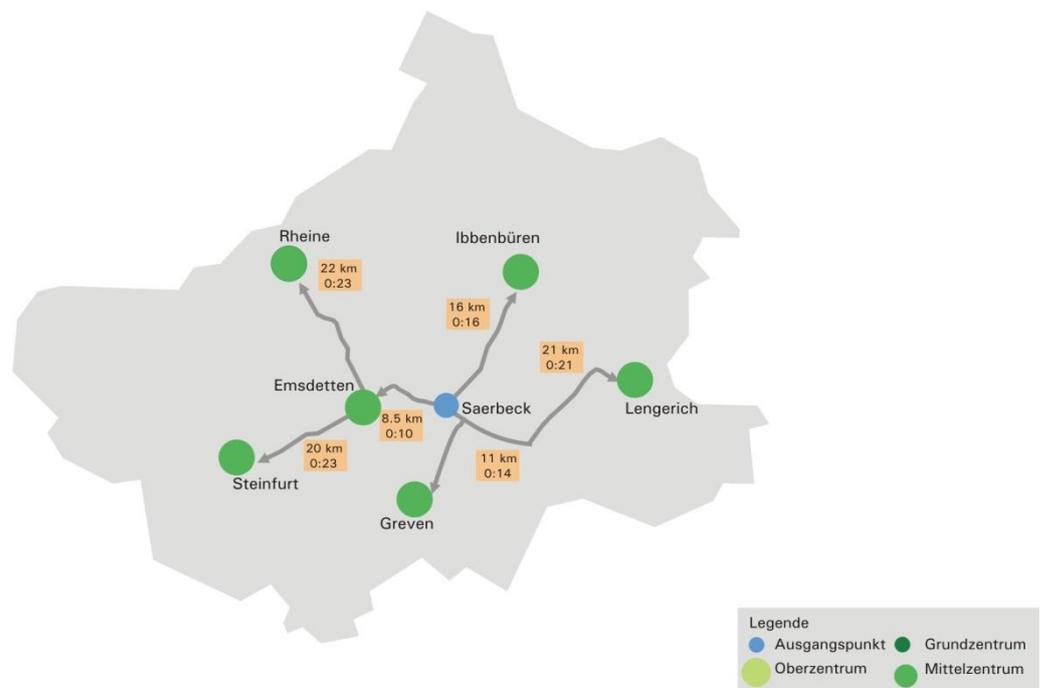


Abb. 27 Erreichbarkeitsanalyse der Mittelzentren, Saerbeck

Pendlerdaten

Die Abb. 28 zeigt die Pendlerströme¹⁵ (2015) für Saerbeck in Abhängigkeit der überschrittenen Grenze auf. 1.077 Erwerbstätige verbleiben in Saerbeck. Der größte Anteil (1.476 Einpendler und 1.732 Auspendler=3.208 Erwerbstätige) pendelt innerhalb des Landkreises. Mehr als 50 % der Auspendler, die im Kreis Steinfurt bleiben, pendeln nach Greven und Emsdetten. Die stärksten Einpendlerströme (> 100 Erwerbstätige) kommen aus Münster, Emsdetten, Greven, Ibbenbüren, Lengerich und Rheine. Deutlich wird weiter, dass Saerbeck ein negatives Pendlersaldo von 891 Erwerbstätigen aufweist.

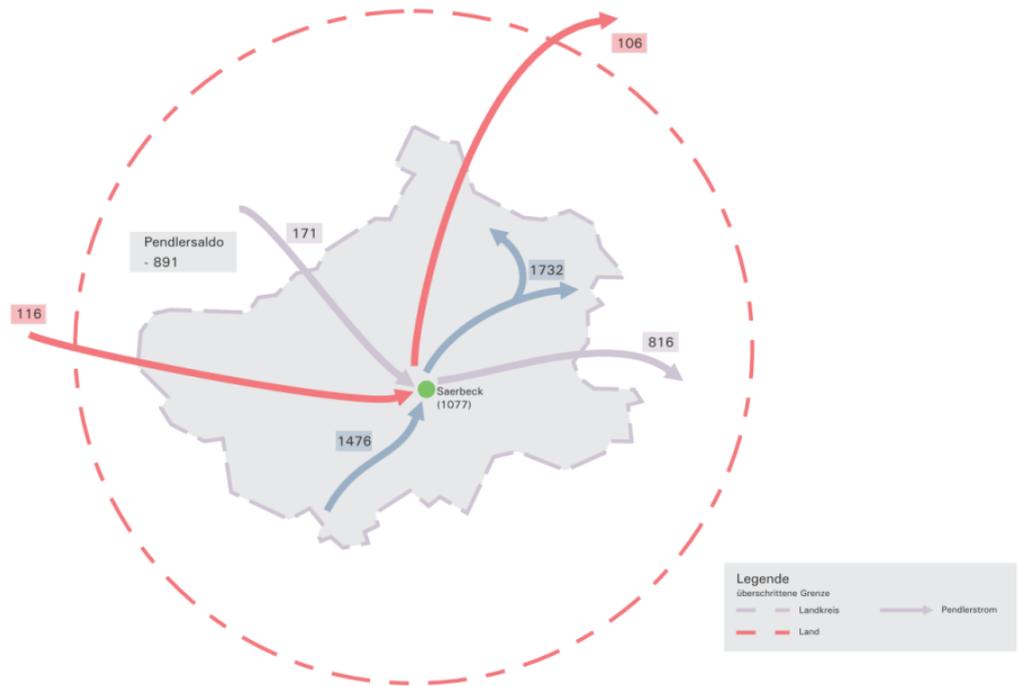


Abb. 28 Pendlerströme Saerbeck

Quell- und Zielverkehre

Bei der Lokalisierung der wichtigen Quellen und Ziele in Saerbeck wird deutlich, dass sich eine Verdichtung im Zentrum von Saerbeck ergibt (Abb. 29). Hier sind vorwiegend Banken, Einrichtungen aus dem Gesundheitswesen und Gaststätten angesiedelt. In der näheren Umgebung werden diese Quell- und Zielpunkte durch den Einzelhandel, Kindertagesstätten, eine Schule, Gewerbegebiete und Kultureinrichtungen ergänzt.

¹⁵ Information und Technik, Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), Geschäftsbereich Statistik
Pendlerdaten, Düsseldorf 2015

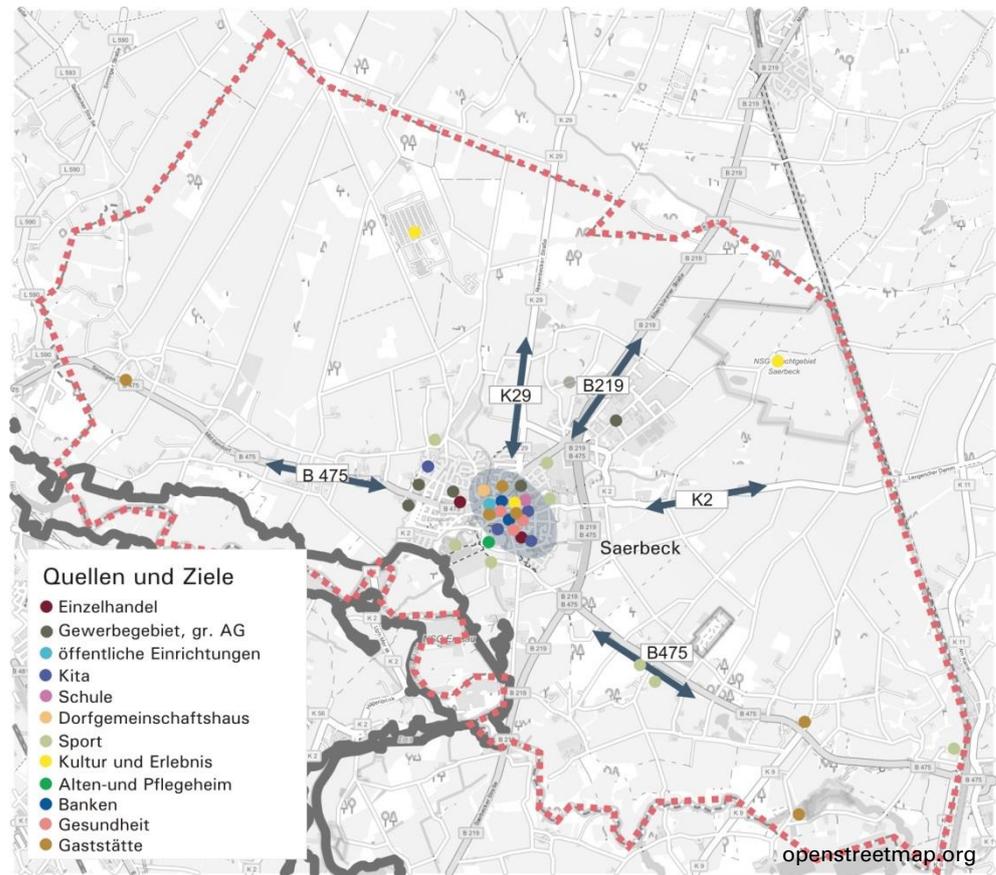


Abb. 29 Wichtige Quellen und Ziele in Saerbeck

Abstimmung mit den aktuellen Zielen der Straßennetzplanung

In der Abb. 30 sind die relevanten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen für Saerbeck abgebildet. Darüber hinaus sind die aktuellen Planungsmaßnahmen für das Straßennetz zu erkennen. Derzeit läuft das Linienbestimmungsverfahren für die Erweiterung der Nordumgehung um Saerbeck.



Abb. 30 Abstimmung mit den aktuellen Zielen der Straßennetzplanung, Saerbeck

Radverkehr

Für Saerbeck ist derzeit kein Radverkehrskonzept vorhanden. Entlang der Hauptverkehrsstraßen sind Radverkehrsanlagen vorhanden. Auch in Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist der Gehweg häufig für den Radverkehr freigegeben (Abb. 31).



Abb. 31 Radverkehrsanlagen in Saerbeck

Ist die Radverkehrsanlage für den Zweirichtungsbetrieb freigegeben, wird an den Knotenpunkten auf den querenden Radverkehr hingewiesen (Abb. 32).



Riesenbecker Str.



Hembergner Str.

Abb. 32 Hinweis auf querenden Radverkehr an Knotenpunkten

In Saerbeck kommt es entlang der Emsdettener Str. zwischen dem Knotenpunkt Emsdettener Str./Ibbenbürener Str. und dem Knotenpunkt Emsdettener Str./Marktstraße zu einer inkonsequenten Führung des Radverkehrs (Abb. 33). Beginnend am Knotenpunkt Emsdettener Str./Ibbenbürener Str. wird der Radfahrende auf der Fahrbahn geführt mit der Option den Gehweg zu nutzen. Anschließend wird der Radverkehr im Seitenraum auf einem getrennten Geh- und Radweg geführt. Vor dem Knotenpunkt Emsdettener Str./Marktstraße geht der getrennte Geh- und Radweg in einen gemeinsamen Geh- und Radweg über.



Emsdettener Str.



Emsdettener Str.

Abb. 33 Radverkehrsanlagen entlang der Emsdettener Str.

Status quo der Elektromobilität in Saerbeck

In Abb. 34 sind die aktuellen Ladesäulen mit Standort und Bezeichnung des Typs für E-Pkw in Saerbeck zu entnehmen. Außerdem lassen sich auf der Karte die vorhandenen Ladesäulen für Pedelecs erkennen. Insgesamt sind Saerbeck zwei Ladesäulen für E-Pkw zu verorten und zwei Ladesäulen für Pedelecs. Im Zusammenhang mit der Tab. 5 lassen sich für die dargestellten Ladesäulen die Öffnungszeiten und Kosten ablesen. Zusätzlich ist zu erkennen, dass in Saerbeck geplant ist, ein kommunales E-Fahrzeug 2018 anzuschaffen.



Abb. 34 Status quo der Elektromobilität in Saerbeck

	2017	2018	Nutzung
1			
2			
E-Bus	-	Bürgerbus	Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen
E-Lkw/Lfz	-	-	
E-Pkw	-	1 VW e-up	Dienstreisen von Mitarbeitern der kommunalen Verwaltungen später eventuell Carsharing
Kfz	5.348		Von den 5.348 Kfz in Saerbeck sind 4.334 Pkw (435 gewerblich)

Tab. 5 Genauere Informationen zum Status quo der Elektromobilität in Saerbeck und aktuelle Kfz-Zulassungszahlen¹⁶

Die Abb. 35 stellt schematisch dar, dass die umliegenden Mittelzentren schon heute von Saerbeck aus, mit elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen oder Pedelcs und der aktuell bereits verfügbaren Reichweite ohne Ladevorgänge zu erreichen sind. Weiter ist zu erkennen, dass dort zudem die Möglichkeit besteht, auf den ÖPNV umzusteigen. Auch die Strecken zu den Oberzentren Osnabrück und Münster können mit einem E-Pkw bereits heute problemlos bewältigt werden. Hierbei ist anzuführen, dass die Reichweiten der elektrisch betriebenen Kraftfahrzeuge perspektivisch größer werden. Weiter zeigt die Abbildung, dass die Anzahl der Ladesäulen in den Mittel- und Oberzentren höher ist. Im Hinblick auf die Online-Befragung (vgl. Kapitel 4) und die zurückgelegten Wegelängen der

¹⁶ Vgl. Anmerkung 11

Bürger (95% der Wege der Befragten in Saerbeck sind kürzer als 100 km) wird so verdeutlicht, dass der größte Anteil der Wege elektrisch bewältigt werden könnte und ein erneutes Aufladen bzw. Zwischenladen des E-Pkws in den Zentren kein Hindernis darstellt.

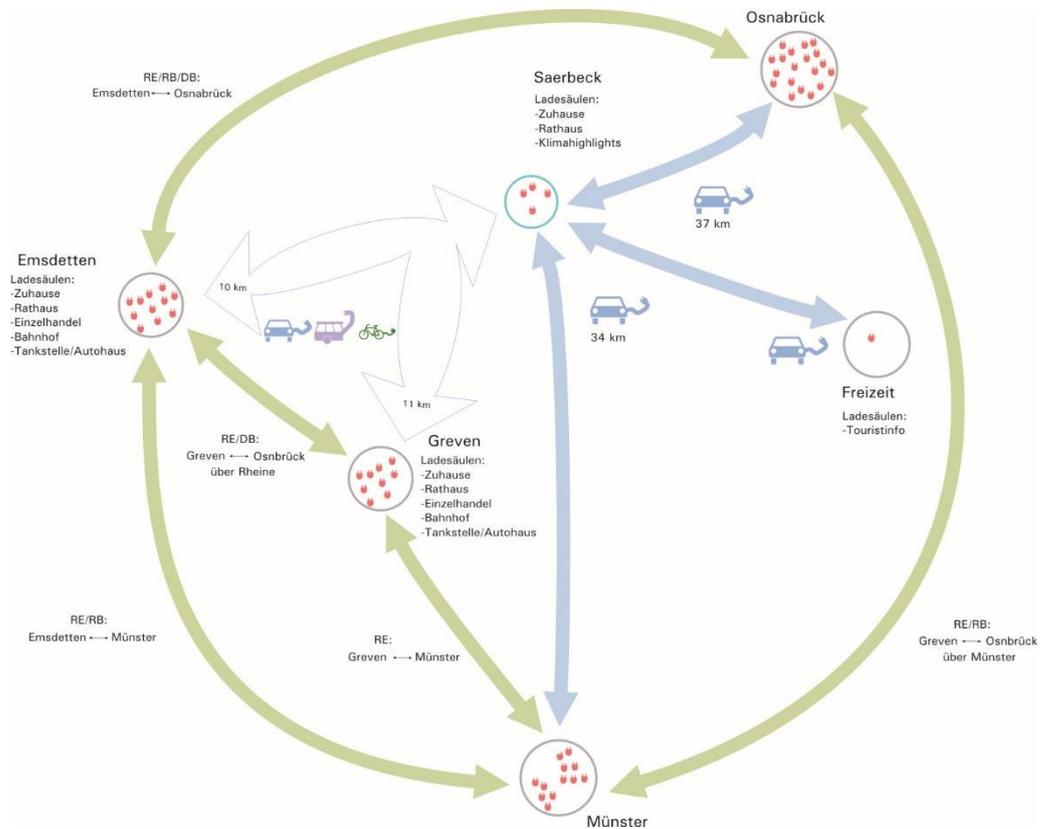


Abb. 35 Erreichbarkeiten von Saerbeck mit elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen und Pedelecs

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Regionalverkehr Münsterland GmbH führt als Verkehrsunternehmen den ÖPNV im Landkreis Steinfurt, zu dem auch Saerbeck gehört, durch. Der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2006 definiert die Grundlagen. Folgende Kategorisierungen sind dort definiert:

- SchnellBus
- RegioBus
- TaxiBus (in Saerbeck nur R61 an Sonn- und Feiertagen)
- NachtBus (Bedienung in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag)
- Bürgerbus

Der Tab. 6 können die in Saerbeck verkehrenden Linien entnommen werden. Der S50 weist laut Definition einen Taktverkehr auf, ist auf den Relationen ähnlich schnell wie ein Auto und verkehrt streckenweise auch auf Autobahnen. Die beiden Linien R61 und R62 garantieren, genauso wie die S50 und die N9, einen Anschluss an den Start- und Zielhaltestellen (und einigen Haltestellen auf der Streckenführung). Der Bürgerbus BB1 verkehrt immer Dienstag bis Sonntag, bietet jedoch nicht immer einen optimalen Anschluss zu anderen Buslinien. Die weiteren Linien sind hauptsächlich an den Schulzeiten ausgerichtet. Die angegebenen Bahnlinien stellen ab den

Nachbarorten (Greven, Emsdetten, Ibbenbüren) überregionale Anschlussmöglichkeiten dar.

Saerbeck			
Linie	Linienbezeichnung	Start	Ziel
S 50	SchnellBus	Ibbenbüren	Münster
R 61	RegioBus	Saerbeck	Greven
R 62	RegioBus	Saerbeck	Emsdetten
N 9	NachtBus	Ibbenbüren	Münster
BB 1	BürgerBus	Emsdetten	Saerbeck
140	weitere Linien	Lienen	Saerbeck
161	weitere Linien	Saerbeck	Greven
146	weitere Linien	Lengerich	Saerbeck
166	weitere Linien	Saerbeck	Riesenbeck
167	weitere Linien	Emsdetten	Saerbeck
221	weitere Linien	Schulzentrum	Westladbergen
266	weitere Linien	Emsdetten	Emsdetten
RB 61	Regionalbahn	Bad Bentheim	Bielefeld
RB 64	Regionalbahn	Münster	Enschede
RB 65	Regionalbahn	Münster	Rheine
RB 66	Regionalbahn	Münster	Osnabrück
RE 7	Regionalexpress	Rheine	Krefeld
RE 15	Regionalexpress	Emden	Münster
RE 60	Regionalexpress	Rheine	Braunschweig

Tab. 6 ÖPNV Linien in Saerbeck und SPNV Linien im Umfeld

Das gesamte Ortszentrum von Saerbeck ist mit dem ÖPNV gut erschlossen (s. Abb. 36). Auch eine Bedienung am Wochenende und in den Nächten zu Samstag und Sonntag ist gegeben. Schnell- und Regionalbusse sorgen für eine regionale Erschließung. Die weiteren Linien und der Bürgerbus übernehmen die Feinerschließung.

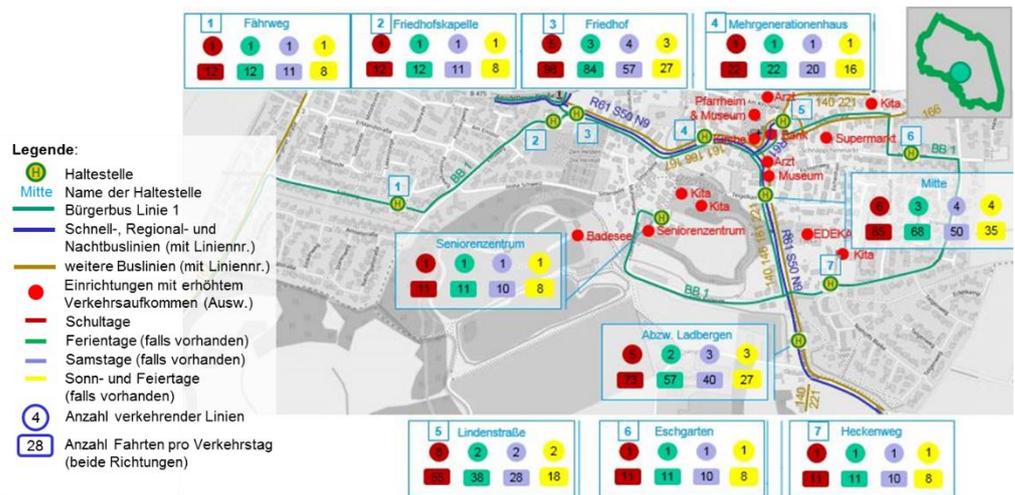


Abb. 36 Erreichbarkeiten Saerbeck (Zentrum)

Wie in der Abb. 37 ersichtlich wird, sind die Gewerbegebiete am Schulcamp nicht gut durch den ÖPNV erschlossen. Die Entfernung von der Bushaltestelle zu einigen Bereichen des Gewerbegebiets ist zu groß für eine tägliche Nutzung der dort beschäftigten Mitarbeiter.

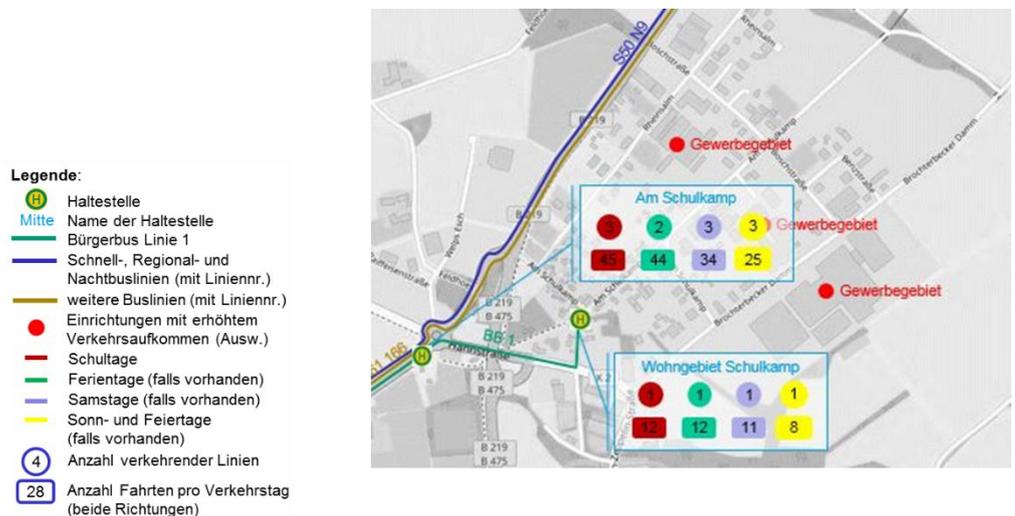


Abb. 37 Erreichbarkeiten Saerbeck (Am Schulcamp)

Gesamtergebnis der Erreichbarkeitsanalyse ÖPNV in Saerbeck

- Eine Vielzahl an Haltestellen verspricht kurze Wege für den Nutzer des ÖPNV.
- Die Bedienungshäufigkeit der meisten Haltestellen ist gut. Wenn dem nicht so ist, ist oft die nächste besser bediente Haltestelle in einem näheren Umkreis.
- Viele Fahrten werden zur Taktminute durchgeführt, was eine bessere Merkbarkeit der Abfahrzeiten ermöglicht.
- Sehr positiv ist die Erreichbarkeit durch den Nachtbus (auch für Jugendliche) zu bewerten.
- Auch die in den Beispielrelationen oft vorgefundenen kurzen Umstiegszeiten sind positiv.

