



Nachhaltige Regionalentwicklung am Beispiel Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum

AZ 27469-43/0

Projektbeginn: 1.6.2009, Laufzeit: 34 Monate

Endbericht

Projektleitung

**Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend
& Melanie Herget**

Technische Universität Berlin
Institut für Land- und Seeverkehr
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Salzufer 17-19, SG 4
10587 Berlin

Projektpartner

Carolin Schäfer-Sparenberg

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie
FG 2: Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik
Döppersberg 19
42103 Wuppertal

Berlin, Juni 2012

Inhaltsverzeichnis

Projektkennblatt	6
1. Anlass und Zielsetzung des Projekts	9
2. Darstellung der Arbeitsschritte	11
2.1 ExpertInnen-Workshop	11
2.2 Befragung von Familien im ländlichen Raum	12
2.3 Best-Practice-Aufbereitung	13
2.4 MultiplikatorInnen-Workshop	13
2.5 MultiplikatorInnen-Handbuch	14
3. Ergebnisse	14
3.1 Durchführung und Dokumentation des ExpertInnen-Workshops	14
3.2 Befragung von Familien im ländlichen Raum	17
3.3 Good-Practice-Aufbereitung	27
3.4 Durchführung und Dokumentation des MultiplikatorInnen-Workshops	30
3.5 MultiplikatorInnen-Handbuch: Konzeption, Erstellung und Verbreitung	38
4. Öffentlichkeitsarbeit	40
4.1 Aufbau einer ExpertInnen-Datenbank	40
4.2 Internetpräsenz und Newsletter	40
4.3 Projekt-Flyer	42
4.4 Vorträge und Teilnahme an Konferenzen und Podiumsdiskussionen	42
4.5 Veröffentlichungen und Beiträge	44
4.6 Jury- und Beiratstätigkeiten	46
4.7 Anerkennung als Projekt der UN-Dekade	46
4.8 Einträge in Forschungsdatenbanken	46
5. Projektverlauf und organisatorische Erfahrungen	47
6. Fazit	49
Literatur	53

Anlagen

- Anlage 1: Teilnehmende ExpertInnen-Workshop
- Anlage 2: Sekundäranalyse – Übersichtstabelle
- Anlage 3: ExpertInnen-Workshop – Ablauf und Arbeitsblätter
- Anlage 4: Kurzfragebogen
- Anlage 5: Interview-Leitfaden
- Anlage 6: Interview-Karten
- Anlage 7: Kurzfragebogen-Ergebnisse
- Anlage 8: Good-Practice-Dokumentation – Interview-Leitfaden (WI)
- Anlage 9: MultiplikatorInnen-Workshop – Ablauf und Arbeitsblätter
- Anlage 10: Poster ‚Steckbriefe‘
- Anlage 11: Poster ‚Mobilitätstypen‘
- Anlage 12: Handbuch-Verteiler (Druckversion)
- Anlage 13: Handbuch-Verteiler (PDF-Version)
- Anlage 14: Alle bisherigen Projekt-Newsletter
- Anlage 15: Projekt-Flyer - deutsch
- Anlage 16: Projekt-Flyer - englisch
- Anlage 17: Öffentlichkeitsarbeit im letzten Berichtszeitraum
- Anlage 17a: Ausschuss Landtag Brandenburg – Protokoll-Auszug (15.2.2012)*
- Anlage 17b: Podiumsdiskussion Luckenwalde (31.5.2012) – Einladungsflyer*
- Anlage 17c: Woche der Umwelt 2012 – Ankündigung und Moderationsleitfaden*
- Anlage 17d: Beitrag in Broschüre ‚Mobilität‘ - Allianz der Wissenschaften*
- Anlage 17e: Anzahl Downloads (Stand: 23.5.2012)*
- Anlage 17f: Angebot DIFU-Literaturdatenbank ORLIS*

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Mobilitätsrelevante Entwicklungen im ländlichen Raum (eigene Darstellung).....	9
Abb. 2:	Systematisierung von mobilitätsbezogenen Dienstleistungen (eigene Darstellung).....	10
Abb. 3:	Projektmodule.....	11
Abb. 4:	Ablauf des Workshops	15
Abb. 5:	PKW-Erreichbarkeit und Schienenfernverkehrsnetz	17
Abb. 6:	Haushaltsgrößen 2004	17
Abb. 7:	Persönliche Kontaktaufnahme mit Eltern auf einem Schulfest.....	18
Abb. 8:	Zusammensetzung der Befragten	19
Abb. 9:	Entfernungen der Befragten in km	21
Abb. 10:	Entfernungen der Befragten in km	21
Abb. 11:	Mobilitäts-Typen der Interview-Studie	24
Abb. 12:	Varianten, das Auto zu ‚veröffentlichen‘ (eigene Darstellung)	31
Abb. 13:	Ein Gesamtmodell für zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum	32
Abb. 14:	Ideen zur Kommunikation.....	34
Abb. 15:	Wie Familien und wie Anbieter gewonnen werden können	37
Abb. 16:	Zusammensetzung der Newsletter-Abonnenten.....	41
Abb. 17:	So wurden die Abonnenten auf den Newsletter aufmerksam	41
Abb. 18:	Projektpräsentation auf der mobil.TUM 2011.....	42
Abb. 19:	Projektpräsentation auf Tagung des Pegasus-Netzwerks	43
Abb. 20:	Projekt-Zeitplan, aktualisiert	47
Abb. 21:	Vernetzung der einzelnen Projekt-Bausteine	50

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Wissensarten und ihre Berücksichtigung im ExpertInnen-Workshop	14
Tab. 2:	Merkmale der Befragten der Interview-Studie.....	20
Tab. 3:	Zielgruppenspezifische Überlegungen – Familien / Politik.....	35
Tab. 4:	Zielgruppenspezifische Überlegungen – Anbieter / Arbeitgeber.....	36

06/02		Projektkennblatt der Deutschen Bundesstiftung Umwelt			
Az	27469-43/0	Referat	4	Fördersumme	69.977,00 €
Antragstitel		Nachhaltige Regionalentwicklung in der Umweltkommunikation am Beispiel umwelt- und familienfreundliche Mobilität			
Stichworte		Regionalentwicklung, Umweltkommunikation, Mobilität, Familien, ländlicher Raum			
Laufzeit 34 Monate		Projektbeginn 01.06.2009		Projektende 31.5.2012	
Bewilligungsempfänger		Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend Technische Universität Berlin Institut für Land- und Seeverkehr Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung Salzufer 17-19 10587 Berlin		Tel 030-314-78772 Fax 030-314-27875 Projektleitung Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend Bearbeiterin Melanie Herget	
Kooperationspartner		Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie Forschungsgruppe 2: Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik Döppersberg 19 42103 Wuppertal <i>Ansprechpartnerin: Carolin Schäfer-Sparenberg</i>			
Zielsetzung und Anlass des Vorhabens					
<p>Verkehrsbedingte Emissionen zählen zu den zentralen Problemfeldern der Klimaschutz- und Nachhaltigkeitspolitik. Gerade im ländlichen Raum ist jedoch die Abhängigkeit vom PKW groß. Das bedeutet, auch angesichts steigender Mobilitätskosten, bereits in naher Zukunft eine große Herausforderung. Erste Ansätze für alternative ländliche Mobilitätsangebote gibt es zwar, diese sind jedoch außerhalb der Fachöffentlichkeit wenig bekannt. Damit sowohl Familien im ländlichen Raum als auch die Akteure der ländlichen Regionalentwicklung den mobilitätsbezogenen zukünftigen Herausforderungen angemessen begegnen können, soll mit diesem Projekt das Bewusstsein für alternative ländliche Mobilitätsangebote geschärft werden. Dies geschieht, indem tragfähige Kommunikationsstrategien für umwelt- und familiengerechte Mobilitätsangebote entwickelt werden.</p>					
Darstellung der Arbeitsschritte und der angewandten Methoden					
<p>Auf einem <i>ExpertInnen-Workshop</i> wird mit Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden das Spektrum ihrer aktuellen Erkenntnisse zu umwelt- und familienfreundlicher Mobilität im ländlichen Raum in Form von anschaulichen <i>Wissenslandkarten</i> gebündelt, um sowohl den Erkenntnisstand als auch mögliche Lücken leichter erfassen und kommunizieren zu können. Als Grundlage für die Diskussionen werden aktuelle bundesweite Mobilitätsdatensätze ausgewertet (Sekundäranalyse).</p> <p>Im Rahmen einer <i>Befragung von Familien</i> in zwei ländlichen Regionen Deutschlands (LK Emsland in Niedersachsen, LK Ludwigslust in Mecklenburg-Vorpommern) werden Mobilitätstypen ermittelt und als „<i>Familienportraits</i>“ aufbereitet. Besonders berücksichtigt werden dabei Erfahrungen mit Alternativangeboten zum privaten PKW sowie Anforderungen an solche Alternativangebote.</p> <p>Das Spektrum an <i>Good-Practice-Beispielen</i> für umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum wird als <i>Steckbriefe</i> zusammengestellt. Auf diese Weise werden nützliche Argumentations- und Entscheidungshilfen geschaffen.</p> <p>In Form eines <i>MultiplikatorInnen-Workshops</i> mit MedienvertreterInnen, Verbänden und Verkehrsgesellschaften werden die zuvor erstellten Kommunikationsprodukte vorgestellt, um darauf aufbauend in Kleingruppen innovative Kommunikationsstrategien zu entwickeln. Die gesamten Projektergebnisse werden schließlich in Form eines <i>MultiplikatorInnen-Handbuchs</i> redaktionell aufbereitet und allen Bundesländern bereitgestellt.</p>					
<p>Deutsche Bundesstiftung Umwelt An der Bornau 2 49090 Osnabrück Tel 0541/9633-0 Fax 0541/9633-190 http://www.dbu.de</p>					

Ergebnisse und Diskussion

Im ersten Berichtszeitraum (Juni – Dez. 2009) wurden die vertraglichen Grundlagen geschaffen, eine ExpertInnen-Datenbank aufgebaut, die TeilnehmerInnen und der Ablauf des ExpertInnen-Workshops geplant, eine Literaturanalyse sowie eine Sekundäranalyse bundesweiter Verkehrsdaten vorbereitet.

Im zweiten Berichtszeitraum (Dez. 2009 – Mai 2010) wurden der ExpertInnen-Workshop durchgeführt und dokumentiert, die Sekundäranalyse bundesweiter Verkehrsdaten weitgehend abgeschlossen, die Befragung der Landfamilien vorbereitet und die Erstellung der Good-Practice-Steckbriefe begonnen.

Im dritten Berichtszeitraum (Juni – Dez. 2010) wurden die Interviews mit Eltern in zwei ländlichen Regionen durchgeführt. Seitens des Projektpartners Wuppertal Institut wurde die Erstellung der Good-Practice-Steckbriefe weitgehend abgeschlossen.

Im vierten Berichtszeitraum (Dez. 2010 – Mai 2011) wurde die Auswertung der Interviews begonnen. Die Good-Practice-Steckbriefe wurden mit den Anbietern rückgekoppelt und im Internet veröffentlicht. Mit den Vorbereitungen für den MultiplikatorInnen-Workshop und das Projekt-Handbuch wurde begonnen.

Im fünften Berichtszeitraum (Juni – Dez. 2011) wurde die Auswertung der Interviews fortgeführt. Die TeilnehmerInnen und der Ablauf des MultiplikatorInnen-Workshops wurden weitgehend festgelegt. Für das Projekt-Handbuch wurden Fotoshooting, Bildrecherche und Textgestaltung begonnen.

Im letzten Berichtszeitraum (Dez. 2011 – Mai 2012) wurde der MultiplikatorInnen-Workshop durchgeführt und dokumentiert. Auf Basis der Interviews wurden sechs verschiedene Mobilitätstypen identifiziert und durch abgeleitete Empfehlungen für zielgruppengerechte Mobilitätsangebote ergänzt. Das MultiplikatorInnen-Handbuch wurde fertiggestellt und bundesweit versandt.

Öffentlichkeitsarbeit und Präsentation

Das Projekt wurde als „Offizielles Projekt der UN-Dekade Bildung für Nachhaltigkeit“ ausgezeichnet. Zudem wurde das Projekt in die Umweltforschungsdatenbank UFORDAT[®] und in die sozialwissenschaftliche Datenbank SOFIS aufgenommen.

Es wurde eine Internetpräsenz für die Informationen zu dem Projekt aufgebaut. Hier sind die Wissenslandkarten, die Dokumentation des ExpertInnen-Workshops, der Informationsflyer (deutsch und englisch), alle bisherigen Projekt-Newsletter, die Poster zu den Mobilitätstypen und zu den Good-Practice-Steckbriefen und das MultiplikatorInnen-Handbuch für alle Interessierten frei verfügbar.

Über die Projektseiten war es auch möglich, sich für den regelmäßigen Projekt-Newsletter an- und abzumelden. Zur Bekanntmachung des Projekts und des Newsletters wurden die Redaktionen bereits bestehender einschlägiger Newsletter angeschrieben. Bis Ende Mai 2012 haben 149 Personen den Projekt-Newsletter abonniert (Stand Mai 2010: ca. 40 Personen).

