



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen

Demografische Herausforderungen,
interkommunale Kooperationen und
Mobilitätsstrategien am Beispiel Nordfriesland



Inhalt

1	Einleitung und strategischer Ansatz	3
2	Ausgangssituation und Handlungsbedarf im Kreis Nordfriesland	5
3	Handlungsanforderungen	11
4	Methodisches Vorgehen im Projekt	13
5	Handlungsstrategie	16
6	Handlungsempfehlungen	20
6.1	Kooperationsraumkonzept.....	21
6.2	Mobilitätskonzept.....	23
7	Schlussfolgerungen aus den drei Pilot-Kooperationsräumen	33
8	Vom Konzept zur Praxis	36
9	Übertragbarkeit der Ansätze auf andere Regionen	39
10	Fazit	41

1 Einleitung und strategischer Ansatz

Eine geringe Bevölkerungsdichte, disperse Siedlungsstrukturen, große Entfernungen zwischen den Standorten für Wohnen, Arbeiten und Versorgung und ein eingeschränktes ÖPNV-Angebot prägen heute viele ländliche Regionen Deutschlands. Der demografische Wandel wird die negativen Folgen dieser Struktur weiter verstärken und große Veränderungen für die Bevölkerung in fast allen Lebensbereichen mit sich bringen. Diese Entwicklungen betreffen ländliche Regionen unabhängig von ihrer Verwaltungsstruktur, d. h. sowohl solche mit eigenständigen Kleinstgemeinden als auch solche mit großflächigen Gemeinden mit vielen Ortsteilen. Für die betroffenen Regionen ist es von zentraler Bedeutung, die Infrastrukturen der Daseinsvorsorge an die veränderten Randbedingungen anzupassen, um diese auch zukünftig in angemessener Zahl und Qualität vorhalten zu können und deren Erreichbarkeit durch entsprechende Mobilitätsangebote sicherzustellen. Die koordinierende Funktion des in Deutschland zum Einsatz kommenden Zentrale-Orte-Konzepts stößt dabei an ihre Grenzen und bedarf für diese Fragestellungen passgenauer Ergänzungen.

Auch der Kreis Nordfriesland zählt zu diesen ländlich geprägten Regionen und hat frühzeitig den Handlungsbedarf erkannt. Als eine von vier Modellregionen im Förderprogramm „Demografischer Wandel – Region schafft Zukunft“ des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (heute Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) hat der Kreis, insbesondere durch die Erarbeitung eines Masterplans Daseinsvorsorge, die Weichen zur Anpassung der verschiedenen Bereiche der öffentlichen Daseinsvorsorge an die Herausforderungen des demografischen Wandels bereits gestellt.

Aufbauend auf diesem Rahmenkonzept beauftragte das Bundesministerium im Oktober 2012 die PTV AG und parkora.net mit dem Projekt „Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland. Weiterentwicklung des Infrastrukturbereichs Mobilität zu einem integrierten Mobilitätskonzept als Teil der Umsetzung der Regionalstrategie Daseinsvorsorge am Beispiel des Landkreises Nordfriesland“. Das übergeordnete Projektziel war es, regionalplanerische und ver-

kehrsplanerische Ansätze im Sinne einer Doppelstrategie zusammenzuführen: auf der Grundlage von kleinräumigen Bevölkerungsprognosen sollen Angebote der Daseinsvorsorge mittel- bis langfristig an möglichst zentralen Standorten gebündelt und damit deren Tragfähigkeit und Erreichbarkeit auch langfristig sichergestellt und ggf. verbessert werden. Voraussetzung ist eine Kooperation der betroffenen Gebietskörperschaften bei der Daseinsvorsorge und ein öffentlich zugängliches Verkehrsangebot, das neben dem Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) auch individuell organisierte Mobilitätsangebote integriert.

Das Konzept wurde in einem kooperativen Planungsprozess gemeinsam mit vielen regionalen Akteuren erarbeitet und umfasst

- ein **Kooperationsraumkonzept**, das die freiwillige Zusammenarbeit von Gemeinden im Bereich der Daseinsvorsorge und die Ausbildung von Versorgungszentren an zentralen, gut erreichbaren Standorten vorsieht, an denen Infrastrukturen der Daseinsvorsorge langfristig zu bündeln sind (vgl. 6.1), sowie
- ein hierauf abgestimmtes innovatives **Mobilitätskonzept**, das neben bestehenden konventionellen ÖPNV-Angeboten auch flexible Bedienungsformen im ÖPNV, neue Formen der Elektromobilität sowie Mobilitätsangebote des bürgerschaftlichen Engagements beinhaltet (vgl. 6.2).

Dabei geht es nicht alleine um die Optimierung von Versorgungs- und Mobilitätsangeboten im Sinne einer bedarfsgerechten Dimensionierung. Vielmehr soll den Folgen des demografischen Wandels, die eine Anpassungsplanung sowie eine Steuerung der Siedlungsentwicklung erforderlich machen, aktiv entgegengewirkt werden.

Dass nach 14 Monaten Projektlaufzeit ein tragfähiges Ergebnis erreicht werden konnte, ist den zahlreichen regionalen Akteuren und den überregionalen Fachexperten zu verdanken, die sich mit großem Engagement aktiv in das Projekt eingebracht haben.

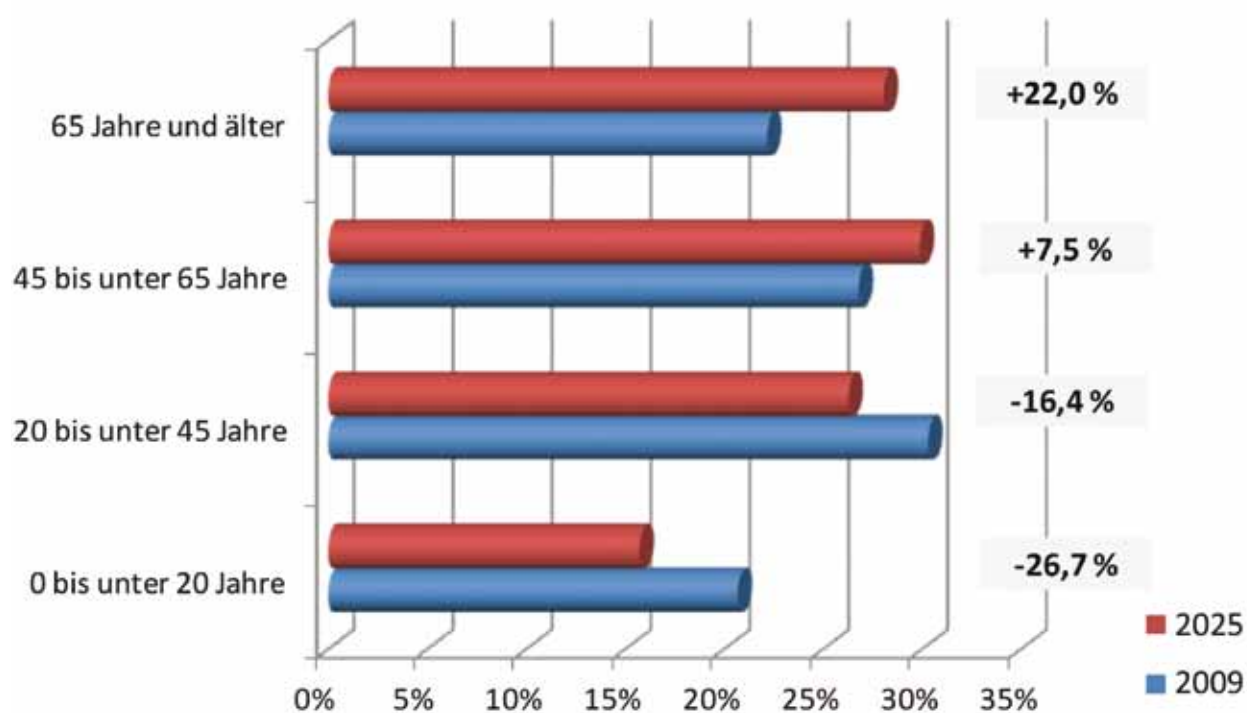
2 Ausgangssituation und Handlungsbedarf im Kreis Nordfriesland

Der nördlichste Kreis Deutschlands zählt in Teilen zu den am dünnsten besiedelten Regionen der Bundesrepublik. Insbesondere in den naturräumlich zur Marsch zählenden Gebieten entlang der Nordseeküste liegt die Bevölkerungsdichte vielerorts unter 20 Einwohnern pro km². Die **Siedlungsstruktur** ist dort geprägt durch langgezogene Straßendörfer, Einzelgehöfte und Streusiedlungen. In den sich östlich anschließenden Geest-Gebieten im Landesinneren haben sich stärkere Siedlungskerne ausgebildet und die Bevölkerungsdichte ist höher. Die **Gemeindestruktur** ist – wie im gesamten Land Schleswig-Holstein – sehr kleinteilig, drei Viertel der Gemeinden haben weniger als 1.000 Einwohner. Das Kreisgebiet umfasst auch die im Wattenmeer

liegenden Nordfriesischen Inseln (Sylt, Föhr, Amrum, Pellworm) und Halligen. Im Fokus der Betrachtung für das „Integrierte Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept“ steht das Kreisgebiet ohne die Inseln.

Der demografische Wandel macht sich im Kreis Nordfriesland bereits heute durch eine deutliche Alterung der **Bevölkerung** bemerkbar. Wie die Bevölkerungsprognose zeigt, wird sich dieser Prozess weiter beschleunigen: So werden im Jahr 2025 fast doppelt so viele ältere Menschen ab 65 Jahren in Nordfriesland leben wie junge Menschen unter 20 Jahren. Insbesondere die Zahl der Hochbetagten über 80 Jahre wird deutlich steigen.

Verteilung der Bevölkerung nach Altersgruppen im Kreis Nordfriesland 2009 bis 2025



Für das gesamte Kreisgebiet wird nur mit einem moderaten Bevölkerungsrückgang von 3,6 % gerechnet. Kleinstnäumig betrachtet zeigen sich jedoch sehr große Unterschiede,

zweistellige Bevölkerungsrückgänge in einzelnen Gemeinden sind dabei keine Seltenheit.

Eckdaten zur Region:

Kreis Nordfriesland

Fläche (km²):	2.083
Einwohner (31.12.2011):	165.085
Bevölkerungsdichte (EW/km²):	79
Anzahl Gemeinden:	133

Untersuchungsregion (Festland)

Fläche (km²):	1.775
Einwohner (31.12.2011):	132.151
Bevölkerungsdichte (EW/km²):	74
Anzahl Gemeinden:	109



Die **Versorgung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge** stellt sich für unterschiedliche Teilräume wie folgt dar:

- Entlang der Hauptverkehrsachsen besteht ein vielfältiges und ausreichendes Angebot in den Bereichen Bildung, medizinische Versorgung und Nahversorgung.
- Abseits der Hauptsiedlungsachsen gibt es in den Geest-Gebieten im Landesinneren Angebotskonzentrationen auch abseits der Zentralen Orte, ergänzt durch dispers verteilte Einzelangebote.
- Die Marsch-Gebiete mit den Kögen und küstennahen Bereichen sind besonders schlecht versorgt. Aufgrund der Siedlungsstrukturen lassen sich dort keine nennenswerten Konzentrationen von Versorgungsangeboten finden und in vielen kleinen Gemeinden gibt es keinerlei Nahversorgungsangebote.

Der Pkw ist das dominierende **Verkehrsmittel** im Kreis Nordfriesland und wird dies wohl auch weiterhin bleiben. Im statistischen Mittel verfügt jeder Haushalt über einen eigenen Pkw, jeder fünfte Haushalt sogar über mindestens zwei. Auch das Fahrrad ist ein wichtiges Alltagsverkehrsmittel, sowohl als alleiniges Verkehrsmittel als auch in Kombination mit dem ÖPNV.

Abgesehen von der Schülerbeförderung spielt der ÖPNV für große Teile der Bevölkerung Nordfrieslands eine untergeordnete Rolle. Er ist jedoch für Personen ohne Pkw von großer Bedeutung für ihre gesellschaftliche Teilhabe. Das Bus- und Bahnangebot ist allerdings nur auf den Hauptachsen akzeptabel. Abseits davon gibt es insbesondere außerhalb der Hauptverkehrszeiten große Angebotslücken.

Sofern es überhaupt ÖPNV-Angebote gibt, müssen häufig lange Fahrzeiten in die Zentralen Orte in Kauf genommen werden.

Die demografischen Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur haben unmittelbar Auswirkungen auf die Entwicklung und Zusammensetzung der **Nachfragegruppen von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und Mobilitätsangeboten**. Dies hat entsprechende Konsequenzen:

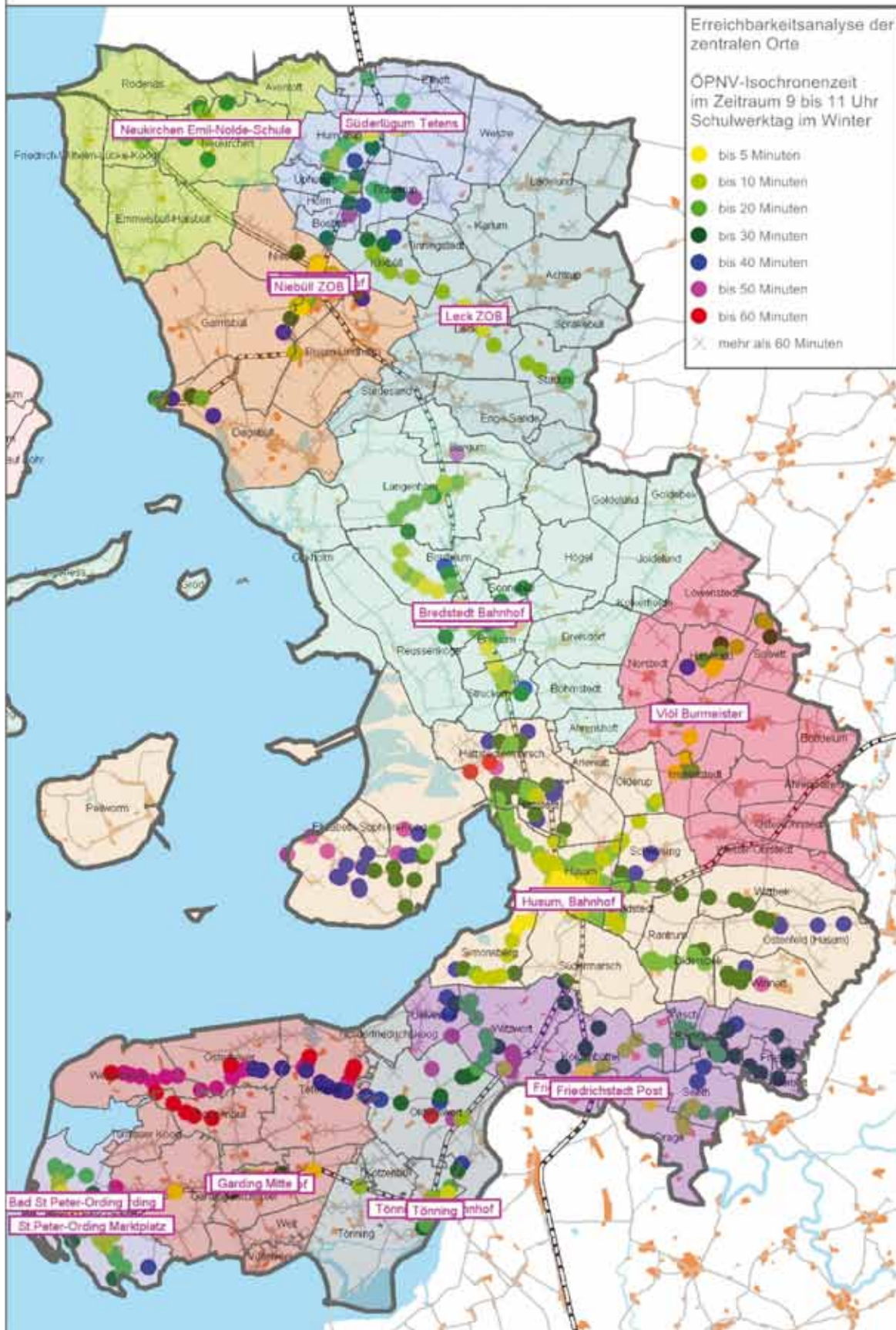
- Die Zahl der Wege für Einkauf und Besorgung sowie die Zahl der Freizeitwege wird gegenüber den Schul- und Ausbildungswegen zunehmen.
- Da die Standorte von Schulen, Arbeitsplätzen, sozialen Einrichtungen und Nahversorgungsangeboten nicht immer deckungsgleich sind, werden sich die Nachfrageströme zunehmend disperser in der Region verteilen.
- Auch die Zeiten, zu denen die Bevölkerung mobil ist, verändern sich: Die Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten wird tendenziell zurückgehen (weniger Schul-, Ausbildungs- und Berufspendler), in den übrigen Zeiten hingegen zunehmen (Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr).
- Die Zahl der Menschen, die auf öffentlich verfügbare Mobilitätsangebote angewiesen sind, wird langfristig aller Voraussicht nach zunehmen, denn es ist zu erwarten, dass die Pkw-Verfügbarkeit im höheren Alter wieder abnimmt (Verkehrssicherheit, sinkendes Rentenniveau). Gleichzeitig wird das „Taxi Mama“ für Kinder und Jugendliche angesichts des Fachkräftebedarfs und steigender Erwerbsbeteiligung zunehmend entfallen.

INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT NORDFRIESLAND

Erreichbarkeitsanalyse der zentralen Orte

ÖPNV-Isochronenzeit
im Zeitraum 9 bis 11 Uhr
Schulwerktag im Winter

- bis 5 Minuten
- bis 10 Minuten
- bis 20 Minuten
- bis 30 Minuten
- bis 40 Minuten
- bis 50 Minuten
- bis 60 Minuten
- ✕ mehr als 60 Minuten



(c) NAVTEQ / PTV AG 2013

pakora.net

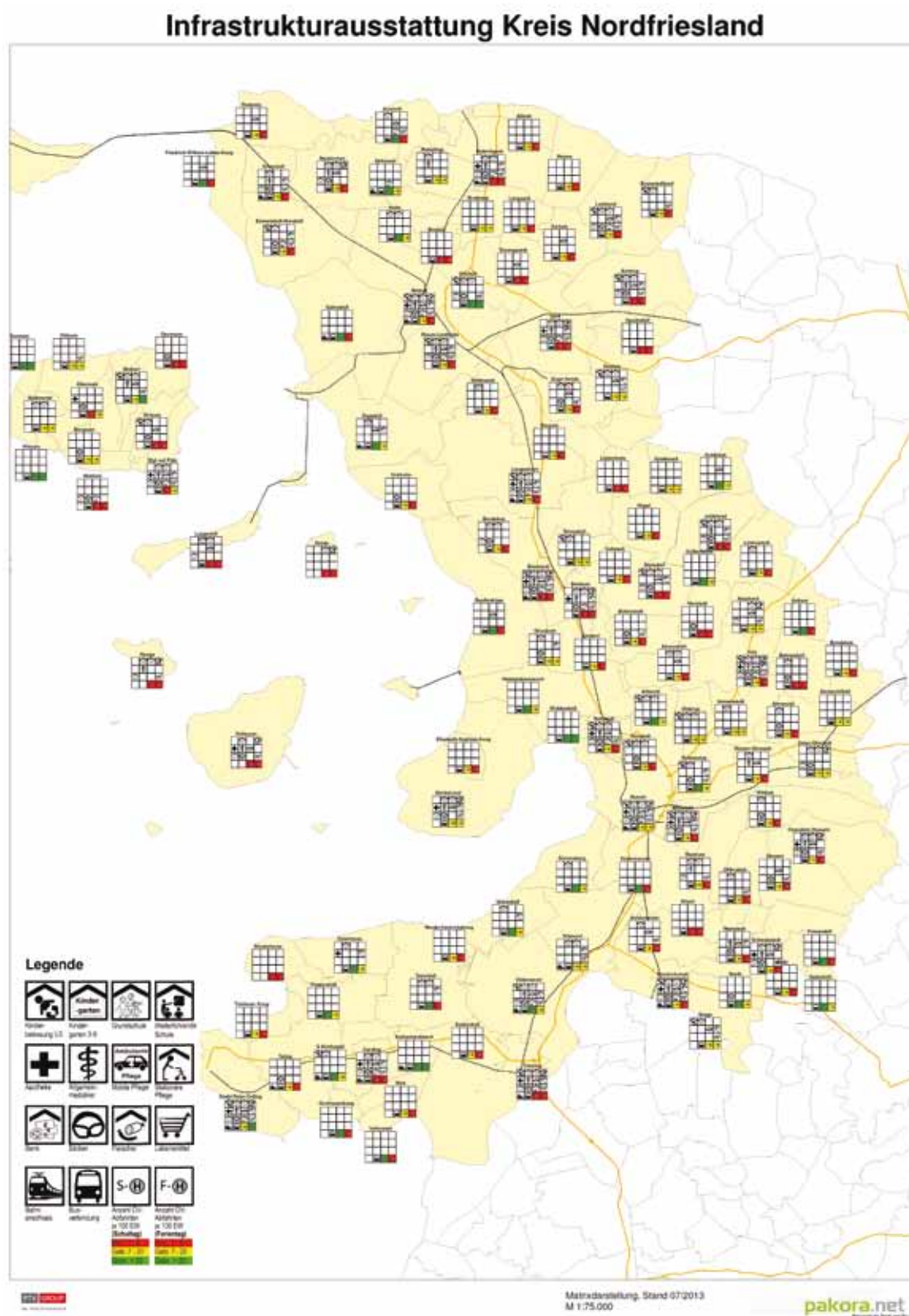
Network for Stadt und Raum

PTV GROUP

the mind of movement

Die heutige Versorgungssituation im Kreis mit Angeboten der Bildung, der medizinischen Versorgung, der Nahversorgung und Mobilität entspricht in Teilräumen nicht dem Ziel, alle Bürger angemessen mit Angeboten des täglichen Bedarfs zu versorgen. Bürger ohne Pkw sind in vielen Orten erheblichen Einschränkungen ausgesetzt – eine

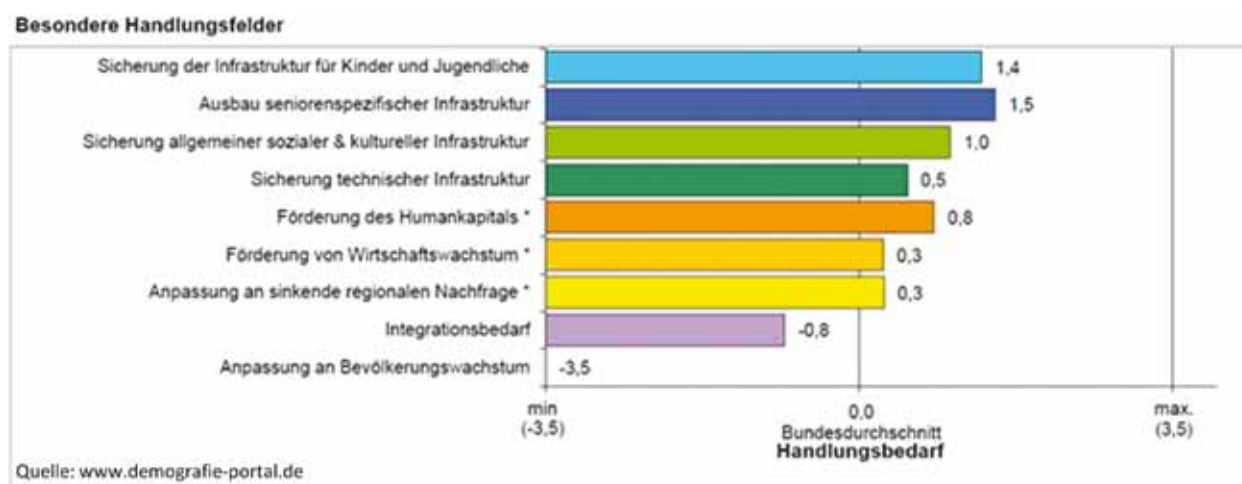
Entwicklung, die sich im Kontext wegbrechender Familienstrukturen verschärfen wird. Die beschriebenen Bevölkerungsveränderungen werden voraussichtlich zu einer weiteren Ausdünnung der Angebote führen und die Zahl der hiervon Betroffenen vergrößern.



Das ÖPNV-Angebot soll eigentlich die Erreichbarkeit von Versorgungsstandorten gewährleisten, ist aber auf größere Nachfrageströme ausgerichtet und weist daher außerhalb der Schülerbeförderungszeiten große Lücken auf. Dabei stellt die Finanzierung des ÖPNV den Kreis Nordfriesland bereits heute vor große Herausforderungen. Zukünftig wird es noch schwieriger sein, die Nachfrage so zu bündeln, dass konventionelle ÖPNV-Angebote wirtschaftlich vertretbar betrieben werden können. Es ist damit zu rechnen, dass sich die bereits heute bestehenden eingeschränkten Erreichbarkeiten vieler Versorgungsstandorte weiter verschlechtern. Daher ist es notwendig, in Nordfriesland **andere Wege als bisher bei der Organisation und Ausgestaltung der Versorgungs- und Mobilitätsangebote** zu gehen, um die Versorgung der Bevölkerung mit Grundfunktionen der Daseinsvorsorge unter den Vorzeichen des demografischen Wandels zukunftsfähig zu machen.

Auch das Demografie-Portal des Bundes und der Länder¹ zeigt im Regionsprofil für Nordfriesland einen über dem Bundesdurchschnitt liegenden Handlungsbedarf. Zwar befindet sich der Kreis im bundesweiten Vergleich nicht in der „Spitzengruppe“, hier zeigen insbesondere viele ostdeutsche Kreise einen deutlich höheren Handlungsdruck. Allerdings hat Nordfriesland die höchsten Werte in Schleswig-Holstein.

Im Bereich Daseinsvorsorge erreicht der „Handlungsbedarf“ in Summe den Wert 1,3 und liegt damit deutlich über dem Bundesdurchschnitt (Wert 0,0). Im Bereich „Wirtschaft“ liegt der Wert bei 0,5. Für die neun betrachteten Handlungsfelder ergibt sich folgendes Bild:



¹ Die „interaktive Karte zu regionalen Herausforderungen des demografischen Wandels“ und die dort hinterlegten Regionsprofile verdeutlichen, vor welchen Herausforderungen die Kreise in Deutschland vor dem Hintergrund der Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2030 bei der Sicherung der Daseinsvorsorge und bei der Stärkung der Wirtschaftskraft stehen. Regionsprofile informieren für jeden Landkreis und jede kreisfreie Stadt über den Handlungsbedarf in neun Handlungsfeldern. Über die Teilindizes Daseinsvorsorge und Wirtschaft wird ein zusammenfassender Handlungsbedarf formuliert. Die Informationen und Erläuterungen zur Methodik sind unter www.demografie-portal.de abzurufen.

3 Handlungsanforderungen

Der Ansatz eines integrierten Konzepts zur Sicherung der Daseinsvorsorge und Mobilität für den Kreis Nordfriesland erfordert eine mittel- bis langfristige Umsetzungsperspektive, weil Angebote und Infrastrukturen nicht kurzfristig angepasst und in Kooperationsräumen an zentralen Orten gebündelt werden können. Gleichwohl muss der Ansatz ein modulares und schrittweises Vorgehen ermöglichen.

Die damit verbundenen konkreten Handlungsanforderungen im Hinblick auf den Kooperationsraumansatz, die Versorgungssituation und das künftige Mobilitätskonzept sind in Form von Thesen formuliert. Diese hinterfragen einerseits sehr kritisch bisherige Gewissheiten und Planungsparadigmen, verlieren andererseits aber auch nicht die Menschen in Nordfriesland, deren Situation und Bedürfnisse, aus den Augen.

These 1:

Kooperationsräume sollen auch in Zeiten des demografischen Wandels dazu beitragen, die Menschen in der Fläche Nordfrieslands mit den vorhandenen Ressourcen angemessen zu versorgen.

These 2:

Kooperationsräume sollen die zentralörtliche Einstufung der Einzelkommunen im Kreis nicht ersetzen, sondern das zentralörtliche System ergänzen.

These 3:

Es braucht eine klare **Definition** und ein gemeinsames Verständnis über Begriffe wie Kooperationsräume und Versorgungszentren. **Kooperationsräume** sind jeweils aus mehreren Gemeinden bestehende Teilbereiche eines Kreises, in denen die Gemeinden intensiv miteinander kooperieren mit dem Ziel der Bündelung von Angeboten der Daseinsvorsorge und der Siedlungsentwicklung in einem Versorgungszentrum. **Versorgungszentren** sind Bereiche innerhalb einer Gemeinde eines Kooperationsraums, wo sowohl Grundversorgungs-, Bildungs-, Gesundheitsversorgungs- und Mobilitätsangebote gebündelt werden und eine regelmäßige Anbindung an das übergeordnete ÖPNV-Netz wie auch die Erreichbarkeit mit öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten aus allen Gemeinden des jeweiligen Kooperationsraums sichergestellt ist.

These 4:

Grundlagen für die Ausgestaltung von Kooperationsräumen sind

- die Analyse der Versorgungssituation,
- die Identifizierung von Versorgungslücken,
- die Verortung von Versorgungszentren, in denen Angebote der Daseinsvorsorge konzentriert werden, und
- die Berücksichtigung der langfristigen und kleinräumigen Bevölkerungs- und Strukturentwicklung.

These 5:

Infrastrukturstandorte in Kooperationsräumen müssen für die Bürger der kooperierenden Gemeinden gut erreichbar sein. Die Bündelung der Infrastrukturen in Versorgungszentren benötigt Zeit, die Umsetzung und Bündelung kann aber schrittweise sofort gestartet werden. Die iterative Planung und Umsetzung ist wichtiges Element des Konzepts.

These 6:

Um die Erreichbarkeit dieser Versorgungszentren sicherzustellen, müssen die Standards für das Mobilitätsangebot neu bewertet werden (z. B. Mindestfahrtenzahl, maximale Reisezeit).

These 7:

Mobilitätsangebote müssen auf die Rahmenbedingungen des Kreises Nordfriesland sowie der Teilräume abgestimmt sein und benötigen engagierte Akteure für eine erfolgreiche Umsetzung. Die Sicherung eines angemessenen Angebotsniveaus erfordert zukünftig

- a. mehr Flexibilität,
- b. mehr Eigeninitiative (unter Berücksichtigung von Potenzialen/Ressourcen),
- c. die Einbindung privat organisierter Mobilitätsangebote in ein integriertes Mobilitätskonzept.

These 8:

Mobilitätsangebote müssen verlässlich, bezahlbar und damit sozial bleiben, auch bei Einbindung von kommerziellen Angeboten und bürgerschaftlichem Engagement.

These 9:

Ein integriertes Mobilitätskonzept für den Kreis Nordfriesland mit einer Vielzahl von Dienstleistern benötigt neben den „Kümmerern“ vor Ort auch einen übergeordneten „Organisator“, der eine optimale Organisation und Abstimmung der Angebote gewährleistet.

4 Methodisches Vorgehen im Projekt

Das Vorgehen im Projekt entsprach einem kooperativen Prozess unter Einbindung verschiedener [Projektgremien](#). Damit war eine Steuerung und Feinjustierung von Projektstruktur, Projektablauf und Projektergebnissen in allen Projektphasen sichergestellt:

- Zentrales Instrument zur Einbindung der Region war das projektbegleitende [Forum Mobilität](#). Teilnehmer waren politische Akteure, Vertreter der Kreisverwaltung, der AktivRegionen und Gemeinden sowie verschiedener Interessensgruppen. Information, Wissenstransfer, Netzwerkbildung und Ergebnisverständigung standen im Mittelpunkt der Forum-Treffen.
- Die wissenschaftlich-fachliche Begleitung des Projekts erfolgte über einen [Experten-Beirat](#) aus Fachleuten der Bereiche Daseinsvorsorge, Mobilität und Regionalentwicklung. Mit den Experten wurden Workshops zu den Projektmeilensteinen durchgeführt.

- Die öffentliche Abschlussveranstaltung mit ca. 50 Teilnehmern aus Kommunen, Ämtern, Verwaltung, AktivRegionen, Verbänden und Vertretern des Forums Mobilität fand in Form eines „[World Cafés](#)“ statt. Diese Veranstaltungsform wurde gewählt, um mit den Teilnehmern im Anschluss an Impulsvorträge im Plenum die verschiedenen Aspekte des Projekts und die erarbeiteten Lösungen an entsprechenden Thementischen zu diskutieren. So konnte eine große Akzeptanz der Projektergebnisse und eine Verstetigung der Ansätze zur frühzeitigen Unterstützung des Umsetzungsprozesses erzielt werden.
- Die inhaltliche Abstimmung mit dem Auftraggeber und dem Kreis Nordfriesland zu Projektablauf und -ergebnissen erfolgte über die [Projektlenkungsgruppe](#).



Das Projekt gliederte sich entsprechend den inhaltlichen Anforderungen in die folgenden vier Arbeitspakete und Projektphasen:

Arbeitsprogramm und Forschungsfragen

AP 1: Aufbereitung Forschungsstand / modellhafte Ansätze

- Welche Lösungsansätze gibt es bereits?
- Was sind die Vor- und Nachteile?



AP 2: Status-quo-Analyse / Abschätzung künftiger Bedarfe

- Wie ist die aktuelle Situation in Nordfriesland?
- Wie wird sich der Bedarf entwickeln?
- Welche Anforderungen ergeben sich an Angebote und Erreichbarkeiten?



AP 3: Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland

- Welche Angebote und Standorte umfasst ein optimales Funktionsraum-Konzept?
- Wie kann ein bedarfsgerechtes und integriertes Mobilitätsangebot aussehen?



AP 4: Zusammenfassung der Forschungsergebnisse

- Welche Erkenntnisse hat das Projekt gebracht?
- Lassen sich die Lösungen auf andere ländliche Regionen übertragen?