Handlungsbedarf: Generell

- Für abgelegene Höfe und Wohnsiedlungen kann geprüft werden, ob die Erreichbarkeit durch das Initiieren intermodaler Lösungen erhöht wird (Pedeleczubringer etc.).
- Der BürgerBus kann noch besser an die Zeiten der Schnell- und Regionalbuslinien angepasst werden.
- Die Integration des ÖPNV-Anschlusses auf den Homepages von Betrieben
 - Insbesondere eine Integration beim „Hotel Stegemann“, die durch die Haltestelle direkt vor der Tür mehrmals täglich angefahren werden, ist zu prüfen.

Die detaillierte Erreichbarkeitsanalyse des ÖPNV, inkl. der überregionalen Anschlüsse an die benachbarten Mittel- und Oberzentren, kann der Anlage A 1 entnommen werden.

4 Online-Befragung

Um die Bürger in die Erarbeitung der Einführungsstrategie mit einzubeziehen und die Nachfragepotenziale der E-Mobilität zu ermitteln, wurden in den drei Kommunen Online-Befragungen durchgeführt. Neben den Bürgern wurden die ansässigen Unternehmen mit in die Befragung eingebunden. Hintergrund hierfür war, die Mobilitätsbedürfnisse der verschiedenen Bevölkerungsgruppen und der Unternehmer möglichst konkret abzufragen, um daraus die entsprechenden Maßnahmen entwickeln zu können, die auf einen möglichst großen Konsens bei allen Beteiligten treffen.

4.1 Methodik

Die Befragung der Bürger sowie der Unternehmen fand online statt. Hierzu wurde ein Fragebogen für die Bürger entwickelt und einer für die Unternehmen (Anlage: A 2; A 3). Der Fragebogen beinhaltet Fragestellungen zur Mobilität im Allgemeinen mit Angaben zum Mobilitätsverhalten, zur Verkehrsmittelverfügbarkeit und zur Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel. Der ÖPNV wurde innerhalb des Fragebogens zusätzlich fokussiert. Weiter beinhaltet der Fragebogen spezielle Fragestellungen zur E-Mobilität. Die Fragebögen wurden postalisch an jeden Haushalt verschickt, sodass zusätzlich die Möglichkeit bestand, den Fragebogen per Hand auszufüllen und im Rathaus abzugeben. So wurde sichergestellt, dass Personen ohne Internetzugang auch die Möglichkeit haben an der Befragung teilzunehmen. Nicht nur die Haushaltsvorstände, die angeschrieben wurden, sondern jedes Mitglied eines Haushaltes konnte "seinen" Fragebogen abgeben. Mit dieser Methode sollte sichergestellt werden, dass möglichst alle Aspekte der Personen-Mobilität in einem Haushalt berücksichtigt werden konnten. Die Befragung wurde mit dem Programm GrafStat durchgeführt und ausgewertet. Die Befragung lief in Steyerberg und Liebenau Anfang August und in Saerbeck Ende September. Die Dauer der Durchführung lag bei jeweils zwei Wochen.

4.2 Ergebnisse der Online-Befragung in Steyerberg und Liebenau

In Steyerberg und Liebenau haben bis zum Ende der Befragung (20.08.2017) 620 Haushalte teilgenommen. Die Möglichkeit, die Fragebögen per Hand auszufüllen, wurde in Steyerberg von 110 und in Liebenau von etwa 190 Haushalten genutzt. Insgesamt neun Unternehmen haben sich zum Thema Mobilität und E-Mobilität geäußert. Die einzelnen Umfrageergebnisse sind in den Anlagen A 4 und A 5 zu finden.

Mobilitätsverhalten

Die Abb. 38 zeigt die Verteilung der Hauptverkehrsmittel in Steyerberg und Liebenau. 86 % der Befragten geben an, hauptsächlich mit dem Pkw unterwegs zu sein. Nur 5 % der Bürger nutzen das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel. Der ÖPNV dient lediglich bei 4 % der Umfrageteilnehmer als Hauptverkehrsmittel. Die mit dem Hauptverkehrsmittel täglich zurückgelegte Strecke liegt jedoch bei 28 % der Befragten unter 10 km und 90 % legen

damit weniger als 100 km zurück. Alle diese Entfernungen könnten auch problemlos mit einem E-Pkw zurückgelegt werden, ohne unterwegs auf Ladeinfrastruktur angewiesen zu sein.

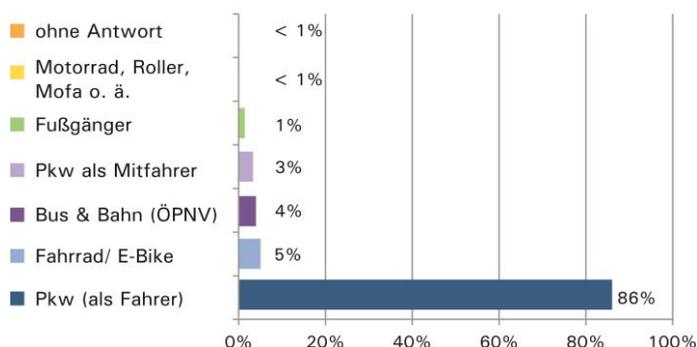


Abb. 38 Hauptverkehrsmittel in Steyerberg und Liebenau (n=616)

E-Mobilität

Die Abb. 39 verdeutlicht, dass sich die Hälfte der Befragten in Steyerberg und Liebenau bereits mit der Frage auseinandergesetzt haben, sich ein elektrisch betriebenes Fahrzeug anzuschaffen. Am häufigsten wurde hierbei über die Anschaffung eines E-Pkws nachgedacht. Die Hemmnisse, die dazu führen, dass kein E-Fahrzeug angeschafft wird, liegen überwiegend in dem zu hohen Anschaffungspreis, der Reichweite und der als mangelhaft eingestuften Ladeinfrastruktur.

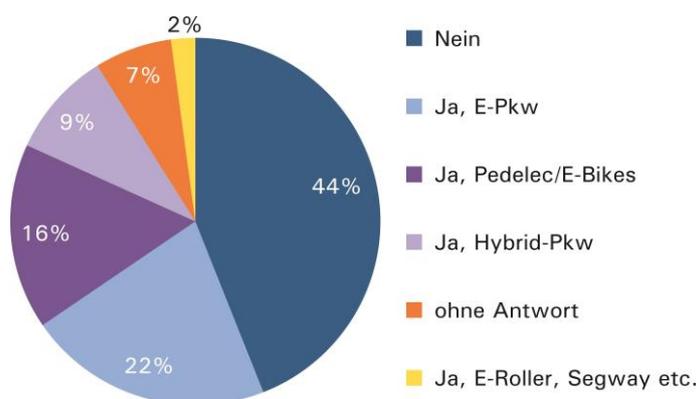


Abb. 39 Anschaffungsgedanken über ein E-Fahrzeug in Steyerberg und Liebenau (n=709, Mehrfachnennungen möglich)

ÖPNV

Der ÖPNV wird in Steyerberg und Liebenau lediglich von 5 % der Befragten regelmäßig genutzt. Eine gewisse Regelmäßigkeit beschreibt die Nutzung des ÖPNV mindestens einmal wöchentlich. Für eine häufigere Nutzung, ist es 28 % der Befragten wichtig, dass mehr Fahrten der Busse angeboten werden (Abb. 40). 16 % kritisieren weiter, dass die Busse lediglich auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind. Auch eine bessere Abstimmung der Fahrpläne wird gefordert. Weniger relevant hingegen sind die Sauberkeit, der Komfort, die Nähe zur Haltestelle und leicht zu merkende Abfahrtszeiten.

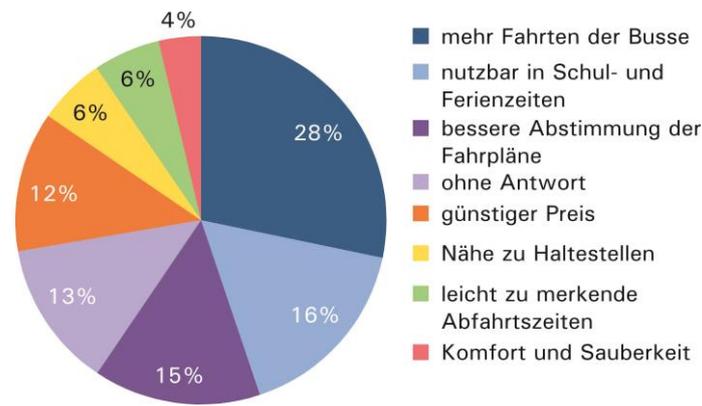


Abb. 40 Verbesserungsvorschläge im ÖPNV in Steyerberg und Liebenau (n=1.220 Mehrfachnennungen möglich)

Unternehmen

Die Umfrageergebnisse der Unternehmen zeigen, dass sie dem Thema E-Mobilität aufgeschlossen gegenüberstehen (Abb. 41). Nur 13 % geben an, dass das Thema für sie nicht weiter interessant ist. Acht der 15 an der Befragung teilnehmenden Unternehmen haben darüber hinaus angekündigt, sich in Zukunft ein E-Fahrzeug anzuschaffen. Bei der Anschaffung soll es sich um elektrisch betriebene Pkw, Kleintransporter oder landwirtschaftliche Zugmaschinen handeln.

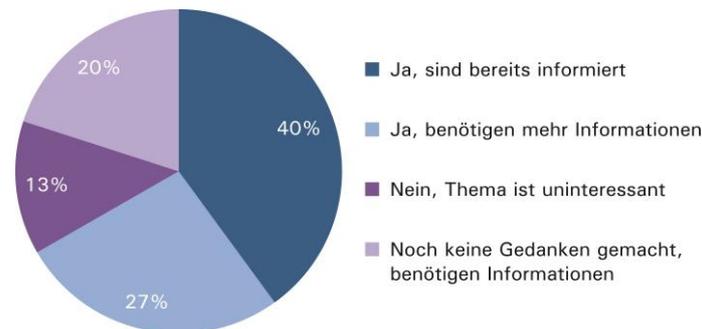


Abb. 41 Interesse der Unternehmen an E-Mobilität, Steyerberg und Liebenau (n=15)

Was ist den Befragten wichtig?

Im Allgemeinen hat die Befragung ergeben, dass sich die Bürger wünschen, ihre Mobilität gemeinschaftlich zu organisieren (Tab. 7). Angeregt werden hierbei die Errichtung eines Bürgerbusses, Sammeltaxen oder Mitfahrgelegenheiten. Weiter ging aus der Umfrage hervor, dass die Bürger eine Stärkung und den Ausbau des Grundangebots im ÖPNV fordern. Die Nutzung der Busse soll auch außerhalb der Schul- und Ferienzeiten möglich sein. Ebenso ist die Erhöhung der Taktung gewünscht. Häufig kritisiert wurde außerdem die schlecht ausgebaute Radinfrastruktur.

TOP 5 Verbesserungsvorschläge zur Mobilität im Allgemeinen

1		Bürgerbus/Sammeltaxi/Organisation von Mitfahrgelegenheiten
2		Bus sollte täglich fahren und zu jeder Tageszeit
3		Busanbindung ausbauen
4		Taktung ausbauen
5		Radinfrastruktur ausbauen

Tab. 7 Verbesserungsvorschläge zu Mobilität im Allgemeinen, Steyerberg und Liebenau

Bezüglich E-Mobilität zeigt die Befragung, dass den Bürgern wichtig ist, dass die Ladeinfrastruktur ausgebaut wird (Tab. 8). Hierbei werden überwiegend Schnellladestationen gefordert. Weiter sollte sichergestellt sein, dass der Strom aus regenerativen Energiequellen kommt. Das größte Hemmnis, das gegen die Anschaffung eines E-Fahrzeugs spricht, ist der Anschaffungspreis.

TOP 5 Verbesserungsvorschläge zur E-Mobilität

1		mehr Ladestationen
2		Nutzung regenerativer Energiequellen
3		Schnellladestationen aufstellen
4		Anschaffungspreis
5		Mehrzweckladestation aufstellen

Tab. 8 Verbesserungsvorschläge zur E-Mobilität, Steyerberg und Liebenau

4.3 Ergebnisse der Online-Befragung in Saerbeck

In Saerbeck haben bis zum Ende der Befragung (03.10.2017) 474 Haushalte teilgenommen. Die Möglichkeit, die Fragebögen per Hand auszufüllen, wurde auch in Saerbeck zahlreich genutzt. Insgesamt 33 Unternehmen haben sich zum Thema Mobilität und E-Mobilität geäußert. Die einzelnen Umfrageergebnisse sind in den Anlagen A 6 und A 7 zu finden

Mobilitätsverhalten

Die Abb. 42 zeigt die Verteilung der Hauptverkehrsmittel in Saerbeck. 81 % der Umfrageteilnehmer geben an, dass der Pkw ihr Hauptverkehrsmittel ist. 10 % der Bürger nutzen hingegen das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel. Der ÖPNV dient lediglich für 4 % der Umfrageteilnehmer als Hauptverkehrsmittel. Die mit dem Hauptverkehrsmittel täglich zurückgelegte Strecke liegt bei 29 % der Befragten unter 10 km und 95 % legen damit weniger als 100 km zurück. Alle diese Entfernungen könnten auch problemlos mit einem E-Pkw zurückgelegt werden, ohne unterwegs auf Ladeinfrastruktur angewiesen zu sein.

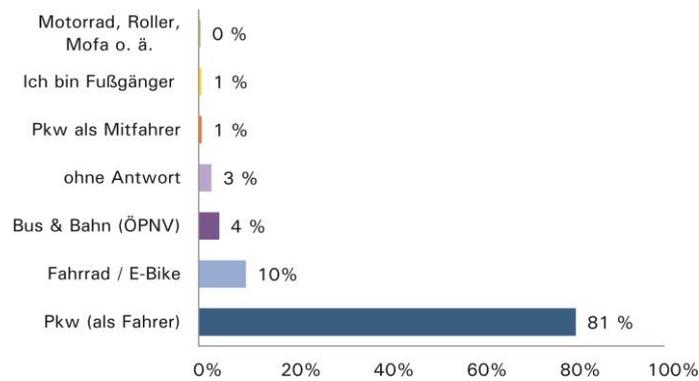


Abb. 42 Hauptverkehrsmittel in Saerbeck (n=474)

E-Mobilität

Die Abb. 43 verdeutlicht, dass sich mehr als 50 % der Befragten in Saerbeck bereits mit der Frage auseinandergesetzt haben, ein elektrisch betriebenes E-Fahrzeug anzuschaffen. Am häufigsten wurde hierbei über die Anschaffung eines E-Pkws oder Pedelecs nachgedacht. Die Hemmnisse, die dazu führen, dass kein E-Fahrzeug angeschafft wird, liegen analog zu den Ergebnissen aus Steyerberg und Liebenau überwiegend in dem zu hohen Anschaffungspreis, der Reichweite und der als mangelhaft eingestuften Ladeinfrastruktur.

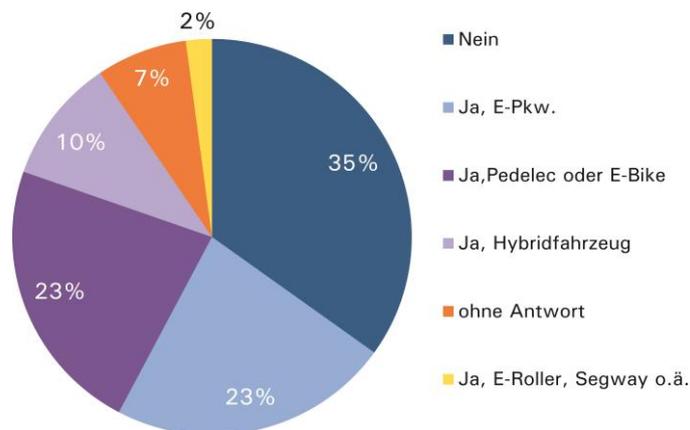


Abb. 43 Anschaffungsgedanken über E-Fahrzeugs in Saerbeck (n=570, Mehrfachnennungen möglich)

ÖPNV

Der ÖPNV wird in Saerbeck lediglich von 5 % der Befragten regelmäßig genutzt. Die prozentuale Abweichung zum Hauptverkehrsmittel (4 %) ist folgendermaßen zu erklären: eine gewisse Regelmäßigkeit beschreibt die Nutzung des ÖPNV mindestens einmal wöchentlich und ist somit nicht vergleichbar mit der Nutzung als Hauptverkehrsmittel. Für eine häufigere Nutzung, ist es 28 % der Befragten wichtig, dass die Tickets günstiger werden (Abb. 44). 26 % wünschen sich häufigere Fahrzeiten der Busse. Auch eine bessere Abstimmung der Fahrpläne wird gefordert (13%). Weniger relevant hingegen sind die Sauberkeit, der Komfort, die Nähe zur Haltestelle und leicht zu merkende Abfahrtszeiten.

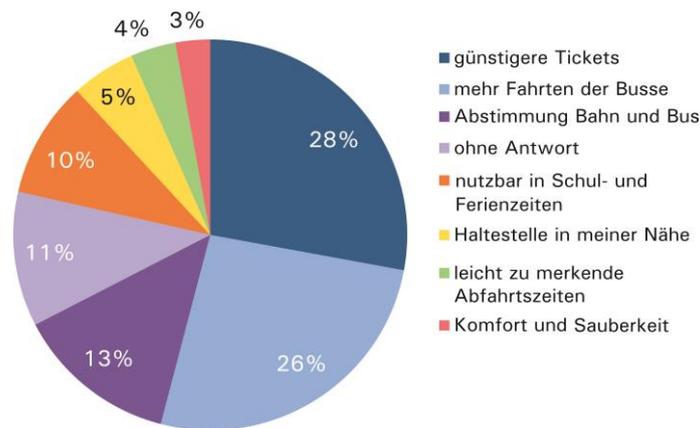


Abb. 44 Verbesserungsvorschläge im ÖPNV in Saerbeck (n=914 Mehrfachnennungen möglich)

Unternehmen

Die Umfrageergebnisse der Unternehmen zeigen, dass die Unternehmen dem Thema E-Mobilität positiv gegenüberstehen (Abb. 45). 60 % der Unternehmen haben sich entweder bereits mit dem Thema auseinandergesetzt oder wünschen sich mehr Informationen. 17 der 33 an der Befragung teilnehmenden Unternehmen haben darüber hinaus bereits die Anschaffung eines E-Fahrzeugs geplant. Hierbei handelt es sich zum größten Teil um E-Pkw oder elektrisch betriebene Zugmaschinen.

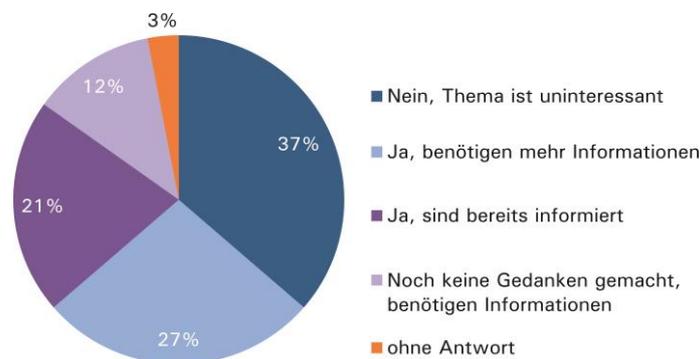


Abb. 45 Interesse der Unternehmen an E-Mobilität, Saerbeck (n=33)

Was ist den Befragten wichtig?

Die Befragung hat ergeben, dass die Bürger sich analog zu Steyerberg und Liebenau eine Stärkung und den Ausbau des Grundangebots im ÖPNV wünschen (Tab. 9). Hierbei ist ihnen wichtig, dass die Fahrzeiten der Busse ausgeweitet werden, sodass auch die Nutzung am Wochenende und in den Abendstunden uneingeschränkt möglich ist. Weiter soll die Taktung ausgebaut werden und die Busanbindungen an die umliegenden Grund- und Mittelzentren optimiert werden. Zusätzlich wünschen sich die Befragten eine Verbesserung des Tarifsystems. Hierzu zählen neben der in Tab. 9 geforderten günstigeren Tickets ein zusätzliches Angebot für Jugendliche, Senioren und Kurzstrecken. Neben den Verbesserungsvorschlägen bezüglich des ÖPNV wünschen sich die Befragten, dass die Mobilität in

ihrer Kommune gemeinschaftlich organisiert wird. Hierbei werden angeführt, Mitfahrgelegenheit zu organisieren oder Carsharing aufzubauen. Außerdem fordern die Befragten die Erweiterung des Taxi-Angebots.

TOP 5 Verbesserungsvorschläge zur Mobilität im Allgemeinen

1		Fahrzeiten der Busse ändern
2		ÖPNV-Verbindungen verbessern
3		Tarifsystem ÖPNV
4		Gemeinschaftliches Fahren
5		Erweiterung des Taxi-Angebots
5		Carsharing etablieren

Tab. 9 Verbesserungsvorschläge zur Mobilität im Allgemeinen, Saerbeck

Aus der Umfrage lassen sich auch immer wieder angeführte Verbesserungsvorschläge zur Steigerung der E-Mobilität erkennen (Tab. 10). Als häufigster Verbesserungsvorschlag ist hierbei der Ausbau der Ladeinfrastruktur zu fokussieren. Darüber hinaus regen die Befragten neben dem gängigen Carsharing die Etablierung von E-Carsharing an. Weiter wird ersichtlich, dass in den Verbesserungsvorschlägen erneut die Hemmnisse aufgegriffen werden, die dazu führen, sich kein E-Fahrzeug anzuschaffen. Zu den angeführten Hemmnissen zählt, dass die Befragten anzweifeln, dass E-Mobilität ökologisch ist und der Anschaffungspreis, trotz Förderung, zu hoch ist. Allgemein wird dazu geraten durch stärkere Öffentlichkeitsarbeit, die Skepsis gegenüber E-Mobilität zu senken.