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit konnten Beiträge platziert werden in: *Zeitschrift LandInForm, landaktuell – Newsletter der Deutschen Vernetzungsstelle Ländliche Räume, Newsletter der UN-Dekade "Bildung für nachhaltige Entwicklung", Feministisches Geo-RundMail, Gemeindeblatt Spelle, Kommunalanzeiger des Amtes Zarrentin, TU intern – Die Hochschulzeitung der Technischen Universität Berlin*. Zudem wurden mehrere öffentliche Vorträge gehalten, und das Projekt wurde über ein Mitwirken an hochkarätigen Podiumsdiskussionen (u. a. Internationale Grüne Woche, Woche der Umwelt) sowie über die Mitarbeit in einem Forschungsbeirat und in einer Wettbewerbsjury bekanntgemacht.

Fazit

Die *Interview-Studie* mit Eltern in zwei ländlichen Regionen verdeutlichte deren aktuellen Verhaltensweisen und Einstellungen und lieferte die Grundlage für eine Mobilitätstypologie.

Die beiden *Workshops* mit den ExpertInnen und MultiplikatorInnen bestätigten schließlich: Um die zukünftigen Herausforderungen für die Mobilität von Familien im ländlichen Raum zu bewältigen, gilt es, ein gut vernetztes und lokal angepasstes Spektrum an geeigneten Angeboten zu schaffen. Dazu wurden drei Grundprinzipien herausgearbeitet: Bündeln, wo sich bündeln lohnt / Das Fahrrad stärken / Das Auto ‚veröffentlichen‘.

Das *MultiplikatorInnen-Handbuch* mit allen zentralen Projektergebnissen wurde in einer Auflage von 200 Stück gezielt bundesweit an thematisch nahestehende Personen und Institutionen versandt.

Zusammenfassung

Damit sowohl Familien im ländlichen Raum als auch die Akteure der ländlichen Regionalentwicklung den mobilitätsbezogenen zukünftigen Herausforderungen angemessen begegnen können, soll mit diesem Projekt das Bewusstsein für alternative ländliche Mobilitätsangebote geschärft werden.

Dies geschieht, indem tragfähige Kommunikationsstrategien für umwelt- und familien-gerechte Mobilitätsangebote entwickelt werden. Dazu wurden fünf Projektmodule konzipiert, die die Erfahrungen, Bedürfnisse und Ideen der Akteure in ländlichen Räumen gezielt miteinander verknüpfen:

1. Auf einem *ExpertInnen-Workshop* (siehe Kap. 2.1 und 3.1) wurde mit Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden das Spektrum der aktuellen Erkenntnisse zu umwelt- und familienfreundlicher Mobilität im ländlichen Raum in Form von anschaulichen *Wissenslandkarten* gebündelt, um sowohl den Erkenntnisstand als auch mögliche Lücken leichter erfassen und kommunizieren zu können.
2. Im Rahmen einer *Befragung von Familien* in zwei ländlichen Regionen Deutschlands (siehe Kap. 2.2 und 3.2) (Emsland in Niedersachsen, Havelland in Brandenburg) wurden dann ergänzend Mobilitätstypen ermittelt und als „*Familienportraits*“ aufbereitet.
3. Das Spektrum an *Good-Practice-Beispielen* für umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum wurde als *Steckbriefe* zusammengestellt (siehe Kap. 2.3 und 3.3), und zwar sowohl in einer ausformulierten Langfassung für das Fachpublikum als auch in einer öffentlichkeitswirksamen Kurzform. Begründete Schätzungen des jeweiligen Beitrags zum Umweltschutz wurden ermittelt.
4. Im Rahmen eines *MultiplikatorInnen-Workshops* (siehe Kap. 2.4 und 3.4) mit MedienvertreterInnen, Verbänden und Verkehrsgesellschaften wurden schließlich die zuvor erstellten Kommunikationsprodukte (*Wissenslandkarten*, *Familienportraits* und *Good-Practice-Steckbriefe*) vorgestellt, um darauf aufbauend *Kommunikationsstrategien* im Workshop zu entwickeln, wie alternative Mobilitätskonzepte für unterschiedliche zentrale Zielgruppen attraktiv kommuniziert werden können.
5. Die gesamten Projektergebnisse wurden in Form eines *MultiplikatorInnen-Handbuchs* (siehe Kap. 2.5 und 3.5) redaktionell und illustrativ aufbereitet.

Die *Interview-Studie* mit Eltern in zwei ländlichen Regionen verdeutlichte deren aktuelle Verhaltensweisen und Einstellungen und lieferte die Grundlage für eine Mobilitätstypologie. Aus dieser wurden dann Empfehlungen für eine zielgruppengerechte Zusammenstellung und Kommunikation von Mobilitätsangeboten abgeleitet. Die Typologie und diese Empfehlungen können zukünftig als Prüfstein und Hilfestellung im Rahmen weiterer lokaler Strategieprozesse eingesetzt werden.

Die beiden *Workshops* mit den ExpertInnen und MultiplikatorInnen bestätigten schließlich: Um die zukünftigen Herausforderungen für die Mobilität von Familien im ländlichen Raum zu bewältigen, gilt es, ein gut vernetztes und lokal angepasstes Spektrum an geeigneten Angeboten zu schaffen. Dazu wurden drei Grundprinzipien herausgearbeitet: Bündeln, wo sich bündeln lohnt / Das Fahrrad stärken / Das Auto ‚veröffentlichen‘.

Das *MultiplikatorInnen-Handbuch* mit allen zentralen Projektergebnissen wurde in einer Auflage von 200 Stück gezielt bundesweit an thematisch nahestehende Personen und Institutionen versandt.

1. Anlass und Zielsetzung des Projekts

Im ländlichen Raum ist die Abhängigkeit vom privaten PKW sehr groß – und sie nimmt gegenwärtig weiter zu. Die Schülerzahlen gehen zurück und mit ihnen in der Regel auch das regionale ÖPNV-Angebot. Zudem konzentrieren sich Angebote des täglichen und periodischen Bedarfs (wie Supermärkte, Banken, Ärzte und Betreuungseinrichtungen) zunehmend auf einige wenige, meist städtische, Gebiete.

Von diesen drei Entwicklungslinien sind Frauen stärker betroffen als Männer, da sie aufgrund der geschlechtstypischen Arbeitsteilung meist die Hauptverantwortung für Versorgungs- und Begleitwege tragen. Dabei nutzen Frauen in ländlichen Räumen den PKW für mehr Fahrten als Frauen in der Stadt (u. a. Körntgen 2000: 151), denn aufgrund der langen Wege scheiden nicht-motorisierte Verkehrsmittel für viele Tätigkeiten aus.

Als umweltfreundliche Alternative zum privaten PKW wird zwar immer wieder auf die Vorteile des ÖPNV hingewiesen – allerdings stößt ein ÖPNV-Angebot mit großen Bussen, die auf festen Linien fahren, gerade in dünn besiedelten Räumen auf unzureichende Nachfrage: Die arbeitende Bevölkerung hat immer seltener die gleichen Arbeitszeiten und -wege, und die Schülerzahlen gehen demografiebedingt stark zurück, wobei dieser Rückgang – anders als in Ballungsräumen – kaum durch Migration abgeschwächt wird.

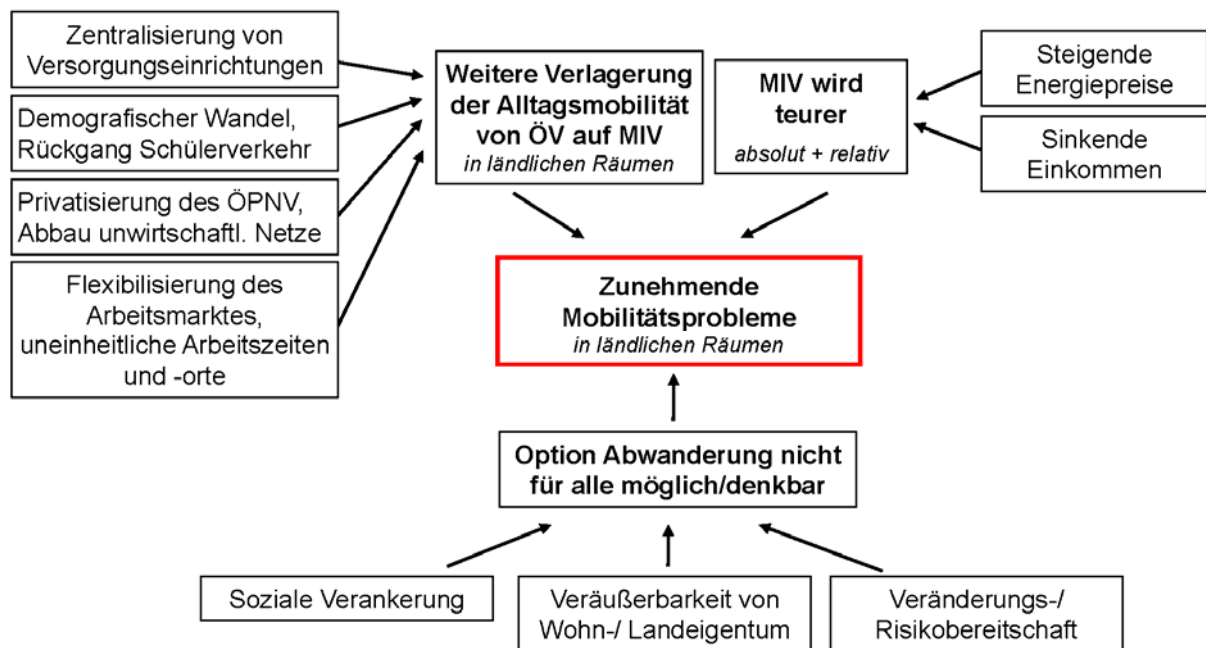


Abb. 1: Mobilitätsrelevante Entwicklungen im ländlichen Raum (eigene Darstellung)

Abb. 1 veranschaulicht die zu erwartenden mobilitätsrelevanten Entwicklungen im ländlichen Raum. Das Nachsehen haben diejenigen, die sich entweder kein eigenes Fahrzeug leisten können (z. B. Langzeitarbeitslose) oder die noch nicht oder nicht mehr damit fahren können (z. B. Jugendliche und Alte).

Erwerbstätige Alleinerziehende müssen in der Regel alle anfallenden Arbeiten und Wege selbst erledigen und stehen daher unter einem besonders starken Zeit- und Flexibilitätsdruck, der auch in Zukunft die Nutzung eines privaten PKW stark begünstigen wird. In Familienhaushalten sind dagegen bei steigenden Mobilitätszwängen (zunehmende Entfernung zu Arbeitsplatz, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen) sowie bei steigenden Mobilitätskosten (steigender Ölpreis) vermehrt Aushandlungsprozesse zu erwarten, die durchaus auch eine (ergebnisoffene) Auseinandersetzung mit Alternativen zum privaten (Zweit-) PKW beinhalten können.

Die **Abb. 2** zeigt eine Systematisierung mobilitätsbezogener Dienstleistungen, die im Rahmen des hier beschriebenen Projekts von Melanie Herget, TU Berlin, ausgearbeitet wurde.

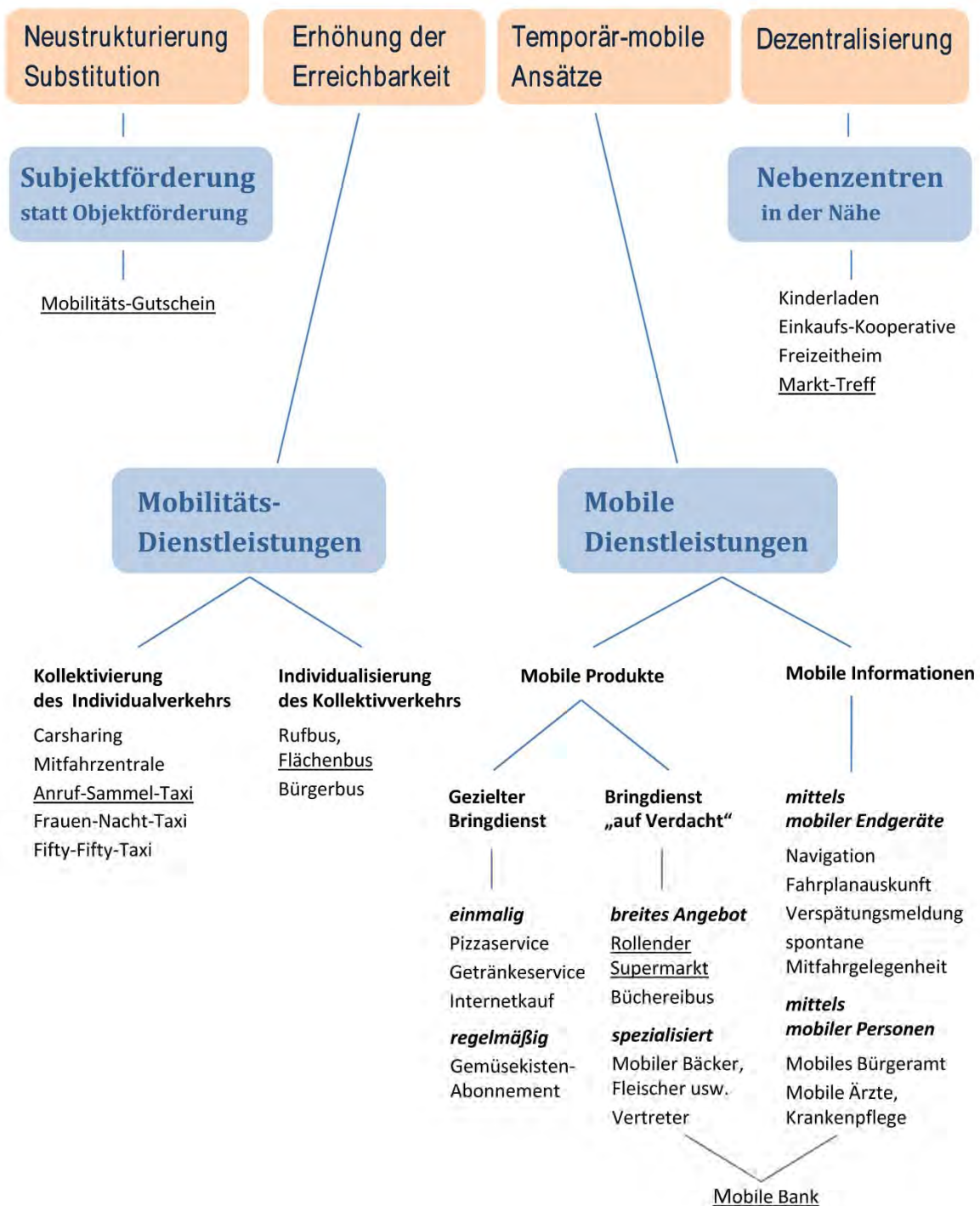


Abb. 2: Systematisierung von mobilitätsbezogenen Dienstleistungen (eigene Darstellung)
 unterstrichen = Angebotsbeispiele, die im Rahmen der in Kap. 2.2 und 3.2 beschriebenen Interviewstudie verwendet wurden