Die Aufbereitung, Analyse und Bewertung von relevanten Daten im Rahmen der [Bestandsanalyse](#) bildete die Grundlage für die konzeptionelle Arbeit. Das Schließen von Datenlücken erfolgte schwerpunktmäßig über [Befragungen](#) der Bürgermeister in den nordfriesischen Gemeinden und der Forum-Teilnehmer. So ließen sich auch subjektive Einschätzungen der Akteure erfassen. Diese Vorgehensweise hat sich als zielführend erwiesen, da gemäß der These von Prof. Maurer (ETH Zürich) „das Wichtigste in der Planung häufig nicht geschrieben steht“. Dieses „Abholen von Hintergrundwissen“ war ein zentraler Baustein der Methodik, der dazu diente, passgenaue Lösungen mit einer hohen Akzeptanz bei den Akteuren vor Ort zu finden.

Auf Basis vorliegender Daten zur Bevölkerung und zur Verkehrsnachfrage wurden gemeinsam mit den Forum-Teilnehmern wichtige [Nachfragegruppen für Mobilitätsangebote segmentiert und quantifiziert](#). Mithilfe der vorliegenden kleinräumigen Bevölkerungsprognose erfolgte dann eine [Einschätzung zum zukünftigen Mobilitätsbedarf](#).

Ein weiterer wichtiger Ansatzpunkt des Projektes war es, Erfahrungen, die anderenorts bereits gemacht wurden, für die spezifischen Fragestellungen in Nordfriesland zu nutzen. Dabei kommt es nicht darauf an, Konzepte und Methoden unmittelbar zu übertragen. Vielmehr geht es darum, [von anderen zu lernen](#) und funktionierende Lösungen für Nordfriesland zu entwickeln. Dazu trugen im Wesentlichen die Einbindung des Expertenbeirats und die Aufbereitung von Best-Practice-Beispielen bei. Auch die Erfahrungen des Projektteams aus anderen Regionen mit vergleichbarer Problem- und Aufgabenstellung konnten unmittelbar genutzt werden.

Zunächst erfolgte für den Status quo eine [Analyse und Bewertung der Erreichbarkeit](#) der Zentralen Orte im Kreis-

gebiet, um bereits heute bestehenden Handlungsbedarf in Hinblick auf die Verortung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und das Mobilitätsangebot zu ermitteln. Hieran schloss sich ein erster Vorschlag zur Abgrenzung der Kooperationsräume an, der in erster Linie funktionale Gesichtspunkte (Ausstattung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge, räumliche Nähe, bestehende interkommunale Kooperationen, Bevölkerungsentwicklung) berücksichtigte. Im Weiteren wurde wiederum die Methodik der Erreichbarkeitsmodellierung genutzt, um diese Ausgangslösung im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Versorgungszentren aus den Gemeinden zu überprüfen und den Kooperationsraumzuschnitt gegebenenfalls anzupassen.

Eine Besonderheit des integrierten Kooperationsraum- und Mobilitätskonzeptes ist das Zusammenwirken einer Vielzahl unterschiedlicher Akteure. Dazu zählen öffentliche und private Betreiber von Einrichtungen der Daseinsvorsorge, die ÖPNV-Aufgabenträger sowie Mobilitätsdienstleister, wie z. B. Verkehrsunternehmen, ehrenamtliche Initiativen und engagierte Einzelpersonen. Die konkrete Ausgestaltung des Konzeptes erfordert daher eine intensive Abstimmung zwischen dem Kreis, den Kooperationsraum-Gemeinden und den übrigen Akteuren auf Basis der Rahmenvorgaben, die das Konzept vorgibt.

Während der Laufzeit des Projektes (Oktober 2012 bis Dezember 2013) war es zwar noch nicht möglich, detaillierte Lösungen für das gesamte Kreisgebiet auszuarbeiten, da noch offen war, welche Akteure sich mit welchen Versorgungs- und Mobilitätsangeboten in welchen Kooperationsräumen an einer späteren Umsetzung beteiligen werden. Es ließen sich jedoch beispielhaft konkrete Handlungsoptionen anhand von [drei Pilot-Kooperationsräumen](#) ausarbeiten, die sowohl methodisch als auch inhaltlich von den regionalen Akteuren auf andere Räume übertragen werden können.

5 Handlungsstrategie

Im Fokus der für Nordfriesland entwickelten Handlungsstrategie steht die langfristige Sicherung der Daseinsvorsorge durch eine Bündelung von Infrastruktureinrichtungen an Standorten, die sich mit Mobilitätsangeboten gut erschließen lassen.

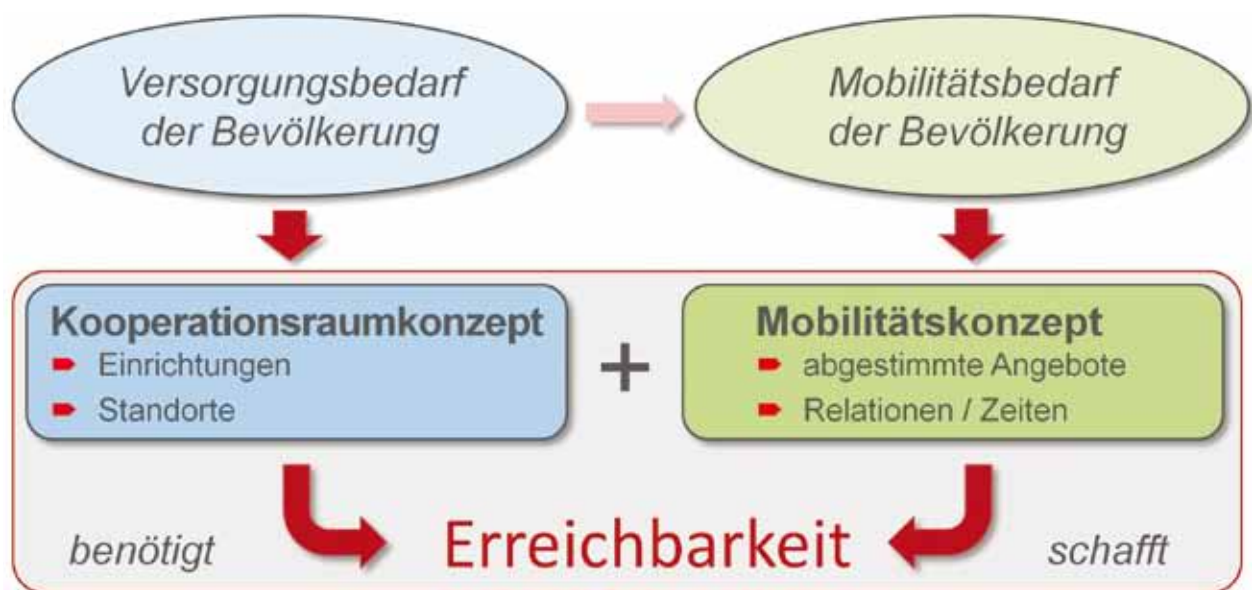
Ausgangspunkt ist die Analyse des wohnortnahen Versorgungsbedarfs der Bevölkerung im Hinblick auf Betreuungs- und Bildungseinrichtungen, Nahversorgungsangebote, Gesundheits- und Pflegedienstleistungen usw. Je nachdem, wo und in welcher Form entsprechende Angebote und Einrichtungen vorgehalten und gebündelt werden können, ergibt sich ein mehr oder weniger großer Mobilitätsbedarf für die Bevölkerung, um diese Standorte erreichen zu können. Die entsprechende Bedarfsplanung erfolgt durch eng aufeinander abgestimmte Konzepte für Versorgungs- und Mobilitätsangebote:

- Das Kooperationsraumkonzept (vgl. 6.1) beschreibt Umfang und Qualität der vorzuhaltenden Versorgungsangebote, trifft Aussagen zu geeigneten Infrastrukturstandorten im Sinne von „demografisch zukunftsfähig“, „zentral gelegen“, und „gut erreichbar“ (Versorgungszentrum) und macht Vorschläge zum räumlichen Zchnitt des Kooperationsraums (durch entsprechende

Zuordnung von Gemeinden) sowie zum Ergänzungs-/ Bündelungsbedarf der vorhandenen Angebote und deren Tragfähigkeit.

- Das Mobilitätskonzept (vgl. 6.2) beschreibt die Mobilitätsangebote, die benötigt werden bzw. geeignet sind, um die Erreichbarkeit der Infrastrukturstandorte von den Wohnstandorten der Bevölkerung auch ohne Pkw sicherzustellen. Es enthält Aussagen zu Relationen, Zeiten und Fahrtenangeboten für die relevanten Nachfragegruppen sowie Vorschläge für eine sachgerechte Organisation und Finanzierung.

Durch die iterativen Erreichbarkeitsanalysen im Planungsprozess ist sichergestellt, dass Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept aufeinander abgestimmt sind. Es werden vornehmlich solche Standorte als Versorgungszentren ausgewiesen, die bereits über ein entsprechendes Grundangebot verfügen und die zugleich eine optimale und effiziente Organisation des Mobilitätsangebots ermöglichen. Es handelt sich dabei um ein Austarieren der Qualität der Erreichbarkeit, die das Kooperationsraumkonzept benötigt und die das Mobilitätskonzept schafft. Dieses Vorgehen entspricht dem integrierenden Charakter der Doppelstrategie.



© PTV Group / pakora.net

Im Fokus des Mobilitätskonzepts stehen Mobilitätslösungen jenseits der Individualverkehrsmittel Pkw und Fahrrad. Da jedoch mit dem demografischen Wandel die Verkehrsnachfrage tendenziell abnehmen wird und sich auch die Wegezwecke verändern, verteilen sich die Verkehrsströ-

me zukünftig disperser im Raum. Der konventionelle, liniengebundene ÖPNV ist somit immer seltener eine effiziente Lösung. Das Spektrum der Mobilitätsangebote ist also zu erweitern. Im Fokus eines finanziell tragbaren, integrierten Mobilitätskonzeptes steht daher ein öffentlich zugängliches

Mobilitätsangebot. Konkret bedeutet dies, dass ÖPNV-Angebote flexibilisiert und bislang individuell erbrachte bzw. genutzte Verkehrsangebote für die Allgemeinheit geöffnet werden müssen. Erfolgversprechend sind dabei vor allem solche Lösungen, die sich optimal an den Bedarf der Modellregion anpassen lassen und die auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten tragfähig bzw. vertretbar sind. Vor Ort entwickelte Lösungen finden gegenüber von außen vorgegebenen oftmals eine höhere Akzeptanz bei Entscheidungsträgern, verantwortlichen Akteuren und der Bevölkerung. Voraussetzung ist jedoch, dass der Kreis Nordfries-

land als Aufgabenträger für den ÖPNV die Gemeinden und Bürger für eine aktive Mitgestaltung gewinnt, deren Initiative fördert und deren organisatorische und finanzielle Eigenverantwortlichkeit stärkt. Hierfür sind die entsprechenden rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Eine entsprechende Handlungsstrategie ist durch sechs Bausteine untersetzt, die an jeweils unterschiedlichen Punkten ansetzen und sich dabei inhaltlich ergänzen.



Baustein 1: Vor-Ort-Versorgung gewährleisten!

Die Grundversorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs ist möglichst am Wohnort oder in einem gut erreichbaren Versorgungsschwerpunkt zu gewährleisten. Auf diese Weise lässt sich der Mobilitätsbedarf verringern und in der Folge die Notwendigkeit, Mobilitätsangebote bereitzustellen. Bei der Wahl der Standorte und beim Zuschnitt der Einzugsbereiche sind kurze Wege und eine gute Erreichbarkeit zu berücksichtigen. Auch neue und integrative Betreiberkonzepte (DORV, Markttreff usw.) sind notwendig, um wirtschaftlich tragfähige Lösungen zu ermöglichen, da mit dem demografischen Wandel auch die Nachfragepotenziale von Einrichtungen der Daseinsvorsorge schrumpfen.

Baustein 2: ÖPNV-Angebot im Kern erhalten und stärken!

Das von der öffentlichen Hand getragene ÖPNV-Angebot wird weiterhin die Basis für ein öffentlich zugängliches Mobilitätsangebot bilden. Bahn und konventioneller Linienbus sollten sich jedoch auf Einsatzfelder beschränken, in denen ihre Systemeigenschaften am besten zum Tragen kommen. Dies ist immer dort der Fall, wo sich größere Nachfrageströme zeitlich und räumlich bündeln lassen. Erreicht wird dieses Ziel über eine strikte Trennung der Netz- bzw. Angebotsebenen nach den Verkehrsfunktionen „Erschließung“ und „Verbindung“. Ein abgestuftes Mobilitätskonzept mit Linienverkehren auf den Hauptrelationen und geeigneten Zubringerangeboten für die flächenhafte Erschließung abseits der Hauptrelationen befördert die gewünschte Nachfragebündelung. Entscheidend für den Erfolg ist eine möglichst nahtlose Vernetzung der Angebotsebenen.

Baustein 3: ÖPNV flexibilisieren und Angebotsmix einsetzen!

Da der konventionelle Linienverkehr nur bei einer ausreichenden Nachfrage wirtschaftlich gestaltet werden kann, bietet es sich an, in Zeiten und auf Relationen mit schwacher Verkehrsnachfrage einen Angebotsmix einzusetzen, der u.a. auch flexible Bedienungsformen im ÖPNV (z. B. Rufbus, Anrufsammeltaxi) umfasst. Die Flexibilisierung kann sich auf die Fahrplanzeit, den Linienweg und die Bindung an eine Haltestelle beziehen. Eine Anpassung der Fahrzeugkapazitäten an die jeweilige Nachfrage eröffnet neue Spielräume für die Gestaltung des ÖPNV-Angebots, z. B. im Hinblick auf die Bedürfnisse älterer Fahrgäste (kleinere Fahrzeuge, Haustür-Bedienung, direkter Kontakt mit dem Fahrpersonal usw.).

Baustein 4: Selbstorganisierte Mobilität fördern!

Von Bürgern selbstorganisierte Mobilitätsangebote sind geeignet, bestehende Lücken im Mobilitätsangebot zu füllen, wo der ÖPNV, u. a. aus wirtschaftlichen Gründen, nicht mehr vertretbar ist. Als Teil des Mobilitätsportfolios ergänzen sie das Grundangebot im ÖPNV. Es geht darum, bislang privat durchgeführte individuelle Fahrten für die Allgemeinheit zu öffnen oder aber bürgerschaftliches Engagement für eine Ausweitung des Mobilitätsangebots zu nutzen. Vorteil dieser Ansätze ist es, dass sie für die Nutzer, die Anbieter und die öffentliche Hand vergleichsweise preiswert sind, weil Fahrten – wie im Falle privater Mobilität – ohnehin durchgeführt werden oder weil Leistungen durch ehrenamtlich Tätige erbracht werden.

Baustein 5: Kooperative Strukturen aufbauen!

Die Umsetzung der Handlungsstrategie erfordert eine Anpassung bestehender und die Entwicklung neuer Organisationsformen für Versorgungs- und Mobilitätsangebote. Mithilfe neuer kooperativer Strukturen soll zum Einen die Bündelung von Versorgungsangeboten ermöglicht werden. Zum Anderen sollen die knapper werdenden Finanzierungsmittel möglichst effizient zum Einsatz kommen. Kooperationen sind zugleich eine wichtige Voraussetzung zur Gewährleistung nahtloser Mobilitätsketten zwischen den verschiedenen Verkehrsangeboten. Ebenso wichtig sind die Vernetzung und Bündelung der relevanten Akteure und ihrer Interessen als Voraussetzung für ein zielgerichtetes und effektives Vorgehen bei Planung, Umsetzung und Betrieb eines öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebots.

Baustein 6: Rahmenbedingungen anpassen!

Der Erfolg der in der Handlungsstrategie aufgezeigten Ansätze hängt nicht zuletzt von den äußeren Rahmenbedingungen ab, die bei der Umsetzung gelten. Rechtliche Regelungen, Aufgabenverantwortlichkeit, Planungsvorgaben und Finanzierungsstrukturen sind oftmals nicht auf regionaler Ebene zu beeinflussen. Dennoch lassen sich aus der praktischen Umsetzung Anforderungen an die Gestaltung der genannten Rahmenbedingungen ableiten, um diese im Sinne einer bestmöglichen Unterstützung der Handlungsstrategie anzupassen.

6 Handlungsempfehlungen

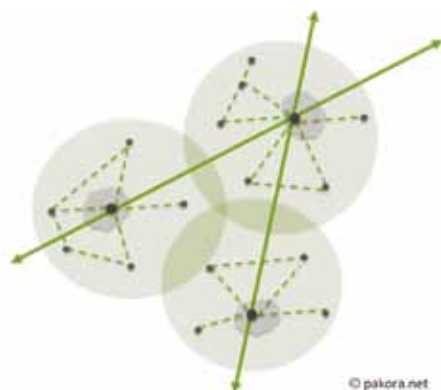
Die Handlungsstrategie für den Kreis Nordfriesland umfasst zwei aufeinander abgestimmte Rahmenkonzepte

- für die interkommunale Kooperation bei der Sicherung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Kooperationsraumkonzept) und
- für die Ausgestaltung eines integrierten Mobilitätsangebotes (integriertes Mobilitätskonzept).

Diese Rahmenkonzepte werden durch konkrete Handlungsempfehlungen untersetzt.