TOP 5 Verbesserungsvorschläge zur E-Mobilität

1		Mehr Ladestationen (E-Pkw/E-Bikes)
2		E-Carsharing
2		E-Mobilität ist nicht ökologisch
3		Anschaffungspreis
4		Elektrisch betriebene Busse
4		Bezuschussung von E-Pkw/E-Bikes
5		Skepsis gegenüber E-Mobilität
5		Öffentlichkeitsarbeit

Tab. 10 Verbesserungsvorschläge zur E-Mobilität, Saerbeck

5 Workshops

Die Workshops dienten neben der Darstellung der Ergebnisse der Befragungen vorrangig dazu, die von den Gutachtern identifizierten kritischen Punkte bezüglich der Mobilität in der Diskussion mit den Bürgern und Experten zu verifizieren, zu diskutieren, Problempunkte vertiefend zu betrachten und gemeinsam konkrete Umsetzungsvorhaben zu entwickeln (s. 4. Online-Befragung).

5.1 Methodik

Es fanden, jeweils in den Abendstunden, zwei Workshops statt. Zum einen, für die Belange der Bewohner von Steyerberg und Liebenau, am 28. August 2017 in Steyerberg. Zum anderen, für die Bewohner von Saerbeck und deren Belange am 17. Oktober 2017 in Saerbeck.

Die Workshops waren jeweils in drei Themenbereiche geteilt, die sich aus der Online-Beteiligung ableiten ließen. Bevor es in die thematische Arbeit ging gab es eine gemeinschaftliche Einführung in das Projekt und der Vorstellung der Ergebnisse der Online-Beteiligung. Der Moderationsleitfaden ist der Anlage A 8 zu entnehmen.

Arbeitsgruppen in Steyerberg

In Steyerberg hatten die Teilnehmer im Anschluss daran die Möglichkeit in folgende Arbeitsgruppen zu gehen:

1. Haben: „E-Auto ist machbar!“, Experte Herr Weber (Bürgermeister Flecken Steyerberg)
2. Teilen und Mitfahren: „Ansatzmöglichkeiten für Carsharing, auch in kleinen Kommunen“, Experte Herr Spiekermann (moveabout Bremen)
3. Kombinieren: „Wenn Bus und Fahrrad gute Freunde werden“, Experte Herr Krebs (Masterplanmanager Weser Bergland)

Die Arbeitsgruppen begannen jeweils mit einem Inputreferat des eingeladenen Experten. Im Anschluss daran wurden, gemeinsam mit den Teilnehmern, Fragestellungen zum Thema erörtert und per Kartenabfrage alle Antworten schriftlich fixiert. Auf Grundlage der Antworten wurden Handlungsansätze abgeleitet. Schlussendlich konnten mit Priorisierungspunkten die dringlichsten Maßnahmen hervorgehoben werden.

Nach 50 Minuten hatten die Teilnehmer die Gelegenheit die Arbeitsgruppe einmalig zu wechseln. Somit war es jedem möglich an zwei der drei angebotenen Themen teilzunehmen. Folgende Arbeitsgruppen, mit Inputs der gleichen Experten, gab es in der 2. Runde:

1. Haben: „Mein Betrieb wird E-Mobil!“
2. Teilen und Mitfahren: „So funktioniert E-Carsharing“
3. Kombinieren: „Wenn Wirtschaft und Busse gute Freunde werden“

Nach einer anfänglichen Zusammenfassung der Ergebnisse aus dem ersten Durchgang und einem weiteren Inputvortrag der Experten wurden in

40 Minuten offene Themen erörtert und (weitere) Maßnahmenvorschläge entwickelt.

Arbeitsgruppen in Saerbeck

In Saerbeck wurden, aufgrund der geringen Teilnehmerzahl, alle Themen vertiefend im Plenum bearbeitet. Es gab hier folgende Inputs:

1. Haben: „E-Auto ist machbar!“, Experte Herr Weber (Bürgermeister Flecken Steyerberg)
2. Teilen und Mitfahren: „Carsharing und Elektromobilität“ sowie „Carsharing, auch in kleinen Kommunen“, Experte Frau Helling (stadtteilauto Osnabrück)
3. Kombinieren: „Wie individuell kann der Nahverkehr durch Kombination mehrerer Verkehrsmittel sein“ sowie „Regionale Ansätze für einen guten Nahverkehr“, Experte Herr Klüppels (Regionalverkehr Münsterland)

Im Anschluss daran wurde im Plenum mit den Teilnehmern und Experten der konkrete Handlungsbedarf für Saerbeck erörtert und Maßnahmen abgeleitet.

Abschließend gab es in beiden Workshops eine Zusammenfassung der erzielten Ergebnisse und eine finale Diskussion.

5.2 Ergebnisse des Workshops in Steyerberg und Liebenau

Das Arbeitsergebnis der Gruppe „Haben“ des Workshops der Kommunen Steyerberg und Liebenau zeigt, dass sich die Umfrageergebnisse teilweise ambivalent zu den Meinungen der Workshopteilnehmer verhalten. So konnte erarbeitet werden, dass die Ladeinfrastruktur innerhalb der Kommunen gut ausgebaut ist und es keiner Nachjustierung bedarf. In der Arbeitsgruppe „Teilen und Mitfahren“ wurden die Hauptgründe für das gemeinschaftliche Fahren in den Kommunen gesammelt. Hierbei zeigt sich der größte Anreiz in ersparten Kosten und dem Schutz der Umwelt. Ein initiiertes Aktionstag, an dem die Bürger das Pedelec als Zubringer zum Bus nutzen können, war eines der Resultate in der Arbeitsgruppe „Kombinieren“. Die einzelnen Ergebnisse des Workshops in Steyerberg können der Fotodokumentation in der Anlage A 9 entnommen werden. Ableitend daraus entstanden die im Kurzleitfaden befindlichen Maßnahmenblätter.

5.3 Ergebnisse des Workshops in Saerbeck

Die Ergebnisse zur Arbeitsgruppe „Haben“ in Saerbeck zeigen unter anderem, dass ein emotionaler Zugang zum Produkt E-Mobilität wichtig ist und es einer Marketingstrategie bedarf, das Produkt E-Mobilität zu vermarkten. Die Ergebnisse zum Thema „Mitfahren und Teilen“ verdeutlichen, dass die Bürger hier viel Potenzial sehen und sich vor allem Carsharing vorstellen können. Jedoch ist es wichtig, die Einführung neuer Konzepte gut zu vermarkten, um den Großteil der Bürger zu erreichen. Auch bei dem Themenschwerpunkt „Kombinieren“ hatten die Bürger zahlreiche Ideen, wie die

Attraktivität und die Nutzung des ÖPNV gesteigert werden könnte. Hierzu zählen beispielsweise eine Imagekampagne und neue Angebote. Die einzelnen Ergebnisse des Workshops in Saerbeck können der Fotodokumentation in der Anlage A 10 entnommen werden. Ableitend daraus entstanden die im Kurzleitfaden befindlichen Maßnahmenblätter.

6 Fazit

Durch den gesamten Umsetzungsprozess und unter Beteiligung der Bürger und der Verwaltung konnte eine Einführungsstrategie für Elektromobilität in Steyerberg, Liebenau und Saerbeck erarbeitet werden.

Das Konzept, das aus verschiedenen Maßnahmen aufgebaut ist, ist so ausgelegt, dass es den Bedürfnissen der Bürger vor Ort entspricht. Dies bildet die Grundlage für eine erfolgreiche Umsetzung vor Ort. Die aus dem Spektrum an Interventionsmöglichkeiten zusammengesetzten Maßnahmenblöcke zeigen auf, wie die Verkehrsarten MIV, ÖPNV, Radfahren und Zufußgehen gestärkt werden können (s. Kurzleitfaden). Zudem wurden Maßnahmen entwickelt, mit denen sich Elektromobilität besser entfalten lässt. Ein weiteres zentrales Thema im Konzept bildet die Stärkung der intermodalen Mobilitätsstruktur, die durch die bessere Verknüpfung der Verkehrsarten fokussiert werden soll. Außerdem wurden wichtige Querschnittsaufgaben für alle Verkehrsarten dargestellt.

Die Anforderungen, die die Bürger an die Einführungsstrategie stellen, haben deutlich gezeigt, dass es wichtig ist, nicht ausschließlich E-Mobilität zu fördern, sondern zunächst das vorhandene Grundangebot im Bereich Mobilität zu stärken und alternative Mobilitätsangebote zu entwickeln.

Zur Verbesserung der Mobilität spielen hierbei in den Kommunen vor allem die Stärkung und der Ausbau des ÖPNV eine zentrale Rolle. Neben der Stärkung des ÖPNV bietet das „Kombinieren“ des Nahverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln großes Potenzial. Hierzu wird angeregt, dem Nutzer durch eigenes Ausprobieren und Testen die vorhandenen Möglichkeiten zu vermitteln. Darüber hinaus ist es elementar, die Bürger bei der Organisation vom „Teilen und Mitfahren“ zu unterstützen. Dies ist durch die Etablierung eines Carsharing-Angebots, das Reservieren von Stellplätzen für Fahrgemeinschaften und das Errichten von Mitfahrbänken vorgesehen. Vorwiegend für ältere Menschen bietet die Mitfahrbank die Möglichkeit, ohne großen Aufwand mobil zu bleiben, mit dem positiven Effekt durch Kommunikation im Auto an der Gesellschaft teilzuhaben. Auch die Optimierung des Radverkehrs nimmt einen zentralen Stellenwert ein. Hierfür wurden Maßnahmen entwickelt, die das Abstellen der Fahrräder qualitativ aufwertet, aber auch dem Radverkehr mehr Raum im Straßenbild gibt. Außerdem resultiert aus den Maßnahmen eine Steigerung der Verkehrssicherheit. Im Bereich „Haben“, bezogen auf E-Mobilität, sind die Kommunen bereits gut aufgestellt. So ist innerhalb aller drei Kommunen bereits Ladeinfrastruktur vorhanden, die es bereichsweise gilt, auszubauen. Außerdem stehen die Kommunen dem Thema E-Mobilität sehr aufgeschlossen gegenüber.

Zur weiteren Entfaltung der (E-) Mobilität ist es wichtig, dass die Kommunen die Vorbildfunktion weiter fokussieren und durch den ständigen Dialog und eigenes Ausprobieren die Bürger animieren, sich mit dem Thema (E-) Mobilität auseinanderzusetzen. Kommunikation und Marketing nimmt hierbei einen übergeordneten Stellenwert ein.

Die Priorisierung der Maßnahmen zur Konkretisierung auf Planungsebene sollte sich zunächst an den zugeordneten Prioritäten auf den Maßnahmenblättern orientieren. Gleichzeitig ist es jedoch auch von Bedeutung den Horizont der Realisierbarkeit mit einzubeziehen, da es wichtig ist, den Bürgern zeitnah Ergebnisse zu präsentieren, an denen sie mitgearbeitet haben.

7 Anlage

Die Anlagen sind dem Anlagenband zu entnehmen.

- A 1 Erreichbarkeitsanalyse der Kommunen im öffentlichen Nahverkehr
- A 2 Fragebogen für die Bürger
- A 3 Fragebogen für die Unternehmen
- A 4 Umfrageergebnisse der Bürger aus Steyerberg und Liebenau
- A 5 Umfrageergebnisse der der Unternehmen aus Steyerberg und Liebenau
- A 6 Umfrageergebnisse der Bürger aus Saerbeck
- A 7 Umfrageergebnisse der der Unternehmen aus Saerbeck
- A 8 Moderationsleitfaden
- A 9 Fotodokumentation des Workshops in Steyerberg
- A 10 Fotodokumentation des Workshops in Saerbeck

Haben

Teilen & Mitfahren

Kombinieren

Querschnittsaufgaben

Kurzleitfaden für Flecken Steyerberg und die Samtgemeinde Liebenau

im Rahmen des Projektes

WENaMo – Wir werden (E)-mobil!



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Koordiniert durch:



Kurzleitfaden

Im Rahmen der „Erarbeitung einer Einführungsstrategie für Elektromobilität in Steyerberg, Liebenau und Saerbeck“ wurden Bestandsanalysen (MIV, E-Mobilität, Fahrrad- und Fußverkehr sowie Nahverkehr), Befragungen und Workshops mit dem Ergebnis durchgeführt, konkrete Handlungsempfehlungen für die jeweilige Kommune zu erstellen (siehe Abb. 1)

In diesem Kurzleitfaden befinden sich Maßnahmenblätter, die aus den hierbei erlangten Erkenntnissen erstellt wurden. Die Maßnahme wird jeweils dem Handlungsfeld (Haben, Teilen & Mitfahren, Kombinieren, Querschnittsaufgaben) zugeschrieben.

Neben der Maßnahmenbeschreibung werden konkrete Handlungsschritte, Zuständigkeiten und zu beteiligende Akteure benannt. Letztendlich wird der Zeithorizont zur Realisierung eingeschätzt, eine Priorisierung vorgenommen und ggf. Fördermöglichkeiten genannt. Die Beteiligung der Bevölkerung vor Ort hat auch gezeigt, dass viele Maßnahmen nicht neu erfunden werden müssen. Daher werden auf den Maßnahmenblättern auch immer Praxisbeispiele genannt, bei denen die Akteure weitere Detailfragen ansprechen können.

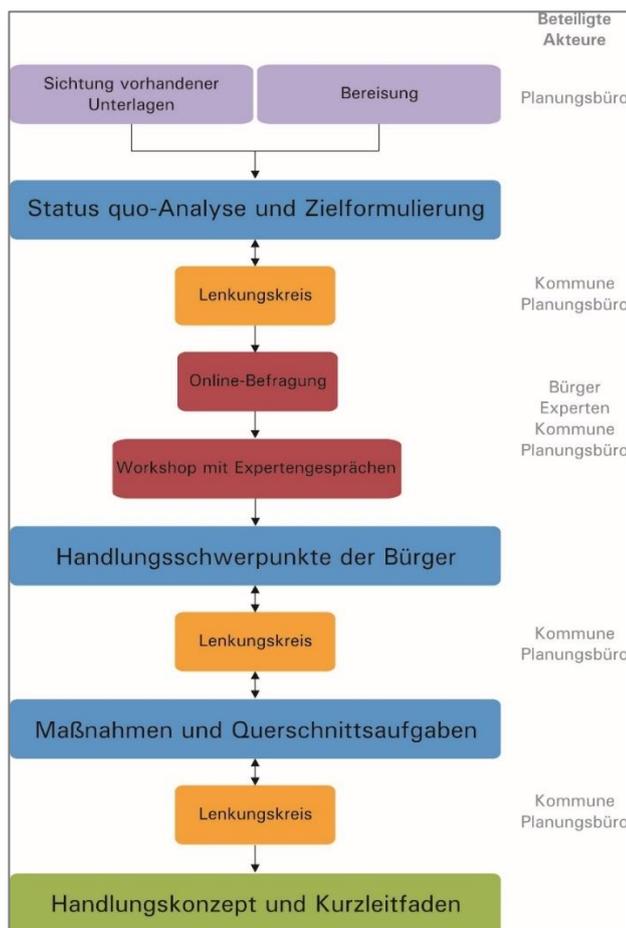


Abb. 1 Ablauf Bearbeitungsprozess

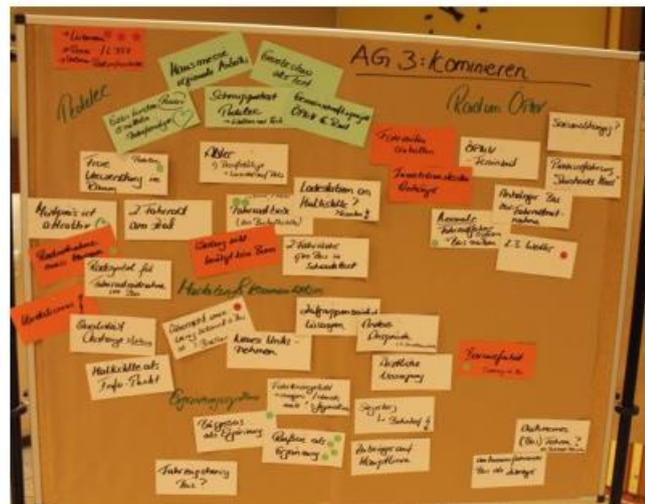
Fotoprotokoll – AG2_Teilen/Mitfahren_Arbeitsergebnis



SHP Ingenieure Interlink GmbH E-Mobilität im ländlichen Raum | 28. August 2017

12

Fotoprotokoll – AG3_Kombinieren_Arbeitsergebnis



SHP Ingenieure Interlink GmbH E-Mobilität im ländlichen Raum | 28. August 2017

15

Bei der abschließenden Bearbeitung wurden die drei Themen um eine weitere ergänzt: „Querschnittsaufgaben“. Daraus wurden die Maßnahmenblätter „Infrastruktur“ und „Kommunikation“ entwickelt.

Maßnahmenblätter für Flecken Steyerberg und Samtgemeinde Liebenau

Im Folgenden werden Maßnahmen für den Flecken Steyerberg und die Samtgemeinde Liebenau vorgeschlagen.
Eine Übersicht kann in der nachfolgenden Abbildung eingesehen werden.

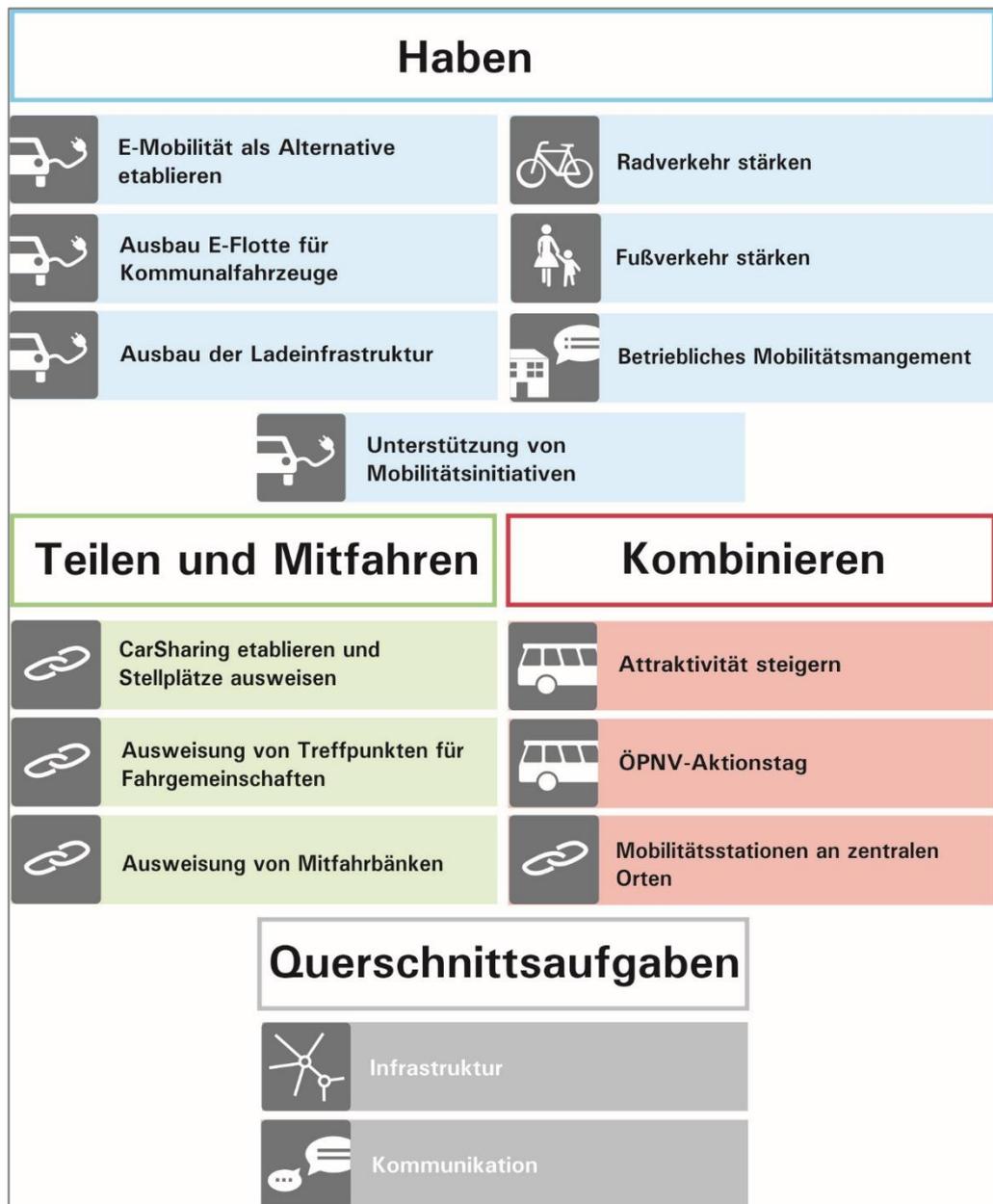


Abb. 2 Maßnahmen Flecken Steyerberg und Samtgemeinde Liebenau

E-Mobilität als Alternative

E-Mobilität als Alternative etablieren



► Beschreibung

E-Mobilität hat sich in den letzten Jahren als eine ernsthafte Alternative zum Pkw mit Verbrennungsmotor etabliert. Um diese Alternative auf dem Markt zu platzieren, ist es wichtig die Vielzahl an Vorurteilen gegenüber der E-Mobilität auszuräumen. Der Prozess des Umdenkens sollte innerhalb der Kommune starten und anschließend nach außen getragen werden. Dabei muss an dieser Stelle angemerkt werden, dass ein bloßer Austausch vom Pkw mit Verbrennungsmotor hin zum E-Pkw nicht ausschließlich zur Verkehrswende führen wird.

► Ziel

Voraussetzung ist die Umsetzung vieler kleiner Unterziele, um die Bürger mit ihren Bedenken gegenüber der E-Mobilität anzuhören und beraten zu können. Die Umsetzung muss durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden.



Bausteine zur Entfaltung von E-Mobilität (Quelle: Christine Bartels)

► Konzept

- Die Einführung von E-Mobilität in den Kommunen setzt die sukzessive Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes voraus.
- Weiter ist die Kommune gefordert, die Rolle als Vorreiter stetig beizubehalten und weiterzuentwickeln.
- Stetiges Informationsmanagement über den neuen Fortschritt im Bereich der E-Mobilität
- Benennung eines sog. „E-Mobilisten“, eine Person aus der Kommune bzw. eines Mobilitätsmanagers, der die konkreten Belange vor Ort prüft und für Kommunikation sorgt.

- Etablierung eines Bürgerdialogs zur stetigen Erarbeitung eines Maßnahmenplanes: zur Infrastruktur, zur Technologie, zur Kommunikation

▶ **Umsetzungsschritte**

- Auswahl eines freiwilligen E-Mobilisten in der Kommune oder eine Personalstelle in der Verwaltung oder im regionalen Verkehrsunternehmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements
- ständige Weiterbildung und Kommunikation
- Umsetzung der Maßnahmenblätter
- Stetige Etablierung neuer Techniken im Rahmen von Neuan-schaffungen oder durch Demonstratoren

▶ **Zuständig**

- Flecken Steyerberg: Sabine Schröder, Masterplan-Management
- Samtgemeinde Liebenau

▶ **Zu beteiligen**

- Kommunen Flecken Steyerberg und Samtgemeinde Liebenau

▶ **Zu realisieren**



▶ **Priorität:**

- hoch

▶ **Finanzierung**

- Kosten: gering bis mittel
- Sponsoren

▶ **Praxisbeispiele**

- Ludwigsburg elektrisiert:
https://www.ludwigsburg.de/,Lde/start/wirtschaft_medien/Modellkommune+Elektromobilitaet.html
- Offenburg emobilisiert:
https://www.offenburg.de/html/modellstadt_elektromobilitaet.html

E-Flotte Kommunalfahrzeuge

Ausbau der E-Flotte für Kommunalfahrzeuge



► Beschreibung

Bei der Etablierung von E-Mobilität ist es wichtig, dass die eigene Kommune mit gutem Beispiel vorangeht. Durch den Ausbau der E-Flotte innerhalb der Kommunalfahrzeuge übernimmt die Kommune somit eine Vorbildfunktion und wird gleichzeitig zum Multiplikator.