Mobilitätsdienstleistungen wie Mitfahrzentrale und Rufbus ermöglichen es den Menschen, auch ohne ein eigenes Auto zu gewünschten Produkten und Informationen hinzukommen. Mit Hilfe von *Mobilen Dienstleistungen* wie z. B. rollenden Supermärkten oder mobilen Bürgerämtern werden bestimmte Produkte und Informationen – zumindest an einigen Tagen – wieder direkt vor Ort bereitgestellt. So können einige Wege mit dem PKW eingespart werden. Angesichts steigender Energiepreise und Klimawandel nützt dies sowohl dem privaten Zeit- und Geldbudget als auch der Umwelt.

Damit sowohl Familien im ländlichen Raum als auch die Akteure der ländlichen Regionalentwicklung den mobilitätsbezogenen zukünftigen Herausforderungen angemessen begegnen können, soll mit diesem Projekt das Bewusstsein für alternative ländliche Mobilitätsangebote geschärft werden. Dies geschieht, indem tragfähige Kommunikationsstrategien für umwelt- und familiengerechte Mobilitätsangebote entwickelt werden.

2. Darstellung der Arbeitsschritte

Um innovative Kommunikationsstrategien für den ländlichen Raum zu entwickeln, sollen die folgenden Kriterien berücksichtigt werden:

1. Es wird auf bereits vorhandenes Wissen aufgebaut,
2. die Bedürfnisse und Einschätzungen der Zielgruppe(n) bilden die Grundlage,
3. die Angebote besitzen nachvollziehbare Vorteile, indem sie z. B. Zeit, Kosten oder Umweltbelastungen einsparen helfen,
4. die Kommunikationskonzepte werden im Dialog entwickelt und
5. alle Ergebnisse werden zum Nachschlagen in schriftlicher Form zur Verfügung gestellt.

Diesen Anforderungen entsprechend, wurden fünf Projektmodule (siehe **Abb. 3**) konzipiert, die die Erfahrungen, Bedürfnisse und Ideen der beteiligten Akteure gezielt miteinander verknüpfen. Die Projektmodule werden im Folgenden näher dargestellt.

2.1 ExpertInnen-Workshop

Es gibt zwar bereits Publikationen zur Mobilität von Familien und zu Mobilitätskonzepten für den ländlichen Raum – dieses Wissen liegt jedoch in den wenigsten Fällen in allgemeinverständlicher und leicht zugänglicher Form vor. Hinzu kommt, dass gerade praxisrelevantes Handlungswissen oft nicht veröffentlicht wird, sondern nur implizit und über die Akteurs-ebenen verteilt vorliegt. Diese Lücke soll mit einem eintägigen ExpertInnen-Workshop geschlossen werden.



Abb. 3: Projektmodule

Ziel des ExpertInnen-Workshops ist es, mit ca. 20 Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden das Spektrum der aktuellen Erkenntnisse zu umwelt- und familienfreundlicher Mobilität im ländlichen Raum in Form von *Wissenslandkarten* zu verdichten.

Die Darstellung als Wissenslandkarten soll erleichtern, dass sowohl der aktuelle Erkenntnisstand als auch mögliche Lücken von EntscheidungsträgerInnen schnell erfasst und kommuniziert werden können.

Um eine angemessene Berücksichtigung der Nutzerperspektive auf dem Workshop zu gewährleisten, werden im Vorfeld aktuelle bundesweite Mobilitätsdatensätze ausgewertet. So werden aktuelle Verkehrsmittelentscheidungen, typische Unterwegszeiten und weitere Kenngrößen von Familien im städtischen versus ländlichen Raum Deutschlands identifiziert und bilden die Basis für fundierte weitere Diskussionen.

2.2 Befragung von Familien im ländlichen Raum

Es gibt bereits Evaluationen für einzelne ländliche Modellvorhaben im Mobilitätsbereich (vgl. u. a. Kagermeier 2004, Kindl 2002). Diese Evaluationen wurden jedoch nur für Einzelangebote sowie nur für den Querschnitt aller Personen einer ländlichen Region konzipiert. Die Bedürfnisse von Familien finden dabei keine gezielte Berücksichtigung. Ebenso wenig findet eine gemeinsame Betrachtung von Gegenwart und Zukunft statt, von aktuellen Mobilitätsmustern und zukünftigen Alternativpräferenzen. Was zudem fehlt, ist ein systematischer Vergleich von mindestens zwei Regionen (insbesondere West/Ost) mit einem einheitlichen Befragungsinstrument. Diese Lücken sollen mit Hilfe einer geeigneten Befragung von Familien im ländlichen Raum geschlossen werden.

Ziel ist es, das *Spektrum an familiären Mobilitäts- und Innovationstypen* zu ermitteln. Im Rahmen der problemzentrierten Befragung (vgl. Lamnek 2005: 363 f.) werden zunächst die aktuellen Mobilitätsmuster der Familien erhoben. Anschließend werden die Elternteile mit wahrscheinlichen, zukünftigen Entwicklungen („Zukunftsbildern“) konfrontiert und zu ihren subjektiv vorstellbaren Handlungsmöglichkeiten befragt. Besonders berücksichtigt werden dabei Erfahrungen mit Alternativangeboten zum privaten PKW sowie Anforderungen an solche Alternativangebote.

Nach indikatorenbasierter Beratung durch das Bundesamt für Raumordnung, Bereich Raumbearbeitung, sind für die geplante Befragung die familienreichen Landkreise Emsland (Niedersachsen) und Havelland (Brandenburg) vorgesehen. Dazu werden dort insgesamt ca. 24 Elternteile ausgewählt. Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Familienhaushalte auf Familien mit einem Kind im Alter zwischen sechs und zwölf Jahren begrenzt. Zudem wird die Stichprobe begrenzt auf Familien, die ein mittleres Einkommen haben¹.

Die so herausgearbeiteten Mobilitäts- und Innovationstypen liefern den Verantwortlichen der Regionalplanung wichtige Hinweise für eine zielgruppengerechte Konzeption und Kommunikation von alternativen Mobilitätsangeboten. Die Aufbereitung der Ergebnisse in Form von anschaulichen „*Portraits*“ (Posterausstellung) soll auf dem nachfolgenden MultiplikatorInnen-Workshop die Berücksichtigung der Nutzerperspektive bei der Entwicklung von Kommunikationsstrategien unterstützen.

¹ Nach dem 3. Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung („Konzept der relativen Einkommensarmut“) gilt als arm, wer als Einzelperson weniger als 60 % des mittleren äquivalenzgewichteten Nettoeinkommens (nach EVS ca. 980 €/monatlich) bezieht (vgl. BMAS 2008: 23). Als reich wird definiert, wer als Einzelperson mehr als 200 % des mittleren äquivalenzgewichteten Nettoeinkommens (nach EVS ca. 3268 €/monatlich) bezieht (vgl. ebd.: 32). Bei Mehrpersonenhaushalten werden dabei die Grenzwerte über spezielle Gewichtungsfaktoren ermittelt (ebd.: 17 f.).

2.3 Best-Practice-Aufbereitung

Ziel dieses Projektmoduls ist es, ca. 10 Good-Practice- bzw. Best-Practice-Beispiele aufzubereiten, die zu den folgenden Aspekten Auskunft geben:

- a. Name und Art des Mobilitätsangebots
- b. Zielsetzung des Angebots
- c. Ort/Region des Mobilitätsangebots, mit weiteren Angaben zur Raumstruktur und Größe der Region
- d. Beschreibung des Mobilitätsangebots
- e. Betreiber und sonstige Beteiligte
- f. Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz
- g. Gesellschaftliche/soziale Vorteile
(z. B. Verbesserung der Mobilität bestimmter Bevölkerungsgruppen)
- h. Weitere Vorteile wie Zeit- und Kosteneinsparmöglichkeiten
- i. Angaben zum Finanzierungsmodell und zur Wirtschaftlichkeit, falls vorhanden
- j. Kommunikationsstrategien und -instrumente
- k. Besonderheit des Beispiels:
Warum ist gerade dieses Beispiel ausgewählt worden, und was macht dieses Beispiel zu einem Good-Practice- bzw. Best-Practice-Beispiel?

Die Aufbereitung der Steckbriefe erfolgt im Wesentlichen durch das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, welches auf Basis zahlreicher Projekte in den letzten Jahren über umfangreiche Kenntnisse und vielfältige Kontakte zu Good-Practice- und Best-Practice-Beispielen im ländlichen Raum verfügt (vgl. u. a. Böhler & Dalkmann 2004).

Die Literatur- und Internetrecherche wird dabei ergänzt durch eine gezielte Befragung von Experten zu den ausgewählten Fallbeispielen. Der Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz kann je nach vorhandener Datenlage quantifiziert werden (Ableitung von CO₂-Minderungseffekten vor und nach Einführung des Mobilitätsangebots) bzw. wird qualitativ bewertet.

Ziel dieser Good-Practice- bzw. Best-Practice-Steckbriefe ist es, einen anschaulichen Überblick über die Breite der alternativen Mobilitätsansätze zu bieten – vom Abholservice zu Bringdiensten, von Produkten zu Dienstleistungen. Die Steckbriefe liefern EntscheidungsträgerInnen wichtige Anregungen und Argumentationshilfen für die Beantragung und Folgenabschätzung von neuen Angeboten. Zudem bilden sie eine wichtige Grundlage für die Entwicklung von innovativen Kommunikationsstrategien auf dem nachfolgenden MultiplikatorInnen-Workshop.

2.4 MultiplikatorInnen-Workshop

Aktuelle Praxishandbücher mit genauen Anleitungen und Hinweisen zur Einführung flexibler ÖPNV-Angebote gibt es bereits (insb. BMVBS & BBSR 2009, VBB 2008a, VBB 2008b). Was jedoch fehlt, sind originelle und zielgruppengerechte Kommunikationskonzepte, die dafür sorgen, dass die verschiedenen Informationen und Entscheidungshilfen sowohl a) mehr Familien als auch b) mehr Verantwortliche für die Regionalplanung tatsächlich erreichen und sie motivieren, sich damit zu beschäftigen.

Um diese Lücke zu schließen, ist ein zweitägiger *MultiplikatorInnen-Workshop* vorgesehen. Hierfür werden VertreterInnen von Medien, Verbänden und Verkehrsgesellschaften möglichst vieler Bundesländer eingeladen. Im Rahmen des Workshops werden zunächst die bisher erstellten Kommunikationsprodukte (Wissenslandkarten, Familienportraits und Best-Practice-Steckbriefe) vorgestellt und diskutiert. Mit Unterstützung einer Kommunikationsexpertin bzw. eines -experten werden dann grundlegende Überlegungen einer gelungenen Kommuni-

kationsstrategie vorgestellt. Darauf aufbauend werden schließlich in geeignet zusammengesetzten Kleingruppen innovative Kommunikationsstrategien entwickelt, wie alternative Mobilitätskonzepte sowohl für die jeweiligen Mobilitätstypen als auch für unterschiedliche Gruppen von EntscheidungsträgerInnen attraktiv kommuniziert werden können.

2.5 MultiplikatorInnen-Handbuch

Alle Projektergebnisse sollen schließlich in einem MultiplikatorInnen-Handbuch in redaktionell aufbereiteter Form dokumentiert und allen Mitwirkenden zur Verfügung gestellt werden. Weitere Exemplare des Handbuchs sollen proaktiv an thematisch nahestehende Personen und Institutionen aller Bundesländer versandt werden. Zudem wird über das Projektende hinaus eine Downloadmöglichkeit des Handbuchs eingerichtet.