6.1 Kooperationsraumkonzept

Die in ländlichen Regionen anzutreffenden Einrichtungen und Angebote der Nahversorgung wie auch der öffentlichen Daseinsvorsorge entziehen sich großenteils den eher grobmaschigen Steuerungsmechanismen des Zentrale-Orte-Konzepts. Entsprechend dispers und von personengebundenen Zufällen bzw. Entscheidungen einzelner Unternehmen oder Institutionen abhängig ist häufig deren Verteilung auf einzelne Orte und Ortsteile. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung ist daher sowohl aus planerischer wie aus betriebswirtschaftlicher Sicht eine Bündelung vorhandener bzw. neu zu schaffender Infrastrukturen an bestimmten, auch mit dem ÖPNV gut erreichbaren Punkten in der Fläche anzustreben. In Ergänzung zum bestehenden zentralörtlichen System im Land Schleswig-Holstein wurden daher neue Abgrenzungen von Kooperationsräumen mit jeweils 5 bis 10 Gemeinden und je einem Versorgungszentrum vorgeschlagen. Sie sollen ihre Infrastrukturangebote wie auch die Siedlungsentwicklung zukünftig im Umfeld des jeweiligen Versorgungszentrums konzentrieren. Dieser Ansatz wird durch die Bündelung von Einwohnern, Kaufkraft und Mobilitätsnachfrage zu einer besseren Auslastung und Wirtschaftlichkeit und damit zu einer langfristig tragfähigen Versorgung mit Angeboten der Daseinsvorsorge und Mobilität in der Fläche beitragen. Von besonderem Interesse ist dies insbesondere für die aller Voraussicht nach zukünftig größer werdende Bevölkerungsgruppe ohne eigenen Pkw.



Empfehlungen:

Auf Basis einer grundlegenden Analyse der Raumstruktur und dem vorliegenden Vorschlag für Kooperationsräume entscheiden die jeweiligen Gemeinden eines Kooperationsraumes im Rahmen eines kreisweiten Konzepts freiwillig, mit welchen Nachbarkommunen sie langfristig zusammenarbeiten möchten und einigen sich auf einen Versorgungsschwerpunkt innerhalb dieses Raumes. Die Kooperation muss jedoch langfristig angelegt sein und durch entsprechende verbindliche Absprachen/Verträge abgesichert werden.

- Innerhalb eines Kooperationsraumes werden Angebote und Einrichtungen der Daseinsvorsorge und des täglichen Bedarfs im Versorgungszentrum gebündelt und gemeinschaftlich von Kommunen, privaten Anbietern und ggf. weiteren Akteuren koordiniert. Dies passiert nicht ad-hoc, sondern erfordert mittel- und langfristiges lokales Engagement in Politik, Verwaltung und kontinuierlichen Einbezug der Bürgerschaft.
- Daseinsvorsorge bezieht sich in Kooperationsräumen nicht nur auf stationäre, sondern auch auf mobile Angebote und legt einen besonderen Schwerpunkt auf die Verknüpfung von Angeboten und dadurch zu erreichende Synergieeffekte. Unterschiedliche Fachbereiche (Bildung, Grundversorgung, Gesundheitsversorgung, Mobilität) müssen intensiv kooperieren und auf lokale Stärken und die spezifischen Anforderungen des jeweiligen Kooperationsraums eingehen.

Methodisch erfolgt die Erarbeitung eines Kooperationsraumkonzepts in drei Schritten:

Schritt 1: Analyse der Rahmenbedingungen

- Fokus A:
Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur
- Fokus B:
Lokaler Bestand (und Bedarf) an Infrastrukturen
- Fokus C:
Verhaltensweisen, lokale Traditionen und vorhandene Kooperationen

Schritt 2: Überlagerung, Bewertung und Diskussion

Die Ergebnisse der Analysen aus Schritt 1 werden abgeglichen mit dem Ziel der Benennung konkreter Siedlungsbereiche, die als zukünftige Versorgungszentren gestärkt werden sollten. Dazu wird ein konkreter Vorschlag für die Zuordnung aller Kommunen zu einem Kooperationsraum mit räumlicher Abgrenzung eines Versorgungszentrums erarbeitet und kartografisch dargestellt. Die Zuordnung

kann/muss bei Flächengemeinden mit zahlreichen Teilorten ggf. auch auf Teilorts-Ebene geschehen.

Die im Zuge des iterativen Planungsprozesses ermittelten Versorgungszentren bilden zugleich Verknüpfungspunkte zwischen der Flächenerschließung und dem übergeordneten ÖPNV-Netz.

Für fehlende Einrichtungen und Angebote wie auch für vorhandene Strukturen, die aufgrund demografischer oder verhaltensbedingter Veränderungen in ihrem Bestand gefährdet erscheinen, werden anschließend in einem durch den Kreis gesteuerten Prozess unter Beteiligung aller Gemeinden des jeweiligen Kooperationsraums alternative Möglichkeiten der Bereitstellung gesucht. Dazu wurde in diversen Forschungs- und Modellprojekten bereits eine Vielzahl von Lösungen erprobt und dokumentiert. Aus diesem „Baukasten“ können nun individuelle, fachübergreifende Handlungsstrategien in allen Bereichen der Daseinsvorsorge für jeden Kooperationsraum zusammengestellt werden.

Schritt 3: Umsetzungsschritte Kooperationsraumkonzept

Für den Kreis Nordfriesland wurde mit einem iterativen Verfahren eine Abgrenzung von Kooperationsräumen und deren Versorgungszentren vorgeschlagen. Im Dialogprozess mit regionalen Akteuren, der bereits während des Arbeitsprozesses regelmäßig im Forum Mobilität stattfand, wurde diese Abgrenzung als nachvollziehbare und erfolgversprechende Basis für eine zukünftige verstärkte interkommunale Zusammenarbeit, ggf. auch über Kreisgrenzen hinaus, eingeschätzt. Etwaige Korrekturen am Zuschnitt können durch einen dialogorientierten Ansatz frühzeitig berücksichtigt werden.

Um von der theoretischen räumlichen Abgrenzung und Definition in der Theorie zu konkreten Verbesserungen der Versorgung mit Angeboten der Daseinsvorsorge in der Fläche zu gelangen, wird ein mehrstufiger Prozess vorgeschlagen.

- Dialogprozess Kreis-Kommunen
- Dialogprozess der Kommunen innerhalb eines Kooperationsraums
- Individueller Maßnahmen- und Zeitplan für jeden Kooperationsraum

Ziel ist einerseits, Notwendigkeit, Chancen und Herausforderungen des Konzeptes an die Verantwortlichen in den Kooperationsräumen und über die Gremien des Kreises zu vermitteln. Zum anderen geht es um die Aufnahme bzw. Stärkung des interkommunalen Abstimmungsprozesses in-

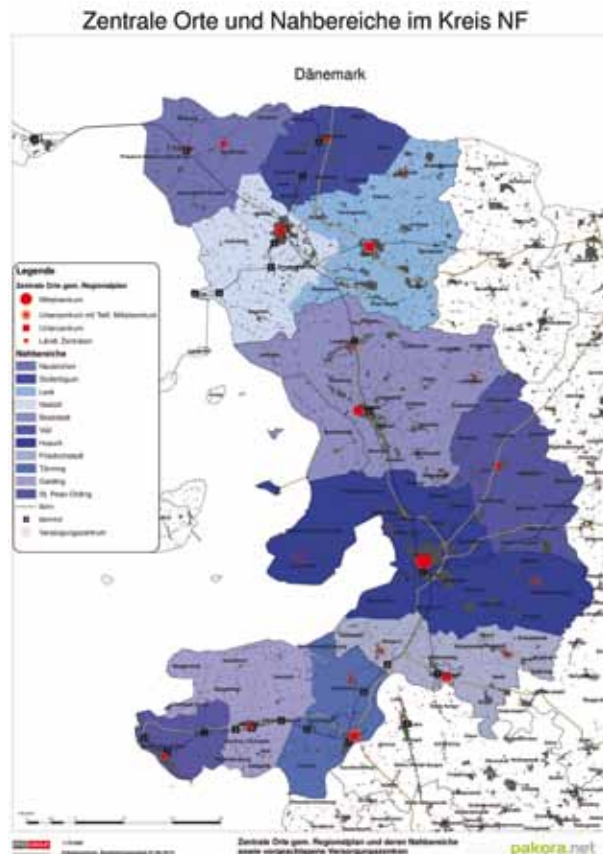
nerhalb jedes einzelnen Kooperationsraumes. Dieser interkommunale Abstimmungsprozess soll im Ergebnis in verbindliche Festlegungen über gemeinsame Aufgaben, deren Organisation sowie ggf. finanzielle oder sonstige Ausgleichsmechanismen in den jeweiligen Kooperationsräumen münden und in eine kreis-/regionsweite Strategie der Daseinsvorsorge eingebunden sein. Die konkrete Ausgestaltung in den einzelnen Kooperationsräumen kann variieren.

Angesichts der notwendigen Verbindlichkeit und Verlässlichkeit der Kooperation ist es das Ziel, eine **kontinuierlich arbeitende Organisationsstruktur** zu etablieren und schriftlich geregelte Vereinbarungen und Verträge von allen zuständigen Gremien beschließen zu lassen. Der Kreis sollte dabei sowohl eine koordinierende Rolle übernehmen als auch Leitplanken für den Grad der inhaltlichen und organisatorischen Verbindlichkeit definieren, um die langfristige Umsetzung des Konzepts sicherzustellen. Die Umsetzung des Kooperationsraumkonzepts in den Gemeinden kann in bestimmten Bereichen zur Basis für finanzielle Unterstützung durch den Kreis werden, beispielsweise im Hinblick auf die Vergabe von Fördermitteln. Die Einhaltung der getroffenen Vereinbarungen sollte jedoch kontinuierlich überprüft werden.

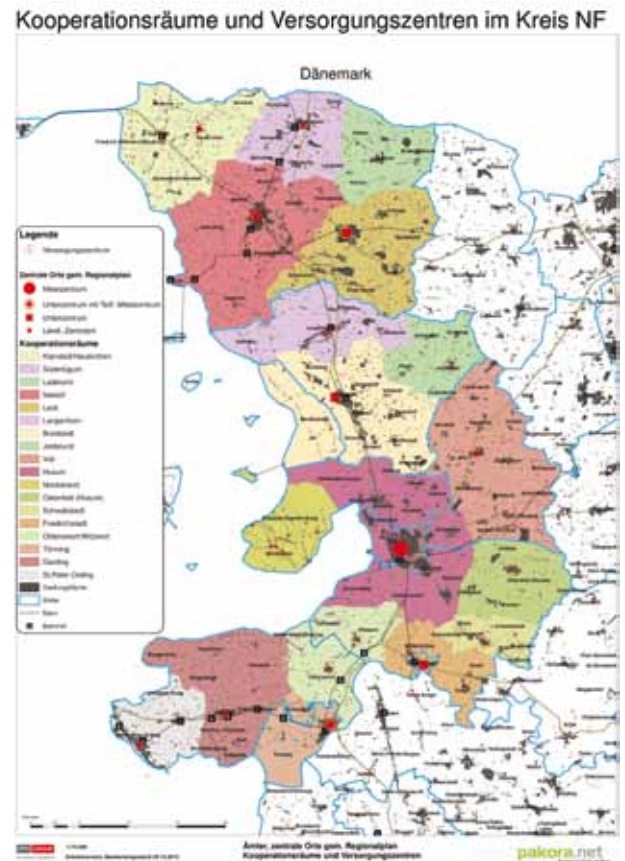
Mögliche **formelle Verfahren/Kooperationsformen** sind beispielsweise Zweckverbände, Planungsverbände nach § 205 BauGB, Raumordnerische Verträge oder öffentlich-rechtliche Verwaltungsvereinbarungen zwischen Kommunen.

In der Anfangsphase sind auch informelle Kooperationsformen zwischen Gemeinden und dem Kreis und/oder zwischen mehreren Gemeinden möglich, bspw. die Formulierung regionaler Zielvereinbarungen oder die Erarbeitung von gemeinsamen Entwicklungskonzepten. Als mögliche Arbeitsformen informeller Zusammenarbeit in einem Kooperationsraum steht ein weites Spektrum zur Verfügung, z. B. regelmäßig tagende themenübergreifende Arbeitsgemeinschaften bzw. Arbeitsgruppen (Bürger, Politiker, Geschäftsleute ...), Interessensgemeinschaften, Vereine, Bürgerversammlungen zu Einzelthemen, oder auch regelmäßige Bürgermeisterkonferenzen und interkommunale Gemeinderatssitzungen.

Die **organisatorische Herangehensweise** an die Zusammenarbeit vor Ort im Kooperationsraum sollte bevorzugt über eine gemeinsame Themendiskussion und die Erarbeitung eines strategischen Entwicklungskonzepts aller beteiligten Kommunen stattfinden. Falls es bei Erstgesprächen größere Vorbehalte hinsichtlich einer Kooperation gibt ist zunächst auch ein Beginn der Zusammenarbeit über einzelfallbezogene Lösungen für konkrete gemeinsame Aufgaben und Probleme möglich, aus der sich dann erst in einer späteren Phase eine umfassende gemeinsame Strategie ergibt.



© pakora.net



6.2 Mobilitätskonzept

Das integrierte Mobilitätskonzept hat die Funktion, die Erreichbarkeit der Versorgungszentren und Zentralen Orte für die Bevölkerung sicherzustellen und die regionale und überregionale Anbindung der Wohnstandorte mit öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten zu gewährleisten. Grundlage hierfür ist ein **aus mehreren Ebenen hierarchisch aufgebautes Netz aus Mobilitätsangeboten**, das die Möglichkeit bietet, die Netzebenen nach den Funktionen „Erschließung“ (auf der untersten Ebene) und „Verbindung“ (auf den oberen Ebenen) zu trennen.

Auf den oberen Netzebenen werden alle Zentralen Orte und Versorgungszentren durch regelmäßig bediente ÖPNV-Relationen miteinander verbunden und an die überregional bedeutsamen Mittel- und Oberzentren angebunden. Hierbei werden sowohl bestehende SPNV-Angebote als auch hochwertige Busangebote berücksichtigt. Je nach Bedeutung bzw. Größe der anzubindenden Orte und des Nachfrageaufkommens werden zwei Netzebenen unterschieden. Auf der untersten Ebene erfolgt die Flächenererschließung, über die die Gemeinden und Wohnstandorte mit den jeweiligen Versorgungszentren und den übergeordneten Netzebenen verbunden werden. Damit erfüllen

die jeweils nachgeordneten Ebenen die Aufgabe eines Zubringers zur übergeordneten Ebene im Mobilitätsnetz, in umgekehrter Richtung dann die Aufgabe der Verteilung in die Fläche. Auf diese Weise lässt sich Nachfrage bündeln und das ÖPNV-Angebot im Kern erhalten und stärken. Auf den einzelnen Ebenen kommen – je nach Nachfrage – verschiedene Mobilitätsangebote bzw. Verkehrsmittel entsprechend ihrer Möglichkeiten und Stärken zum Einsatz.