► Ziel

Es wird angestrebt, dass die Kommunen Flecken Steyerberg und Samtgemeinde Liebenau ihre Kommunalfahrzeuge sukzessiv durch elektrisch betriebene Fahrzeuge ersetzen. Je mehr elektrisch betriebene Fahrzeuge auf den Straßen vor der eigenen Haustür unterwegs sind, desto eher steigt die Akzeptanz bei den Bürgern. Gleichzeitig wird das Interesse innerhalb der Kommune an E-Mobilität geweckt. Zusätzlich wird angeregt, innerhalb der Kommune Pedelecs anzuschaffen, die für die kurzen Dienstwege innerhalb der Kommune oder auf Wegen zu Nachbarkommunen genutzt werden. Hierdurch wird das Ziel „Radverkehr stärken“ durch die Mitarbeiter der Kommune vorgelebt und stärker fokussiert.

	2017	2018	Nutzung
Klein-Bus	-	Kleinbus 9-Sitzer	Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen Fahrten der Vereine und des Jugendhauses gem. Nutzung Steyerberg/Liebenau
Lkw/Lfz	-	-	
Pkw	7	1 VW e-up	7 E-Pkw stehen zum Carsharing zur Verfügung (2017) Mitarbeiter des Flecken Steyerberg und der kommunalen Gremien (2018)

Planungen über die Anschaffung von elektrisch betriebenen Kommunalfahrzeugen in Flecken Steyerberg

	2017	2018	Nutzung
Bus	-	-	-
Lkw/Lfz	-	-	-
Pkw	1 E-Pkw	1 VW e-up	Mitarbeiter des Rathauses und der Samtgemeinde Mitarbeiter der kommunalen Gremien

Planungen über die Anschaffung von elektrisch betriebenen Kommunalfahrzeugen in der Samtgemeinde Liebenau

► Konzept

- Die Beschaffung der geplanten Fahrzeuge wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unter der Überschrift „Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur im kommunalen Kontext (BELako)“ gefördert.
- Einbindung der Kommunalfahrzeuge in das (E-)Carsharingkonzept (s. Maßnahme „(E-)Carsharing etablieren“).
- Umnutzung des Klein-Busses zum kostenlosen Bürgerbus
- Ausdehnung des Konzepts über die Beschaffung von kommunalen Pedelecs für Mitarbeiter der Kommune und für Testfahrten (s. Maßnahme „Kommunikation“).
- Erarbeitung eines Beschaffungskonzepts: Anbieteranalyse zu Fahrzeugmodellen, Definition Nutzungszweck, Zielgruppenanalyse etc.

► Umsetzungsschritte

- Beschaffung der geplanten Fahrzeuge und Erstellung einer Markt- und Bedarfsanalyse für einen kommunalen Fahrzeugpool
- Erstellung eines ganzheitlichen Konzeptes für den Aufbau eines kommunalen Fahrzeugpools (u.a. Beschreibung Betreiberstruktur, Nutzungsansprüche, Marketing etc.)
- Klärung vergaberelevanter Sachverhalte zur Beschaffung der geplanten Fahrzeuge bzw. Kooperation mit Dritten (z. B. ein Carsharing-Anbieter)
- Gegebenenfalls Einbindung der elektrisch betriebenen Kommunalfahrzeuge in das Carsharingkonzept in Kooperation mit Dritten
- Erweiterung des Konzepts auf die Nutzung von Pedelecs

▶ **Zuständig**

- Flecken Steyerberg: Sabine Schröder, Masterplan-Management
- Samtgemeinde Liebenau: Sanierungsmanager

▶ **Zu beteiligen**

- Die Kommunen Flecken Steyerberg und Samtgemeinde Liebenau
- Carsharing-Anbieter

▶ **Zu realisieren**



▶ **Priorität**

- hoch

▶ **Finanzierung**

- Kosten: hoch
- Neue Geschäftsmodelle der freien Wirtschaft (s. Maßnahme „(E-) Carsharing etablieren)
- Fördermaßnahme: Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI (wird bereits genutzt durch BELako), Förderprogramm kommunale E-Autos der Avacon (100 EUR/monatlich für 3 Jahre)

▶ **Praxisbeispiele**

- Carsharing-Förderung in Flensburg und Landkreis Ebersberg
- <https://carsharing.de/gute-beispiele-carsharing-foerderung-kommunen>
- mobileeee Betriebsgesellschaft mbH & Co. KG
- stadtteilauto Osnabrück, moveabout Bremen

Ladeinfrastruktur Ausbau der Ladeinfrastruktur



► Beschreibung

Die vermeintlich schlecht ausgebaute Ladeinfrastruktur wird häufig als Hemmnis dafür genannt, sich kein E-Fahrzeug anzuschaffen. Die Verteilung der Ladevorgänge zeigt jedoch deutlich, dass 85% der Ladevorgänge an privaten und lediglich 15% an öffentlich zugänglichen Aufstellorten erfolgen. Zudem ist die Batteriekapazität der E-Pkw für fast alle alltäglich zurückgelegten Fahrten ausreichend (vgl. Online-Umfrage: Flecken Steyerberg/Samtgemeinde Liebenau).

Verteilung Ladevorgänge	Privater Aufstellort 85 %			Öffentlich zugänglicher Aufstellort 15 %			
Typische Standorte für Ladeinfrastruktur							
	Einzel- / Doppelgarage bzw. Stellplatz beim Eigenheim	Parkplätze bzw. Tiefgarage von Wohnanlagen, Mehrfamilienhäusern, Wohnblocks	Firmenparkplätze auf eigenem Gelände	Autohof / Tankstelle	Autobahn-Raststätte	Kundenparkplätze bzw. Parkhäuser (z.B. Einkaufszentren)	Straßenrand / öffentliche Parkplätze
	regelmäßige oder Nachtladung			Schnellladung		Zwischendurchladen	

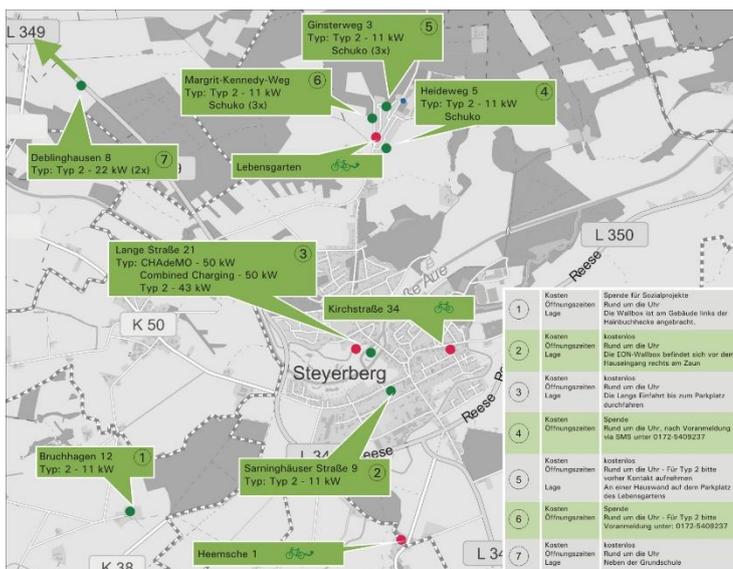
Verteilung der Ladevorgänge (Quelle: Pallasch, NOW GmbH, Stand Nov. 2017)

► Ziel

Das Ziel der Maßnahme „Ausbau der Ladeinfrastruktur“ beschreibt in den Kommunen Flecken Steyerberg und Samtgemeinde Liebenau den Ausbau privater Ladesäulen, da die öffentliche Ladeinfrastruktur in den beiden Kommunen als ausreichend eingestuft wird. Ein erweitertes Ziel der Maßnahme ist die Freigabe der privaten Lademöglichkeiten für die Öffentlichkeit.



Lokalisierung der vorhandenen öffentlichen Ladesäulen in der Samtgemeinde Liebenau



Lokalisierung der vorhandenen öffentlichen Ladesäulen im Flecken Steyerberg

► Konzept

- Das Konzept in Flecken Steyerberg beinhaltet ausschließlich den Ausbau von privaten Ladesäulen.
- In der Samtgemeinde Liebenau wird eine weitere zentrale Schnellladesäule empfohlen.
- Bei der Etablierung eines E-Pkws für die Carsharing-Flotte sollte eine zusätzliche Ladesäule an den Mobilitätsstationen in Flecken Flecken Steyerberg und Samtgemeinde Liebenau vorgesehen werden.
- Durch den Kauf eines E-Pkws würde sich die Dichte der privaten Ladesäulen in Flecken Steyerberg und Samtgemeinde Liebenau weiter erhöhen.
- Die privaten Ladesäulen sollen teilweise für die Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Die Verortung der Ladepunkte soll über die gängigen Netzwerke erfolgen (z. B. GoingElectric).

► Umsetzungsschritte

- Realisierung einer zentralen Schnellladesäule in der Samtgemeinde Liebenau
- Erhöhung der Dichte an privaten Ladesäulen
- Direkte Kommunikation mit den Bürgern, über die Anreize, ihren privaten Ladepunkt der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen
- Teilweise Freigabe der privaten Ladepunkte für die Öffentlichkeit und Einbindung des Standortes in bereits bestehende Netzwerke (z. B. GoingElectric) und Apps

▶ **Zuständig**

- Flecken Steyerberg: Sabrina Schröder, Masterplan-Management
- Samtgemeinde Liebenau: Sanierungsmanager

▶ **Zu beteiligen**

- Kommunen Flecken Steyerberg und Samtgemeinde Liebenau
- Die Bürger, die durch Aufzeigen von Anreizen zum Kauf eine E-Pkw motiviert werden.
- Die Grundstückseigentümer, die sich bereit erklären ihre private Wallbox der Öffentlichkeit gegen ein Entgelt zur Verfügung zu stellen.

▶ **Zu realisieren**

kurzfristig



▶ **Priorität**

- hoch

▶ **Finanzierung**

- Kosten: gering
- Fördermaßnahme: Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland des BMVI (Förderung durch Zuschuss, 40 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben für Schnellladepunkte)

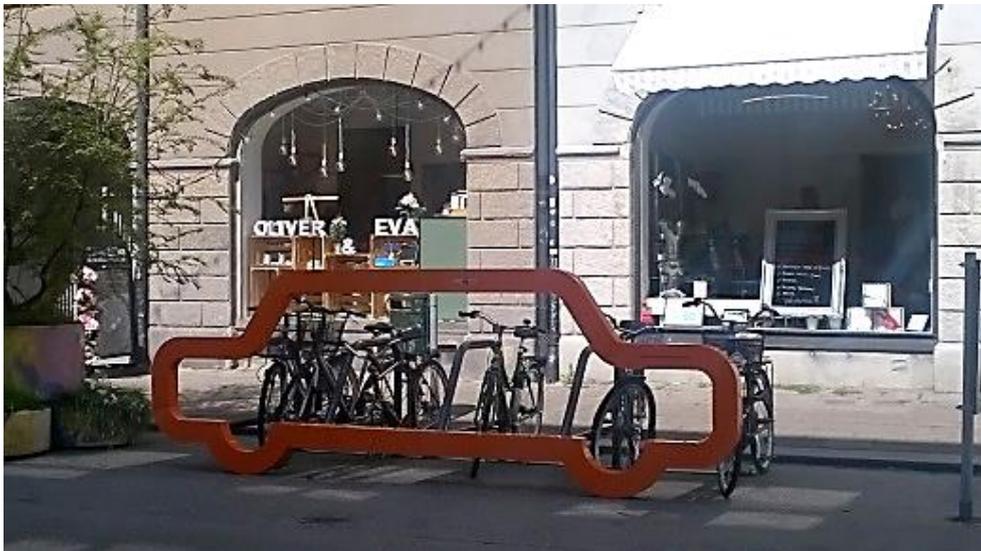
▶ **Praxisbeispiele**

- Flecken Steyerberg: Bürgermeister Weber, der seine private Wallbox der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt.

► Konzept

- **Geschwindigkeitsreduzierungen auf Hauptverkehrsstraßen**
 - Begründet durch hohen Durchgangsverkehr vorwiegend für die Samtgemeinde Liebenau von Bedeutung
 - Angestrebt wird hierbei eine Verlagerung des Radverkehrs von den Nebenanlagen mit zu geringen Breiten auf die Fahrbahn
 - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.
- **Radverkehr erkennbar im Straßenraum etablieren**
 - Die Umsetzung sollte zunächst entlang der Hauptrouten erfolgen.
 - Flecken Steyerberg: Lange Straße, Bahnhofstraße und Stolzenauer Straße und Kirchstraße
 - Samtgemeinde Liebenau: Lange Straße, Sternstraße und Pennigsehler Straße
- **Anschaffung Pedelec als Dienstrad**
 - Erwerb und die intensive Nutzung von Pedelecs konkretisieren Ausbau von E-Mobilität im Bereich Radverkehr
 - Nutzung neben Dienstfahrten innerhalb der Kommune und zu Nachbarkommunen auch für Testfahrten (s. Maßnahme „Kommunikation“)
- **Fahrradstraßen**
 - Die Errichtung abseits der Hauptrouten als Alternative für Radfahrende
 - Flecken Steyerberg: exemplarisch als Alternative im Norden die Friesländer Straße, Brückenstraße und Am Schierholz für Radfahrende, die die Hauptroute über die Kirchstraße und Lange Straße meiden wollen. Im südlichen Teil von Flecken Steyerberg könnten die Straßen Am Kreuzfeld und Sarninghäuser Str. in eine Fahrradstraße umfunktioniert werden.
 - Samtgemeinde Liebenau: Ausweisung der Königsberger Straße als Fahrradstraße. Im südlichen Teil von der Samtgemeinde Liebenau könnten die Bruchdorfer Straße mit der Bahnhofstraße und der Verlängerung Bomstraße über den Fluss Große Aue in Richtung Schweizerlust als Fahrradstraße eine Alternative zur Langen Straße darstellen. Es wäre denkbar, dass die Fahrradstraße anschließend weiter über den Moorhof, Wallstraße und Moorweg führt.
 - Notwendig, die genannten Straßen vorab genauer zu untersuchen
- **Ausbau von Fahrradabstellanlagen an zentralen Orten**
 - Zentralen Orte: der Einzelhandel, Schulen und die Haltestellen des ÖPNV sowie das Rathaus
 - Umsetzung kann zeitnah erfolgen und ist nicht sehr kostenintensiv
 - Gut ausgebaute Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen

- Das Vorhandensein von gesicherten Abstellanlagen (zunächst an einem zentralen Ort) ist für Pedelecs aufgrund des Anschaffungspreises von großer Bedeutung.



Veranschaulichung wie viele Radabstellanlagen anstelle eines Kfz-Stellplatzes geschaffen werden können (Malmö, Foto Markus Krüger)

- **Radservice**
 - Vermittlung eines Ansprechpartners in der Nähe
 - Kooperation mit einem nahegelegenen Fachhandel vorgesehen (z. B. Dreyer in Stolzenau)
- **Ausbau der Ladeinfrastruktur**
 - Vorhandenen Ladeinfrastruktur wird als ausreichend eingestuft
 - Denkbar ist jedoch eine zusätzliche Ladesäule an der Mobilitätsstation

► Umsetzungsschritte

- Beseitigung der vorhandenen Mängel aus der Bestandsanalyse
- Priorisierung der Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs
- Erstellung eines Radverkehrskonzepts (Samtgemeinde Liebenau)
- Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen des Radverkehrskonzepts und Kommunikation

► Zuständig

- Flecken Steyerberg: Sabrina Schröder, Masterplan-Management
- Samtgemeinde Liebenau: Sanierungsmanager

▶ Zu beteiligen

- Verwaltung und Politik, der Fachhändler Dreyer in Stolzenau, die Polizei, Behinderten-, Einzelhandels- und Tourismusverbände sowie Schulen und Eltern.

▶ Zu realisieren



▶ Priorität

- hoch

▶ Finanzierung

- Kosten: mittel
- Fördermaßnahmen: Förderrichtlinien Nahmobilität des BMVI (Förderung durch Zuschuss, 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben), Klimaschutzinitiative – Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr des BMVI (Förderung durch Zuschuss, 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)

Fußverkehr

Fußverkehr stärken



► Beschreibung

Der Fußverkehr bietet ein großes Potenzial, Mobilität umweltschonend mitzugestalten. Gerade auf Wegen innerhalb der Kommune sollte das Zufußgehen eine Alternative zu anderen Verkehrsmitteln sein. Um die Bürger zum Zufußgehen zu motivieren, muss der Fußverkehr gestärkt und attraktiver gestaltet werden.

► Ziel

Es wird angestrebt, dass das Zufußgehen innerhalb der Kommune eine attraktive und sichere Alternative ist. Durch die Stärkung des Fußverkehrs, die Attraktivitätssteigerung und die Beseitigung von Barrieren sollen hierfür Anreize geschaffen werden. Neben der Verkehrsverlagerung ergeben sich auch positive Effekte für die Gesundheit. Durch die Betonung der Aspekte „Komfort“ und „Erlebnis“ soll der Straßenraum als Verkehrsraum aufgewertet werden. Hierfür sind grundsätzlich hohe freiraumplanerische Qualitäten anzustreben.



Station des Energieerlebnispfads in Saerbeck, der das Zufußgehen zum Erlebnis macht

► Konzept

- **Platz schaffen für den Fußverkehr**
 - Grundvoraussetzung ist ein angemessen dimensionierter Verkehrsraum: 1,80 m zuzüglicher beidseitiger Sicherheitsräume (straßenbegleitende Gehwege)
- **Beseitigung von Barrieren**
 - Gute Oberflächenbeschaffenheit der Gehwege, keine Hindernisse und ausreichend vorhandene Querungshilfen
 - Beleuchtung entlang der Wegerouten

- **Verbesserung des Netzzusammenhangs**
 - Schaffung von Überquerungsmöglichkeiten entlang der Fahrbahn durch Querungshilfen oder gesicherte Querungsstellen
- **Freiraumplanerische Gestaltung**
 - Erst in der zweiten Stufe sind die freiraumplanerische Gestaltung zu priorisieren
 - Zum Beispiel durch das Aufstellen ausreichender Sitzgelegenheiten, die zum Verweilen einladen oder durch das Aufstellen von Fitnessgeräten

► **Umsetzungsschritte**

- Bestandsanalyse und Lokalisierung von Mängeln, ggf. unter Einbindung eines „Planungsspazierganges“ mit den Bürgern
- Konzept Fußwegplanung
- Umsetzung Fußwegplanung und Beseitigung der Mängel (zu geringe Breiten, Barrieren, kein Netzzusammenhang)
- Weitere Vertiefung des Konzepts zur freiraumplanerischen Gestaltung

► **Zuständig**

- Flecken Steyerberg: Sabrina Schröder, Masterplan-Management
- Samtgemeinde Liebenau: Sanierungsmanager

► **Zu beteiligen**

- Verwaltung und Politik, die Polizei, Behinderten-, Einzelhandels- und Tourismusverbände sowie Schulen und Eltern.

► **Zu realisieren**



► **Priorität**

- mittel

► **Finanzierung**

- Kosten: mittel
- Fördermaßnahmen: Förderrichtlinie Nahmobilität des BMVI (Förderung durch Zuschuss, 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)

► **Praxisbeispiele**

- Energieerlebnispfad Saerbeck
- http://www.klimakommune-saerbeck.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=857334

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Mehrwerte entdecken, Mitarbeitermobilität sichern



► Beschreibung

Der zunehmende Straßenverkehr belastet die Umwelt, strapaziert die Nerven der Berufspendler und verringert die Attraktivität eines Unternehmensstandortes im ländlichen Raum. Durch Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) können Strategien und Maßnahmen entwickelt werden, die hinsichtlich der Erreichbarkeit einen Betrieb für Kunden, Arbeitskräfte und Auszubildende attraktiver machen.

► Ziel

Das Ziel des BMM ist es, für Betriebe Wege aufzuzeigen, welche die Erreichbarkeit des jeweiligen Standortes verbessern.

BMM dient zudem der Optimierung der eigenen Fahrzeugflotte, aus der sich verschiedene Fragestellungen zur Ausgestaltung ableiten, wie z. B. die Umstellung vom Verbrennungsmotor zur Ladebatterie, Nutzung eigener Fahrzeuge oder die eines Fahrzeugpools, Überlassung der Betriebsfahrzeuge an Mitarbeiter für die Wochenendmobilität (z. B. ein 8-Sitzer für Vereinstätigkeiten).

► Konzept

Es gilt Beratungsangebote zu etablieren, um den interessierten Unternehmen die (finanziellen, ökologischen) Mehrwerte des BMM näher zu bringen. In einem Beratungsgespräch zur Betriebs- und Kundenstruktur, zur Mitarbeitermobilität, zum Produkt bzw. zur Dienstleistung, kann ein individuelles Erreichbarkeitskonzept erstellt und mit einer Kommunikationskampagne begleitet werden. Folgende Anregungen hierzu:

- Ausbau der Fahrradabstellanlagen und Service führt zur Erhöhung der Bereitschaft zur Fahrradnutzung
- Ausbau der Ladeinfrastruktur: mobilisiert Anschaffung von E-Mobilität
- Betriebliches Carsharing: betriebseigene Fahrzeuge außerhalb der Dienstzeit als Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen (weitere Einnahmen)
- steuerliche Vorteile bei Umstellung auf E-Mobilität

► Umsetzungsschritte

- Integration BMM in den Bereich der kommunalen Wirtschaftsförderung; eigene Durchführung der Beratung oder durch Dritte
- Aufstellen eines BMM-Konzeptes und der jeweiligen Angebote
- Aktive Ansprache von Unternehmen oder Einrichtungen, ggf. Suche/Aufzeigen von Fördermöglichkeiten
- In Kooperation mit dem Unternehmen: Analyse und Erfassung von betrieblichen Daten

- Individuelles BMM-Beratungsgespräch mit dem Betrieb zur Klärung der Maßnahmen
- Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen, inkl. Mitarbeiter-Schulung (ÖPNV, E-Mobilität, etc.) und betriebliche Kommunikation



Bestandteile des BMM

► Zuständige

- Flecken Steyerberg: Sabine Schröder, Masterplan-Management
- Samtgemeinde Liebenau: Sanierungsmanager, lokale Wirtschaftsförderung

► Zu beteiligen

- BMM muss mit jedem interessierten Betrieb, Unternehmen oder Öffentlicher Einrichtung individuell geplant und durchgeführt werden.