3. Ergebnisse

3.1 Durchführung und Dokumentation des ExpertInnen-Workshops

Am 29.1.2010 fand in der Europäischen Akademie Berlin ein ganztägiger ExpertInnen-Workshop zum Thema „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ statt. Auf diesem Workshop führten die eingeladenen Akteure aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden ihre Erfahrungen und ihr Wissen in Form von sogenannten ‚Wissenslandkarten‘ zusammen. Dabei können verschiedenen Arten des Wissens unterschieden werden, die in diesem Workshop jeweils gesondert Berücksichtigung finden (siehe **Tab. 1**).

Wissensart	Berücksichtigung im Workshop
Faktenwissen / Fachwissen	Vorstellung und Ergänzung/ Diskussion der Ergebnisse einer eigens zum Thema „Mobilität von Familien in ländlichen Räumen“ durchgeführten Sekundäranalyse bundesweiter Verkehrsdaten (vgl. 3.3)
Handlungswissen / Erfahrungswissen	Sammlung und Priorisierung zentraler Probleme im Themenbereich „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ Erstellen von Strategie-Landkarten zu den priorisierten Problemen (Ziele, Lösungsansätze, zu erwartende Widerstände, Empfehlungen)
Quellenwissen 1: Wissen über Veröffentlichungen	Vorab-Frage an die Teilnehmenden: „Welche drei Publikationen können Sie besonders empfehlen für das Thema <i>Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum?</i> “ Literaturtisch: Möglichkeit für die Teilnehmenden, auf eigene Veröffentlichungen hinzuweisen und die der anderen einzusehen
Quellenwissen 2: Wissen über Personen und Netzwerke	Dokumentation von allen für das Thema relevanten und den Teilnehmenden bekannten Akteuren und Netzwerken in einer Deutschlandkarte

Tab. 1: Wissensarten und ihre Berücksichtigung im ExpertInnen-Workshop (eigene Darstellung)

Bei der Zusammensetzung der etwa 20 Workshop-Teilnehmenden wurde großen Wert auf eine fachliche und institutionelle Vielfalt gelegt. Wie die TeilnehmerInnen-Liste zeigt (siehe **Anlage 1**), wurden gezielt aus allen vier Themenbereichen (Familie, Land und Raum, Verkehr und Umwelt, Mobilitätsdienstleistungen) Fachleute eingeladen. Zudem wurde angestrebt, innerhalb der Themenbereiche mindestens zwei verschiedene Institutionengruppen (Politik/Behörde, Verein/Verband/Stiftung, Universität/Forschung, Unternehmen/Dienstleister/Wirtschaft, Medien) abzudecken.

Der *Workshop-Ablauf* wurde in drei Arbeitstreffen mit der externen Moderatorin Ilona Böttger von fields GmbH konkretisiert und abgestimmt und ist zusammen mit den Arbeitsblättern **Anlage 2** zu entnehmen.

Abb. 4 zeigt den grundsätzlichen Ablauf der Veranstaltung. Der Workshop begann mit einem Brainstorming, zunächst individuell, dann in Kleingruppen. Ziel war es, die *zentralen Probleme* für die Realisierung einer umwelt- und familienfreundlichen Mobilität in ländlichen Räumen zu sammeln. Anschließend wurden die gesammelten Probleme zu Problemfeldern zusammengefasst und mit Hilfe von Klebepunkten für die weitere Bearbeitung priorisiert.

Um eine angemessene Berücksichtigung der Nutzerperspektive auf dem Workshop zu gewährleisten, wurden dann aktuelle *Erkenntnisse* über die Wahl der Hauptverkehrsmittel, typische Reisezeiten, Wegezwecke und weitere Kenngrößen von Familien im städtischen versus ländlichen Raum Deutschlands in Form eines Impulsvortrags vorgestellt. Für diesen Vortrag wurden im Vorfeld aktuelle, bundesweit erhobene Verkehrsdaten ausgewertet (Sekundäranalyse).

Ziel der Sekundäranalyse war es, allgemeingültige Angaben zu erhalten über das tatsächliche Verkehrsverhalten von deutschen Familienhaushalten in ländlichen (versus städtischen) Räumen. Diese Informationen lieferten wichtige Orientierungspunkte – sowohl für fundierte Diskussionen auf dem ExpertInnen-Workshop als auch für die Konzeption der anschließenden Befragung von Familien im ländlichen Raum.

Für die Analysen wurden die Datensätze der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) von 2008 ausgewählt. Die Studie *Mobilität in Deutschland* (MiD) wurde erstmals 2002 durchgeführt und umfasst eine Netto-Stichprobe von 25.000 Haushalten. Damit ist MiD die größte deutsche Erhebung zur Alltagsmobilität. Die gewählte Stichprobe wird als repräsentativ genug angesehen, um Aussagen für das gesamte Bundesgebiet, einzelne Bundesländer und einzelne Raumtypen zu ermöglichen (vgl. Badrow et al. 2002).

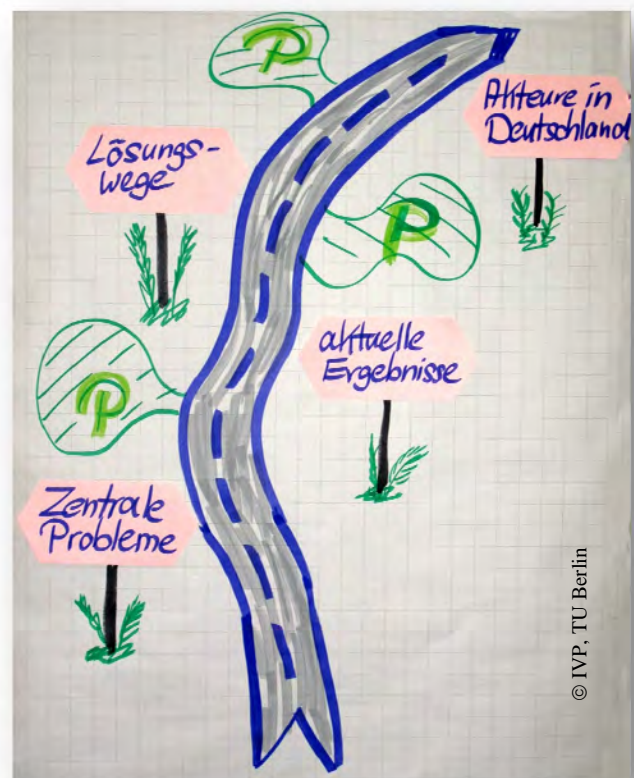


Abb. 4: Ablauf des Workshops

Die Sekundäranalyse wurde unterstützt durch eine am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung betreute und mit der Note „sehr gut“ bewertete Diplomarbeit von Herrn Dipl.-Ing. Percy Appel (Appel 2011).

Die statistischen Auswertungen bestätigten im Wesentlichen den bisherigen Kenntnisstand:

- In Deutschland ist die PKW-Anzahl von Zwei-Erwachsenen-Haushalten sowohl in ländlichen als auch in städtischen Räumen höher, wenn Kinder mit im Haushalt leben. Außerdem steigt die PKW-Anzahl mit dem Einkommen und mit der Anzahl Vollzeit erwerbstätiger Erwachsener im Haushalt.
- Die durchschnittliche PKW-Anzahl eines Haushalts und die durchschnittliche PKW-Nutzungsintensität sind in Familienhaushalten ländlicher Räume größer als in Familienhaushalten städtischer Räume.
- Geschlechtstypische Unterschiede im Verkehrsverhalten zeigen sich in ländlichen Familienhaushalten zum einen bei der Verkehrsmittelwahl („Modal Split“): Männer nutzen den PKW öfter *als Fahrer*, Frauen sind öfter *PKW-Mitfahrerin* und nutzen häufiger Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Daneben liefern auch die Anteile der Wegezwecke Hinweise auf eine mehrheitlich geschlechtstypische Arbeitsteilung in der Familienphase: Weibliche Erwachsene aus Familienhaushalten geben deutlich häufiger die Wegezwecke „Einkauf“ und „Bringen/Holen von Personen“ an als männliche.
- Die geschlechtstypischen Unterschiede im Verkehrsverhalten sind in Haushalten mit zwei Erwachsenen mittleren Alters ohne Kinder signifikant kleiner als in Haushalten mit zwei Erwachsenen und mindestens einem Kind unter 18 Jahren.
- Erstaunlich ist, dass der Anteil Freizeitwege gleichermaßen hoch ist, egal, ob Kinder im Haushalt leben oder nicht. Zudem liegt der Anteil der Freizeitwege bei Männern aus Familienhaushalten über dem Anteilswert von Männern aus Haushalten ohne Kinder. Um dies zu erklären, sind jedoch weitere, insbesondere qualitative Untersuchungen erforderlich.

Auf Basis der vorgestellten Daten erarbeiteten die Kleingruppen dann nach der Mittagspause für die von ihnen priorisierten Problemfelder sogenannte *Strategiepfade*. Hierfür mussten einige Problemfelder zunächst in Teilprobleme unterteilt werden. Anschließend sollten diejenigen Ziele notiert werden, die zur Lösung des jeweiligen (Teil-)Problems angestrebt werden (sollten). Zum Schluss sollten konkrete Maßnahmen und Empfehlungen diskutiert und notiert werden, die dazu beitragen können, das jeweilige Problem zu lösen oder mindern und das jeweils angestrebte Ziel zu erreichen.

Um neben der Ebene des Erfahrungs-/Handlungswissens auch das oftmals verstreut vorliegende Wissen über wichtige Akteure zusammenzutragen, wurden die Workshop-Teilnehmenden schließlich gebeten, zentrale Akteure aus den Bereichen „Verkehr und Umwelt“, „Familie“, „Land und Raum“ und „Best Practice: Mobilitätsdienstleistungen, mobile Dienstleistungen“ zu benennen.

Die Ergebnisse des Workshops zeigen überblickshaft die Bandbreite und Komplexität des Themas „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ und bieten – nicht zuletzt auch über eine Liste mit weiterführenden Literaturquellen – vielfältige Anregungen zum Weiterdenken und Weiterlesen.

Die Dokumentation des Workshops kann im Internet heruntergeladen werden unter:

http://www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/uploads/media/Dokumentation-ExpertenWS_29012010_.pdf

3.2 Befragung von Familien im ländlichen Raum

Im Sommer 2010 wurden umfangreiche Interviews mit Familien ländlicher Räume durchgeführt. Ziel der Befragung war es, unterschiedliche familiäre Mobilitäts- und Innovationstypen zu identifizieren und zu beschreiben. Nach indikatorenbasierter Beratung durch das Bundesamt für Raumordnung, Bereich Raumbewertung, wurden für die Befragung die Landkreise *Emsland* (Niedersachsen) und *Ludwigslust* (Mecklenburg-Vorpommern) ausgewählt. Diese Landkreise zeichnen sich durch ähnliche Erreichbarkeitsverhältnisse (vgl. **Abb. 5**) und einen hohen Anteil Familienhaushalte aus (vgl. **Abb. 6**).

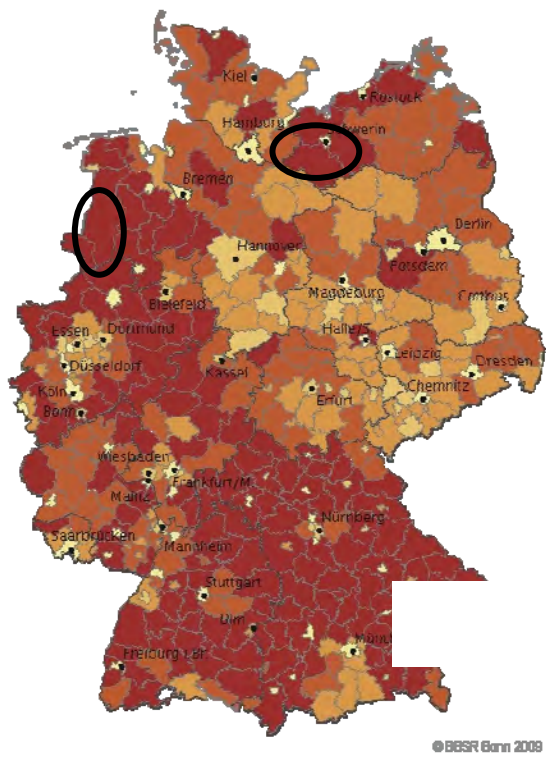
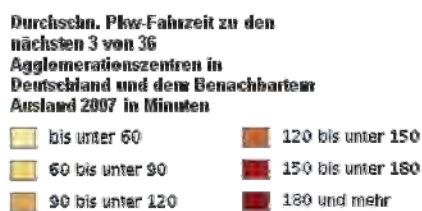
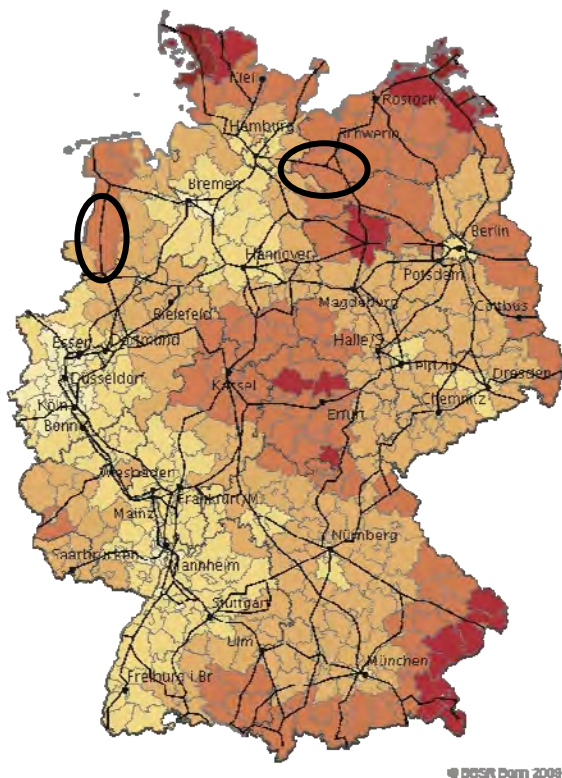


Abb. 5: PKW-Erreichbarkeit und Schienenfernverkehrsnetz

Abb. 6: Haushaltsgrößen 2004

(BBSR 2009, www.raumbeobachtung.de)

(BBSR 2009, www.raumbeobachtung.de)

Mit Hilfe des räumlichen Informationssystems „INKAR – Indikatoren, Karten und Graphiken zur Raum- und Stadtentwicklung in Deutschland und in Europa“, Ausgabe 2009 (herausgegeben vom BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) wurden dann möglichst vergleichbare Regionen *innerhalb der beiden Landkreise* ermittelt.