Aus diesem Planungsansatz ergibt sich folgende Netzhierarchie für den Kreis Nordfriesland:

Netzebene 1:

Hauptrelationen mit einem ÖPNV-Angebot im 1-h-Takt (SPNV oder Schnellbus)

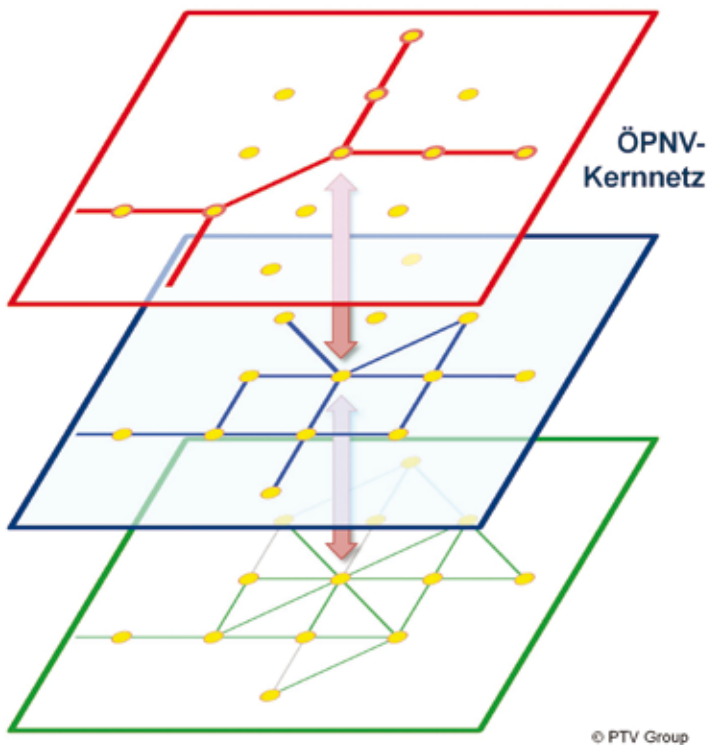
Netzebene 2:

Nebenrelationen mit einem 2-stündlichen Fahrtenangebot bzw. im 2-h-Takt (i. d. R. SPNV, Regionalbus oder flexible Bedienung)

Netzebene 3:

Flächenererschließung, nach Möglichkeit mindestens 3 Fahrtenangebote/Tag (i. d. R. Angebotsmix aus Regionalbus, flexibler Bedienung und alternativen ÖPNV-Angeboten)

3-Ebenen-Netz mit ÖPNV-Kernnetz



Netzebene 1: Hauptrelationen

- Funktion „Schnelles Verbinden“
- Bahn & Bus im 1h-Takt
- auch überregionale Verbindungen

Netzebene 2: Nebenrelationen

- Funktion „Verbinden“ + „Erschließen“
- v.a. Anbindung der ZO und VZ an Hauptrelationen
- Bus / Rufbus im 2h-Takt / 2-stündlich

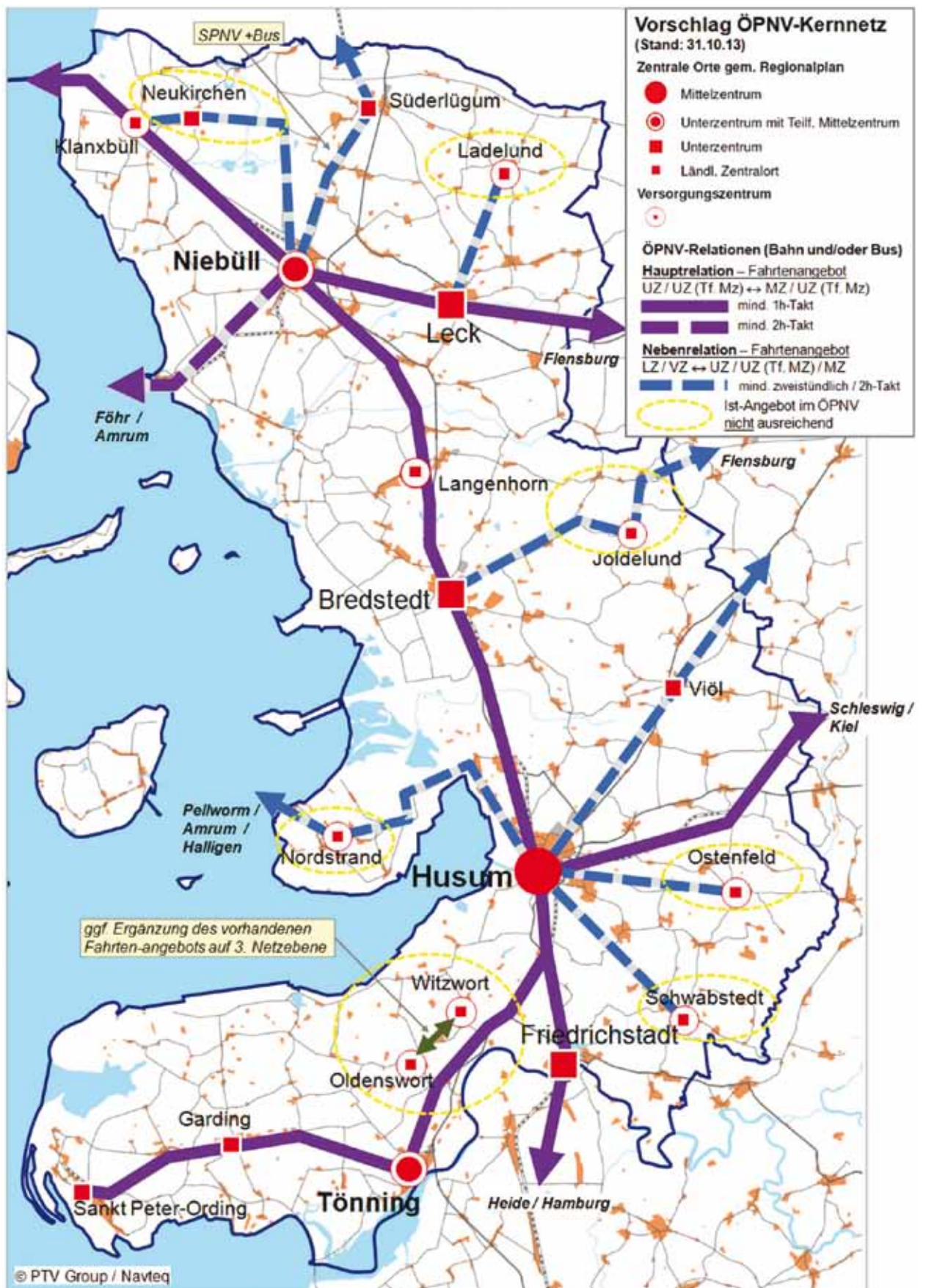
Netzebene 3: Flächenererschließung

- Funktion „Erschließung“
- umsteigefreie Anbindung an die nächstgelegenen ZO bzw. VZ
- Empfehlung: mind. 3 Fahrtenpaare/d
- Angebotsmix aus Bus, Rufbus und alternativen Mobilitätsangeboten (u.a. ehrenamtl. Verkehre)

Das bestehende bzw. künftige Bahn- und Busangebot in der Region bildet dabei das Rückgrat des integrierten Mobilitätskonzeptes. An geeigneten Stellen werden die verschiedenen Netzebenen so miteinander verknüpft, dass möglichst nahtlose Mobilitätsketten bis zur unteren Ebene entstehen. Als Standorte dieser Verknüpfungspunkte eignen sich vor allem die Zentralen Orte und Versorgungszentren der Kooperationsräume. Auf diese Weise ist es möglich, jede Gemeinde im Kreis Nordfriesland umsteigefrei an das nächste Versorgungszentrum und mit maximal zweimaligem Um-

steigen an die Kreisstadt Husum anzubinden. Eine Abstimmung der Fahrzeiten (im ÖPNV des Fahrplans) soll garantierte Anschlüsse und kurze Umsteigezeiten gewährleisten.

Der Vorschlag für das **ÖPNV-Kernnetz** (Netzebenen 1 und 2) baut auf dem Achsenkonzept im Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises Nordfriesland auf. Die dargestellten Relationen orientieren sich weitgehend am heutigen Verlauf der Bahn- und Buslinien.



Für die Ebene der **Flächenerschließung** gibt es mittlerweile eine Vielzahl innovativer Mobilitätsformen, die je nach Rahmenbedingungen eingesetzt werden können. Häufig wird erst die Kombination aus mehreren Mobilitätsformen zu einem angemessenen Gesamtangebot führen. Die Palette der Möglichkeiten reicht von konventionellen und flexiblen ÖPNV-Angeboten, über die Übergangsformen des ÖPNV (Bürgerbus, Nutzergruppenbus) bis hin zu individuell organisierten Mobilitätsangeboten (Vereinsbus, Fahrrad/Pedelec, private Mitnahme, Gemeinschaftsauto) und Ansätzen zur Subjektförderung durch Mobilitätsgutscheine.

Der **konventionelle Linienverkehr** sollte sich auf Einsatzfelder beschränken, wo sich größere Nachfrageströme zeitlich und räumlich bündeln lassen, da seine Systemeigenschaften dort am besten zum Tragen kommen. Jenseits der Haupt- und Nebenrelationen der ersten und zweiten Netzebene kommt der konventionelle Linienverkehr auf der Ebene der Flächenerschließung insbesondere zur Schülerbeförderung zum Einsatz.



Der grundlegende Unterschied zwischen dem konventionellen Linienverkehr und **flexiblen ÖPNV-Angeboten** ist, dass bei Letzteren Fahrten nur dann durchgeführt werden, wenn ein Fahrtwunsch durch einen Fahrgast angemeldet wurde. Dadurch können Leerfahrten vermieden und Kosten eingespart werden. Grundsätzlich bestehen verschiede-

ne Möglichkeiten der Flexibilisierung, die den Linienweg, den Fahrplan sowie den Zu- und Ausstiegort betreffen. Dem Linienverkehr am ähnlichsten ist der linien- und fahrplangebundene Rufbus, der zwar abhängig von der Nachfrage, aber sonst wie ein normaler Linienbus verkehrt. Am weitreichendsten flexibilisiert ist der voll-flexible Ruf-

bus, bei dem der Fahrgast seine Abfahrtszeit innerhalb eines Bedienungszeitfensters frei wählen kann und der Ein- und Ausstieg an der Haustüre erfolgt. Die Erfahrungen in der Praxis zeigen, dass sich flexible Angebote des ÖPNV nur innerhalb eines bestimmten Einsatzkorridors wirtschaftlich betreiben lassen.

Bei **Nutzergruppenspezifischen Angeboten** werden Fahrtangebote eingerichtet, die im Fahrplan und bezüglich der Bedienungsrelationen auf die Bedürfnisse spezieller Nutzergruppen ausgerichtet sind. Das Fahrtangebot muss dabei im Allgemeinen nicht an allen Wochentagen bestehen; oftmals reichen auch 1 bis 2 Fahrten in der Woche. Diese Fahrten werden fahrplanmäßig durchgeführt und können je nach Höhe und Regelmäßigkeit der Nachfrage bedarfsunabhängig oder bedarfsabhängig organisiert sein. Zu zielgruppenspezifischen Angeboten zählen z. B. Marktbus-, Patientenbus- oder Theaterfahrten. Derartige Angebote bieten gute Ansatzmöglichkeiten, um Finanzierungspartner wie Einzelhändler, Krankenkassen, kassenärztliche Vereinigung oder ortsansässige Ärzte an den Kosten zu beteiligen. Auch der Einsatz von ehrenamtlichen Fahrern ist denkbar.

Beim **Bürgerbus** wird zivilgesellschaftliches Engagement genutzt, um Mobilitätsbedürfnisse zu Zeiten und auf Relationen zu decken, die einen regulären Bus- oder Rufbusbetrieb durch die öffentliche Hand nicht rechtfertigen, oder um bestehende ÖPNV-Angebote zu ergänzen. Somit ist der Bürgerbus ein Zusatzangebot und keine Alternative zum regulären ÖPNV-Angebot. Kosteneinsparungen ergeben sich dadurch, dass durch den ehrenamtlichen Betrieb keine Personalkosten anfallen. Jedoch sind die Kosten für den Fahrerbetrieb – insbesondere bei großflächigen Bedienungsgebieten – nicht zu unterschätzen. Zudem benötigen Bürgerbusvereine in der Regel eine Anschubfinanzierung für den Fahrzeugkauf.

Eine weitere Form eines ehrenamtlich betriebenen Fahrtangebots stellt ein **Gemeinde- und/oder Vereinsbus** dar. Im Unterschied zum Bürgerbus wird der Gemeinde- und/oder Vereinsbus ehrenamtlich, aber „nicht geschäftsmäßig“ betrieben, d. h. ohne festen Fahrpreis für nicht öffentliche Fahrten genutzt. Zum einen können Vereine das Fahrzeug für ihre Zwecke gegen Bezahlung eines Entgelts nutzen. Zum anderen können z. B. auch zielgruppenspezifische Angebote, wie z. B. regelmäßige Marktfahrten durch Gemeinden oder sonstige Akteure angeboten werden. Voraussetzung ist, dass Fahrer und Gäste des Busses Mitglieder eines Vereins sind und über Jahres- oder Tagesmitgliedschaften einen Vereinsbeitrag (kein Fahrtgeld!) entrichten. Durch die nicht öffentliche und nicht geschäftsmäßige Nutzung unterliegt der Gemeinde- und/oder Vereinsbus nicht dem Personenbeförderungsgesetz und den damit verbundenen

Restriktionen z. B. hinsichtlich Linienkonzessionen. Jedoch sind die Grenzen zum Bürgerbus fließend, so dass die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes im Einzelfall genau zu prüfen sind.

Wo konventionelle und flexible ÖPNV-Angebote wirtschaftlich nicht mehr vertretbar sind oder ergänzt werden sollen, kann die **private Mitnahme** die Mobilitätsnachfrage decken. Grundsätzlich geht es darum, bislang privat durchgeführte individuelle Mobilität für die Allgemeinheit zu öffnen, um auf diese Weise das Spektrum der Mobilitätsangebote auszuweiten. Private Mitnahme kann sowohl geplant als auch ungeplant erfolgen. Geplante private Mitfahrten können über digitale, internetbasierte Buchungsportale organisiert werden oder analog z. B. über Schwarze Bretter. Ungeplante Mitfahrten erfolgen nach dem Prinzip des Trampens. Dafür sind auf Anbieter- und Nutzerseite keine technisch aufwändigen Zugangswege erforderlich. Beiden Varianten der privaten Mitnahme gemeinsam ist, dass eine große Hemmschwelle darin besteht, bei fremden Fahrern mitzufahren bzw. fremde Personen mitzunehmen. Es bedarf also vertrauensbildender Maßnahmen in der Region, um potenzielle Fahrer und Mitfahrer zu einer Gemeinschaft zusammenführen, z. B. durch die Ausbildung einer regionalen Initiative. Sinnvoll ist eine Kopplung des Systems mit dem ÖPNV, da private Mitfahrten in der Regel keine Konkurrenz zum ÖPNV darstellen, sondern diesen vielmehr ergänzen. Ein Beispiel dafür stellen die Pilotprojekte „Mobifalt“ und „Garantiert Mobil“ dar, bei denen Lücken im Busfahrplan u. a. durch private Fahrtangebote „aufgefüllt“ werden.

Klassisches, kommerziell betriebenes Carsharing ist insbesondere in städtischen Räumen auf dem Vormarsch. In ländlichen Regionen konnte es sich aufgrund der zu geringen und dispersen Nachfrage bisher nicht durchsetzen. Eine Alternative stellt das **private Autoteilen (Gemeinschaftsauto)** dar, bei dem sich mehrere Personen z. B. zu einem Verein zusammenschließen und gemeinsam ein oder mehrere Autos nutzen.

Grundsätzlich bieten **Fahrrad und Pedelec** gute Möglichkeiten zur ergänzenden Mobilitätssicherung in einem integrierten Mobilitätskonzept. Die Nutzer können damit unabhängig von Fahrplänen bzw. Mitfahrgelegenheiten und zudem kostengünstig wesentliche Teile ihrer Alltagsmobilität realisieren. Ein großes Potenzial besteht vor allem in der Kombination mit anderen Verkehrsmitteln. Durch die Nutzung des Fahrrads/Pedelecs als Zu- und Abbringerverkehrsmittel werden z. B. die Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen deutlich vergrößert.

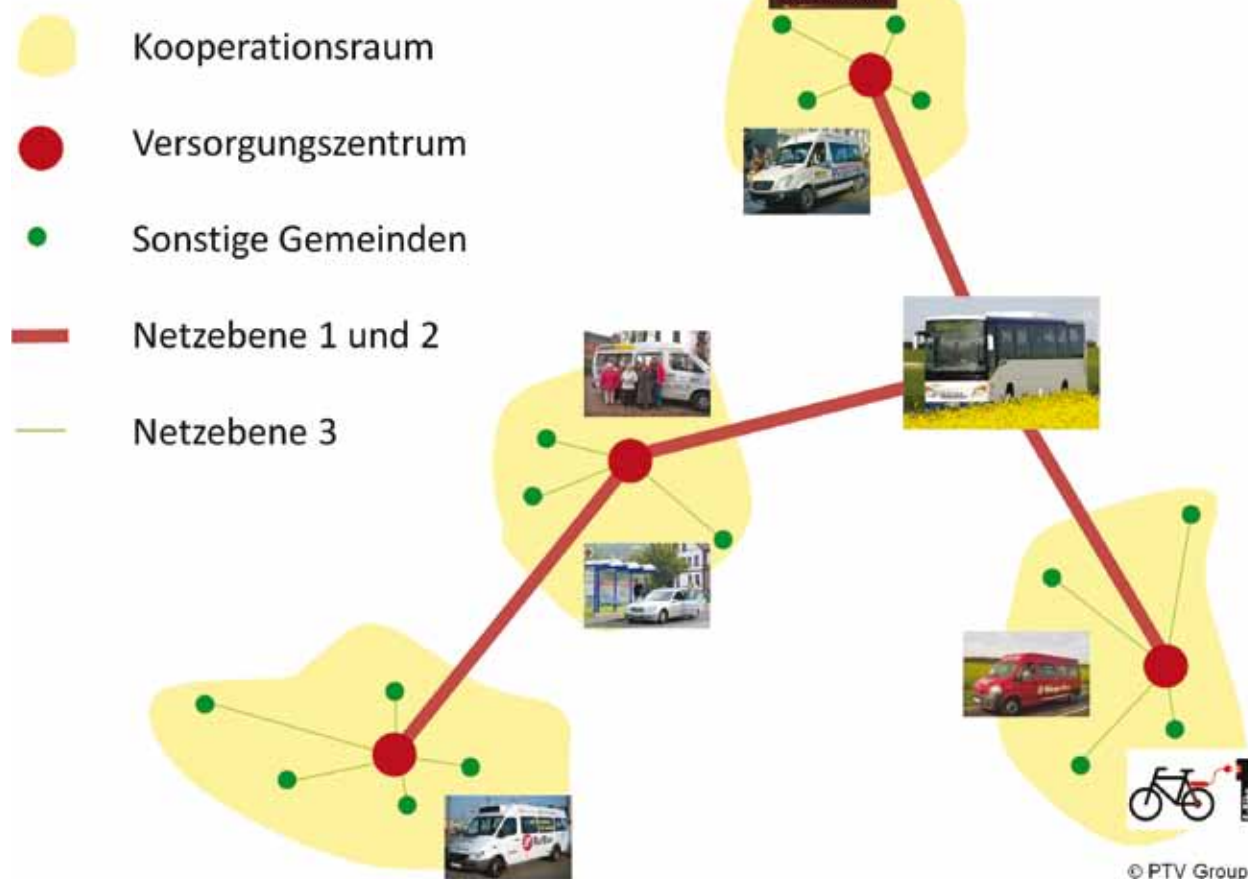
Mobilitätsgutscheine können im Sinne einer Subjektförderung einen Beitrag zur Mobilitätssicherung in Regionen

leisten, in denen andere Mobilitätsangebote nicht zur Verfügung stehen bzw. nicht mehr angemessen zu finanzieren sind. Dabei können z. B. Fahrgemeinschaften oder Fahrten mit dem eigenen Pkw, die Fahrradnutzung oder gewerbliche Mobilitätsangebote (z. B. Taxibeförderung) gefördert werden. Die Subjektförderung ersetzt in diesen Fällen die Objektförderung, bei der die Verkehrsunternehmen pauschale Finanzzuwendungen aus öffentlichen Mitteln erhalten. Grundsätzlich ist bei der Vergabe von Mobilitätsgutscheinen die anspruchsberechtigte Nutzergruppe festzulegen, um Mitnahmeeffekte von Nicht-Bedürftigen zu vermeiden.