► Zu realisieren



► Priorität:

- sehr hoch

► Finanzierung

- Kosten: mittel
- Fördermaßnahmen: BMVI, BMUB oder Land Niedersachsen (bspw. „mobil gewinnt“, bis 02/2018)

► Praxisbeispiel

- mobil.pro.fit - Regionale Netzwerke für Nachhaltige Mobilität in Unternehmen und anderen Einrichtungen

Mobilitätsinitiativen

Unterstützung von Mobilitätsinitiativen



► Beschreibung

Um die Mobilität weiter zu fördern, ist es wichtig, dass die Kommunen neue Ideen im Bereich Mobilität unterstützen. Hierbei handelt es sich nicht um die finanzielle Unterstützung einzelner Initiativen, sondern um die Unterstützung hinsichtlich der Umsetzung, Kommunikation und Vernetzung der Akteure.

► Ziel

Die Maßnahme beschreibt die stetige Unterstützung von Mobilitätsinitiativen innerhalb der Kommune. Hierbei stellt die Kommune somit den ersten Ansprechpartner dar, um neuen Ideen Raum zu geben.

► Konzept

- Das Konzept für die Umsetzung der Maßnahme ist abhängig von der jeweiligen Initiative.
- Grundlage hierbei ist allerdings unabhängig der Initiative, dass die Kommune Ansprechpartner für neue Ideen und Initiativen ist (s. Maßnahme „E-Mobilität als Standard etablieren“).
- Die ersten neuen Initiativen sollten aus den vorangegangenen Workshops weiter fokussiert werden z. B. in Dorf- bzw. Nachbarschaftsauto in der Samtgemeinde Liebenau und der Wunsch nach kommunenübergreifenden Lösungen
- Fokussiert werden sollen neue Ideen, aber auch bereits vorhandenen Initiativen sollen unterstützt werden

► Umsetzungsschritte

- Auswahl eines freiwilligen E-Mobilisten/Mobilitätsmanager in der Kommune
- Fortlaufende Unterstützung von Mobilitätsinitiativen und Kommunikation

► Zuständig

- Flecken Steyerberg: Sabrina Schröder, Masterplan-Management
- Samtgemeinde Liebenau: Sanierungsmanager

► Zu beteiligen

- Kommunen Flecken Steyerberg und Samtgemeinde Liebenau
- ggf. Partner der entsprechenden Mobilitätsinitiative

▶ **Zu realisieren**



▶ **Priorität**

- sehr hoch

▶ **Finanzierung**

- Kosten: abhängig von der Initiative
- Sponsoren
- Fördermaßnahmen: Abhängig von der Initiative

▶ **Praxisbeispiele**

- Stadt Offenburg:
https://www.offenburg.de/html/modellstadt_elektromobilitaet.html

(E-)Carsharing**(E-)Carsharing etablieren und Stellplätze ausweisen**

► **Beschreibung**

Nicht besitzen, sondern teilen steht im Mittelpunkt des Gedankens, der sich hinter Carsharing verbirgt. Hierbei ist die Nutzungsart (gewerblich oder privat), nicht ausschlaggebend.

► **Ziel**

Reduzierung der Fixkosten des eigenen Pkw-Besitzes durch die Bereitstellung von öffentlich nutzbaren Fahrzeugen, indem man Fahrzeugkapazitäten miteinander teilt. Das Einsparen von Fahrzeugen und deren Abstellflächen schafft Freiflächen im Straßenbild. Der Ansatz ist zudem kombinierbar mit dem Einsatz von Elektrofahrzeugen und das Laden mit Ökostrom.

► **Konzept**

- Stationsgebundenes (E-) Carsharing in ländlichen Kommunen im Rahmen von „Mobilitätsstationen“ (siehe Maßnahmenblatt),
- An definierten Stationen erfolgt sowohl Fahrzeugausleihe und -rückgabe, als auch das Laden mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen.
- **Variante 1:** kommunale (E-)Carsharing-Station an zentraler Stelle: Kommune als Betreiber, übernimmt sowohl Investitions- als auch laufende Betriebskosten. Nach einer Anschubfinanzierung durch Fördergelder, können Erlöse durch die Vermietung erzielt werden. Die Stationen befinden sich an zentralen Punkten innerhalb der Ortslagen oder an Standorten mit hohem Nutzerpotenzial. Es wird empfohlen die Buchung über eine bereits etablierte, extern zu bestellende Buchungsplattform erfolgen zu lassen.
- **Variante 2:** Gewerbliches (E-)Carsharing in Zusammenarbeit mit etablierten Carsharinganbietern, z. B. mit stadteilauto Osnabrück, moveabout Bremen etc.) oder einem Komplettanbieter (z. B. E-WALD GmbH oder mobileeee GmbH Co. KG). Über Kosten- und Gewinnverteilung müssen Absprachen getroffen werden.
- **Variante 3:** Teilgewerbliche (E-) Carsharing als Mischform durch Sponsorenfinanzierung. (z. B. Fahrzeugwerbung). Auch hier müssen Absprachen über Finanzierung und Gewinnverteilung getroffen werden.
- Optimierung: bessere Fahrzeugauslastung, durch Integration von kommunalen oder gewerblichen Fahrzeuge in den Pool.

- Intermodal: Planung von Carsharingstationen in Haltestellen-nähe (Bus oder Bahn) oder einer sicheren Fahrradabstellanlage, zur Sicherstellung der Wegeketten bis zur eigenen Haustür.
- Empfehlung: Einrichtung zwei Carsharing-Stationen in Flecken Steyerberg (z. B. an der geplanten Mobilitätsstation (mittelfristig) und kurzfristig am Amtshof, da dort bereits eine Schnellladesäule vorhanden ist und sowohl der E-Bus als auch der E-Pkw stationiert werden).

► **Umsetzungsschritte:**

- Klärung der Betreiberstruktur (kommunal, gewerblich oder teilgewerblich) und Betrieb (u. a. Authentifizierung, Büro mit Kundenkontakt, telefonische Hotline, Abrechnung, Wartung der Fahrzeuge, Schadensabwicklung)
- Standortsuche, Aufbau einer (bzw. mehrerer) Station(en), Anschaffung von Fahrzeug und Ladeinfrastruktur
- Kommunikation und Marketing

► **Zuständig**

- Flecken Steyerberg: Sabine Schröder, Masterplan-Management
- Samtgemeinde Liebenau

► **Zu beteiligen**

- Verwaltung und Entscheidungsträger
- gewerbliche (E-)Carsharinganbieter (u. a. moveabout Bremen, stadteilauto Osnabrück) oder aber auch Komplettanbieter (wie z. B. E-WALD GmbH oder mobileeee GmbH Co. KG).
- Sponsoren für Teilfinanzierung bzw. temporären Nutzung der betriebseigenen Fahrzeuge

► **Zu realisieren**

kurzfristig



► **Priorität:**

- sehr hoch

► **Finanzierung**

- Kosten: mittel
- Sponsoring
- Förderprogramm: Planung BMVI zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum in 2018

► **Praxisbeispiel**

- Carsharing im Landkreis Ebersberg (<https://www.carsharing-ebersberg.de/>)

Fahrgemeinschaften

Ausweisung von Treffpunkten für Fahrgemeinschaften



► Beschreibung

Die Ausweisung von Stellplätzen und Treffpunkten für Fahrgemeinschaften soll die gemeinschaftliche Verkehrsmittelnutzung unterstützen. Zusätzlich sorgen Fahrgemeinschaften für eine Reduzierung des Verkehrs auf den Straßen und tragen somit zur Schonung der Umwelt bei. Zur Förderung hierfür sollten Park & Ride Stellplätze für regelmäßige Fahrgemeinschaften reserviert werden.

► Ziel

Es wird angestrebt, mit der Ausweisung von Treffpunkten für Fahrgemeinschaften Mobilität stärker gemeinschaftlich zu organisieren. Durch die Reservierung von Stellplätzen für Fahrgemeinschaften wird so sichergestellt, dass der Fahrer seine Mitfahrer einsammeln kann. Die Stellplätze können von den Personen genutzt werden, die den Pkw als Zubringer nutzen oder von den Fahrern, die auf ihre Mitfahrer warten.



Reservierung der Stellplätze für Fahrgemeinschaften (Quelle Frankfurter Presse: www.ndp.fnp.de/lokales/wetterau/Parken-wo-sich-Pendler-schon-treffen;art677,192799)

► Konzept

- Stellplätze für Fahrgemeinschaften reservieren
- Durch explizite Ausweisung von Stellplätzen für Fahrgemeinschaften unterstützt die Kommune das Anliegen zur Organisation der gemeinschaftlichen Mobilität.
- Die Ausweisung der Stellplätze empfiehlt sich an der Mobilitätsstation (s. Maßnahme „Mobilitätsstation“).
- Weitere Unterstützung durch kostenfreies Portal zur Organisation der Fahrgemeinschaften auf der Homepage der Kommune (z. B. Pendlerportal oder Fliinc)
- Organisation auf Landkreisebene

► Umsetzungsschritte

- siehe Umsetzungsschritte der Maßnahme Mobilitätsstation
- Klärung genehmigungspflichtiger Inhalte, Ausweisung der Stellplätze für Fahrgemeinschaften und Kommunikation

- Einbindung eines kostenfreien Pendlerportals auf der Homepage der Kommune

► **Zuständig**

- Steyerberg: Sabrina Schröder, Masterplan-Management u. der Landkreis Nienburg
- Samtgemeinde Liebenau und der Landkreis Nienburg

► **Zu beteiligen**

- Kommunen Flecken Steyerberg und Samtgemeinde Liebenau
- Analog können (ortsansässige) Unternehmen und Betriebe als Multiplikatoren gewonnen werden (Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements).

► **Zu realisieren**

kurzfristig



► **Priorität**

- hoch

► **Finanzierung**

- Kosten: mittel

► **Praxisbeispiele**

- Stadtteil Rendel in Karben (Hessen): www-ndp.fnp.de/lokales/wetterau/Parken-wo-sich-Pendler-schon-treffen;art677,192799
- Stadt Celle: Pendlerportal <https://www.celle.de/Leben/Verkehr/Pendlerportal>
- Mitfahrgelegenheit Fliinc: <https://flinc.org/>

Mitfahrbänke

Etablierung von Mitfahrbänken



► Beschreibung

Eine Mitfahrbank unterstützt das spontane Bilden einer Fahrgemeinschaft. Hierbei handelt es sich um eine handelsübliche Sitzbank, die vorzugsweise an Haupttrouten aufgestellt, besonders gekennzeichnet und gesichert wird. An der Bank kann bereits ein spezielles Ziel oder eine Richtung angegeben sein. Vorbeikommende Autofahrende können sich so spontan entscheiden, die wartende Person mitzunehmen. An wichtigen Zielorten sind dann ebenfalls entsprechende Bänke aufzustellen.

► Ziel

Die Maßnahme unterstützt den Wunsch der gemeinschaftlichen Organisation und sorgt für eine bessere Auslastung der Pkw sowie zu Fahrzeugeinsparungen. Neben der Mobilitätserhaltung sorgen Mitfahrbänke vor allem für die Kommunikation untereinander und das Aufrechterhalten von sozialen Kontakten. Speziell für ältere Menschen ist das Mitfahren so ohne Organisation vorweg möglich.



www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/D/demografie/Best%20Practice/Mobilitaet.htm

► Konzept

- Zunächst Etablierung von Mitfahrbänke mit Fahrziel Nienburg (Mittelzentrum) und Stolzenau
- Die Mitfahrbank wird zentral an einer Haupttroute aufgestellt.
- In Flecken Steyerberg: Aufstellen entlang der Kirchstraße oder der Stolzenauer Straße
- In der Samtgemeinde Liebenau: Aufstellen entlang der Langen Straße. Da die Lange Straße vom motorisierten

Individualverkehr stark frequentiert ist, sollte die Bank in einer Einmündung der Langen Straße aufgestellt werden.

- Am Zielort Stolzenau: Aufstellen der Bank entlang der Schinnaer Landstraße, da von hieraus sowohl die direkte Fahrt in die Samtgemeinde Liebenau als auch nach Flecken Steyerberg möglich ist.
- Am Zielort Nienburg: Aufstellen der Bank in der Nähe des Zentrums
- Die Einführung der Mitfahrbänke ist durch eine nachhaltige Kommunikationskampagne zu begleiten.

► **Umsetzungsschritte**

- Gründung einer Interessengruppe mit freiwilligen Akteuren (Initialisierung und Organisation Internetauftritt)
- Aufstellung der Bänke durch die Kommunen mit entsprechender Ausweisung und intensive Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluierung der Nutzung
- ggf. Erweiterung des Angebots, Zusammenspiel mit weiteren Kommunen

► **Zuständig**

- Flecken Steyerberg: Klimabildungsverein
- Samtgemeinde Liebenau: lokale Aktionsgruppen/Vereine

► **Zu beteiligen**

- Kommunen Flecken Steyerberg und Samtgemeinde Liebenau
- Neu gegründete Interessensgruppe mit freiwilligen Akteuren
- Heimatverein
- Stadt Nienburg und Stolzenau

► **Zu realisieren**

kurzfristig



► **Priorität**

- sehr hoch

► **Finanzierung**

- Kosten: niedrig
- Häufige Finanzierung über ansässige Fördervereine oder Sponsoren

► **Praxisbeispiele:**

- u.a. Flensburg mit 34 Kommunen
- www.shz.de/lokales/flensburger-tageblatt/die-mitfahrbankmacht-karriere-id17135321.html

Öffentlicher Personennahverkehr

Attraktivität steigern

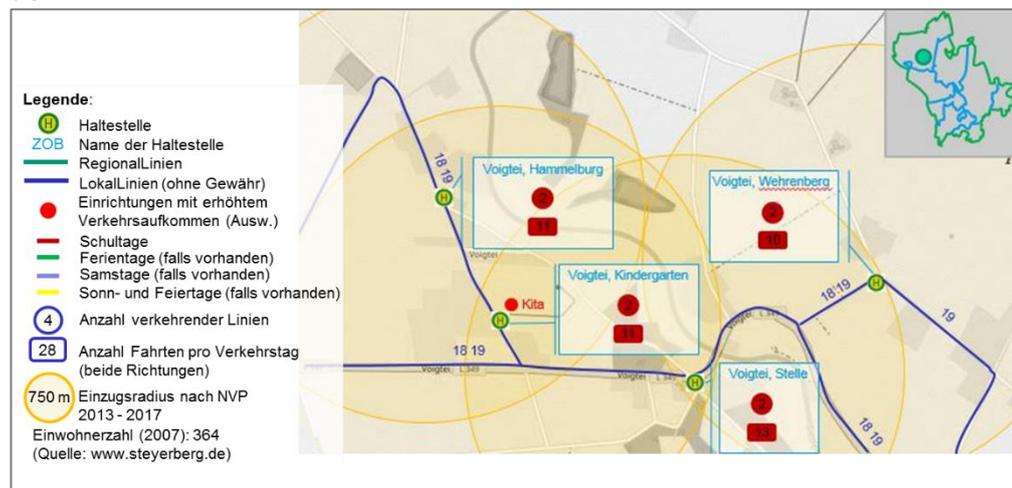


► Beschreibung

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) übernimmt die wichtige Funktion der Daseinsvorsorge, Mobilität für Alle zu gewährleisten – sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum. Gerade in der Fläche leistet der ÖPNV einen großen Beitrag im Rahmen der regionalen Wertschöpfung. Zunehmend stellt er sogar das Fundament dar, um Fachkräfte und Auszubildende für eine Beschäftigung in dieser Region zu gewinnen.

► Ziel

Verbesserung des Busangebotes zur Steigerung der Fahrgastnachfrage. Im Mittelstreckenverkehr (zu lang für alltägliche Fahrradbenutzung und kurz genug, um nicht ausschließlich mit dem Auto zurückgelegt zu werden) soll eine adäquate Alternative zum Auto entwickelt werden.



Ergebnis der Erreichbarkeitsanalyse ÖPNV in Flecken Steyerberg, OT Voigtei

► Konzept

Qualitätssteigerung und Mehrleistung des öffentl. Personennahverkehrs durch die Einführung eines landkreisweiten „integralen Taktfahrplanes“ im Landkreis. Anpassung von Schulzeiten auf den Taktfahrplan für eine kosteneffiziente Angebotsplanung. Stärkung der ÖPNV-Nutzung durch weitere Zubringerdienste (Fahrrad (Pedelecs), Carsharing- und Mitfahrangebote.) Die Planungen sind in die aktuelle Überarbeitung des Nahverkehrsplans des Landkreises zu integrieren. Die Samtgemeinde Liebenau und Flecken Steyerberg können mit folgenden Maßnahmen direkt an der Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs mitwirken:

- sichere und wettergeschützte Fahrradabstellanlagen an zentralen Haltestellen, barrierefreie Zuwegung zu den Haltestellen,

- Kommunikation und Marketing für einen guten ÖPNV,
- Multiplikatoren gewinnen („Bürgermeister fährt Bus“).

► **Umsetzungsschritte mit dem Landkreis:**

- Termin beim ÖPNV-Aufgabenträger des Landkreises Nienburg/Weser: Präsentation der Projektergebnisse, Einführung Taktfahrplan im Landkreis und seine Mehrwerte bzw. Empfehlungen
- Politisches Marketing: Vortrag im Landkreistag, Überzeugung kommunale Entscheidungsträger für ein innovatives ÖPNV-Konzept
- Etablierung eines interkommunalen Runden Tisches „ÖPNV“ (u. a. Wirtschaftsförderung, Tourismus, Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg/Weser mbH, Verkehrsgemeinschaft Landkreis Nienburg/Weser)
- Konzept und Umsetzung des Integralen Taktfahrplans, Kommunikation mit Schulen und Wirtschaft
- Förderung von Zubringerdiensten, Verbesserungen im Haltestellenumfeld und Kommunikationsmaßnahmen

► **Zuständig**

- Flecken Steyerberg: Sabine Schröder, Masterplan-Management
- Samtgemeinde Liebenau

► **Zu beteiligen**

- ÖPNV-Aufgabenträger (Landkreis Nienburg/Weser)
- Schulen, Unternehmen und Betriebe

► **Zu realisieren**



► **Priorität**

- Hoch

► **Finanzierung**

- Konzeptkosten: mittel, betriebliche Durchführung: hoch
- Entwicklung von neuen Geschäftsfeldern, z. B. die Gütermithnahme im Bus (siehe kombiBUS im Landkreis Uckermark, Brandenburg)
- Sponsoring: Beteiligung der Wirtschaft

► **Praxisbeispiel**

- MDV, „Muldental in Fahrt“, ITF-Konzept und -Umsetzung

Öffentlicher Personennahverkehr Aktionstag „Mit dem Pedelec zum Bus“



► Beschreibung

Der Öffentliche Personennahverkehr kann durch eine Kombination mehrerer Verkehrsmittel seine Reichweite erhöhen und gleichzeitig die Attraktivität steigern. Auch wenn dem Anspruch auf Barrierefreiheit hier nicht vollständig entsprochen werden kann, können durch den Einsatz von Pedelecs zumindest radfahrfähige Bewohner und Besucher abgelegener Ortsteile schnell und unkompliziert zur Bushaltestelle gelangen (oder von dort in die Ortsteile).

► Ziel

Verbesserung der Erreichbarkeit abgelegener Siedlungsteile durch den ÖPNV in Kombination mit der Pedelec-Nutzung, sowie die Akquise neuer Fahrgäste für das örtliche Verkehrsunternehmen.

► Konzept

- Veranstaltungskonzept „Roadshow“ zum Kennenlernen
- Mitmachaktionen zur Motivation und Reduzierung von Vorbehalten gegenüber neuer Technik, Testfahrten Pedelec und Bus
- Großzügige Zeitplanung und umfassenden Einladungsmanagement planen
- Schulung des Infoteams hinsichtlich Nutzung des ÖPNV (Tarifkunde, Fahrkartenautomat, Einstieg ins Fahrzeug, Fahrradabstellanlagen, das Lesen des Liniennetz- und Fahrplans, die Echtzeitanzeigen für die Bus-Abfahrten, Regeln für die Fahrradmitnahme)
- Unterstützendes Veranstaltungselement: „Bushaltestellenparty“ (z. B. Hüpfburg oder Laufräder für die kleinen Gäste und die Bereitstellung eines Elektrofahrzeuges für die technikaffine Zielgruppe)

► Umsetzungsschritte

- Klärung, wer Veranstalter ist und die Mitwirkenden
- Interne Strategieentscheidung der VLN, ob „Pedelec als Zubringer“ langfristig in die Unternehmensausrichtung aufgenommen wird, ggf. Anpassung vom Abo-Angebot und Tarif, Kommunikationsstrategie, etc.
- Analyse von Ortslagen mit Unterversorgung im ÖPNV, die durch Zubringerdienste (bspw. durch Pedelec-Zubringer) zusätzliches Fahrgastpotenzial abschöpfen,
- Investitionsplan (Ausbau von Haltestellen zur Mobilitätsstation, Beschaffung und Wartung von Pedelecs etc.)
- Organisation und Vermarktung der Veranstaltung, Unterstützung durch Schirmherr/frau planen

- Durchführung der Veranstaltung
- Wartungskonzept für die dauerhafte Umsetzung (z. B. Schaffung von vandalismus- und wettersicheren Abstellanlagen an den Bushaltestellen)

▶ **Zuständig**

- örtliches Verkehrsunternehmen

▶ **Zu beteiligen**

- Verwaltung (ÖPNV-Aufgabenträger)
- Landkreis Nienburg/Weser und VLN
- örtliche Fahrrad/Pedelec-Verleiher
- ggf. gesetzliche Krankenkassen

▶ **Zu realisieren**



▶ **Priorität**

- hoch

▶ **Finanzierung**

- Kosten: gering
- Sponsoring durch Beteiligte (Verleiher, Krankenkassen etc.)

▶ **Praxisbeispiele**

- Der Regionalverkehr Münsterland bietet Pedelecs als Buszubringer an.
- Im Forschungsprojekt „inmod“ (2011-2015) wurden Bushaltestellenpartys zur Kundengewinnung sehr erfolgreich durchgeführt.

Mobilitätsstation

Errichtung einer Mobilitätsstation an einem zentralen Ort

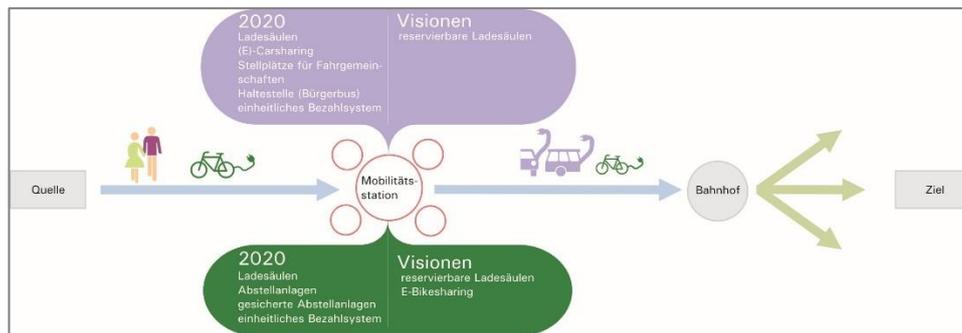


► Beschreibung

Eine Mobilitätsstation verknüpft verschiedene Verkehrsarten miteinander und unterstützt folglich die Intermodalität. Je mehr Wege sich aufgrund verschiedener Quell- und Zielorte kreuzen, desto stärker ist die zu erwartende Nutzung. Daher wird die Einrichtung an einem zentralen Ort empfohlen.