Als Indikatoren wurden gewählt:

- PKW-Fahrzeit zu den nächsten 3 von 36 Agglomerationszentren
- PKW-Fahrzeit zur nächsten Bundesautobahn-Anschlussstelle
- PKW-Fahrzeit zum nächsten IC/ICE-Bahnhof
- Beschäftigtenquote
- Anteil und Entwicklung der Zahl der Einwohner 65 Jahre und älter
- Anteil und Entwicklung der Zahl der Einwohner von 6 bis unter 18 Jahren
- Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter an allen Personen erwerbsfähigen Alters

Die Wahl fiel schließlich auf die Gemeinden der Ämter Zarrentin und Wittenburg im Landkreis Ludwigslust (Mecklenburg-Vorpommern) und die Samtgemeinde Spelle im Emsland (Niedersachsen).

Um Eltern für die Interviews zu gewinnen, wurden mehrere Gespräche vor Ort mit den *Schulleitungen der ortsansässigen Grundschulen* geführt. Die SchulleiterInnen unterstützen das Vorhaben ausnahmslos und ermöglichten frühzeitig entweder die Kontaktaufnahme mit den ElternvertreterInnen ihrer Schule oder ließen entsprechend vorbereitete Briefe an die Eltern verteilen.

Als besonders erfolgreich erwies sich die Teilnahme an einem Grundschulfest in der Samtgemeinde Spelle (**Abb. 7**). Durch die persönliche Kontaktaufnahme konnten viele Elternteile direkt über das Projekt informiert und für die Teilnahme an der Befragung gewonnen werden. Ebenso erfolgreich war dieses Vorgehen am „Tag der Offenen Tür“ einer Grundschule der Gemeinde Zarrentin.

Neben diesem schulbezogenen Zugang ermöglichten Gespräche mit den betreffenden Gemeindeverwaltungen, dass auch über die (an alle Haushalte verteilten!) lokalen *Gemeindezeitungen* kurz über das Projekt informiert und für die Befragung geworben wurde.



Abb. 7: Persönliche Kontaktaufnahme mit Eltern auf einem Schulfest

Pro Untersuchungsregion wurden insgesamt 14 Elternteile befragt. Die Zusammensetzung der Befragten ist in **Abb. 8** dargestellt.

Die Dauer eines Interviews betrug 70–90 Minuten. Durchgeführt wurden die Interviews nach Absprache mit den jeweiligen Eltern entweder in ihrem privaten Umfeld oder an einem anderen, möglichst neutralen Ort innerhalb der Gemeinde.

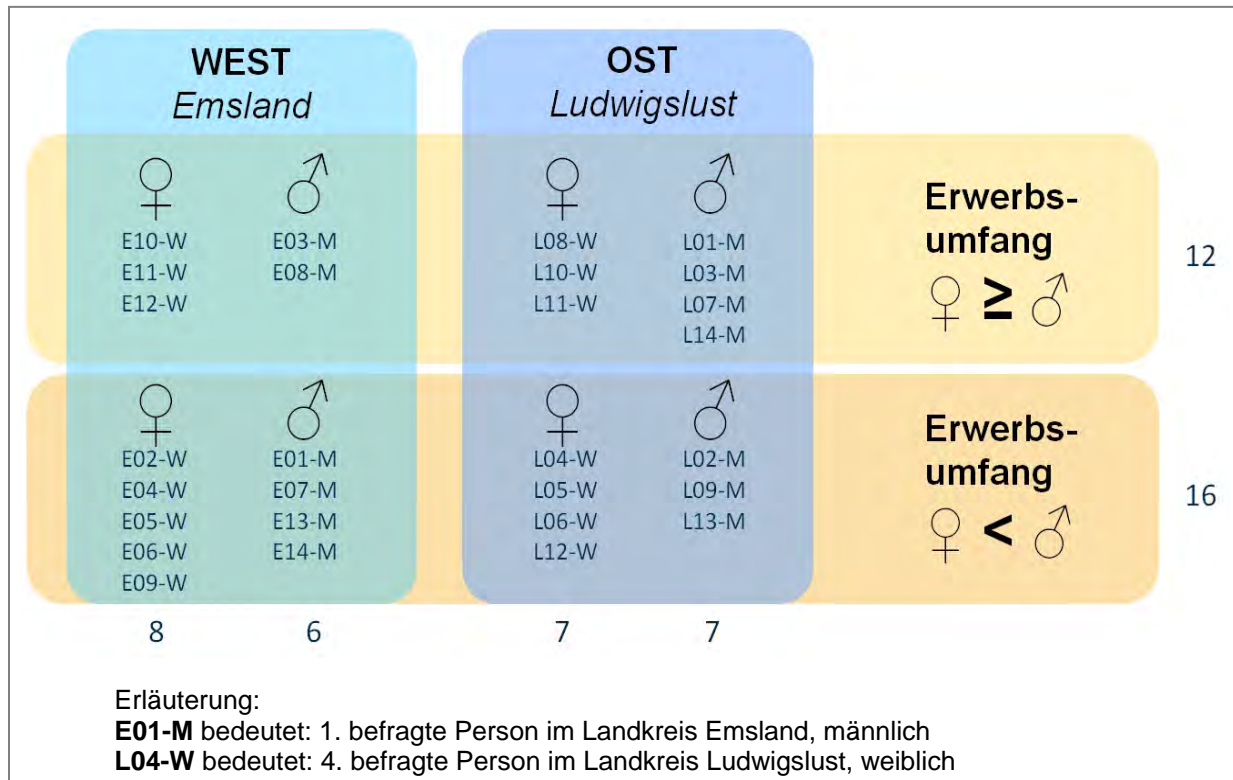


Abb. 8: Zusammensetzung der Befragten

Auf Basis aktueller Methodenliteratur und den Erkenntnissen der Vorstudie (siehe den 2. Zwischenbericht) wurden ein *Kurzfragebogen* (**Anlage 4**) und ein *Interview-Leitfaden* entwickelt (**Anlage 5**). Der Interview-Leitfaden besteht aus vier *Fragebereichen*:

- Im ersten Fragebereich geht es darum, aus Sicht des befragten Elternteils mehr über die Alltagsmobilität zu erfahren. Hierbei spielt auch eine Rolle, wie sich PKW-Besitz und alltägliche Wege/Fahrten durch die Kinder verändert haben.
- Im zweiten Fragebereich wird dazu angeregt, anhand von konkreten Situationen aus dem eigenen Alltag sowie möglichen zukünftigen Situationen über Bewältigungsstrategien bei „Auto-Engpässen“ und über bereits verfügbare oder grundsätzlich mögliche Alternativen zum privaten PKW nachzudenken und zu sprechen.
- Darauf aufbauend werden den Elternteilen im dritten Fragebereich ausgewählte mobilitätsbezogene Dienstleistungsbeispiele anhand von Interview-Karten vorgestellt und erläutert (**Anlage 6**). Die Befragten werden gebeten, diese Beispiele auf Basis ihrer Alltagserfahrungen zu bewerten.
- Im vierten und letzten Fragebereich geht es abschließend um einen Blick in die Zukunft: Was kann aus Sicht der Eltern dazu führen, dass ihr aktueller Wohnort auch in Zukunft lebenswert und familienfreundlich ist.

In der folgenden **Tab. 2** sind zentrale Merkmale der Befragten dargestellt.

Person	Alter in J. des/der Befragten	Anzahl Kinder im Haushalt (+ Alter in J.)	Anzahl verfügbare PKW ²	Erwerbs- tätigkeit (eigene, in Std./Wo.)	Erwerbs- tätigkeit (Partner/in, in Std./Wo.)	Erwerbs- modelltyp ³
E01-M	41	nn (11, 7)	f f	44	6	Frau < Mann
E02-W	36	nn (12, 9)	f f	29	40	Frau < Mann
E03-M	40	n (8)	f f	0	45	Frau ≥ Mann
E04-W	37	nn (9, 7)	f f	6	40	Frau < Mann
E05-W	36	nn (7, 4)	f f	20	39	Frau < Mann
E06-W	39	nnn (10, 7, 7)	f f	15	39	Frau < Mann
E07-M	40	nn (10, 7)	f f	38	10	Frau < Mann
E08-M	38	nn (11, 5)	f f	40	35	Frau ≥ Mann
E09-W	33	nnn (7, 4, 2)	f f f	0	40	Frau < Mann
E10-W	41	nn (14, 9)	f f f	38,5	38,5	Frau ≥ Mann
E11-W	40	nn (11, 7)	f f f	39	22	Frau ≥ Mann
E12-W	37	nnn (12, 10, 9)	f f	40	40	Frau ≥ Mann
E13-M	40	nn (10, 8)	f f	40	10	Frau < Mann
E14-M	36	nnn (8, 4, 1)	f f	40	14	Frau < Mann
L01-M	34	nn (11, 3)	f f f	38,5	40	Frau ≥ Mann
L02-M	39	n (9)	f f f	40	34,5	Frau < Mann
L03-M	38	nn (12, 10)	f f f f	40	35	Frau ≥ Mann
L04-W	45	nn (7, 7)	f	0	60	Frau < Mann
L05-W	47	nnnn (17, 15, 14, 10)	f f	30	50	Frau < Mann
L06-W	36	nn (8, 4)	f f	30	40	Frau < Mann
L07-M	52	nn (7, 5)	f f	39	38	Frau ≥ Mann
L08-W	35	nn (7, 5)	f f	35	37,5	Frau ≥ Mann
L09-M	42	n (6)	f f	45	30	Frau < Mann
L10-W	33	nn (7, 2)	f f f	38	42	Frau ≥ Mann
L11-W	37	nn (12, 7)	f f f f	36	50	Frau ≥ Mann
L12-W	44	nnn (10, 8, 7)	f f	10	50	Frau < Mann
L13-M	43	nn (12, 6)	f f	55	30	Frau < Mann
L14-M	43	nn (8, 6)	f f	40	36	Frau ≥ Mann

Tab. 2: Merkmale der Befragten der Interview-Studie

Betrachtet man die über den Kurzfragebogen erhobenen Entfernungsangaben, so fällt auf, dass die Interviewpartnerinnen und -partner im Landkreis Emsland (**Abb. 9**, nächste Seite) insgesamt geringere Entfernungen zurücklegen als die Befragten im Landkreis Ludwigslust (**Abb. 10**, nächste Seite). Dies entspricht den Ergebnissen der von uns durchgeführten bundesweiten Sekundäranalyse, wonach die tägliche Gesamtwegelänge von Eltern ländlicher Räume in Ostdeutschland signifikant höher ist als die von Eltern ländlicher Räume in Westdeutschland (vgl. **Anlage 2**).

² Die Anzahl verfügbarer PKW umfasst hier den PKW-Besitz des Haushalts, eventuell vorhandene Dienstwagen und die PKW der (Schwieger-)Eltern, sofern diese in unmittelbarer Nachbarschaft wohnen.

³ Für die Erwerbsmodell-Zuordnung wurde zugrundegelegt, dass Vollzeit-Erwerbstätige 35 und mehr Std./Woche arbeiten. Ist die Frau 35 Std./Woche und der Mann 38 Std./Woche erwerbstätig, so gelten beide als Vollzeit erwerbstätig. Der Erwerbsmodelltyp ist in diesem Fall entsprechend ‚Frau ≥ Mann‘, selbst wenn streng genommen die Erwerbsarbeitszeit der Frau leicht unter der des Mannes liegt.