Aufgrund der Tatsache, dass der Kreis Nordfriesland deutlich mehr erneuerbare Energie erzeugt als dort verbraucht wird, ist er prädestiniert für die Integration von Elektro-

mobilität in das Mobilitätskonzept. In ländlichen Regionen mit knappen finanziellen Mitteln und großen Entfernungen stellen bislang jedoch sowohl die hohen Anschaffungskosten als auch die zu kurzen Reichweiten von Elektrobusen beim Einsatz im ÖPNV-Linienvverkehr ein Hemmnis dar. Im Bereich der flexiblen Bedienungsformen und bei Bürgerbussen kann der Einsatz elektrisch betriebener Fahrzeuge jedoch durchaus sinnvoll sein, da die hier zurückgelegten Entfernungen meist geringer sind, kleinere Fahrzeuge verwendet werden und diese auch in benachbarten Kooperationsräumen zum Einsatz kommen können. Bei hohen Laufleistungen amortisieren sich die höheren Anschaffungskosten über die deutlich niedrigeren laufenden Kosten sowohl für Energieverbrauch als auch für Wartung und Reparaturen.

Prinzipskizze - Flächenerschließung



Der innovative Ansatz des **integrierten Mobilitätskonzepts** in **Verknüpfung mit dem Kooperationsraumkonzept** liegt u. a. in der Einbindung der genannten alternativen Mobilitätsangebote in ein Gesamtkonzept, das Verkehrsmittel und

Angebotsformen entsprechend ihrer jeweiligen Systemeigenschaften konsequent einsetzt. Ein durchgängig nutzbares Gesamtangebot wird hieraus erst dann, wenn die einzelnen Mobilitätsformen und Angebotsebenen **möglichst**

nahtlos miteinander verknüpft sind. Neben der notwendigen Informations- und Angebotsvernetzung im Mobilitätsangebot beeinflussen Lage, Erscheinungsbild, Zustand und Ausstattung von Verknüpfungspunkten zwischen den verschiedenen Ebenen des Mobilitätsangebots in hohem Maße die Funktionsfähigkeit des Integrierten Mobilitätskonzepts und damit dessen Akzeptanz bei den Nutzern. Die bauliche Ausführung, die Einbindung in die Siedlungsstruktur und vor allem die Ausstattung der Verknüpfungspunkte muss den Anforderungen der Bevölkerung an Sicherheit, Service und Komfort, Information und Barrierefreiheit entsprechen.

Bislang obliegt die Organisation des ÖPNV vor allem dem Kreis Nordfriesland und einer überschaubaren Zahl von Verkehrsunternehmen. Zukünftig soll ein öffentlich verfügbares Mobilitätsangebot entstehen, das neben dem ÖPNV weitere, sowohl kommerzielle als auch nicht kommerzielle Mobilitätsangebote integriert. Aus dieser hohen Komplexität ergeben sich neue Anforderungen an die Rollenverteilung, das Zusammenspiel und die Kommunikation der Akteure. Da der lokale Mobilitätsbedarf auf Ebene der Gemeinden meist am besten bekannt ist, bietet es sich an, die kommunale Ebene in die lokale Mobilitätssicherung einzubinden, sofern dies von den Gemeinden bzw. Kooperationsräumen gewünscht wird. Zudem verbessert eine professionelle Unterstützung und Beratung von ehrenamtlich organisierten Anbietern wie Bürgerbusvereinen oder Initiativen der privaten Mitnahme erfahrungsgemäß deren Erfolgsaussichten, gerade in der Startphase. Damit am Ende ein flächendeckendes, übersichtliches und nahtlos nutzbares Mobilitätsangebot entsteht, ist eine gezielte Steuerung und Koordination der Anbieter und Angebotsformen nötig. Hierbei sind alle relevanten Informations- und Kommunikationsprozesse zu regeln und durch zeitgemäße Technologielösungen zu unterstützen.

Für den Kreis Nordfriesland wurde ein mögliches Organisationsmodell skizziert. Dieses beruht zum Einen auf dem Ansatz, dass neben dem Kreis auch die Gemeinden – und zwar in Form der neu gebildeten Kooperationsräume – dafür gewonnen werden, das Mobilitätsangebot innerhalb des Kooperationsgebiets in Ergänzung zu dem vom Kreis bereitgestellten Angebot eigenverantwortlich zu gestalten. Dies muss jedoch nicht zwingend erfolgen (Wahloption). Das Thema „Lokale Mobilität“ wäre somit eines der Kooperationsfelder. Im Organisationsmodell wird daher zwischen der regionalen Ebene (Kreis) und der lokalen Ebene (Kooperationsräume) unterschieden. Zum Anderen ist das Organisationsmodell offen zu gestalten, so dass die Integration neuer Akteure und Angebotsformen jederzeit möglich ist. Eine weitere Grundlage ist die Analyse der potenziellen

Akteure Nordfrieslands in den vier Gruppen (1) Besteller von Mobilitätsangeboten, (2) Mobilitätsanbieter, (3) Koordinatoren und (4) Nutzer. Deren Einbindung in das Organisationsmodell berücksichtigt ihre derzeitige Funktion und eine Einschätzung zu ihrer Eignung, Aufgaben im Rahmen des Organisationsmodells zu übernehmen.

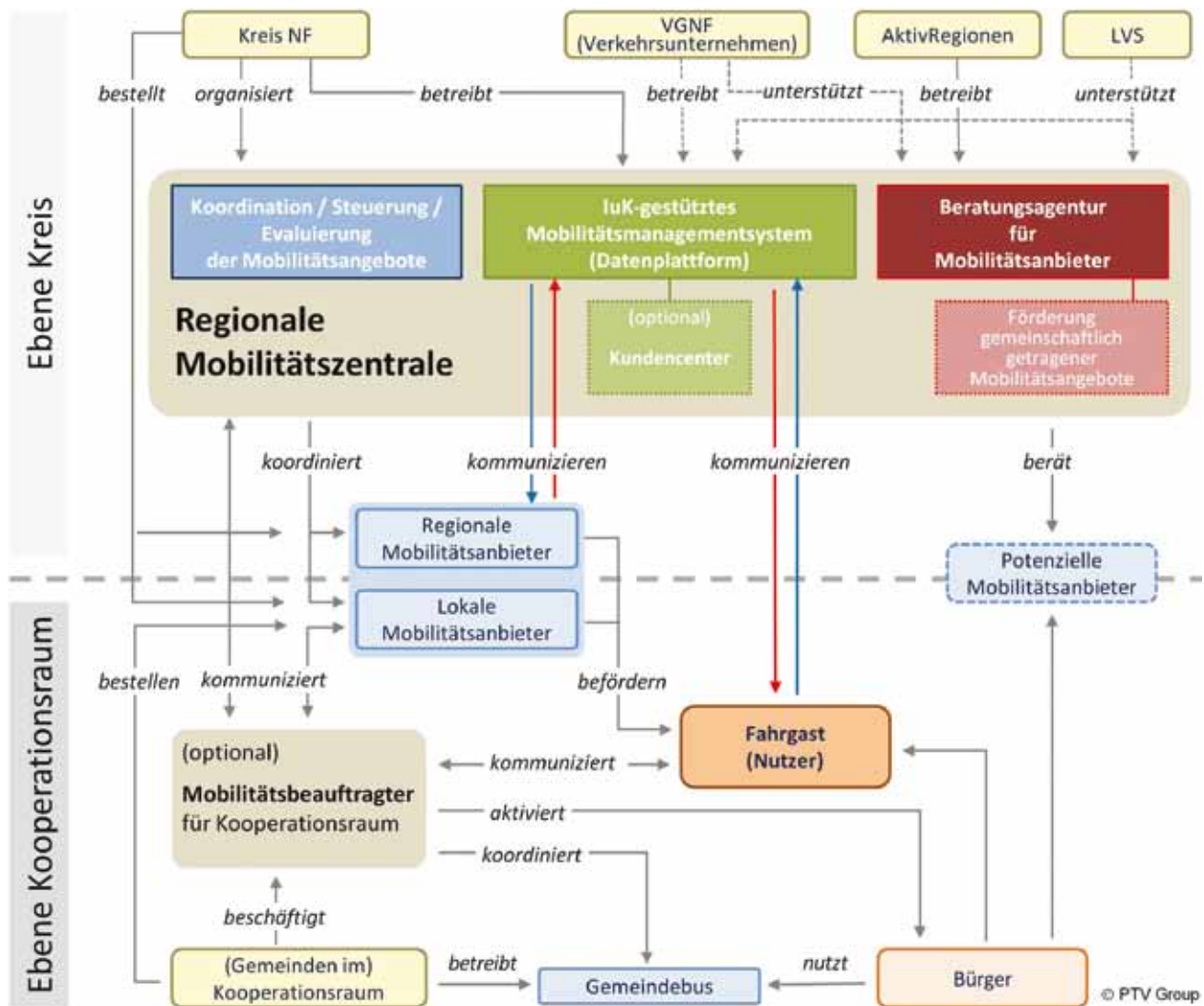
Zentrales Element im Vorschlag zum Organisationsmodell ist die Regionale Mobilitätszentrale für den Kreis Nordfriesland, die vom Kreis eingerichtet und federführend betrieben wird. Sie bündelt drei wesentliche Funktionen:

- **Koordination, Steuerung, kontinuierliche Evaluierung und strategische Weiterentwicklung** der Mobilitätsangebote auf allen drei Angebotsebenen in Verantwortung des Kreises Nordfriesland mit dem Ziel, Parallelangebote und Angebotslücken möglichst zu vermeiden.
- Betrieb des **IuK²-gestützten Mobilitätsmanagementsystems** (s. u.) durch den Kreis Nordfriesland oder die Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Nordfriesland (VGNF) als Datenplattform für die Information der Angebotsnutzer, das operative Betriebsmanagement (Disposition, Verwaltung, Betriebsorganisation, Abrechnung) und die Kommunikation zwischen Fahrgästen, Mobilitätsanbietern und Dritten; hieran kann sich optional ein Kundencenter für die persönliche Beratung von Fahrgästen angliedern.
- **Beratungsleistungen für Mobilitätsanbieter** (ggf. als Beratungsagentur), um Erfolgsaussichten insbesondere neuer Mobilitätsanbieter und deren (informelle) Vernetzung zu fördern; Betreiber der Agentur können der Kreis oder die AktivRegionen sein, unterstützt durch die VGNF und die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) mit ihren jeweiligen Kompetenzen in den Bereichen Betriebsorganisation, Recht, Finanzierung/Förderung und Marketing/Vertrieb.

Für die Förderung und Abstimmung des lokalen Mobilitätsangebots kann ein lokaler Mobilitätsbeauftragter auf Ebene der Kooperationsräume zweckmäßig sein, der sich in seinen Aufgaben eng mit der Regionalen Mobilitätszentrale abstimmt.

Eine Übersicht zum vorgeschlagenen Organisationsmodell zeigt folgende Abbildung.

² IuK-Technologie = Informations- und Kommunikationstechnologie



Von großer Bedeutung für die Funktionalität der Regionalen Mobilitätszentrale ist die Ausgestaltung eines **auf zeitgemäße Informations- und Kommunikationstechnologie gestützten Mobilitätsmanagementsystems**. Zu dessen Aufgabe gehört es, Mobilitätsoptionen für die Nutzer aufzuzeigen und nutzbar zu machen. Hierzu sind Informationen über Mobilitätsbedürfnisse (Fahrtwünsche) und Mobilitätsangebote (auch ehrenamtlich und privat erbrachte Angebote) zusammenzuführen, anbieter- und verkehrsträgerübergreifend zu vernetzen und den Nutzern als Auskunft-, Informations-, Navigations- und E-Ticketingdienste zur Verfügung zu stellen.

Die dabei auf Anbieter- und Kundenseite einsetzbaren IuK-Technologien (z. B. Internet, Mobiltelefone, Smartphones, Ortungstechnologien und Elektronisches Fahrgeldmanagement) eröffnen zahlreiche Optionen zur Integration von Mobilitätsangeboten in ländlichen Regionen sowie insbesondere zur Optimierung interner Betriebsabläufe. Hiervon profitieren vor allem halbkommerzielle oder ehrenamt-

lich erbrachte Angebote. Allerdings mangelt es häufig noch an der Kompatibilität der verschiedenen technischen Systeme, insbesondere dann, wenn Bestandssysteme (z. B. von Verkehrs- und Taxiunternehmen) integriert werden sollen. Auch eine flächendeckende Ausstattung mit schnellen Internetzugängen bzw. Mobilfunkstandards ist im Kreis Nordfriesland (noch) nicht gegeben. Zudem erfordert der Einsatz der Systeme von den Nutzern eine gewisse Technik-Affinität, die bei der wachsenden Zielgruppe der Senioren derzeit nicht uneingeschränkt vorhanden ist.

Wesentliche Bestandteile des IuK-gestützten Mobilitätsmanagementsystems sind:

- Zentrale Datenplattform, die Informationen zu Mobilitätsbedarf und -angebot zusammenführt;
- Datenschnittstellen, die Informationen der Nutzer und Mobilitätsanbieter kompatibel gestalten;

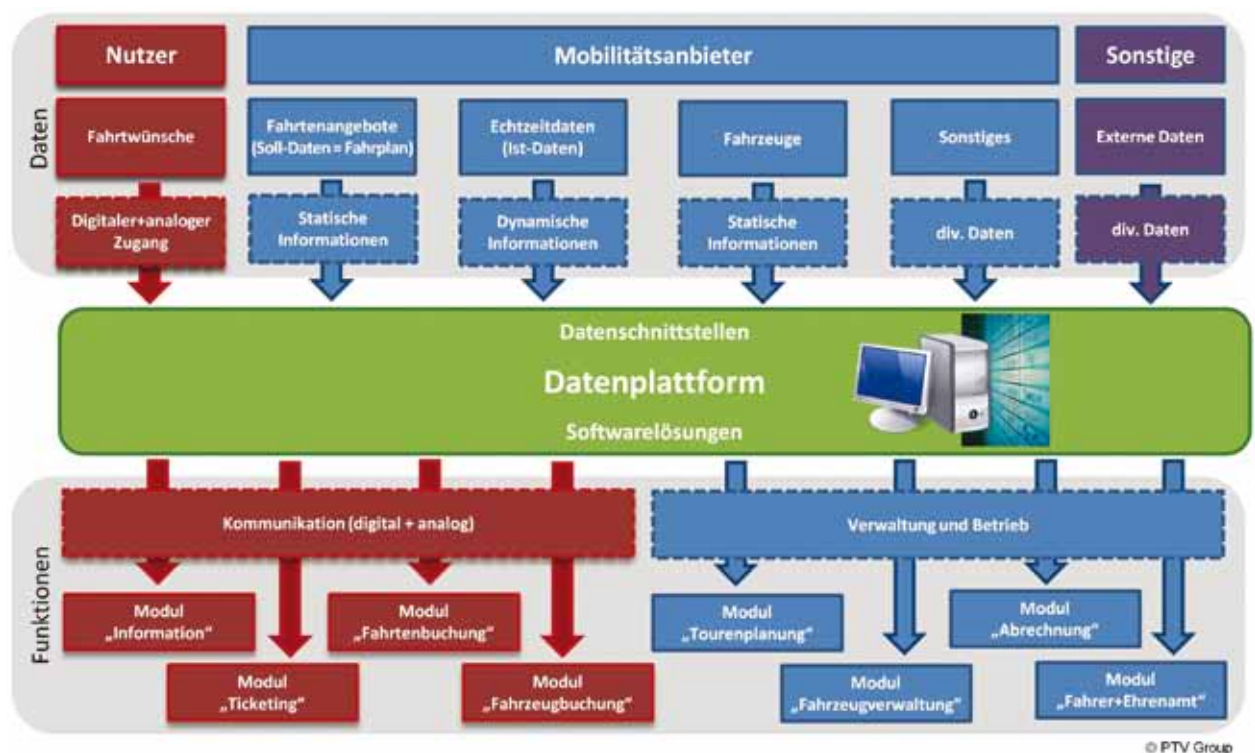
- Softwarelösungen zur Umsetzung der Funktionalitäten;
- Kommunikationsschnittstellen zu den Nutzern (persönlich, telefonisch, per Internetportal und Smartphone-App).