► Ziel

Es wird angestrebt, die Verkehrsarten innerhalb der Kommunen miteinander zu verknüpfen und den Gedanken zu stärken, für einen Weg verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu kombinieren. Die so entstehende Intermodalität soll durch den Bau einer Mobilitätsstation in Flecken Steyerberg und Samtgemeinde Liebenau gefördert werden. Wenn realisiert, lässt sich sehr öffentlichkeitswirksam aufzeigen, wie erfolgreich das Zusammenspiel verschiedenster Mobilitätsangebote an einem Punkt gemeinsam gelingen kann und zu einer Steigerung in der Fahrgastnachfrage über alle Verkehrsmittel führt.



Intermodalität gefördert durch den Bau einer Mobilitätsstation

► Konzept

- Errichtung einer Mobilitätsstation an einem zentralen Ort.
- Bei der Planung Flächen für eine mögliche Erweiterung vorbehalten
- Geeignete Standorte: in Flecken Steyerberg der ZOB und in der Samtgemeinde Liebenau der Platz an der Langen Straße/Goethestraße
- Ausstattungselemente an der Mobilitätsstation: möglichst zentrale Bushaltestelle, qualitativ hochwertige und gesicherte Abstellanlagen für Fahrräder/Pedelecs, Stellplätze für (E)-Carsharing und Fahrgemeinschaften
- Sollte die Carsharing-Flotte ein E-Pkw beinhalten, wird eine zusätzliche Ladesäule empfohlen.

- Visionen für eine Mobilitätsstation: E-Bikesharing, Reservierung der vorhandenen Ladesäulen
- Auch das Aufstellen einer anbieterneutralen Paketstation (z. B. <https://www.paketin.de>) wäre langfristig möglich, um die Zustellung und Abholung von Gütern in der Fläche zu organisieren.

► Umsetzungsschritte

- Suche nach einer geeigneten Fläche, ggf. Prüfung der Stromversorgung vor Ort
- konkretisierte Planung und Dimensionierung der Mobilitätsstation, Kommunikation (u.a. Ortsbegehung mit Bürgern und Wirtschaftsbeteiligung, Verkehrsmittelanbieter), Betreiberkonzept
- Bau und Betrieb der Mobilitätsstation, Kommunikation
- Gegebenenfalls eine Erweiterung der Mobilitätsstation

► Zuständig

- Flecken Steyerberg: Sabrina Schröder, Masterplan-Management
- Samtgemeinde Liebenau

► Zu beteiligen

- Verwaltung und Politik, die Polizei, das Verkehrsunternehmen, der lokale Energieversorger, Behinderten-, Einzelhandels- und Tourismusverbände sowie lokale Autoritäten als Werbebotschafter.

► Realisierbarkeit



► Priorität

- mittel

► Finanzierung

- Kosten: hoch

► Praxisbeispiele

- z. B. Stadt Offenburg:
<https://www.offenburg.de/html/mobilitaetsstationen.html>

Infrastruktur

Stärkung der Infrastruktur für E-Mobilität



► Beschreibung

Um Menschen für E-Mobilität zu begeistern, ist es wichtig, eine gute Infrastruktur zu schaffen. Die Infrastruktur beinhaltet hierbei nicht ausschließlich den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur, sondern darüber hinaus die Optimierung des Bezahlensystems an den Ladesäulen.

► Ziel

Es wird angestrebt, die Infrastruktur der E-Mobilität so weit zu optimieren, dass diese nicht weiter als Hemmnis angeführt wird. Die konkreten Ziele sind hierbei, Rahmenbedingungen für ein einheitliches Bezahlensystem an den Ladesäulen innerhalb der Kommunen zu schaffen. Ein weiteres Ziel ist der moderate Ausbau der Ladeinfrastruktur.

► Konzept

- **Rahmenbedingungen für ein einheitliches System zur Abrechnung und Bezahlung**
 - Sieht ein einheitliches System zur Abrechnung und Bezahlung an den Ladesäulen vor
 - Aktuell: Ladesäulen entweder kostenlos oder gegen eine Spende zu nutzen
 - Für weitere Umsetzung ist es öffentlichkeitswirksam, wenn das System zur Abrechnung und Bezahlung so auch kommunenübergreifend einheitlich geregelt ist
- **Ausbau Ladeinfrastruktur (öffentlich)**
 - Samtgemeinde Liebenau: Realisierung einer zentralen Schnellladesäule (s. Maßnahme „Ausbau der Ladeinfrastruktur“)

► Umsetzungsschritte

- Realisierung einer zentralen Schnellladesäule in der Samtgemeinde Liebenau
- Umsetzung eines einheitlichen Systems zur Abrechnung und Bezahlung der zukünftigen Ladeinfrastruktur auch kommunenübergreifend
- Einbindung in Netzwerke (z. B. GoingElectric) und Apps, Kommunikation

► Zuständig

- Flecken Steyerberg: Sabrina Schröder, Masterplan-Management
- Samtgemeinde Liebenau: Sanierungsmanager

▶ **Zu beteiligen**

- Verwaltung und die Politik
- lokale Energieversorger

▶ **Zu realisieren**



▶ **Priorität**

- hoch

▶ **Finanzierung**

- Kosten: gering
- Fördermaßnahmen: s. Maßnahme „Ausbau der Ladeinfrastruktur“

▶ **Praxisbeispiele**

- Ladeverbund Franken +:
<http://www.solid.de/ladeverbund-franken/zugang.html>

Marketing und Kommunikation

Mobilität verstehen & verkaufen!



► Beschreibung

Jedes neue Mobilitätsangebot ist mit einer verständlichen Botschaft nachhaltig gegenüber dem potenziellen Kunden zu kommunizieren. Der Kommunikationsaufwand und der -zeitraum steigen, wenn eine Verhaltens- und Gewohnheitsänderung dem einhergeht. Über die Maßnahmen sollten größere Zielgruppen angesprochen werden, um die Möglichkeit zu haben, daran zu partizipieren. Als Kommunikationswege können auch vorhandene Strukturen, wie der Energiestammtisch in Flecken Steyerberg, genutzt werden.

► Ziel

Ziel aller Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen muss es sein den Mehrwert für den Kunden erkennbar zu machen und zur Kaufentscheidung bzw. zum Mitmachen motivieren: Zeit- und Kostenersparnis, Zusatznutzen, Umweltbeitrag, Erlebnis, Gemeinschaft.

► Konzept

- Das Produkt - Beschreibung des Mobilitätsangebotes
Welche Botschaft sich an welche Zielgruppe richtet, hängt maßgeblich vom Produkt und seinen Leistungen ab. Klärung des Betreibermodells und des Finanzierungskonzeptes (Preis, Aufwand, Erlöse) liefern Inhalte für das Marketingkonzept und konkretisieren die Wahl der Kommunikationsinstrumente. Hierbei muss überprüft werden, ob diese Leistung extern ausgeschrieben werden soll.
- Marketingstrategie und -plan
Das Mobilitätsangebot soll sich kurz-, mittel- und langfristig auf dem Markt behaupten können, also Nutzer generieren, die das Angebot nachfragen. Zu diesem Zweck müssen dementsprechende Ziele definiert werden, um das Angebot erfolgreich zu platzieren. Um welchen „Markt“ (alt oder neu?) es sich dabei handeln soll, entscheidet die Segmentierung der Zielgruppe (wer ist mein Kunde?), ggf. der Wettbewerb oder auch der Kooperationsansatz.
- Auswahl der Kommunikationsinstrumente
Abgeleitet aus Punkt 1 und 2 lassen sich passende Kommunikationsinstrumente ableiten, die sich in folgende Kategorien einteilen lassen:

Dialog:

- **Runder Tisch:** Bürgerbeteiligung zum Thema Mobilität
- **Mobilitätsschulung:** Train-the-Trainer
- **Multiplikatoren-schulung**
- **Mitmach-Projekte:** Aktionstage usw.

Online:

- **Anreisebutton/Anreiseinformation:** Verwaltungen und Unternehmen platzieren auf ihrer Homepage einen Button mit Anreiseinformationen mit dem ÖPNV und E-Fahrzeuge (Ladepunkte)

Print

- **Klassisch:** Plakat, Produktflyer, Postkarten, Bügelflyer
- **Modern:** magnetische Lesezeichen „Linie“, Wandkalender, Küchenschrankfahrplan, Straßentatoos, Fahrzeugwerbung
- **Cross-Selling:** Co-Marketing mit anderen Anbietern, die von diesem neuen Mobilitätsangebot profitieren

► Umsetzungsschritte

- Initiierung eines Mobilitätsangebotes durch Kommune, Bürger, Initiativen oder neue Betreiber
- Angebotsplanung und Betriebskonzept
- Umsetzung, Kommunikation und Marketing
- kontinuierliche, zielgruppenspezifische Kommunikation

► Zuständig

- Flecken Steyerberg: Sabine Schröder, Masterplan-Management, sowie der Landkreis Nienburg und die VLN
- Samtgemeinde Liebenau

► Zu beteiligen

- ÖPNV-Aufgabenträger des Landkreises
- Kommune bzgl. Fahrrad- und E-Carsharing
- Persönlichkeiten (z. B. Bürgermeister) als „Schirmherr“

► Zu realisieren



► Priorität

- sehr hoch

► Finanzierung

- Kosten: gering bis mittel
- Sponsoring: Anzeigenverkauf Wirtschaft

► Praxisbeispiele

- siehe Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
<https://www.vbb.de>, Rubrik Handbuch,
 Angebote für Web-Entwickler (<https://www.vbb.de/de/k/fahrplan/webservices/812.html>)

Haben

Teilen & Mitfahren

Kombinieren

Querschnittsaufgaben

Kurzleitfaden für die Gemeinde Saerbeck

im Rahmen des Projektes

WENaMo – Wir werden (E)-mobil!



Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Kurzleitfaden

Im Rahmen der „Erarbeitung einer Einführungsstrategie für Elektromobilität in Steyerberg, Liebenau und Saerbeck“ wurden Bestandsanalysen (E-Mobilität, Fahrrad- und Fußverkehr sowie Nahverkehr), Befragungen und Workshops mit dem Ergebnis durchgeführt, konkrete Handlungsempfehlungen für die jeweilige Kommune zu erstellen (siehe Abb. 1)

In diesem Kurzleitfaden befinden sich Maßnahmenblätter, die aus den hierbei erlangten Erkenntnissen erstellt wurden. Die Maßnahme wird jeweils dem Handlungsfeld (Haben, Teilen & Mitfahren, Kombinieren, Querschnittsaufgaben) zugeschrieben.

Neben der Maßnahmenbeschreibung werden konkrete Handlungsschritte, Zuständigkeiten und zu beteiligende Akteure benannt. Letztendlich wird der Zeithorizont zur Realisierung eingeschätzt, eine Priorisierung vorgenommen und ggf. Fördermöglichkeiten genannt. Die Beteiligung der Bevölkerung vor Ort hat auch gezeigt, dass viele Maßnahmen nicht neu erfunden werden müssen. Daher werden auf den Maßnahmenblättern auch immer Praxisbeispiele genannt, bei denen die Akteure weitere Detailfragen ansprechen können.

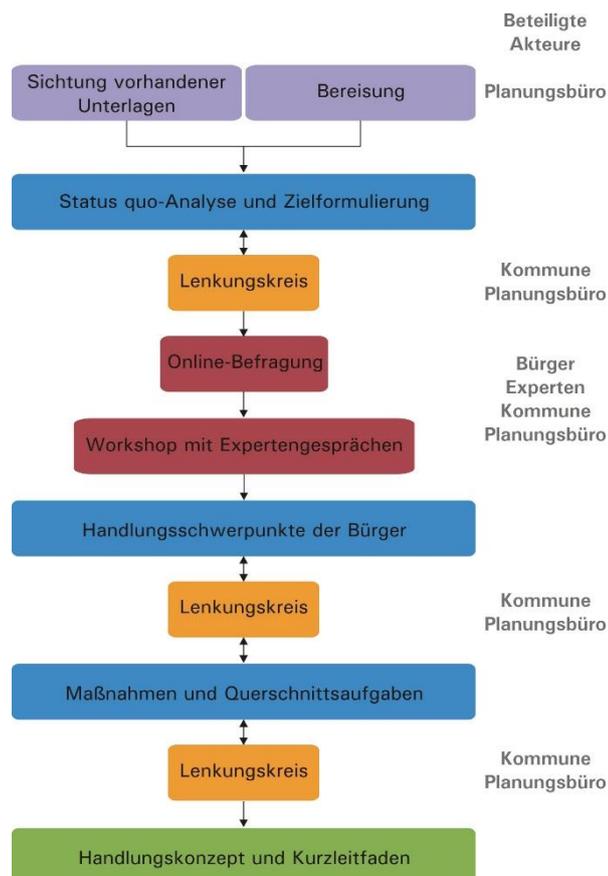


Abb. 1 Ablauf Bearbeitungsprozess

Workshop, 17. Oktober 2017

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Grundlage für die nachfolgenden Maßnahmenblätter bildeten die Ergebnisse aus dem Workshop am 17.10.2017 in Saerbeck, die mit den Teilnehmern erarbeitet wurden.

Haben

Thema 1: Haben – E-Auto ist machbar

Maßnahmen für die spätere Umsetzung (1)



Zugang zum Thema „E-Auto“

- **Partner „Betriebe“ nutzen**
Emotionaler Zugang über „Ausprobieren“ durch den Arbeitgeber fördern
- **Marketingstrategie mit Kooperationspartnern**
 - Gewinnaktionen „E-Autfahrt am Wochenende“
 - Testfahrten in Zusammenarbeit mit Autohäusern
 - Parkraumbewirtschaftung in der Gemeinde/Kommune zugunsten E-Auto

Ladeinfrastruktur

- **Partnerschaftsmanagement**
Kommune – Wirtschaft
- **Kombinieren: Ladekonzept & Marketingstrategie**

SHP Ingenieure Interlink GmbH E-Mobilität im ländlichen I

8

Haben

Thema 1: Haben – E-Auto ist machbar

Maßnahmen für die spätere Umsetzung (2)



Tarif & Preise

- **Kombinieren: Stromverbrauch mit Preistrategie**
 - Kooperation mit Stadtwerken oder anderen Partnern, um Kundenbindung zu fördern und an das Produkt „E-Auto“ heranzuführen.

Ladeinfrastruktur

- **Partnerschaftsmanagement**
Kommune – Wirtschaft
 - Infrastrukturangebot ausweiten
 - Gemeinsame Finanzierung
 - Gemeinsame Vermarktung
- **Kombinieren: Ladekonzept & Marketingstrategie**

Cross-Selling

E-Auto im Carsharing-Ansatz

SHP Ingenieure Interlink GmbH E-Mobilität im ländlichen Raum | 17. Oktober 2017

9

Thema 2: Teilen und Mitfahren

Maßnahmen für die spätere Umsetzung



Differenziertes Zielgruppenmarketing

- Fahranfänger mit begleitetem Fahren
- mobilitätseingeschränkte Menschen
- Studenten

Einführungskampagne

- **Kooperation mit Autohäusern**
 - Arbeitsteilung (Wartung)
- **Quartierskonzept**
 - Straßenfest mit kommunaler Unterstützung
 - Vereinsamung, soziale Verarmung abwenden
 - (lokale) Gemeinschaft schaffen
 - „Freiräume“ schaffen – andere Raumnutzung durch Reduzierung von Parkplätzen
- **Fahrzeugpool Sonderfahrzeuge**
 - Zugang zum Carsharing fördern durch zielgruppenspezifische Fahrzeugvielfalt

Mobilitätsstation

- **Partner Carsharing, Fahrrad & ÖPNV kombinieren**

SHP Ingenieure Interlink GmbH E-Mobilität im ländlichen Raum | 17. Oktober 2017

10

Thema 3: Kombinieren

Maßnahmen für die spätere Umsetzung (1)



Marketingstrategie „Bus“

- **Imagekampagne „Bus“**
 - Kundengerechte Erklärungen, wie „Bus“ unter Berücksichtigung seiner Rahmenbedingungen nur so funktioniert (redaktionelle Beitragsreihe)
 - Themen: variabler Fuhrpark, nicht-lineare Nachfrage, Betriebskosten, Anschlusssicherung)
- **Tourismus: TourismusCard mit ÖV**
- **„Wiedereinstieg“**
 - Schnupperangebot für Menschen, die Busfahren „verlernt“ haben, Schulung und Produktangebot
- **WLAN-Angebot auf allen Linien**

Angebots- & Tarifplanung

- **Förderung der Anschlusssicherung**
 - Bus – Bus, Bus - Bahn
- **Tarif-Vereinfachung**
 - Komplexität reduzieren
 - Zielgruppenorientierte Ticketfamilie schaffen
- **Spezialangebote**
 - Einführung Theaterbus mit Ticket-Umlage in Zusammenarbeit mit Anbieter

SHP Ingenieure Interlink GmbH E-Mobilität im län

11

Maßnahmenblätter für die Gemeinde Saerbeck

Gemeinsam mit den Bewohnern, den Betrieben und der Verwaltung in der Gemeinde Saerbeck konnten folgende Maßnahmen erarbeitet werden (2).



Abb. 2 Maßnahmen für die Gemeinde Saerbeck

E-Flotte Kommunalfahrzeuge

Ausbau der E-Flotte für Kommunalfahrzeuge



► Beschreibung

Bei der Etablierung von E-Mobilität ist es wichtig, dass die eigene Kommune mit gutem Beispiel vorangeht. Durch den Ausbau der E-Flotte innerhalb der Kommunalfahrzeuge übernimmt die Kommune somit eine Vorbildfunktion und wird gleichzeitig zum Multiplikator.

► Ziel

Es wird angestrebt, dass die Gemeinde Saerbeck ihre Kommunalfahrzeuge sukzessiv durch elektrisch betriebene Fahrzeuge ersetzt. Je mehr elektrisch betriebene Fahrzeuge auf den Straßen vor der eigenen Haustür unterwegs sind, desto eher steigt die Akzeptanz bei den Bürgern. Gleichzeitig wird das Interesse innerhalb der Kommune an E-Mobilität geweckt. Zusätzlich wird angeregt, innerhalb der Kommune Pedelecs

anzuschaffen, die für die kurzen Dienstwege innerhalb der Kommune oder auf Wegen zu Nachbarkommunen genutzt werden. Hierdurch wird das Ziel „Radverkehr stärken“ durch die Mitarbeiter der Kommune vorgelebt und stärker fokussiert.

	2017	2018	Nutzung
E-Bus	-	-	
E-Lkw/Lfz	-	-	
E-Pkw	-	1 VW e-up	Dienstfahrten von Mitarbeitern der kommunalen Verwaltungen

Planungen über die Anschaffung von elektrisch betriebenen Kommunalfahrzeugen in der Gemeinde Saerbeck

► Konzept

- Planungen über die Anschaffung von elektrisch betriebenen Kommunalfahrzeugen weiter zu verfolgen und umzusetzen
- Die Beschaffung der Fahrzeuge wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unter der Überschrift „Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur im kommunalen Kontext (BELako)“ gefördert.
- Erarbeitung Beschaffungskonzept von Fahrzeugen: Anbieteranalyse zu Fahrzeugmodellen, Definition Nutzungszweck, Zielgruppenanalyse
- Ausdehnung des Konzeptes über die Beschaffung von kommunalen Pedelecs für Mitarbeitern der Kommune und für Testfahrten (s. Maßnahme „Kommunikation“).

▶ **Umsetzungsschritte**

- Beschaffung der geplanten Fahrzeuge und Erstellung einer Markt- und Bedarfsanalyse für einen kommunalen Fahrzeugpool
- Erstellung eines ganzheitlichen Konzeptes für den Aufbau eines kommunalen Fahrzeugpools (u.a. Beschreibung Betreiberstruktur, Nutzungsansprüche, Marketing etc.)
- Klärung vergaberelevanter Sachverhalte zur Beschaffung der geplanten Fahrzeuge bzw. Kooperation mit Dritten
- Erweiterung des Konzepts auf die Nutzung von Pedelecs

▶ **Zuständig**

- Gemeinde Saerbeck: Gemeinde Saerbeck, Steuerungsrunde klimafreundliche Mobilität

▶ **Zu beteiligen**

- Gemeinde Saerbeck und Steuerungsrunde klimafreundliche Mobilität

▶ **Zu realisieren**



▶ **Priorität**

- hoch

▶ **Finanzierung:**

- Kosten: hoch
- Fördermaßnahmen: Fördermaßnahme: Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI (wird bereits genutzt durch BELako), Förderprogramm kommunale E-Autos der Avacon (100 EUR/monatlich für 3 Jahre)

▶ **Praxisbeispiele**

- Offenburg elektrisiert:
- https://www.offenburg.de/html/modellstadt_elektromobilitaet.html

Ladeinfrastruktur Ausbau der Ladeinfrastruktur

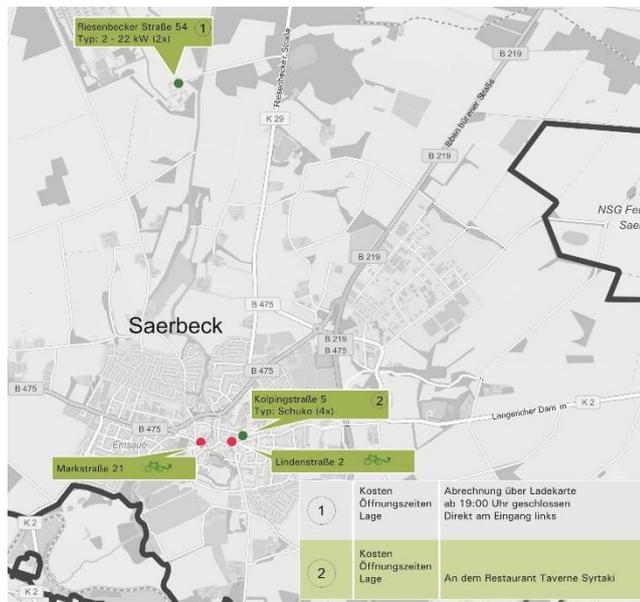


► Beschreibung

Die vermeintlich schlecht ausgebaute Ladeinfrastruktur wird häufig als Hemmnis dafür genannt, sich kein E-Fahrzeug anzuschaffen. Die Verteilung der Ladevorgänge zeigt jedoch deutlich, dass 85% der Ladevorgänge an privaten und lediglich 15% an öffentlich zugänglichen Aufstellorten erfolgen (Quelle: Pallasch, NOW GmbH, Stand Nov. 2017). Zudem ist die Batteriekapazität der E-Pkw für fast alle alltäglich zurückgelegten Fahrten ausreichend (vgl. Online-Umfrage: Gemeinde Saerbeck).