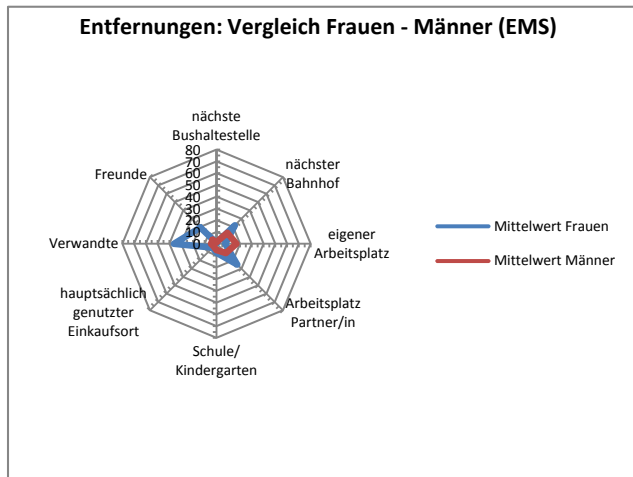


Abb. 9: Entfernungen der Befragten in km
(Landkreis Emsland)

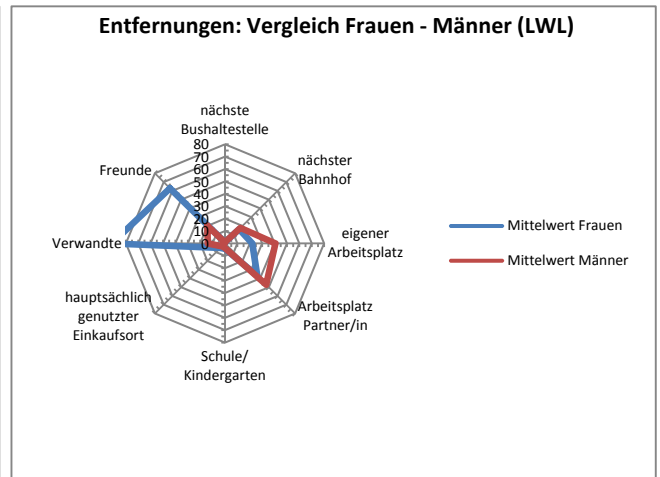


Abb. 10: Entfernungen der Befragten in km
(Landkreis Ludwigslust)

Außerdem wird anhand der Entfernungsdiagramme in **Abb. 9** und **Abb. 10** deutlich, dass die befragten Mütter (blau) in beiden Landkreisen geringere Entfernungen zum Arbeitsplatz aufweisen als die befragten Väter (rot). Dies deckt sich mit den Befunden anderer Studien (vgl. u. a. Kramer 2005: 205, MacDonald 1999) sowie mit den Ergebnissen unserer Sekundäranalyse, wonach die tägliche Gesamtwegelänge insgesamt von erwachsenen Frauen aus Haushalten mit Kind(ern) in ländlichen Räumen signifikant geringer ist als die von erwachsenen Männern gleichen Haushaltstyps (vgl. **Anlage 2**).

Die deutlich größeren Entfernungen zu Verwandten und Freunden, die die befragten Mütter im Vergleich zu den befragten Vätern angaben, könnten damit zusammenhängen, dass nach Aussagen in den Interviews fast ausschließlich die Frauen zum Wohnort ihrer Partner zogen und nicht umgekehrt. Ob dies jedoch ein allgemein und bundesweit festzustellendes Phänomen ist oder eher eine Besonderheit der konkreten Befragungsgruppe hier, lässt sich nach aktuellem Kenntnisstand nicht abschließend beantworten.

Weitere Ergebnisse des Kurzfragebogens finden sich in **Anlage 7**.

In einem ersten Auswertungsschritt wurde das Interviewmaterial daraufhin untersucht, wie die befragten Elternteile die sechs im Interview vorgestellten mobilitätsbezogenen Dienstleistungsbeispiele – Anruf-Sammel-Taxi, Flächen-Bus, Mobilitäts-Gutschein, Rollender Supermarkt, Mobile Bank, MarktTreff – bewerten.

Bewertung Flächen-Bus

Der Flächen-Bus holt einen nach Voranmeldung zuhause ab und bringt einen direkt zum Ziel – und zurück. Für einen günstigen Preis werden möglichst mehrere Fahrtwünsche gebündelt. Für den Flächen-Bus spricht aus Sicht der Eltern vor allem seine Flexibilität: Start- und Ziel-punkt der Reise sind frei wählbar, man muss nicht umsteigen – ein Plus an Sicherheit für die Kinder. Allerdings: Wie kann man aufgrund der Umwege vorab wissen, wann man ans Ziel kommt? Gerade für Berufstätige mit Familie sind Zeit und Planbarkeit sehr wichtig. Der Flächen-Bus eignet sich nach Ansicht der Eltern als Schulbus-Ersatz und für gemeinsame Ausflüge. Ältere Kinder kämen damit nachmittags zu Freunden oder Hobbys.

Bewertung Anruf-Sammel-Taxi

Das Anruf-Sammel-Taxi holt einen zuhause ab und bringt einen zu einer regelmäßig befahrenen Bus- oder Bahnhaltestelle – und zurück. Für einen günstigen Preis werden auch hier möglichst mehrere Fahrtwünsche gebündelt. Am Anruf-Sammel-Taxi schätzen die Eltern, dass es schnell zum Ziel fährt, ohne große Umwege. Allerdings: Was ist, wenn keine Haltestelle und kein Bahnhof mit regelmäßigen Verbindungen in der Nähe sind? Das notwendige Umsteigen wird als unbequem empfunden, besonders mit Gepäck oder bei Regen. Das Anruf-Sammel-Taxi wäre nach Ansicht der Eltern als Schulbus-Zubringer oder als Zubringer zum Bahnhof geeignet – und es ermöglicht, mit Freunden ein Glas Wein oder Bier trinken zu gehen.

Bewertung Mobilitäts-Gutschein

Jede Familie erhält pro Kind und Schulhalbjahr einen Mobilitäts-Gutschein und kann selbst entscheiden, für welches Verkehrsmittel sie diesen Gutschein einsetzt. Der Mobilitäts-Gutschein ist nach Ansicht der Eltern gut geeignet, wenn man eine realistische Wahl zwischen Verkehrsmitteln hat. Gut wäre, wenn auch private Fahrgemeinschaften über den Gutschein gefördert werden könnten. Für viele erscheint der Mobilitäts-Gutschein jedoch unnötig, da die Schulbusse bereits die beste Lösung seien. Neben der Gefahr des Missbrauchs wird der Zusatzaufwand gesehen: Man muss täglich neu entscheiden und prüfen, wofür die Kinder den Gutschein nutzen.

Bewertung Markt-Treff

Der Markt-Treff ist ein Dorfladen, der verschiedene Angebote unter einem Dach vereint und damit wirtschaftlicher ist als mehrere Einzelläden. Von den sechs vorgestellten Angeboten wurde der Markt-Treff am besten bewertet: Er fördere den Austausch und könnte einem Dorf Identität geben. Älteren Menschen könnte der Markt-Treff eine autonomere Lebensgestaltung ermöglichen. Eltern könnten auch mal ihre Kinder einkaufen schicken. Der Markt-Treff sollte vor allem früh morgens und abends geöffnet haben, so dass Besorgungen vor und nach der Arbeit erledigt werden können. Er sollte zentral liegen, zum Beispiel neben einer Kindertagesstätte, und sollte möglichst eine Post und einen EC-Geldautomat enthalten.

Bewertung Rollender Supermarkt

Der Rollende Supermarkt ist ein LKW, mit allem, was es im Supermarkt gibt, nur mit weniger Auswahl. Er fährt nach einem festen Zeit- und Ortsplan über die Dörfer. Aus Sicht der Eltern ist der Rollende Supermarkt gut geeignet für kleine Dörfer. Auch bei Kälte und Glätte spreche einiges dafür, so ein Angebot zu nutzen anstatt selbst zu fahren. Problematisch finden die Eltern die höheren Preise und die geringere Auswahl. Vor allem Mütter sind ungern an weitere feste Zeiten gebunden. Aus Sicht der Eltern ist der Rollende Supermarkt eher für „was Besonderes“ – für das spontane Eis im Sommer, für frisches Obst und Gemüse im Winter, für Dinge, die man vergessen hat. Er sollte sowohl vormittags als auch nachmittags/abends mal vor Ort sein.

Bewertung Mobile Bank

Die Mobile Bank fährt nach einem festen Zeit- und Ortsplan über die Dörfer, mit einem EC-Automaten sowie Sitzplätzen für persönliche Beratungen. Die Mobile Bank überzeugte nur wenige Eltern: Es gäbe genügend Banken in Reichweite, und das meiste könne per EC-Karte und über das Internet erledigt werden. Wenn überhaupt, sei die Mobile Bank für abgelegene Höfe und für alte Menschen geeignet. Da nicht alle bei derselben Bank sind, sei besonders wichtig, dass die Mobile Bank ein gebührenfreies bankenübergreifendes Angebot bereitstellt. Um ein Vertrauensverhältnis aufbauen zu können, sollte es möglichst feste Ansprechpartner geben.

Die Bewertung dieser Angebote zeigt, worauf Eltern ländlicher Räume besonderen Wert legen: beliebig wählbare Start- und Zielpunkte, geringe Zeiten für Umwege, wenig Zusatzaufwand und – im Vergleich zur Autonutzung – günstige Preise. Für eine eigenständige Mobilität ihrer Kinder ist den Eltern zudem Sicherheit ganz entscheidend. Grundsätzlich stellen aus Sicht der Eltern Angebote wie Flächen-Bus und Anruf-Sammel-Taxi zwar eine interessante Alternative dar – allerdings vor allem für die Mobilität ihrer Kinder. Angebote wie der Rollende Supermarkt oder die Mobile Bank werden hingegen vor allem für ältere Menschen sowie Personen ohne Auto empfohlen. Die eigene PKW-Nutzung blieb damit weitgehend unhinterfragt.

Diese Ergebnisse sind natürlich nicht repräsentativ. Sie bieten jedoch einen interessanten Einblick in die Wünsche von Eltern ländlicher Räume an mobilitätsbezogene Angebote.







Im Rahmen der weiteren Interview-Auswertung wurde über alle Interviews hinweg nach typischen Argumentations- und Verhaltensmustern gesucht (Typenbildung). Für jeden identifizierten Typus wurden Anforderungen an Mobilitätsdienstleistungen abgeleitet, und es wurde geprüft, nach welchem Muster sich die Befragten der einzelnen Subgruppen (nach Untersuchungsgebiet, Erwerbsmodell, Geschlecht) auf die identifizierten Typen aufteilen.

Für die Unterscheidung und Erklärung von Mobilitätsmustern haben sich in den Interviews drei „Dimensionen“ als besonders zentral erwiesen:

1. *Aktuelle Verkehrsmittelnutzung*,
die Hinweise auf Routinen liefert und insbesondere die Nutzungsintensität und teilweise sogar Ausschließlichkeit des motorisierten Individualverkehrs (= Auto, Motorrad) widerspiegelt;
2. *Vorstellbare Mobilität*,
die erkennen lässt, welche Verkehrsmittel bei Engpässen oder geänderten Rahmenbedingungen in Frage kämen;
3. *Wohnstandort-Variabilität*,
die zeigt, ob auch ein Umzug als Handlungsoption erwogen wird.

Für jede interviewte Person wurde geprüft, wie sie sich zu den drei Dimensionen äußert und wie sie aufgrund dieser Äußerungen klassifiziert werden kann. Auf diese Weise wurden sechs verschiedene Mobilitäts-Typen identifiziert (siehe **Abb. 11**).

Vorstellbare Mobilität

		ausschließlich MIV	MIV + andere
Aktuelle Verkehrsmittel-nutzung	ausschl. MIV	IIa „Die Umzugsbereiten“ E02-W 	IIb „Die gedanklich Flexiblen“ E04-W L04-W E10-W* L09-M 
	MIV + andere	I „Die Unflexiblen“ E01-M L01-M* E03-M** L05-W E06-W L08-W* E07-M E09-W E11-W** E12-W* E13-M 	IIIa „Die grundsätzlich Verkehrsmittel-Flexiblen“ E14-M L02-M L03-M* L06-W L07-M* L11-W* L12-W L13-M L14-M 
		IV „Die unbewusst-faktisch Verkehrsmittel-Flexiblen“ E08-M* L10-W* 	IIIb „Die unabhängigen Heimatverbundenen“ E05-W 

Erläuterung:

MIV bedeutet: Motorisierter Individualverkehr

E01-M bedeutet: 1. befragte Person im Landkreis Emsland, männlich

L04-W bedeutet: 4. befragte Person im Landkreis Ludwigslust, weiblich

Abb. 11: Mobilitäts-Typen der Interview-Studie im Emsland (E) und im Landkreis Ludwigslust (L)

Die sechs Mobilitäts-Typen könnten grundsätzlich sogar noch weiter zusammengefasst werden zu vier Haupttypen, denn schließlich haben die Typen IIa und IIb gemeinsam, dass nur für sie auch eine Wohnortverlagerung in Frage käme. Die Typen IIIa und IIIb eint hingegen, dass der Wohnort als unveränderlich angesehen wird, jedoch eine andere Verkehrsmittelnutzung durchaus vorstellbar ist.

Im Folgenden werden alle sechs Typen im Einzelnen vorgestellt und ergänzt durch abgeleitete typbezogene Empfehlungen für mobilitätsbezogene Angebote.

Typ 1: „Die Unflexiblen“

Der Mobilitätstyp „Die Unflexiblen“ kam in der Gruppe der Interviewten am häufigsten vor (11 Personen). Personen dieses Mobilitätstyps zeichnen sich dadurch aus, dass in ihren Alltagsschilderungen so gut wie ausschließlich der motorisierte Individualverkehr in positiver Form erwähnt wird und sie sich auch kaum eine andere Art der Fortbewegung vorstellen können. Auch der aktuelle ländliche Wohnort wird als unveränderlich angesehen.