Die Systemarchitektur des IuK-gestützten Mobilitätsmanagementsystems sieht dabei verschiedene Module vor, die alle erforderlichen Funktionen und Technologien bündeln. Auf der Nutzerseite sind dies die Module „Information“, „Fahrtenbuchung“, „Fahrzeugbuchung“ und „Ticketing“. Auf der Anbieterseite werden die Module „Tourenplanung für nachfrageabhängige Mobilitätsangebote“, „Fahrzeugverwal-

tung“, „Fahrerverwaltung und Ehrenamtsbörse“ sowie „Abrechnung“ angeboten.

Ein Vorschlag für eine erste Ausbaustufe des Mobilitätsmanagementsystems sieht vor, dass Informationen zum Mobilitätsangebot von den Nutzern abgerufen und Fahrten sowie Fahrzeuge gebucht werden können, um die Betriebsabläufe der Mobilitätsanbieter zu unterstützen. Das System ist technologisch und organisatorisch so zu gestalten, dass je nach Bedarf und technischer Entwicklung ein modularer Ausbau möglich ist.

Folgende Abbildung zeigt das Prinzip des skizzierten IuK-gestützten Mobilitätsmanagementsystems:



Die meisten Relationen, die dem künftigen ÖPNV-Kernnetz zugerechnet werden, haben bereits heute ein relativ gutes ÖPNV-Fahrtenangebot. Die Betriebsleistung, die zusätzlich erforderlich ist, um das angestrebte Angebotsniveau im ÖPNV-Kernnetz zu erreichen (Ebene 1: 1h-Takt, Ebene 2: 2h-Takt), wird auf jährlich rd. 188.000 Fahrplan-km geschätzt (zzgl. Wochenendangebot). Dies entspricht rd. 5 % der derzeitigen Betriebsleistung im gesamten Busnetz des gesamten Kreises Nordfriesland bzw. einem zusätzlichen Finanzierungsbedarf von zusätzlichen rd. 565.000 EUR/Jahr. Nicht berücksichtigt sind hierbei jedoch mögliche Effizienzsteigerungen in der Betriebsorganisati-

on und Optimierungen in der Schülerbeförderung. Werden diese umgesetzt, bestehen realistische Chancen, das Fahrtenangebot im ÖPNV-Kernnetz ohne Zusatzkosten finanzieren zu können.

Die Kosten für das integrierte Mobilitätskonzept in der Flächenbedienung (Ebene 3) können allein auf Basis des Konzepts nicht beziffert werden, da noch offen ist, welche Mobilitätsangebote tatsächlich eingeführt werden. Allerdings lassen sich Kostenbandbreiten verschiedener Angebotsformen für repräsentative Teilräume grob ermitteln und auf das Kreisgebiet hochrechnen. Unter der Annahme von täg-

lich drei Fahrtenangeboten zwischen den Kooperationsraum-Gemeinden und den jeweiligen Versorgungszentren liegt der Zuschussbedarf (Betriebskosten abzüglich Fahrgeldeinnahmen) für das gesamte Kreisgebiet in der Bandbreite von 0,2 Mio. EUR/Jahr beim Einsatz von voll-flexiblen Elektro-Bürgerbussen und 2,5 Mio. EUR/Jahr beim Einsatz von fahrplangebundenen Rufbussen mit Bereitschaftslohn.

Da derzeit bereits Finanzierungsengpässe im ÖPNV bestehen, ergibt sich die Notwendigkeit, **alternative Finanzierungslösungen** für das integrierte Mobilitätskonzept aufzuzeigen:

- Ein **zweckgebundenes Mobilitätsbudget für Kooperationsräume** ermöglicht diesen die eigenverantwortliche Organisation, Bestellung und Finanzierung lokaler Mobilitätsangebote. Das jeweilige Budget bemisst sich an einem Verteilungsschlüssel (u. a. Einwohnerpotenzial, Erschließungsaufwand und bereits vom Kreis finanziertes ÖPNV-Angebot), kann einen Eigenanteil der Kooperationsräume enthalten und dient auch als Anreizinstrument zur interkommunalen Kooperation.
- **Mischfinanzierungsmodelle unter Einbindung privater Finanzierungspartner** bieten sich vor allem für Ergänzungsangebote zum ÖPNV an, wenn potenzielle Finanzierungspartner ein besonderes Eigeninteresse an einem Mobilitätsangebot haben, weil ihnen dieses Kunden (→ Einzelhändler), Patienten (→ Arztpraxen/ Ge-

sundheitszentren) oder Gäste (→ Freizeiteinrichtungen) zuführt. Auch eine Beteiligung von Sponsoren ist möglich.

- **Zusatzeinnahmen durch neue Geschäftsfelder der Mobilitätsanbieter**, wie die Kombination von Personentransport und logistischen Dienstleistungen, ermöglichen eine Ko-Finanzierung. Denn Taxiunternehmen oder Soziale Dienstleister können im begrenzten Umfang als Anbieter von öffentlich zugänglichen Mobilitätsdienstleistungen in Erscheinung treten.
- Denkbar ist auch eine **Ausweitung der Nutzerfinanzierung**, in dem z. B. ÖPNV-Tarife für periphere Wohnstandorte mit einem Aufschlag belegt werden, ähnlich wie sich dort die Erschließungsbeiträge erhöhen oder mitunter Komfortzuschläge für flexible Bedienungsangebote zu zahlen sind. Damit ließe sich auch eine gewisse standortbezogene Lenkungsfunktion verbinden. Ebenfalls unter die direkte Nutzerfinanzierung fallen genossenschaftlich organisierte Angebote, wie z. B. ein Gemeinschaftsauto.
- Das **Ausschöpfen von Optimierungspotenzialen im Schülerverkehr**, z. B. durch eine Staffelung der Schulzeiten mit einer Entzerrung der morgendlichen Spitzenstunde, ermöglicht einen wirtschaftlicheren Fahrzeug- und Personaleinsatz im ÖPNV bei mindestens gleichbleibender Beförderungsqualität.

7 Schlussfolgerungen aus den drei Pilot-Kooperationsräumen

Das Kooperationsraumkonzept und das ÖPNV-Kernnetz sind als Rahmenkonzept für den gesamten Kreis Nordfriesland ausgearbeitet. Dieses ist noch vom Kreistag zu beschließen, bevor die schrittweise Umsetzung starten kann. Zum Zeitpunkt der Konzeption war daher auch noch offen, welche Akteure mit welchen Angeboten zukünftig die Mobilität in den Kooperationsräumen auf Ebene der Flächenerschließung gestalten werden. Um dennoch aufzuzeigen, wie das Vorgehen bei der Planung solcher Mobilitätsangebote im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzeptes konkret aussehen kann, wurden entsprechende Handlungsansätze beispielhaft für drei Pilot-Kooperationsräume ausgearbeitet:

- Klanxbüll-Neukirchen (Wiedingharde),
- Joldelund und
- Garding

Vertreter dieser drei Teilräume standen bereits in Vorgesprächen der Idee zur Bildung von Kooperationsräumen aufgeschlossen gegenüber und sind aufgrund ihrer raumstrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen repräsentativ für andere Teilräume in Nordfriesland. Mit ihren unterschiedlichen Größen, Siedlungsstrukturen und funktionalen Zusammenhängen stehen sie jeweils für unterschiedliche Mobilitätsmuster und Handlungsmöglichkeiten, die bei der Ausgestaltung des Mobilitätsangebotes zu berücksichtigen sind. Die hier angewendeten methodischen Ansätze im Hinblick auf die Eingrenzung von Mobilitätslösungen lassen sich auch auf andere Teilräume im Kreisgebiet übertragen.

Der Kooperationsraum **Klanxbüll-Neukirchen (Wiedingharde)** hat etwa 4.000 Einwohner, ist mit einer Fläche von rd. 130 km² vergleichsweise groß und mit 33 Einwohnern/km² sehr dünn besiedelt. Streusiedlungen und Einzelgehöfte kennzeichnen die disperse Siedlungsstruktur. Der Kooperationsraum steht damit stellvertretend für ähnlich strukturierte Gebiete in den Marschbereichen Nordfrieslands. Die Besonderheit dieses Teilraums besteht darin, dass mit Klanxbüll und Neukirchen derzeit noch zwei Versorgungszentren vorhanden sind. Der Aushandlungsprozess im Zuge der Kooperationsraumbildung wird zeigen, ob sich die Akteure vor Ort auf ein gemeinsames Versorgungszentrum verständigen können, oder ob eine Funktionsteilung der beiden Zentren angestrebt wird – mit den entsprechenden Auswirkungen auf den Mobilitätsbedarf. Im Mobilitätskonzept wird zunächst von zwei Zentren ausgegangen, die auf der zweiten Netzebene durch einen Linien- und/oder Rufbus miteinander verbunden sind. Bei der Ausgestaltung der Mobilitätsangebote auf der dritten Netzebene ist zu berücksichtigen, dass sich die geringen Nachfragepo-

tenziale in der Fläche auf zwei Versorgungszentren verteilt und demnach noch schwieriger als ohnehin schon zu bündeln sind. Daher und aufgrund der Größe und Siedlungsstruktur des Raumes eignen sich am ehesten voll-flexible Angebote für die Flächenerschließung. Mit den beiden einwohnerstarken Zentren Klanxbüll und Neukirchen verfügt der Raum aber auch über ein vergleichsweise großes Potenzial für bürgerschaftliches Engagement, das sich wahrscheinlich auch für die Verbesserung des Mobilitätsangebots „aktivieren“ lässt.

Der Kooperationsraum **Joldelund** ist mit einer Fläche von 60 km² und seinen rd. 1.900 Einwohnern sehr klein und damit repräsentativ für Räume mit extrem geringen Bevölkerungspotenzialen. Die Bevölkerungsdichte beträgt 32 Einwohner pro km². Im Gegensatz zum Kooperationsraum Klanxbüll-Neukirchen (Wiedingharde) weist die Siedlungsstruktur jedoch deutlich ausgeprägte Siedlungskerne auf, in denen sich die Bevölkerung konzentriert. Mit Joldelund hat der Kooperationsraum zwar über ein – wenn auch sehr kleines – Zentrum, das derzeit noch über fast alle wesentlichen Einrichtungen der Daseinsvorsorge verfügt. Fraglich ist jedoch, ob die Tragfähigkeit der Einrichtungen in einem solch kleinen Kooperationsraum mittel- bis langfristig gegeben ist. Die Besonderheit des Kooperationsraums Joldelund ist es, dass die meisten Orte aufgrund ihrer verkehrsgünstigen Lage innerhalb des ÖPNV-Kernnetzes sehr gut erschlossen sind. Lediglich eine oder zwei kleinere Gemeinden (je nach Ausgestaltung der Netzebene 2) benötigen eine zusätzliche Flächenerschließung. Problematisch bei diesen kleinen Gemeinden ist, dass einerseits die Nachfrage so gering ist, dass eine Erschließung durch konventionelle und flexible ÖPNV-Angebote relativ hohe Kosten je Einwohner verursacht. Hier bietet es sich an, das Mobilitätsangebot gemeinsam mit benachbarten Kooperationsräumen zu organisieren. Andererseits fehlt aufgrund der geringen Bevölkerung auch das Potenzial für bürgerschaftlich organisierte Mobilitätsangebote. Für die sehr kleine Gemeinde Kolkerheide wurde daher u. a. die Option von Mobilitätsgutscheinen für Senioren und ggf. auch Schüler als eine Möglichkeit in Betracht gezogen, die Mobilität für diese Bevölkerungsgruppen sicherzustellen.

Im Kooperationsraum **Garding** leben ca. 4.800 Einwohner und er ist mit 140 km² recht groß. Innerhalb des Kooperationsraums hat das Versorgungszentrum Garding mit seinen mehr als 2.500 Einwohnern eine besonders starke Stellung, da es über die Hälfte der Einwohner stellt. Der übrige Kooperationsraum ist hingegen mit 16 Einwohnern pro km² extrem dünn und dispers besiedelt. Eine Besonderheit im Kooperationsraum Garding ist, dass sich dort der demografischen Wandels bereits stärker bemerkbar macht als in anderen Bereichen Nordfrieslands, was sich in einem deutlich höheren Durchschnittsalter der Bevölkerung äußert. Der

Kooperationsraum ist damit ein Beispiel für Räume mit extrem disperser Siedlungsstruktur mit einem hohen Anteil an Senioren. Die Siedlungsstruktur im Kooperationsraum Garding kann am besten mit voll-flexiblen Angeboten erschlossen werden. Eine besondere Herausforderung stellen in diesem Zusammenhang die geringe Bevölkerungszahl und die ausgesprochen dünne Besiedlung außerhalb des Versorgungszentrums dar, die ein entsprechend geringes Nachfrage- und Ehrenamtspotenzial erwarten lassen. Um flexible ÖPNV-Angebote unter solchen Bedingungen wirtschaftlich tragfähig zu gestalten, sollten gemeinsame Betriebskonzepte mit benachbarten Kooperationsräumen

angestrebt werden. Ähnliches gilt für ehrenamtlich betriebene Mobilitätsangebote im Kooperationsraum; ein ausreichendes Potenzial von ehrenamtlich Tätigen wird voraussichtlich nur dann erreicht, wenn es gelingt, auch die Bevölkerung von Garding für ein solches Engagement zu gewinnen. Eine weitere Herausforderung stellt der bereits heute hohe Anteil an Senioren im Kooperationsraum dar. Hier bieten sich z. B. Patientenbusse oder Marktbusse an, die an bestimmten Tagen die Mobilitätsbedürfnisse dieser Bevölkerungsgruppe befriedigen. Solche Angebote sind auch ein fahrender „sozialer Treffpunkt“.

Klanxbüll/Neukirchen



Joldelund



Garding



8 Vom Konzept zur Praxis ...

Mit dem Kooperationsraumkonzept und dem Mobilitätskonzept liegt eine abgestimmte Handlungsstrategie für den Kreis Nordfriesland vor, die jeweils auf eine stärkere interkommunale und betreiberübergreifende Zusammenarbeit bei der Daseinsvorsorge und der Mobilität setzen. So sind mögliche Kooperationsräume bereits abgegrenzt. Innerhalb dieser sind Orte benannt, die sich hinsichtlich „Angebot“ und „Erreichbarkeit“ als Versorgungszentren anbieten. Ergänzend hierzu gibt es Vorschläge, wie die Erreichbarkeit der Versorgungszentren durch ein öffentlich zugängliches Mobilitätsangebot verbessert werden kann, das neben einem ÖPNV-Kernnetz zur Bedienung der Hauptachsen auf Ebene der Flächenerschließung auch privat und zivilgesellschaftlich erbrachte Mobilitätsangebote integriert.

Nun ist es die Aufgabe der Akteure in Nordfriesland, das integrierte Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept in die Praxis umzusetzen und mit Leben zu füllen. Gefordert sind hier die politischen Verantwortlichen im Kreis, die Kreisverwaltung, die Ämter, die Gemeinden und die Mobilitätsanbieter, aber auch Vereine und Bürger. Der mehrstufige Prozess wird bei den Beteiligten aller Voraussicht nach einen „langen Atem“ erfordern. Denn Akzeptanz und Erfolg des Konzepts (im Sinne der Sicherung von Daseinsvorsorge und Erreichbarkeit) hängen u. a. davon ab, ob es gelingt, bei Bürgern und Mandatsträgern ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass die Versorgungssituation und das Mobilitätsangebot vor Ort durch Engagement, Kooperationsbereitschaft und eigenes Verhalten beeinflusst werden können und gemeinschaftliches Handeln die Voraussetzung dafür ist, dass diese Angebote auch zukünftig gesichert sind. In der Konsequenz bedeutet dies für die Akteure jedoch, sich von gewohnten Strukturen und Verhaltensmustern teilweise zu verabschieden, bisherige Funktionen und Einrichtungen der Daseinsvorsorge abzugeben, die Siedlungsentwicklung zu konzentrieren und Mobilitätsangebote auch selbst zu organisieren. Dies wird nicht von heute auf morgen gehen, aber erste Weichen sind mit den vorliegenden Ergebnissen und dem bereits eingeleiteten Prozess gestellt; und noch ist Zeit zum Handeln und Gestalten.

Doch wie sieht der Weg vom Konzept zur Praxis aus?

Ein erster Meilenstein auf diesem Weg war bereits die Abschlussveranstaltung des Projekts. Hier ging es darum, das Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept einer breiteren Öffentlichkeit vorzustellen und erste konkrete Möglichkeiten einer Umsetzung zu diskutieren. An der Veranstaltung im Format eines „World Cafés“ nahmen rund 50 regionale Akteure teil; darunter waren neben den Mitgliedern des Forums Mobilität auch Vertreter der nordfriesischen Ämter und Gemeinden, der AktivRegionen und regionaler Mobilitätsinitiativen.