► Ziel

Das Ziel der Maßnahme „Ausbau der Ladeinfrastruktur“ beschreibt in der Gemeinde Saerbeck den Ausbau öffentlicher und privater Ladesäulen.



Hierfür wird empfohlen, den Bestand zunächst um zwei weitere zentrale Schnellladesäulen zu erweitern.

Ein erweitertes Ziel der Maßnahme ist die Freigabe der privaten Lademöglichkeiten für die Öffentlichkeit.

Lokalisierung der vorhandenen öffentlichen Ladesäulen in der Gemeinde Saerbeck

► Konzept

- Ausbau von öffentlichen und privaten Ladesäulen
- Der Ausbau einer zusätzlichen zentralen öffentlichen Ladesäule wird in naher Zukunft vor dem Rathaus realisiert
- Eine zusätzliche Schnellladesäule sollte an der Mobilitätsstation in der Gemeinde Saerbeck vorgesehen werden (s. Maßnahme „Mobilitätsstation“)
- Die privaten Ladesäulen sollen teilweise für die Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden
- Verortung der neuen Ladepunkte auf bereits gängigen Netzwerken (z. B. GoingElectric).

▶ **Umsetzungsschritte**

- Realisierung der geplanten öffentlichen Ladesäule am Rathaus und einer zusätzlichen Schnellladesäule an der Mobilitätsstation
- Erhöhung der Dichte an privaten Ladesäulen
- Direkte Kommunikation mit den Bürgern, über die Anreize, ihren privaten Ladepunkt der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen
- Teilweise Freigabe der privaten Ladepunkte für die Öffentlichkeit und Einbindung des Standortes in bereits bestehende Netzwerke (z. B. GoingElectric) und Apps

▶ **Zuständig**

- Gemeinde Saerbeck, Steuerungsgruppe klimafreundliche Mobilität

▶ **Zu beteiligen**

- Gemeinde Saerbeck
- Örtlicher Energieversorger
- Die Bürger, die durch das Aufzeigen von Anreizen zum Kauf eine E-Pkw motiviert werden.
- Grundstückseigentümer, die ihre private Wallbox der Öffentlichkeit gegen ein Entgelt zur Verfügung zu stellen

▶ **Zu realisieren**



▶ **Priorität**

- hoch

▶ **Finanzierung**

- Kosten: gering
- Fördermaßnahmen: Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland des BMVI (Förderung durch Zuschuss, 40 % der zwendungsfähigen Gesamtausgaben für Schnellladepunkte), progres.nrw – Programm für Rationelle Energieverwendung, Regenerative Energien und Energiesparen – Programmbereich Markteinführung des BMVI (Förderung durch Zuschuss)

Radverkehr

Radverkehr stärken

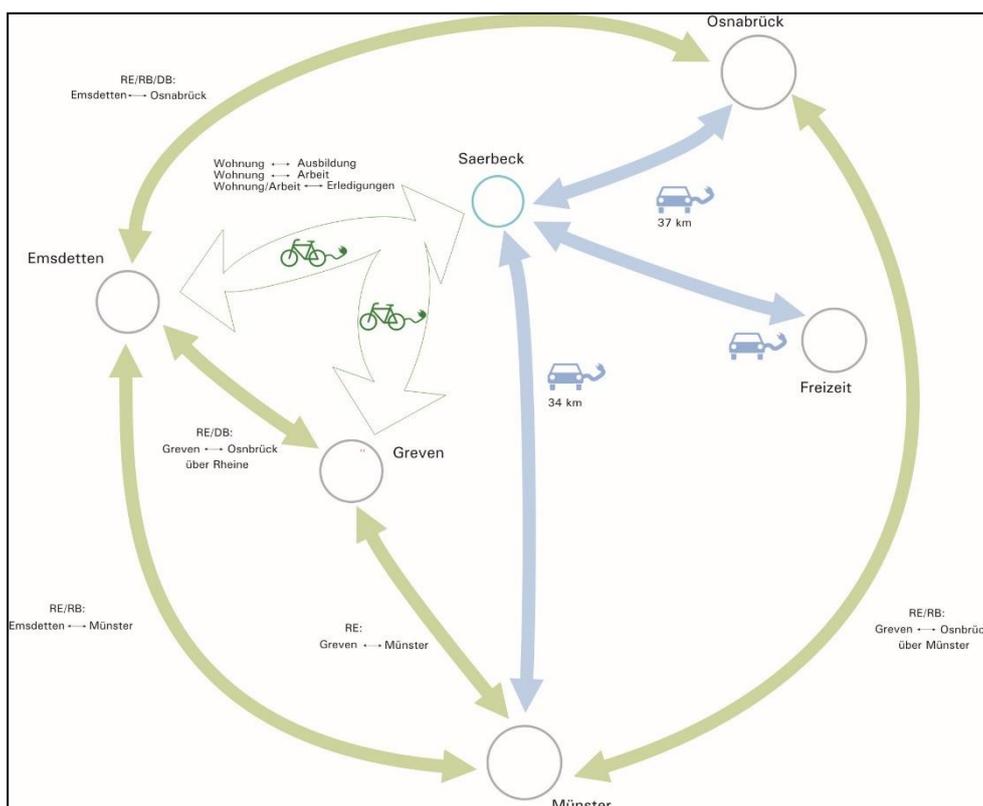


► Beschreibung

Der Radverkehr bietet ein großes Potenzial, Mobilität umweltschonend mitzugestalten. Gerade auf kurzen und mittellangen Wegen ist das Fahrrad oft die bessere Wahl gegenüber dem Kraftfahrzeug. Durch Pedelecs und E-Bikes erweitern sich die Wegelängen, die klimafreundlich ohne Kraftfahrzeug zurückgelegt werden können. Um die Verkehrsverlagerung zu unterstützen, muss der Radverkehr gestärkt und attraktiver gestaltet werden.

► Ziel

Es wird angestrebt, dass Personen insbesondere für kurze Wege auf das Kraftfahrzeug verzichten. Hierzu zählen neben den Wegen innerhalb der Kommunen auch Wege zu den benachbarten Ortsteilen Mittelzentren.



Wege, die außerhalb der Kommunen mit dem Pedelec zurückgelegt werden können

Neben dem Ziel komplette Wegstrecken mit dem Rad zurückzulegen, sollen Möglichkeiten geschaffen werden, das Fahrrad als Teil von Wegketten zu nutzen.

Durch die Stärkung und die Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs sollen hierfür Anreize geschaffen werden. Neben der Verkehrsverlagerung ergeben sich auch positive Effekte für die Gesundheit des Radfahrenden.

► Konzept

- **Ausbau von Fahrradabstellanlagen an zentralen Orten**
 - Zentralen Orte: der Einzelhandel, Schulen und die Haltestellen des ÖPNV sowie das Rathaus
 - Umsetzung kann zeitnah erfolgen und ist nicht sehr kostenintensiv
 - Gut ausgebaute Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen
 - Das Vorhandensein von gesicherten Abstellanlagen (zunächst an einem zentralen Ort) ist für Pedelecs aufgrund des Anschaffungspreises von großer Bedeutung.



Veranschaulichung wie viele Radabstellanlagen anstelle eines Kfz-Stellplatzes geschaffen werden können (Malmö, Foto: Markus Krüger)

- **Radservice**
 - Vermittlung eines Ansprechpartners in der Nähe
 - Kooperation mit einem nahegelegenen Fachhandel vorgesehen (z. B. VeloGarten in der Gemeinde Saerbeck)
- **Ausbau der Ladeinfrastruktur**
 - Zusätzlicher Ladepunkt an der Fahrradstation
- **Errichtung einer Fahrradstation**
 - Standort: Gesamtschule / Bioenergiepark
 - Ziel: 60 mietbare Fahrräder für Schulen in der Gemeinde Saerbeck und Besucher der Klimakommune

► Umsetzungsschritte

- Beseitigung der vorhandenen Mängel aus der Bestandsanalyse
- Erstellung eines Radverkehrskonzepts
- Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen des Radverkehrskonzepts und Kommunikation
- Einbindung der Maßnahmen in das Mobilitätskonzept des RVM

► Zuständig

- Gemeinde Saerbeck: Gemeinde Saerbeck, Steuerungsrunde klimafreundliche Mobilität

► Zu beteiligen

- Kreis Steinfurt
- Förderverein, Gesamtschule, Grundschule
- RVM
- Fachhändler VeloGarten, Polizei, Behinderten-, Einzelhandels- und Tourismusverbände sowie Schulen und Eltern.

► Zu realisieren



► Priorität

- hoch

► Finanzierung

- Kosten: mittel
- Fördermaßnahmen: Förderrichtlinien Nahmobilität des BMVI (Förderung durch Zuschuss, 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben), Klimaschutzinitiative – Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr des BMVI (Förderung durch Zuschuss, 70% der zuwendungsfähigen Ausgaben), Klimaschutzinitiative – Innovative Klimaschutzprojekte des BMVI (Eigenanteil 25%)

► Praxisbeispiele

- Radverkehrskonzept Flecken Steyerberg
- Verleih von Pedelecs: Stadt Offenburg
https://www.offenburg.de/html/pedelec_verleih.html?&

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Mehrwerte entdecken, Mitarbeitermobilität sichern



► Beschreibung

Der zunehmende Straßenverkehr belastet die Umwelt, strapaziert die Nerven der Berufspendler und verringert die Attraktivität eines Unternehmensstandortes im ländlichen Raum. Durch Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) können Strategien und Maßnahmen entwickelt werden, die hinsichtlich der Erreichbarkeit einen Betrieb für Kunden, Arbeitskräfte und Auszubildende attraktiver machen.

► Ziel

Das Ziel des BMM ist es, für Betriebe Wege aufzuzeigen, welche die Erreichbarkeit des jeweiligen Standortes verbessern.

BMM dient zudem der Optimierung der eigenen Fahrzeugflotte, aus der sich verschiedene Fragestellungen zur Ausgestaltung ableiten, wie z. B. die Umstellung vom Verbrennungsmotor zur Ladebatterie, Nutzung eigener Fahrzeuge oder die eines Fahrzeugpools, Überlassung der Betriebsfahrzeuge an Mitarbeiter für die Wochenendmobilität (z. B. ein 8-Sitzer für Vereinstätigkeiten).

► Konzept

Es gilt Beratungsangebote zu etablieren, um den interessierten Unternehmen die (finanziellen, ökologischen) Mehrwerte des BMM näher zu bringen. In einem Beratungsgespräch zur Betriebs- und Kundenstruktur, zur Mitarbeitermobilität, zum Produkt bzw. zur Dienstleistung, kann ein individuelles Erreichbarkeitskonzept erstellt und mit einer Kommunikationskampagne begleitet werden. Folgende Anregungen hierzu:

- Ausbau der Fahrradabstellanlagen und Service führt zur Erhöhung der Bereitschaft zur Fahrradnutzung
- Ausbau der Ladeinfrastruktur: mobilisiert Anschaffung von E-Mobilität
- Betriebliches Carsharing: betriebseigene Fahrzeuge außerhalb der Dienstzeit als Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen (weitere Einnahmen)
- steuerliche Vorteile bei Umstellung auf E-Mobilität

► Umsetzungsschritte

- Integration BMM in den Bereich der kommunalen Wirtschaftsförderung; eigene Durchführung der Beratung oder durch Dritte
- Aufstellen eines BMM-Konzeptes und der jeweiligen Angebote
- Aktive Ansprache von Unternehmen oder Einrichtungen, ggf. Suche/Aufzeigen von Fördermöglichkeiten
- In Kooperation mit dem Unternehmen: Analyse und Erfassung von betrieblichen Daten

- Individuelles BMM-Beratungsgespräch mit dem Betrieb zur Klärung der Maßnahmen
- Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen, inkl. Mitarbeiter-Schulung (ÖPNV, E-Mobilität, etc.) und betriebliche Kommunikation



Bestandteile des BMM

► Zuständig(e-)

- Gemeinde Saerbeck: Gemeinde Saerbeck, Steuerungsrunde klimafreundliche Mobilität

► Zu beteiligen

- BMM muss mit jedem interessierten Betrieb, Unternehmen oder Öffentlicher Einrichtung individuell geplant und durchgeführt werden.

► Zu realisieren



► Priorität:

- sehr hoch

► Finanzierung

- Kosten: mittel
- Fördermaßnahmen: BMVI, BMUB oder Land Nordrhein-Westfalen (bspw. „mobil gewinnt“, bis 02/2018)

► Praxisbeispiel

- mobil.pro.fit - Regionale Netzwerke für Nachhaltige Mobilität in Unternehmen und anderen Einrichtungen

Mobilitätsinitiativen

Unterstützung von Mobilitätsinitiativen



► Beschreibung

Um die Mobilität weiter zu fördern, ist es wichtig, dass die Kommunen neue Ideen im Bereich Mobilität unterstützen. Hierbei handelt es sich nicht um die finanzielle Unterstützung einzelner Initiativen, sondern um die Unterstützung hinsichtlich der Umsetzung, Kommunikation und Vernetzung der Akteure.

► Ziel

Die Maßnahme beschreibt die stetige Unterstützung von Mobilitätsinitiativen innerhalb der Kommune. Hierbei stellt die Steuerungsrunde Mobilität den ersten Ansprechpartner dar, um neuen Ideen Raum zu geben. Um den Dialog unter und mit den Bürgern zu fördern, soll der vorhandene Energiestammtisch um einen Stammtisch E-Mobilität erweitert werden.

► Konzept

- Das Konzept für die Umsetzung der Maßnahme ist abhängig von der jeweiligen Initiative.
- Grundlage ist, dass die Steuerungsrunde Mobilität erster Ansprechpartner für neue Ideen und Initiativen ist.
- Etablierung eines Stammtisches zur E-Mobilität mit Initiierung weiterer Workshops und weiterer Aktionstage zur E-Mobilität
- Diese bieten die Grundlage für das Entstehen neuer Initiativen (Netzwerkarbeit) z. B. Kontaktaufnahme mit dem stadteilauto Osnabrück im vergangenen Workshop
- Nicht ausschließlich die Unterstützung neuer Initiativen, sondern auch um die Unterstützung und Verdeutlichung bereits vorhandener Initiativen.

► Umsetzungsschritte

- Errichtung eines Stammtisches zur E-Mobilität durch die Steuerungsrunde Mobilität
- Initiierung weiterer Workshops zur Aufrechterhaltung des Dialogs
- Fortlaufende Unterstützung von Mobilitätsinitiativen und Kommunikation

▶ **Zuständig**

- Gemeinde Saerbeck: Gemeinde Saerbeck, Steuerungsrunde klimafreundliche Mobilität, Förderverein Klimakommune

▶ **Zu beteiligen**

- Bürger
- Vereine und Verbände
- Landwirtschaft

▶ **Zu Realisieren**



▶ **Priorität**

- sehr hoch

▶ **Finanzierung**

- Kosten: gering
- Sponsoren

▶ **Praxisbeispiele**

- Stadt Offenburg:
https://www.offenburg.de/html/modellstadt_elektromobilitaet.html

E-Carsharing

E-Carsharing etablieren und Stellplätze ausweisen



► Beschreibung

Nicht besitzen, sondern teilen steht im Mittelpunkt des Gedankens, der sich hinter E-Carsharing verbirgt. Hierbei ist die Nutzungsart (gewerblich oder privat), nicht ausschlaggebend.

► Ziel

Reduzierung der Fixkosten des eigenen Pkw-Besitzes durch die Bereitstellung von öffentlich nutzbaren Fahrzeugen, indem man Fahrzeugkapazitäten miteinander teilt. Das Einsparen von Fahrzeugen und deren Abstellflächen schafft Freiflächen im Straßenbild. Der Ansatz ist zudem kombinierbar mit dem Einsatz von Elektrofahrzeugen und das Laden mit Ökostrom.

► Konzept

In der Gemeinde Saerbeck bieten sich folgende Möglichkeiten an:

- Stationsgebundenes Carsharing in ländlichen Kommunen im Rahmen von „Mobilitätsstationen“ (siehe Maßnahmenblatt),
- an definierten Stationen erfolgt sowohl Fahrzeugausleihe und -rückgabe, als auch das Laden mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen.
- **Variante 1:** kommunale Carsharing-Station an zentraler Stelle: Kommune als Betreiber, übernimmt sowohl Investitions- als auch laufende Betriebskosten. Nach einer Anschubfinanzierung durch Fördergelder, können Erlöse durch die Vermietung erzielt werden. Die Stationen befinden sich an zentralen Punkten innerhalb der Ortslagen oder an Standorten mit hohem Nutzerpotenzial. Es wird empfohlen die Buchung über eine bereits etablierte, extern zu bestellende Buchungsplattform erfolgen zu lassen.
- **Variante 2:** Gewerbliches Carsharing in Zusammenarbeit mit etablierten Carsharinganbietern, z. B. mit stadtteilauto Osnabrück, moveabout Bremen etc.) oder einem Komplettanbieter (z. B. E-WALD GmbH oder mobileeeee GmbH Co. KG). Über Kosten- und Gewinnverteilung müssen Absprachen getroffen werden.
- **Variante 3:** Teilgewerbliche Carsharing als Mischform durch Sponsorenfinanzierung. (z. B. Fahrzeugwerbung). Auch hier müssen Absprachen über Finanzierung und Gewinnverteilung getroffen werden.
- Optimierung: bessere Fahrzeugauslastung, durch Integration von kommunalen oder gewerblichen Fahrzeuge in den Pool.
- Intermodal: Planung von Carsharingstationen in Haltestellen-nähe (Bus oder Bahn) oder einer sicheren Fahrradabstellanlage, zur Sicherstellung der Wegekette bis zur eigenen Haustür.

► Umsetzungsschritte

- Klärung der Betreiberstruktur (kommunal, gewerblich oder teilgewerblich) und Betrieb (u. a. Authentifizierung, Büro mit Kundenkontakt, telefonische Hotline, Abrechnung, Wartung der Fahrzeuge, Schadensabwicklung)
- Standortsuche, Aufbau einer (bzw. mehrerer) Station(en), hierfür bieten sich ein Platz an der neuen Ladesäule am Rathaus, an der Heizzentrale oder am Verbrauchermarkt an.
- Anschaffung von Fahrzeug und Ladeinfrastruktur
- Kommunikation und Marketing

► Zuständig

- Gemeinde Saerbeck, Steuerungsgruppe klimafreundliche Mobilität, Förderverein Klimakommune

► Zu beteiligen

- Gemeinde Saerbeck, Förderverein Klimakommune,
- gewerbliche Carsharinganbieter (u. a. moveabout Bremen, stadtteilauto Osnabrück) oder aber auch Komplettanbieter (wie z. B. E-WALD GmbH oder mobileeee GmbH Co. KG).
- Sponsoren für Teilfinanzierung bzw. temporären Nutzung der betriebseigenen Fahrzeuge

► Zu realisieren

kurzfristig



► Priorität:

- sehr hoch

► Finanzierung

- Kosten: mittel
- Sponsoren /Werbung auf den Fahrzeugen, an den Stationen
- Förderungsmaßnahmen: bspw. durch LEADER

► Praxisbeispiel

- Carsharing-Förderung in Flensburg und Landkreis Ebersberg
- <https://carsharing.de/gute-beispiele-carsharing-foerderung-kommunen>
- mobileeee Betriebsgesellschaft mbH & Co. KG, stadtteilauto Osnabrück, moveabout Bremen

Fahrgemeinschaften und Nachbarschaftsauto



► Beschreibung

Die Ausweisung von Stellplätzen und Treffpunkten für Fahrgemeinschaften soll die gemeinschaftliche Verkehrsmittelnutzung unterstützen. Zusätzlich sorgen Fahrgemeinschaften für eine Reduzierung des Verkehrs auf den Straßen und tragen somit zur Schonung der Umwelt bei. Zur Förderung hierfür sollten Park & Ride Stellplätze für regelmäßige Fahrgemeinschaften reserviert werden.

► Ziel

Es wird angestrebt, mit der Ausweisung von Treffpunkten für Fahrgemeinschaften Mobilität stärker gemeinschaftlich zu organisieren. Durch die Reservierung von Stellplätzen für Fahrgemeinschaften wird so sichergestellt, dass der Fahrer seine Mitfahrer einsammeln kann. Die Stellplätze können von den Personen genutzt werden, die den Pkw als Zubringer nutzen oder von den Fahrern, die auf ihre Mitfahrer warten.



Reservierung der Stellplätze für Fahrgemeinschaften (Quelle Frankfurter Presse: www.ndp.fnp.de/lokales/wetterau/Parken-wo-sich-Pendler-schon-treffen;art677,192799)

► Konzept

- Stellplätze für Fahrgemeinschaften reservieren
- Durch explizite Ausweisung von Stellplätzen für Fahrgemeinschaften unterstützt die Kommune das Anliegen zur Organisation der gemeinschaftlichen Mobilität.
- Die Ausweisung der Stellplätze empfiehlt sich an der Mobilitätsstation (s. Maßnahme „Mobilitätsstation“).
- Weiterführendes Pilotprojekt „Nachbarschaftsauto“
- Bürger organisieren gemeinsame Fahrten z. B. zum Arzt
- Einbindung eines kostenfreien Portals zur Organisation der Fahrgemeinschaften und des Pilotprojektes Nachbarschaftsauto auf der Homepage der Kommune (z. B. Pendlerportal oder Fliinc)
- Portal ist gleichzeitig Informationsplattform mit allen wichtigen Fragen und Antworten

► Umsetzungsschritte

- siehe Umsetzungsschritte der Maßnahme Mobilitätsstation
- Klärung genehmigungspflichtiger Inhalte, Ausweisung der Stellplätze für Fahrgemeinschaften und Kommunikation
- Einbindung eines kostenfreien Pendlerportals auf der Homepage der Kommune

► Zuständig

- Gemeinde Saerbeck, Steuerungsrunde klimafreundliche Mobilität

► Zu beteiligen

- (ortsansässige) Unternehmen und Betriebe als Multiplikatoren (Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements)
- Vereine und Verbände

► Zu realisieren

kurzfristig



► Priorität

- hoch

► Finanzierung

- Kosten: mittel
- Sponsoren

► Praxisbeispiele

- Das Dorfauto von Westen (Aller)
- Stadtteil Rendel in Karben (Hessen): www-ndp.fnp.de/lokales/wetterau/Parken-wo-sich-Pendler-schon-treffen;art677,192799
- Stadt Celle: Pendlerportal <https://www.celle.de/Leben/Verkehr/Pendlerportal>
- Mitfahrgelegenheit Fliinc: <https://flic.org/>

Mitfahrbänke

Ausweisung von Mitfahrbänken



► Beschreibung

Eine Mitfahrbank unterstützt das spontane Bilden einer Fahrgemeinschaft. Hierbei handelt es sich um eine handelsübliche Sitzbank, die vorzugsweise an Haupttrouten aufgestellt, besonders gekennzeichnet und gesichert wird. An der Bank kann bereits ein spezielles Ziel oder eine Richtung angegeben sein. Vorbeikommende Autofahrende können sich so spontan entscheiden, die wartende Person mitzunehmen. An wichtigen Zielorten sind dann ebenfalls entsprechende Bänke aufzustellen.