Die Grundhaltung dieses Mobilitätstyps kann umrissen werden mit:

„Alles soll so bleiben, wie es ist.“

Entsprechend dürften für diesen Typus vor allem verkehrsplanerische Handlungsansätze anschlussfähig sein, die auf dem Auto als vertrauter technischer Basis ansetzen. Dazu gehören ressourcenschonende Fahrzeuge, privates *Carsharing*, Fahrgemeinschaftsbörsen und die Vermittlung spontaner Mitfahrgelegenheiten.

Aufgrund der Heimatverbundenheit dürften daneben auch Ansätze in Frage kommen, die die Infrastruktur und Lebensqualität vor Ort verbessern, wie zum Beispiel Dorfläden oder mobile Dienstleistungen (Rollender Supermarkt, Mobile Bank usw.).

Typ 2a: „Die Umzugsbereiten“

Auch Personen dieses Mobilitätstyps sind dadurch gekennzeichnet, dass in ihren Alltagsschilderungen so gut wie ausschließlich der motorisierte Individualverkehr vorkommt und sie sich kaum eine andere Art der Fortbewegung vorstellen können. Der aktuelle Wohnort wird von Personen dieses Typs allerdings als veränderbar angesehen.

Die Grundhaltung dieses Mobilitätstyps kann umrissen werden mit:
„Zur Not würden wir umziehen.“

Dem entsprechend dürften auch für diesen Typus vor allem solche Ansätze anschlussfähig sein, die den Ressourcenverbrauch des Autos verringern, ohne dabei andere Verkehrsmittel anzusprechen (ressourcenschonende Fahrzeuge, privates *Carsharing*, Fahrgemeinschaftsbörsen und die Vermittlung spontaner Mitfahrgelegenheiten).

Aufgrund der Wohnort-Flexibilität dürfte daneben auch eine unabhängige und möglichst umfassende Wohnortberatung akzeptiert werden, die neben den Immobilienpreisen auch die Mobilitätskosten und Verkehrsanbindungen berücksichtigt. Ansätze, die die Infrastruktur und Lebensqualität vor Ort verbessern helfen (z. B. Dorfladen, Rollender Supermarkt, ...), würden Personen dieses Typs vermutlich ebenfalls befürworten. Allerdings dürfte ihr eigenes Engagement für solche Angebote geringer ausfallen als bei den heimatverbundeneren Mobilitätstypen.

Typ 2b: „Die gedanklich Flexiblen“

Personen dieses Mobilitätstyps sind dadurch gekennzeichnet, dass sie laut ihrer Alltagsschilderungen derzeit so gut wie ausschließlich den motorisierten Individualverkehr nutzen, sich jedoch die Nutzung anderer Verkehrsmittel durchaus wünschen oder sehr gut vorstellen können – zumeist, da sie in der Vergangenheit bereits gute Erfahrungen damit gemacht haben. Auch der aktuelle, ländliche Wohnort wird von Personen dieses Typs gedanklich zur Disposition gestellt. Als Alternative werden dabei kleinere Städte bevorzugt.

Die Grundhaltung dieses Mobilitätstyps kann umrissen werden mit:
„Zur Not sind wir anders mobil oder ziehen um.“

Entsprechend der großen grundsätzlichen Offenheit dieser Personen dürfte für sie auch eine sehr breite Palette verkehrsplanerischer Ansätze anschlussfähig sein. Dazu gehören sowohl Ansätze, die den Ressourcenverbrauch des Autos verringern helfen, als auch Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und seiner Zubringerverkehre (z. B. mittels Anruf-Sammel-Taxi, Bürger-Bus, Park & Ride, ...). Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (z. B. verbesserte Radwegenetze, Vergünstigungen für Pedelecs, ...) dürften ebenfalls Anklang finden. Wie bei dem Typ „Die Umzugsbereiten“ dürfte aufgrund der Wohnort-Flexibilität bei diesem Typ eine unabhängige und möglichst umfassende Wohnortberatung auf Akzeptanz stoßen. Ansätze zur Verbesserung der Infrastruktur und Lebensqualität vor Ort (z. B. Dorfladen) würden vermutlich grundsätzlich befürwortet, aber wenig aktiv unterstützt werden.

Typ 3a: „Die grundsätzlich Verkehrsmittel-Flexiblen“

„Die grundsätzlich Verkehrsmittel-Flexiblen“ zeichnen sich vor allem dadurch aus, dass in ihren Alltagsschilderungen so gut wie ausschließlich der motorisierte Individualverkehr vorkommt, sie sich jedoch die Nutzung anderer Verkehrsmittel grundsätzlich durchaus gut vorstellen können. Eine Wohnortveränderung kommt für sie allerdings nicht in Frage.

Die Grundhaltung dieses Mobilitätstyps kann umrissen werden mit:

„Zur Not sind wir hier anders mobil.“

Entsprechend der grundsätzlichen Offenheit gegenüber anderen Verkehrsmitteln als dem Auto dürfte für „Die grundsätzlich Verkehrsmittel-Flexiblen“ auch eine breite Palette verkehrsplanerischer Ansätze anschlussfähig sein. Bei diesen Personen dürften Ansätze, die den Ressourcenverbrauch des Autos verringern helfen, ebenso Anklang finden wie Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Aufgrund der geringen Wohnort-Flexibilität dürften daneben auch Ansätze in Frage kommen, die die Infrastruktur und Lebensqualität vor Ort verbessern, zum Beispiel über Dorfläden oder mobile Dienstleistungen (Rollender Supermarkt, Mobile Bank usw.). Eine umfassende Wohnortberatung scheint für diesen Personenkreis hingegen weniger angebracht.

Typ 3b: „Die unabhängigen Heimatverbundenen“

Personen dieses Mobilitätstyps sind dadurch gekennzeichnet, dass in ihren Alltagsschilderungen die regelmäßige Nutzung auch anderer Verkehrsmittel als des privaten Autos deutlich wird und sie sich auch für die Zukunft die Nutzung von Bus, Bahn und/oder Rad gut vorstellen können. Der aktuelle Wohnort wird jedoch nicht in Frage gestellt.

Die Grundhaltung dieses Mobilitätstyps kann umrissen werden mit:

„Hier könnte ich auch ohne Auto alt werden.“

Dem entsprechend dürften für diesen Typus alle bereits genannten verkehrsplanerischen Ansätze anschlussfähig sein – bis auf die Wohnortberatung, die eine gewisse Wohnort-Flexibilität voraussetzen dürfte.

Typ 4: „Die unbewusst-faktisch Flexiblen“

„Die unbewusst-faktisch Verkehrsmittel-Flexiblen“ nutzen laut ihrer Alltagsschilderungen neben dem motorisierten Individualverkehr auch noch weitere Verkehrsmittel (insbesondere das Fahrrad) regelmäßig. Für die Zukunft können sie sich jedoch eine Mobilität mit (noch) weniger motorisiertem Individualverkehr kaum vorstellen. Auch beim Wohnort wird von Personen dieses Typs kaum Spielraum gesehen.

Die Grundhaltung dieses Mobilitätstyps kann umrissen werden mit:

„Es geht hier auch ohne Auto – aber weniger geht nicht.“

Ähnlich wie beim vorherigen Mobilitätstyp („Die unabhängigen Heimatverbundenen“) dürften auch für diesen Typus verkehrsplanerische Ansätze für alle Verkehrsmittel grundsätzlich anschlussfähig sein, bis auf die Wohnortberatung, die eine gewisse Wohnort-Flexibilität voraussetzen dürfte.

3.3 Good-Practice-Aufbereitung

Ziel dieses Arbeitspaketes war es, ca. 10 Good-Practice-Steckbriefe aufzubereiten, um einen anschaulichen Überblick über die Breite der alternativen Mobilitätsansätze zu bieten – vom Abholservice zu Bringdiensten, von Produkten zu Dienstleistungen.

Die Steckbriefe liefern EntscheidungsträgerInnen wichtige Anregungen und Argumentationshilfen für die Beantragung und Folgenabschätzung von neuen Angeboten. Zudem bildeten sie eine wichtige Grundlage für die Entwicklung von innovativen Kommunikationstrategien auf dem MultiplikatorInnen-Workshop am 16. und 17. Februar 2012.

Zur Aufbereitung dieser Steckbriefe wurden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

1. Auswahl der Good-Practice-Beispiele (Januar bis Juni 2010)
2. Literaturrecherche (Januar bis März 2010)
3. Befragung von ExpertInnen (April bis Juni 2010)
4. Aufbereitung der Steckbriefe (Juli bis September 2010)

Zu 1.) Auswahl der Good-Practice-Beispiele

Bevor konkrete Praxisbeispiele ausgewählt werden konnten, musste festgelegt werden, welche Facetten des gesamten Angebotsspektrums aufbereitet werden sollten. Ziel war es dabei, eine Bandbreite möglichst unterschiedlicher Beispiele zu berücksichtigen:

Mobilitätsangebote, die den Menschen zum Produkt bringen, ebenso wie Dienstleistungen, die das Produkt zum Menschen bringen; etablierte Praxisbeispiele, die bereits in vielen Regionen Deutschlands zu finden sind, ebenso wie neuere Formen von Mobilitätsangeboten und von Dienstleistungen für mobilitätseingeschränkte Personen; Beispiele, die in ländlichen Regionen mit geringer Einwohnerdichte verortet sind, ebenso wie Beispiele, die bisher eher im städtischen Raum zu finden sind, aber auf ländliche Regionen ggf. übertragbar sind.

In enger Abstimmung mit der TU Berlin wurden folgende Beispieltypen festgelegt:

- a) Mobilitätsangebote: Menschen zum Produkt bzw. zur Dienstleistung
 - L-Bus:
Anrufbus im Bedarfslinienbetrieb, mit Haltestellenbedienung, fahrplangebunden, bedarfsabhängig
 - R-Bus:
Anrufbus im Richtungsbandbetrieb, mit Haltestellenbedienung und teilweise Haustürbedienung (Ausstieg), fahrplangebunden, teilweise bedarfsabhängig
 - R-AST:
Anruf-Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb, Haltestellenbedienung mit Ausstieg an der Haustür, fahrplangebunden, bedarfsabhängig
 - F-Bus:
Anrufbus im Flächenbetrieb, Haustürbedienung, fahrplanungebunden, bedarfsabhängig
 - RF-Bus:
Anrufbus im Flächenbetrieb ohne Haustürbedienung, ausschließlich Haltestellenbedienung, fahrplanungebunden, bedarfsabhängig
- b) Dienstleistungen: Produkte bzw. Dienstleistungen zu (mobilitätseingeschränkten) Personen
 - Rollender Supermarkt:
Verbesserung eigenständiger Grundversorgung in unterversorgten Regionen, Vollsortimenter, feste Route und fester Zeitplan,

- Mobiles Bürgerbüro:
Verwaltungsdienstleistungen für mobilitätseingeschränkte Personen in öffentlichen Einrichtungen oder auch als Hausbesuch, fester Zeit- und Ortsplan oder im Falle eines Hausbesuchs nach telefonischer Absprache
- Mobile Bankfiliale:
Abwicklung von Bankgeschäften in unterversorgten Regionen, fester Zeitplan und feste Route
- Mobiler medizinischer Dienst:
mobile medizinische Leistung in hausärztlich unterversorgten Regionen, hausärztliche Leistungen durch Arzthelfer/in mit Zusatzausbildung, telefonische Terminabsprache
- Markt-Treff:
vereint viele Angebote und Dienstleistungen (z. B. Lebensmittel, Gastronomie, Post- und Behördendienstleistungen, Kursangebote) unter einem Dach und ersetzt so weitere Wege in das nächste Grundzentrum

In einem nächsten Schritt erfolgte die Auswahl der konkreten Praxisbeispiele für den jeweiligen Beispieltyp.

Im Gegensatz zur ursprünglichen Planung, auch den R-Bus im Rahmen eines Steckbriefes vorzustellen, war im Laufe der Recherche festzustellen, dass aktuell kein Praxisbeispiel gefunden werden konnte, das sich als Good-Practice-Beispiel eignete. Aus diesem Grund wurde als Ersatz der MarktBus Losheim aufgenommen als ein Mobilitätsangebot, das die Menschen zum Produkt bzw. zur Dienstleistung bringt.

Folgende Praxisbeispiele wurden als Good-Practice-Beispiele für die Steckbriefe ausgewählt:

a) Mobilitätsangebote: Menschen zum Produkt bzw. zur Dienstleistung

- TaxiBus Euskirchen als Beispiel für den L-Bus
- Anruf-Sammeltaxi Losheim als Beispiel für den R-AST
- RufBus Angermünde und AnrufBus Ostholstein als Beispiele für den F-Bus
- MultiBus als Beispiel für den RF-Bus
- MarktBus Losheim

b) Dienstleistungen: Produkte bzw. Dienstleistungen zu (mobilitätseingeschränkten) Personen

- Risches Rollender Supermarkt
- Mobiles Bürgerbüro Eschweiler und Bergisch-Gladbach
- Mobile Bankfiliale Kreissparkasse Euskirchen
- Mobiler medizinischer Dienst AGnES
- Markt-Treff in Schleswig-Holstein

Zu 2.) Literaturrecherche

Parallel zum Arbeitsschritt „Auswahl der Good- bzw. Best-Practice-Beispiele“ wurde eine erste Literatur- und Internetrecherche durchgeführt, um abschätzen zu können, zu welchen Praxisbeispielen ausreichend Informationen vorliegen, auf deren Basis entsprechende Steckbriefe entwickelt werden konnten. Während dieser Recherche wurde deutlich, dass insbesondere zu den Mobilitätsangeboten „Menschen zum Produkt bzw. zur Dienstleistung“ mehr Informationen vorliegen als zu den Praxisbeispielen aus dem Bereich „Produkte bzw. Dienstleistungen zu (mobilitätseingeschränkten) Personen“. Dies hatte zur Folge, dass die Literaturrecherche zu den Praxisbeispielen durch ausgewählte ExpertInnen-Interviews ergänzt wurde.