Beim weiteren Vorgehen bildet das Kooperationsraumkonzept eine maßgebliche Grundlage für das integrierte Mobilitätskonzept. Hier ist festgelegt, welche Gemeinden zukünftig einen Kooperationsraum bilden und welche Orte die Funktion von Versorgungszentren übernehmen. Diese müssen aus jeder Gemeinde gut erreichbar sein. Das integrierte Mobilitätskonzept ist daher auf diese raumfunktionale Grundstruktur auszurichten, damit die Anbindung der Gemeinden an die Versorgungszentren sowie deren Einbindung in das regionale und überregionale Liniennetz von Bus und Bahn sichergestellt ist. Insofern ist der im Projekt bereits angestoßene Prozess, die Entscheidungsträger auf Kreis- und Gemeindeebene für eine verstärkte interkommunale Kooperation zu gewinnen (Forum Mobilität, Bürgermeisterdienstversammlung, Hintergrundgespräche, World Café, Workshops in den Kooperationsräumen usw.), unbedingt weiter fortzuführen. Hierbei sind die mit der Doppelstrategie verbundenen Herausforderungen, vor allem aber deren Chancen vor dem Hintergrund der Rahmenbedingungen (d. h. den Folgen des demografischen Wandels und knapper Finanzressourcen) immer wieder aufzuzeigen.

Geplant ist, das integrierte Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept Anfang 2014 vom Kreistag beschließen zu lassen. Darüber hinaus erwägt die für die Regional- und Landesplanung zuständige Staatskanzlei des Landes Schleswig-Holstein, das integrierte Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept als strategischen Handlungsansatz in die Fortschreibung der Regionalpläne aufzunehmen.

Wichtig ist insbesondere der [regionale Dialogprozess zwischen dem Kreis Nordfriesland und den betroffenen Kommunen](#) zur Rückkoppelung des Kooperationsraumkonzepts und zu Art und Inhalt einer künftigen Zusammenarbeit. Dieser Prozess wurde mit dem Forum Mobilität und einer Information der nordfriesischen Bürgermeister zu den Projektergebnissen im September 2013 begonnen und ist weiter fortzuführen und zu verstetigen. Erste, erfolgversprechende Gespräche wurden bereits im November 2013 mit den Gemeinden der drei Piloträume Klanxbüll-Neukirchen (Wiedingharde), Joldelund und Garding geführt. Hierbei signalisierten alle beteiligten Gemeinden ihre Bereitschaft zu einer engeren Kooperation und sagten zu, den Prozess weiterhin aktiv und konstruktiv begleiten und ausgestalten zu wollen. Hieran muss sich ein [Diskussionsprozess auf lokaler Ebene](#) zur Festlegung gemeinsamer Ziele und zur möglichen Organisationsform anschließen. Dazu gehört auch die Information und Beteiligung der betroffenen Bürger, um diesen Gelegenheit zu bieten, sich einzubringen. Nicht zuletzt sollen die im Mobilitätskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen zur Sicherstellung der Mobilität in den Kooperationsräumen den Gemeinden die Befürchtung nehmen, langfristig vom ÖPNV

“abgehängt“ zu werden, um so ihre Bereitschaft zur interkommunalen Kooperation zu erhöhen. Schließlich ist für jeden Kooperationsraum ein **individueller Maßnahmen- und Zeitplan** zu erstellen, in dem die jeweiligen Gemeinden in Abstimmung mit dem Kreis u. a. die konkreten Aufgaben, Verantwortlichkeiten, die geeignete Organisationsform und die Möglichkeiten für eine Nachjustierung festlegen. Geeignete Förderprogramme für eine Anschubfinanzierung sind kontinuierlich auszuloten.

Zeitlich parallel und abgestimmt mit den Fortschritten beim Kooperationsraumkonzept ist das integrierte Mobilitätskonzept zu konkretisieren. Hierzu ist bei Bürgern und Gemeinden ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass ihnen künftig eine größere Verantwortung bei der Ausgestaltung der Mobilitätsangebote zukommt. Darüber hinaus sind die notwendigen Planungsgrundlagen anzupassen. Bereits im Jahr 2014 steht die **Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP)** für den Kreis Nordfriesland an. Hier sind aus dem integrierten Mobilitätskonzept zum einen die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Kernnetz zu übernehmen. Zum anderen sollte der RNVP im Hinblick auf den Angebotsmix bei der Flächenerschließung zu einem „Mobilitätsplan“ weiterentwickelt werden. Abhängig vom Umsetzungsstand des Kooperationsraumkonzeptes und der geplanten Neuvergabe der Linienkonzessionen im Busverkehr bzw. der Neugestaltung der Verkehrsverträge ist schließlich eine schrittweise **Anpassung des Angebots im ÖPNV-Kernnetz** an das Anforderungsprofil des RNVP (bzw. des integrierten Mobilitätskonzeptes) vorzunehmen.

Gute Beispiele und Vorbilder für eine Mobilitätssicherung in Eigenverantwortung der Gemeinden/Kooperationsräume und Bürger spielen ebenfalls eine wichtige Rolle. Sie sollen gezielt gefördert und als beispielgebend herausgestellt werden, sofern sie sich gut in den vom Mobilitätskonzept vorgegebenen Rahmen einordnen. So regen sie zur Nachahmung an und leisten einen Beitrag zur Qualifizierung der Akteure. Als weiterer Schritt für eine Qualifizierung insbesondere neuer Akteure im Bereich alternativer Mobilitätsangebote (z. B. ehrenamtlich tätige Bürger, neue Mobilitätsanbieter) ist eine gezielte **Vernetzung der Akteure** vorzunehmen. Ein solches Netzwerk ist möglichst zentral zu organisieren (z. B. über die Kreisverwaltung oder die AktivRegionen) und sollte den regelmäßigen Austausch fördern. Dabei sind die örtlichen Verkehrsunternehmen

ebenso einzuschließen wie bestehende Initiativen und Kooperationsansätze im Bereich Mobilität. In einem weiteren Schritt sind hieraus **Beratungsdienstleistungen für Anbieter von alternativen Mobilitätsangeboten** zu entwickeln, um diesen eine professionelle Hilfestellung bei der Konzeption, Organisation und Finanzierung ihrer Angebote zu bieten und damit die Erfolgchancen solcher Initiativen zu verbessern. Parallel ist damit zu beginnen, ein regional ausgerichtetes, IuK-gestütztes Mobilitätsmanagementsystem aufzubauen. In dieses System sind mittelfristig alle bestehenden und neu entstehenden Mobilitätsangebote und -initiativen (auch private) zu integrieren.

Neben einem strukturierten und kontinuierlichen Prozess ist es mindestens ebenso wichtig, durch **gezieltes und gesteuertes Fördern und Herausstellen von Leuchtturm-Projekten** der Bevölkerung und den politischen Mandatsträgern (auch kurzfristig sichtbar) die Möglichkeiten und Chancen aufzuzeigen, die die Zusammenarbeit in Kooperationsräumen, neue Betreiberkonzepte bei Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, in Eigeninitiative entstandene Mobilitätsprojekte (z. B. Bürgerbusse, Gemeindebusse oder Mitfahrinitiativen) oder alternative Finanzierungsmodelle bieten. Dies kann z. B. durch regelmäßige Medieninformation oder die Stiftung eines Mobilitätspreises geschehen.

Haben sich neben dem ÖPNV weitere alternative Mobilitätsangebote etabliert, übernimmt eine **Regionale Mobilitätszentrale** die Koordination und Steuerung der Angebote im operativen Betrieb, so dass möglichst keine Parallelangebote oder Angebotslücken entstehen. Ein IuK-gestütztes Mobilitätsmanagementsystem dient der Kommunikation der verschiedenen Mobilitätsanbieter untereinander sowie der Fahrgastinformation und -kommunikation sowie der Fahrten- und Fahrzeugbuchung. Zu den Aufgaben der Mobilitätszentrale gehört auch die kontinuierliche Evaluierung der einzelnen Angebote, so dass eine am Bedarf und an den technologischen Möglichkeiten orientierte Weiterentwicklung der Angebote sichergestellt ist. Für gewerbliche Mobilitätsanbieter oder engagierte Bürger sind Beratungsdienstleistungen anzubieten, um diese auf dem Weg zu einer erfolgreichen Umsetzung ihrer Projektidee zu begleiten. Optional lassen sich solche Beratungsdienstleistungen (z. B. auch in Form einer Beratungsagentur) an ein Kundencenter unter dem Dach der Mobilitätsagentur angliedern.

9 Übertragbarkeit der Ansätze auf andere Regionen

Die für den Kreis Nordfriesland entwickelte Doppelstrategie einer integrierten Betrachtung von interkommunalen Kooperationsräumen und einem auf öffentlichem und privatem Engagement fußenden Mobilitätskonzept zur Sicherstellung von wohnortnaher Versorgung und Erreichbarkeit der Versorgungsstandorte lässt sich auf andere ländliche Räume ebenso übertragen wie die hierbei angewendeten Planungsmethoden.

Hierzu zählen die zielorientierten Analysen der Bevölkerungs-, Versorgungs- und Siedlungsstruktur sowie die iterativen Erreichbarkeitsanalysen, die jeweils zur Abgrenzung der Kooperationsräume und zur Lokalisierung geeigneter Versorgungszentren dienen. Übertragbar ist auch das Prinzip eines hierarchisch aufgebauten Netzes für das öffentlich zugängliche Mobilitätsangebot, das nach funktionalen Gesichtspunkten (verbinden/erschließen) gestaltet ist und das auf den oberen Ebenen ein vertaktetes ÖPNV-Angebot und auf Ebene der Flächenerschließung einen Mix aus öffentlichen und privat initiierten Mobilitätsangeboten umfasst. So lässt sich sowohl die Erreichbarkeit der Versorgungszentren aus der Region als auch deren Anbindung an die höherrangigen Zentren finanzierbar gestalten. Auch die im Rahmen des Projekts entwickelten Handlungsoptionen (Bausteine) zur Ausgestaltung und Verknüpfung der Netzebenen sowie die Vorschläge zu Organisationsformen und Finanzierungsmodellen für ein Mobilitätskonzept, das ganz unterschiedliche Angebotsformen und Betreiber integriert, sind nicht spezifisch auf die Situation in Nordfriesland zugeschnitten, sondern können auch anderenorts angewendet werden. Als zielführend hat sich insbesondere der „Bottom-up“-Ansatz erwiesen, der eine frühzeitige Integration der regionalen Akteure aus Politik, Verwaltung, Verbänden und Vereinen in einen planerischen Prozess vorsieht, der vom Kreis angestoßen, gesteuert und – soweit es um einen Interessenausgleich auf Gemeindeebene geht – auch moderiert wird.

Die ungewöhnlich kleinteilige Gemeindestruktur im Kreis Nordfriesland stellt dabei kein Übertragungs Hindernis dar. Ähnlich gelagerte Probleme im Zusammenhang mit der Sicherstellung von Versorgung und Erreichbarkeit treten auch in Gemeindeverbünden bzw. Flächengemeinden mit mehreren Ortsteilen auf. Dort verteilen sich die Einrichtungen der Daseinsvorsorge entweder auf mehrere Gemeindeteile oder sie befinden sich zentral am Verwaltungssitz der Gemeinde, während die zum Teil weit vom Kernort gelegenen Ortsteile häufig kaum mehr Vor-Ort-Angebote haben und eine ÖPNV-Anbindung – wenn überhaupt – nur noch zu den Schulverkehrszeiten besteht. Anzupassen ist also nicht die Verwaltungsstruktur, sondern die Organisation der Daseinsvorsorge (intelligente Bündelung von Einrichtungen) in Kombination mit einem nutzergerechten, öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebot. Gerade im Bereich Mobilität sind in den vergangenen Jahren viele alternative Lösungen zum „Schüler-ÖPNV“ entstanden, wie z. B. Rufbus- und Bürgerbusangebote oder Markt- und Patientenfahrten, die sich auf Ebene der Flächenerschließung sinnvoll in ein integriertes Mobilitätskonzept einbinden lassen.

Das integrierte Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept für Nordfriesland ist ein übertragbares Praxisbeispiel für die regionale Umsetzung der Demografiestrategie der Bundesregierung im Bereich der Sicherung der Daseinsvorsorge. Der Bund beabsichtigt daher, die für den Kreis Nordfriesland erarbeitete Doppelstrategie und die damit verknüpften Methoden und Werkzeuge im Rahmen eines bundesweiten Modellvorhabens in anderen ländlichen Räumen anzuwenden, die vor ähnlichen demografischen Herausforderungen stehen.

10 Fazit

Im Kreis Nordfriesland sind die Folgen des demografischen Wandels derzeit insgesamt noch überschaubar und mittelfristig auch beherrschbar. Lokal betrachtet zeigen sich jedoch große Disparitäten und überdurchschnittliche Herausforderungen an die Sicherung der Daseinsvorsorge. Zudem zeichnet sich bereits jetzt eine Beschleunigung der Entwicklung spätestens ab dem Jahr 2025 ab. Noch aber ist es möglich, die erforderlichen Anpassungsprozesse frühzeitig anzugehen und durch eine aktive Steuerung möglichst verträglich zu gestalten.

Mit dem integrierten Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept liegt eine Handlungsstrategie vor, die regional- und verkehrsplanerische Ansätze zusammenführt. Ziel dieser Doppelstrategie ist es, die Einrichtungen der Daseinsvorsorge in Ergänzung des Systems der Zentralen Orte an gut erreichbaren, wohnortnahen Standorten zu bündeln, um deren wirtschaftliche Tragfähigkeit zu verbessern und ihre Anbindung mit öffentlichen Verkehrsangeboten effizienter zu gestalten und damit sicherstellen zu können. Die Doppelstrategie setzt dabei auf die Einsicht der Gemeinden in die Notwendigkeit einer stärkeren Kooperation im Bereich der Daseinsvorsorge, und zwar untereinander, mit privaten Akteuren sowie gemeinsam mit dem Kreis. Die Strategie verlangt eine neue Mobilitätskultur im Sinne eines öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebots, das neben dem konventionellen ÖPNV auch kommunales wie bürgerschaftliches Engagement in die Mobilitätssicherung einbindet. Wesentliche Bausteine für diese Handlungsstrategie konnten erarbeitet werden, so u. a. ein Vorschlag zur Abgrenzung der Kooperationsräume und für mögliche Versorgungszentren, ein Vorschlag für ein hochwertig be-

dientes ÖPNV-Kernnetz zur Anbindung der Versorgungszentren, ein „Baukasten“ für die Gestaltung der Mobilitätsangebote auf Ebene der Flächenerschließung sowie ein mögliches Organisationsmodell mit alternativen Finanzierungsansätzen.

Kreisverwaltung, politische Entscheidungsträger und weitere regionale Akteure im Kreis Nordfriesland haben sich aktiv in den Entwicklungsprozess des Konzepts eingebracht und damit erneut deutlich gemacht, dass sie sich der anstehenden Herausforderung stellen wollen. Ob das integrierte Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept tatsächlich den gewünschten Erfolg zeigt, hängt auch davon ab, ob es von Gemeinden wie Bürgern mitgetragen wird. Die ersten Reaktionen aus den drei vorgeschlagenen Pilot-Kooperationsräumen und der nordfriesischen Bürgermeister im Rahmen einer Informationsveranstaltung zum Konzept sowie verschiedener Mobilitätsinitiativen im Kreis machen diesbezüglich Mut. Im Februar 2014 beschließt der Kreistag von Nordfriesland über das integrierte Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept. Es ist zu erwarten, dass der strategische Ansatz Signalwirkung und Vorbildcharakter weit über die Grenzen Nordfrieslands hinaus haben wird. Dies zeigte bereits ein Austausch mit Vertretern des Landes Schleswig-Holstein in Kiel, die dem strategischen Ansatz und dem konkreten Konzept für Nordfriesland aufgeschlossen gegenüberstehen. Auch das vom Bund geplante Modellvorhaben wird die weitere Verbreitung der Doppelstrategie befördern. Die Voraussetzungen für eine Verstetigung in Nordfriesland und die Übertragung der Ergebnisse in einen landes- und bundesweiten Kontext sind somit geschaffen.

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Projektleitung

Dr. Bernd Rittmeier (BMVI)

Auftragnehmer

PTV Planung Transport Verkehr AG
Zimmerstraße 67
10117 Berlin

In Kooperation mit

PTV Transport Consult GmbH
Zimmerstraße 67
10117 Berlin

pakora.net - Netzwerk für Stadt und Raum
Friedrichstraße 23
76229 Karlsruhe

Autoren

Dipl.-Ing. Annette Kindl (PTV AG)
Dipl.-Ing. Christian Reuter (PTV Transport Consult GmbH)
Dipl.-Ing. Torsten Beck (pakora.net)
Dr. Susanne Dahm (pakora.net)

Gestaltung | Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Z 25, Druckvorstufe | Hausdruckerei

Stand

Januar 2013

Bildnachweis

Titel: 2 x Kreis Nordfriesland; 1 x PTV Group
S. 6, 7, 8, 18, 24, 25, 30, 31, 35: PTV Group
S. 9, 21, 23: Pakora.net
S. 14 (Grafik), 17: PTV Group/pakora.net
S. 10: Demografieportal der Bundesregierung
S. 14 Fotos: pakora.net./Spangenberg/Kreis Nordfriesland
S. 26 und 28 Einzelbilder:

- Linienbus: Niebüller Verkehrsbetriebe mbH
- Rufbus: Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt (Oder) mbH
- Bürgerbus: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
- Nutzergruppenbus: KV Brandenburg
- Gemeinschaftsauto: PTV Group
- Mobilitätsgutschein: PTV Group
- Private Mitnahme: Nordhessischer Verkehrsverbund
- Fahrrad & Pedelec: PTV Group
- Vereinsbus: Stadt Buchholz/Nordheide

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung.
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