► Ziel

Die Maßnahme unterstützt den Wunsch der gemeinschaftlichen Organisation und sorgt für eine bessere Auslastung der Pkw sowie zu Fahrzeugeinsparungen. Neben der Mobilitätserhaltung sorgen Mitfahrbänke vor allem für die Kommunikation untereinander und das Aufrechterhalten von sozialen Kontakten. Speziell für ältere Menschen ist das Mitfahren so ohne Organisation vorweg möglich.



www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/D/demografie/Best%20Practice/Mobilitaet.htm

► Konzept

- Etablierung von zunächst zwei Mitfahrbänken mit Fahrziel Osnabrück und Münster (Oberzentren) als Pilotprojekt
- Oberzentren nur mit unattraktiven Fahrzeiten im Nahverkehr zu erreichen
- Mitfahrbank wird zentral an einer Hauptroute aufgestellt
- In der Gemeinde Saerbeck wird hierfür die Ibbenbürener Straße auf Höhe des Rathauses vorgesehen

- Wichtig ist, dass gleichzeitig eine Mitfahrbank mit dem Fahrziel in der Gemeinde Saerbeck zentrumsnah in Osnabrück und Münster aufgestellt wird.
- Bei einer Erweiterung des Netzangebotes bieten sich hierfür die Fahrziele der umliegenden Grundzentren an.
- Die Einführung der Mitfahrbänke ist durch eine nachhaltige Kommunikationskampagne zu begleiten.

► **Umsetzungsschritte**

- Gründung einer Interessengruppe mit freiwilligen Akteuren (Initialisierung und Organisation Internetauftritt)
- Aufstellung der Bänke durch die Kommunen mit entsprechender Ausweisung und intensive Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluierung der Nutzung
- ggf. Erweiterung des Angebots, Zusammenspiel mit weiteren Kommunen

► **Zuständig**

- Gemeinde Saerbeck, Steuerungsgruppe klimafreundliche Mobilität, Förderverein Klimakommune

► **Zu beteiligen**

- Vereine und Verbände

► **Zu realisieren**

kurzfristig



► **Priorität**

- hoch

► **Finanzierung**

- Kosten: niedrig
- Häufige Finanzierung über ansässige Fördervereine oder Sponsoren

► **Praxisbeispiele:**

- u.a. Flensburg mit 34 Kommunen
- www.shz.de/lokales/flensburger-tageblatt/die-mitfahrbank-macht-karriere-id17135321.html

Öffentlicher Personennahverkehr Image verbessern und Attraktivität steigern

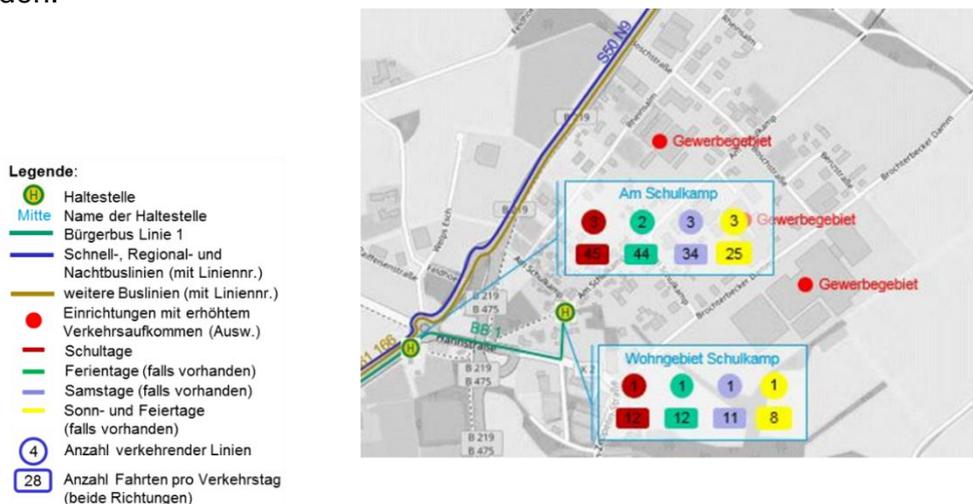


► Beschreibung

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) übernimmt die wichtige Funktion der Daseinsvorsorge, Mobilität für Alle zu gewährleisten – sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum. Gerade in der Fläche leistet der ÖPNV einen großen Beitrag im Rahmen der regionalen Wertschöpfung. Zunehmend stellt er sogar das Fundament dar, um Fachkräfte und Auszubildende für eine Beschäftigung in dieser Region zu gewinnen.

► Ziel

Verbesserung des Busangebotes zur Steigerung der Fahrgastnachfrage. Im Mittelstreckenverkehr (zu lang für alltägliche Fahrradbenutzung und kurz genug, um nicht ausschließlich mit dem Auto zurückgelegt zu werden) soll eine adäquate Alternative zum Auto entwickelt werden.



Ergebnis der Erreichbarkeitsanalyse ÖPNV in der Gemeinde Saerbeck „Am Schulkamp“

► Konzept

Im Landkreis Steinfurt gibt es einen gut ausgebauten Nahverkehr. Die Erreichbarkeitsanalyse im Nahverkehr für die Gemeinde Saerbeck im Rahmen dieses Projektes hat gezeigt, dass es nur geringfügiges Optimierungspotenzial gibt.

Eine Möglichkeit den Nahverkehr zu optimieren und damit auch das Image zu erhöhen, besteht darin, die Haltestellendichte, gerade im Gebiet „Am Schulkamp“ zu verbessern, um die Zuwegung für potentielle Fahrgäste zu verkürzen.

Die Gemeinde Saerbeck kann direkt an der Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs mitwirken, indem sie folgende Maßnahmen umsetzen:

- Aufstellung von sicheren und wettergeschützten Fahrradabstellanlagen an zentralen Haltestellen,
- barrierefreie Zuwegung zu den Haltestellen,
- Kommunikation und Marketing für einen guten ÖPNV in Zusammenarbeit mit Multiplikatoren (z. B. Tourismus und Gesundheit),
- Imageträger gewinnen („Bürgermeister fährt Bus“).

► **Umsetzungsschritte im Landkreis:**

- Gemeinsam mit dem Aufgabenträger (Landkreis Steinfurt) und der Gemeinde Saerbeck Überlegungen treffen, an welcher Stelle im Gebiet „Am Schulkamp“ neue Haltestellen installiert werden können und ob dies eine Verlegung der Linienführung zur Folge hat.
- Etablierung eines interkommunalen Runden Tisches „ÖPNV“ (u. a. Wirtschaftsförderung, Tourismus, Regionalverkehr Münsterland GmbH)

► **Zuständig**

- Gemeinde Saerbeck, Münsterland

► **Zu beteiligende**

- Förderverein Klimakommune, Steuerungsrunde Klimafreundliche Mobilität
- Kreis Steinfurt
- größere Betriebe hinsichtlich Teilfinanzierung

► **Zu realisieren**



► **Priorität**

- Hoch

► **Finanzierung**

- Konzeptkosten: mittel
- Sponsoring: Beteiligung der Wirtschaft

► **Praxisbeispiel**

- MDV, „Muldental in Fahrt“, ITF-Konzept und -Umsetzung

Öffentlicher Personennahverkehr

„STmobil“ – mit dem Pedelec zum Bus



► Beschreibung

Der Öffentliche Personennahverkehr kann durch eine Kombination mehrerer Verkehrsmittel seine Reichweite erhöhen und gleichzeitig die Attraktivität steigern. Auch wenn dem Anspruch auf Barrierefreiheit hier nicht vollständig entsprochen werden kann, können durch den Einsatz von Pedelecs zumindest radfahrfähige Bewohner und Besucher abgelegener Ortsteile schnell und unkompliziert zur Bushaltestelle gelangen (oder von dort in die Ortsteile). Durch STmobil zeigt der Regionalverkehr Münsterland (RVM) im Landkreis Warendorf bereits, wie es geht.

► Ziel

Das Ziel dieser Maßnahme ist eine Ausweitung von STmobil auf den Landkreis Steinfurt und dadurch eine Verbesserung der Erreichbarkeit abgelegener Siedlungsteile durch den ÖPNV und die Akquise neuer Fahrgäste zu ermöglichen.

► Konzept

Bisherige Erfahrungen im Konzessionsgebiet des RVM haben gezeigt, dass viele Menschen dem Pedelec vorerst misstrauisch gegenüberstehen. Die RVM setzt im Landkreis Warendorf bereits Pedelecs als Zubringerverkehr ein. Es ist zu überprüfen, in welchem Umfang dieses Modell auf den Landkreis Steinfurt (insb. die Gemeinde Saerbeck) übertragen werden kann. Die Einführung wird durch eine Kommunikationskampagne flankiert.

► Umsetzungsschritte

- Interne Strategieentscheidung der RVM, ob „Pedelec als Zubringer“ auch im Landkreis Steinfurt eine Tarifoption darstellen
- gemeinsam mit der RVM und dem Kreis Steinfurt die notwendigen Schritte erörtern
- Analyse von Ortslagen mit Unterversorgung im ÖPNV, die durch Zubringerdienste zusätzliches Fahrgastpotenzial abschöpfen, Investitionsabschätzung (z. B. für Ausbau von Haltestellen zur Mobilitätsstation, Beschaffung und Wartung von Pedelecs etc.)
- Organisation und Vermarktung des neuen Tarifangebotes sowie der Pedelecs
- Verbreitung der neuen Mobilitätslösung (Gewinnung von Mitmachbegeisterten) und dauerhafte Unterstützung (Abstellboxen, Ladestationen usw.)

▶ **Zuständig**

- Gemeinde Saerbeck, Steuerungsgruppe klimafreundliche Mobilität
- Landkreis Steinfurt und Regionalverkehr Münsterland GmbH

▶ **Zu beteiligen**

- örtliche Fahrrad/Pedelec-Verleiher
- ggf. gesetzliche Krankenkassen

▶ **Zu realisieren**



▶ **Priorität**

- hoch

▶ **Finanzierung**

- Kosten: gering
- Sponsoring durch Beteiligte (Verleiher, Krankenkassen etc.)

▶ **Praxisbeispiele**

- Der Regionalverkehr Münsterland bietet Pedelecs als Buszubringer an.
- Im Forschungsprojekt „inmod“ (2011-2015) wurden Bushaltestellenpartys zur Kundengewinnung sehr erfolgreich durchgeführt.

Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen an einem zentralen Ort

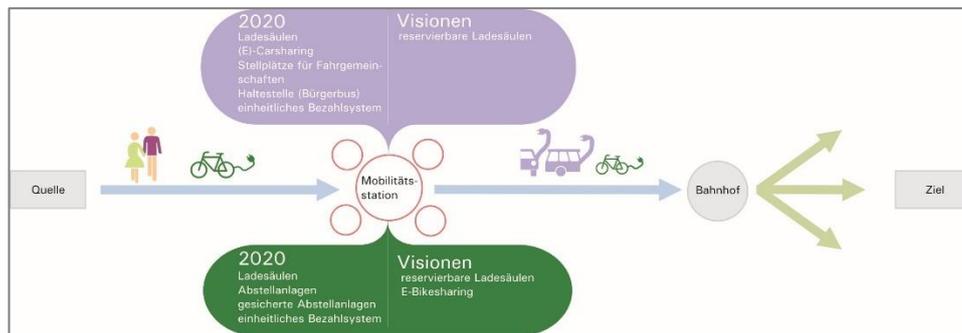


► Beschreibung

Eine Mobilitätsstation verknüpft verschiedene Verkehrsarten miteinander und unterstützt folglich die Intermodalität. Je mehr Wege sich aufgrund verschiedener Quell- und Zielorte kreuzen, desto stärker ist die zu erwartende Nutzung. Daher wird die Einrichtung an einem zentralen Ort empfohlen.

► Ziel

Es wird angestrebt, die Verkehrsarten innerhalb der Kommunen miteinander zu verknüpfen und den Gedanken zu stärken, für einen Weg verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu kombinieren. Die so entstehende Intermodalität soll durch den Bau einer Mobilitätsstation im Flecken Steyerberg und in der Samtgemeinde Liebenau gefördert werden. Wenn realisiert, lässt sich sehr öffentlichkeitswirksam aufzeigen, wie erfolgreich das Zusammenspiel verschiedenster Mobilitätsangebote an einem Punkt gemeinsam gelingen kann und zu einer Steigerung in der Fahrgastnachfrage über alle Verkehrsmittel führt.



Intermodalität gefördert durch den Bau einer Mobilitätsstation

► Konzept

- Errichtung einer Mobilitätsstation an einem zentralen Ort.
- Bei der Planung Flächen für eine mögliche Erweiterung vorbehalten
- Empfohlener Standort Friedhof, da bereits die Ausstattungsmerkmale: zentrale Bushaltestelle und gesicherte Fahrradstellplätze vorhanden
- Weitere Ausstattungselemente an der Mobilitätsstation: Stellplätze für E-Carsharing und Fahrgemeinschaften
- Zusätzliche Schnellladesäule
- Visionen für eine Mobilitätsstation: E-Bikesharing, Reservierung der vorhandenen Ladesäulen



Möglicher Standort einer Mobilitätsstation



► Umsetzungsschritte

- Prüfung des empfohlenen Standortes, ggf. Prüfung der Stromversorgung vor Ort
- konkretisierte Planung und Dimensionierung der Mobilitätsstation, Kommunikation (u.a. Ortsbegehung mit Bürgern und Wirtschaftsbeteiligung, Verkehrsmittelanbieter), Betreiberkonzept
- Bau und Betrieb der Mobilitätsstation, Kommunikation
- Gegebenenfalls eine Erweiterung der Mobilitätsstation

► Zuständig

- Gemeinde Saerbeck, Steuerungsgruppe klimafreundliche Mobilität

► Zu beteiligen

- Verwaltung und Politik, die Polizei, das Verkehrsunternehmen, der lokale Energieversorger, Behinderten-, Einzelhandels- und Tourismusverbände sowie lokale Autoritäten als Werbebotschafter.

► Realisierbarkeit



► Priorität

- mittel

► Finanzierung

- Kosten: hoch

► Praxisbeispiele

- z. B. Stadt Offenburg:
<https://www.offenburg.de/html/mobilitaetsstationen.html>

Mobilitätsapplikation

„Saerbeck mobil“ - mehr als nur Fahrplanauskunft



► Beschreibung

Erstellung einer Mobilitätsapplikation mit verkehrsmittelübergreifenden Auskünften zu Fortbewegungsmöglichkeiten, Fahrzeiten, Preisstruktur und Buchungsmöglichkeiten für das Mobiltelefon, aber auch für den Desktop-PC.

► Ziel

Das Ziel dieser Maßnahme ist es in Kooperation mit dem Regionalverkehr Münsterland (RVM) eine lokal benutzbare Mobilitätsplattform zu entwickeln, um den BürgerInnen der Gemeinde Saerbeck auf einen Blick ihre individualisierten Mobilitätslösungen im Landkreis digital darzustellen. Neben der elektronischen Fahrplanauskunft sollen lokale und regionale Mobilitätsangeboten, wie z. B. Bike- und Carsharing, Mitfahrbänke und Mitnahmeverkehre, aber auch Standorte für Fahrradboxen, Ladesäulen und Mobilitätsstationen in der Gemeinde Saerbeck aufgezeigt werden soweit sie bereits in der Praxis umgesetzt sind. Alle Angebote sollen zudem über diese mobile Anwendung buchbar sein.

Die RVM bringt in 2018 ihre Mobilitätsapp auf den Markt. Baustein für Baustein sollen lokale Angeboten integrieren und digital aufbereitet werden.

► Konzept

- Erstellung eines Konzeptes hinsichtlich Angebot, Betreibermodell, Finanzierung, Vertrieb und Kommunikation, Wartung und Service sowie Zeitplan.
- Konzept sollte im Rahmen einer Bürgerbeteiligung konkretisiert werden.
- Die Saerbeck-App kann nur das Mobilitätsangebot digital abbilden, was auch in der Praxis bereits umgesetzt wurde. Daher ist es erforderlich, die App-Entwicklung mit der Umsetzung vor Ort in Einklang zu bringen.
- Die Saerbeck-App kann auch die Mitarbeiter der RVM als Auskunftstool im Rahmen einer Mobilitätszentrale dienen und damit die telefonische Servicedienstleistung erweitern.

► Umsetzungsschritte

- Bürger-Werkstatt: Vorstellung der Basis-App des RVM, Beteiligung der BürgerInnen der Gemeinde Saerbeck, um die Bedürfnisse und Funktionen zu erfassen, sowie Priorisierung im Maßnahmenplan zur Weiterentwicklung der App vornehmen zu können, Berücksichtigung der Usability.
- Akquise von externen Mobilitätsdienstleistern, die ihr Angebot über die App vermarkten wollen und ggf. zur Finanzierung

beitragen (Finanzierung von Schnittstellen, Provisionsvereinbarungen für den Betreiber), Abstimmung zu vertraglichen Grundlagen, Datenschutzkonzept

- Erstellung eines Lastenheftes zwecks technischer Machbarkeit und erste Aufwandsermittlung, Budgetplanung für eine stufenweise Umsetzung der App.
- Technische Entwicklung der App und Testphasen mit ausgewählten BürgerInnen
- Echtbetrieb der einzelnen App-Bausteine
- Vermarktung der Applikation
- Service- und Wartungsarbeiten, Einnahmen-Aufteilungsverfahren

► **Zuständig**

- Gemeinde Saerbeck, Steuerungsrunde klimafreundliche Mobilität, Klimaschutzmanager

► **Zu beteiligen**

- Gemeinde Saerbeck
- Regionalverkehr Münsterland GmbH
- Carsharing-Anbieter
- Weitere Mobilitätsanbieter der Region (Fahrradverleiher etc.)

► **Zu realisieren**



► **Priorität**

- hoch

► **Finanzierung**

- Kosten: hoch
- Beteiligung der App-Kooperationspartner
- Fördermaßnahmen: mFund (BMVI), Förderungen zur Digitalisierung im Allgemeinen

► **Praxisbeispiele**

- Leipzig Mobil: <https://www.l.de/verkehrsbetriebe/kundenservice/services/apps>
- GVH App Hannover: <https://www.gvh.de/service/gvh-app/>
AVV-Fahrplanauskunft, in 2018 ist ein Relaunch der App avvconnect vorgesehen. Sie wird künftig sowohl multimodal als auch als Fahrtassistent nutzbar sein, eine Live-Map enthalten und Push-Dienste, wie beispielsweise einen Pendler-Alarm, ermöglichen, www.avv.de/auskunft.

Marketing und Kommunikation

Kampagnen und Aktionstage



► Beschreibung

Jedes neue Mobilitätsangebot ist mit einer verständlichen Botschaft nachhaltig gegenüber dem potenziellen Kunden zu kommunizieren. Der Kommunikationsaufwand und der -zeitraum steigen, wenn eine Verhaltens- und Gewohnheitsänderung dem einhergeht. Über die Maßnahmen sollten größere Zielgruppen angesprochen werden, um die Möglichkeit zu haben, daran zu partizipieren. Als Kommunikationswege können auch vorhandene Strukturen, wie der Energiestammtisch im Flecken Steyerberg, genutzt werden.

► Ziel

Ziel aller Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen muss es sein den Mehrwert für den Kunden erkennbar zu machen und zur Kaufentscheidung bzw. zum Mitmachen motivieren: Zeit- und Kostenersparnis, Zusatznutzen, Umweltbeitrag, Erlebnis, Gemeinschaft.

► Konzept

- Das Produkt - Beschreibung des Mobilitätsangebotes
- Welche Botschaft sich an welche Zielgruppe richtet, hängt maßgeblich vom Produkt und seinen Leistungen ab. Klärung des Betreibermodells und des Finanzierungskonzeptes (Preis, Aufwand, Erlöse) liefern Inhalte für das Marketingkonzept und konkretisieren die Wahl der Kommunikationsinstrumente. Hierbei muss überprüft werden, ob diese Leistung extern ausgeschrieben werden soll.
- Marketingstrategie und -plan
- Das Mobilitätsangebot soll sich kurz-, mittel- und langfristig auf dem Markt behaupten können, also Nutzer generieren, die das Angebot nachfragen. Zu diesem Zweck müssen dementsprechende Ziele definiert werden, um das Angebot erfolgreich zu platzieren. Um welchen „Markt“ (alt oder neu?) es sich dabei handeln soll, entscheidet die Segmentierung der Zielgruppe (wer ist mein Kunde?), ggf. der Wettbewerb oder auch der Kooperationsansatz.
- Auswahl der Kommunikationsinstrumente
- Abgeleitet aus Punkt 1 und 2 lassen sich passende Kommunikationsinstrumente ableiten, die sich in folgende Kategorien einteilen lassen:

Dialog:

- **Aktionstage:** z. B. am 9.09.2018 im Bioenergiepark, Testfahrten mit kommunalen E-Fahrzeug,
- **Kampagne:** z. B. mit ortsansässigen Autohäusern, Gutscheinkampagne zum Kennenlernen neuer Mobilitätsangebote usw.

- **Runder Tisch:** Bürgerbeteiligung zum Thema Mobilität
- **Mobilitätsschulung:** Train-the-Trainer
- **Multiplikatoren-schulung**

Online:

- **Anreisebutton/Anreiseinformation:** Verwaltungen und Unternehmen platzieren auf ihrer Homepage einen Button mit Anreiseinformationen mit dem ÖPNV und E-Fahrzeuge (Ladepunkte)

Print

- **Klassisch:** Plakat, Produktflyer, Postkarten, Bügelflyer
- **Modern:** magnetische Lesezeichen „Linie“, Wandkalender, Küchenschrankfahrplan, Straßentatoos, Fahrzeugwerbung
- **Cross-Selling:** Co-Marketing mit anderen Anbietern, die von diesem neuen Mobilitätsangebot profitieren

► Umsetzungsschritte

- Initiierung eines Mobilitätsangebotes durch Kommune, Bürger, Initiativen oder neue Betreiber
- Angebotsplanung und Betriebskonzept
- Umsetzung, Kommunikation und Marketing
- kontinuierliche, zielgruppenspezifische Kommunikation

► Zuständig

- Gemeinde Saerbeck, Steuerungsgruppe klimafreundliche Mobilität
- RVM

► Zu beteiligen

- ÖPNV-Aufgabenträger des Landkreises
- Kommune bzgl. Fahrrad- und E-Carsharing
- Persönlichkeiten (z. B. Bürgermeister) als „Schirmherr“

► Zu realisieren



► Priorität

- sehr hoch

► Finanzierung

- Kosten: gering bis mittel
- Sponsoring: Anzeigenverkauf Wirtschaft

► Praxisbeispiele

- siehe Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
<https://www.vbb.de>, Rubrik Handbuch, Angebote für Web-Entwickler (<https://www.vbb.de/de/k/fahrplan/webservices/812.html>)