Zu 3.) Befragung von ExpertInnen

Aufgrund der teilweise spärlichen Informationslage zu einzelnen Beispieltypen in der Literatur und im Internet haben die ExpertInnen-Interviews für einzelne Praxisbeispiele an Bedeutung gewonnen. Während zunächst geplant war, die Steckbriefe im Wesentlichen aufgrund der Informationen der Literatur- und Internetrecherche zu erstellen und nur bei ausgewählten Fallbeispielen durch eine gezielte telefonische Befragung von ExpertInnen zu ergänzen, war es insbesondere bei den Praxisbeispielen „Produkte bzw. Dienstleistungen zu (mobilitätseingeschränkten) Personen“ notwendig, ausführlichere telefonische ExpertInnen-Interviews durchzuführen, um ausreichend Informationen für einen Steckbrief zu erhalten. Hierzu wurde zunächst ein Gesprächsleitfaden entwickelt (siehe **Anlage 8**), der im Einzelfall an das jeweilige Praxisbeispiel angepasst wurde, da die Informations- und Datengrundlage auf Basis der Literatur- und Internetrecherche unterschiedlich war.

Anschließend fand die Auswahl geeigneter ExpertInnen statt, die daraufhin per Mail und telefonisch kontaktiert und um ein Interview gebeten wurden. Insgesamt konnten 11 Interviews (Dauer durchschnittlich 45 bis 60 Minuten) geführt werden.

Der höhere Aufwand einzelner Steckbriefe hatte letztlich zur Folge, dass bei einzelnen Steckbriefen zu manchen Unterpunkten keine Informationen zu erlangen waren, so dass diese Steckbriefe insgesamt knapper ausfallen. Insbesondere Daten zur Abschätzung der Umwelt- und Klimawirkung, aber auch Angaben zum Finanzierungsmodell und zur Wirtschaftlichkeit waren selbst auf Basis der ExpertInnen-Interviews kaum zu erhalten, so dass hier höchstens qualitative Einschätzungen gegeben werden konnten.

Zu 4.) Aufbereitung der Steckbriefe

Die Aufbereitung der Steckbriefe gliederte sich im Wesentlichen nach den folgenden Aspekten:

- a. Name und Art des Mobilitätsangebots
- b. Zielsetzung des Angebots
- c. Ort/Region des Mobilitätsangebots, mit weiteren Angaben zur Raumstruktur und Größe der Region
- d. Beschreibung des Mobilitätsangebots
- e. Betreiber und sonstige Beteiligte
- f. Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz
- g. Gesellschaftliche/soziale Vorteile
(z. B. Verbesserung der Mobilität bestimmter Bevölkerungsgruppen)
- h. Weitere Vorteile wie Zeit- und Kosteneinsparmöglichkeiten
- i. Angaben zum Finanzierungsmodell und zur Wirtschaftlichkeit, falls vorhanden
- j. Kommunikationsstrategien und -instrumente
- k. Besonderheit des Beispiels:
Warum ist gerade dieses Beispiel ausgewählt worden, und was macht dieses Beispiel zu einem Good-Practice- bzw. Best-Practice-Beispiel?

Im Projektverlauf hat sich bei der Erstellung einer exemplarischen Posterversion eines Steckbriefs („Kurzfassung“) gezeigt, dass Sachverhalte hier nur verkürzt dargestellt werden können und eine Langfassung der Steckbriefe sinnvoll ist. Daher haben sich die Projektpartner Anfang 2010 darauf verständigt, dass das Wuppertal Institut zunächst ausführliche Langfassungen der Steckbriefe erstellen wird.

Weiterhin war mit dem Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung vereinbart, dass aufgrund des erhöhten Arbeitsaufwandes für die Erstellung der Langfassungen und die Durchführung von

Experteninterviews die Kurzfassungen nicht vom Wuppertal Institut allein, sondern gemeinsam mit dem Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung erstellt werden. Hierzu hat das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung Entwürfe auf Basis der Langfassungen entwickelt. In enger Abstimmung mit dem Wuppertal Institut wurden diese dann fertiggestellt und auf sachliche Richtigkeit geprüft.

Die Langfassungen der Good-Practice-Steckbriefe sind in einem Projektbericht zusammengefasst und stehen als Download zur Verfügung unter:

www.wupperinst.org/projekte/proj/index.html?projekt_id=379
www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/uploads/media/GPLang.pdf

Die Kurzfassungen für die Steckbriefe wurden ebenfalls im Berichtszeitraum fertiggestellt. Sie wurden seitens der TU Berlin noch durch weitere Beispiele ergänzt und sind im MultiplikatorInnen-Handbuch (siehe Kap. 3.5) auf den Seiten 30 bis 41 zu finden.⁴

3.4 Durchführung und Dokumentation des MultiplikatorInnen-Workshops

Ziel des MultiplikatorInnen-Workshops war es, zentrale Ergebnisse des Projekts vorzustellen und darauf aufbauend Kommunikationskonzepte zu entwickeln, die dafür sorgen, dass die verschiedenen bereits vorliegenden Informationen und Entscheidungshilfen sowohl a) mehr Familien als auch b) mehr Verantwortliche für die Regionalplanung tatsächlich erreichen und sie jeweils motivieren, sich mit zukünftigen Mobilitätsfragen zu beschäftigen.

Als *Veranstaltungsdatum* für den MultiplikatorInnen-Workshop wurde 16.–17.2.2012 gewählt. Für die Suche nach einem geeigneten *Veranstaltungsort* wurden Angebote von mehreren Anbietern eingeholt. Die Wahl fiel erneut auf die Europäische Akademie Berlin (EAB) in Berlin-Grünwald, siehe <http://www.eab-berlin.de/Tagungen.23.0.html>.

Bei der Zusammensetzung der Workshop-Teilnehmenden wurde – wie beim ExpertInnen-Workshop auch – großer Wert auf eine fachliche und institutionelle Vielfalt gelegt. Wie die Liste der 20 Teilnehmenden zeigt (siehe **Anlage 9**), wurden gezielt aus allen vier Themenbereichen (Familie, Land und Raum, Verkehr und Umwelt, Mobilitätsdienstleistungen) Fachleute eingeladen. Zudem wurden verschiedene Institutionengruppen (Politik/Behörde, Verein/Verband/Stiftung, Universität/Forschung, Unternehmen/Dienstleister/Wirtschaft, Medien) abgedeckt.

Der *Workshop-Ablauf* wurde in mehreren Arbeitssitzungen mit der externen Moderatorin Ilona Böttger von fields GmbH abgestimmt. Aufgrund der zum Teil längeren Anreise der zu erwartenden TeilnehmerInnen begann das Programm des ersten Workshoptages erst um 14 Uhr. Insgesamt sollte der erste Tag vorwiegend dazu genutzt werden, das Projekt sowie zentrale Ergebnisse vorzustellen. Das Abendprogramm diente dann bereits als Überleitung zur Entwicklung von Kommunikationskonzepten, welche den Schwerpunkt des zweiten Workshoptages bildeten. Der gesamte Ablaufplan sowie die eingesetzten Arbeitsblätter sind **Anlage 9** zu entnehmen.

Zur Ideengenerierung wurden auf dem MultiplikatorInnen-Workshop Poster mit Good-Practice-Kurzsteckbriefen (**Anlage 10**) sowie ein Poster zu den Mobilitätstypen (**Anlage 11**) eingesetzt. Diese Poster stehen inzwischen allen Interessierten und in der Regional-

⁴ An dieser Stelle möchten wir uns auch ganz herzlich bei Andreas Müller-Mettnau und Marian Pankow bedanken für ihre Unterstützung bei der Steckbrief-Erstellung im Rahmen ihrer Praktika am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, TU Berlin.

Parallel dazu wird der Dezentralisierungsansatz verfolgt: Indem Ehrenamtliche, Unternehmen und öffentliche Verwaltungen sich gemeinsam für eine Grundversorgung mit Produkten und Diensten vor Ort einsetzen, nimmt die Anforderung ab, überhaupt mobil sein zu müssen.

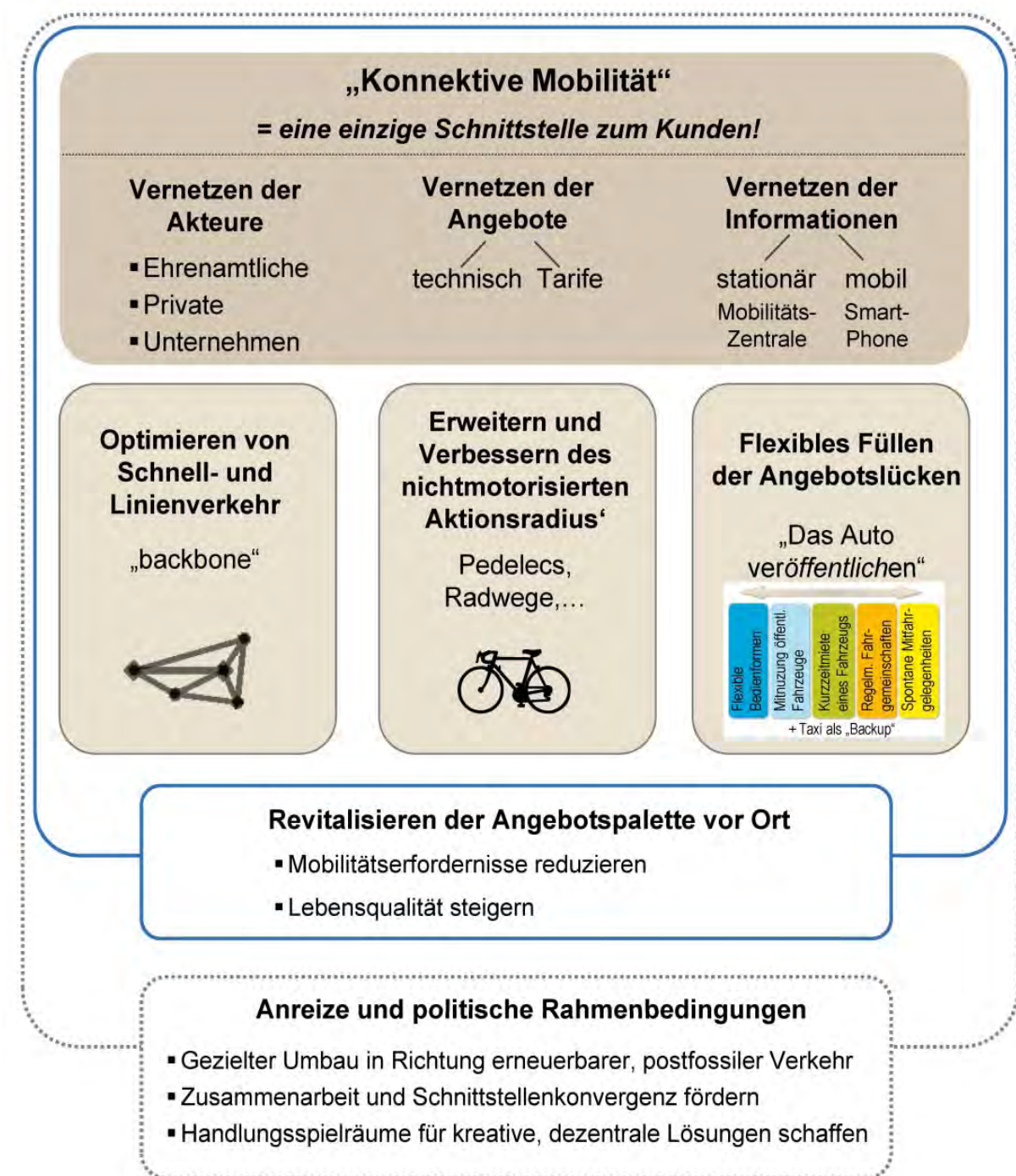


Abb. 13: Ein Gesamtmodell für zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum

Die erfolgreiche, breitenwirksame Umsetzung dieser Bausteine setzt allerdings politische Anreize und Rahmenbedingungen voraus, die gezielt den Umbau in Richtung eines „postfossilen“ Verkehrssystems fördern. Und auch auf Seite der Nutzerinnen und Nutzer sind noch einige psychologische, technische und versicherungsrechtliche Hürden zu klären und zu verringern.



MultiplikatorInnen-Workshop
16. und 17. Februar 2012
Europäische Akademie Berlin

- Großer Tagungsraum mit Kleingruppen-Arbeitstischen
- Workshop-Gruppenarbeitsphase
- Diskussionsinput: Good-Practice-Steckbriefe als Poster
- Diskussionsrunde im Kaminzimmer am Donnerstagabend
- Literartische mit Materialien

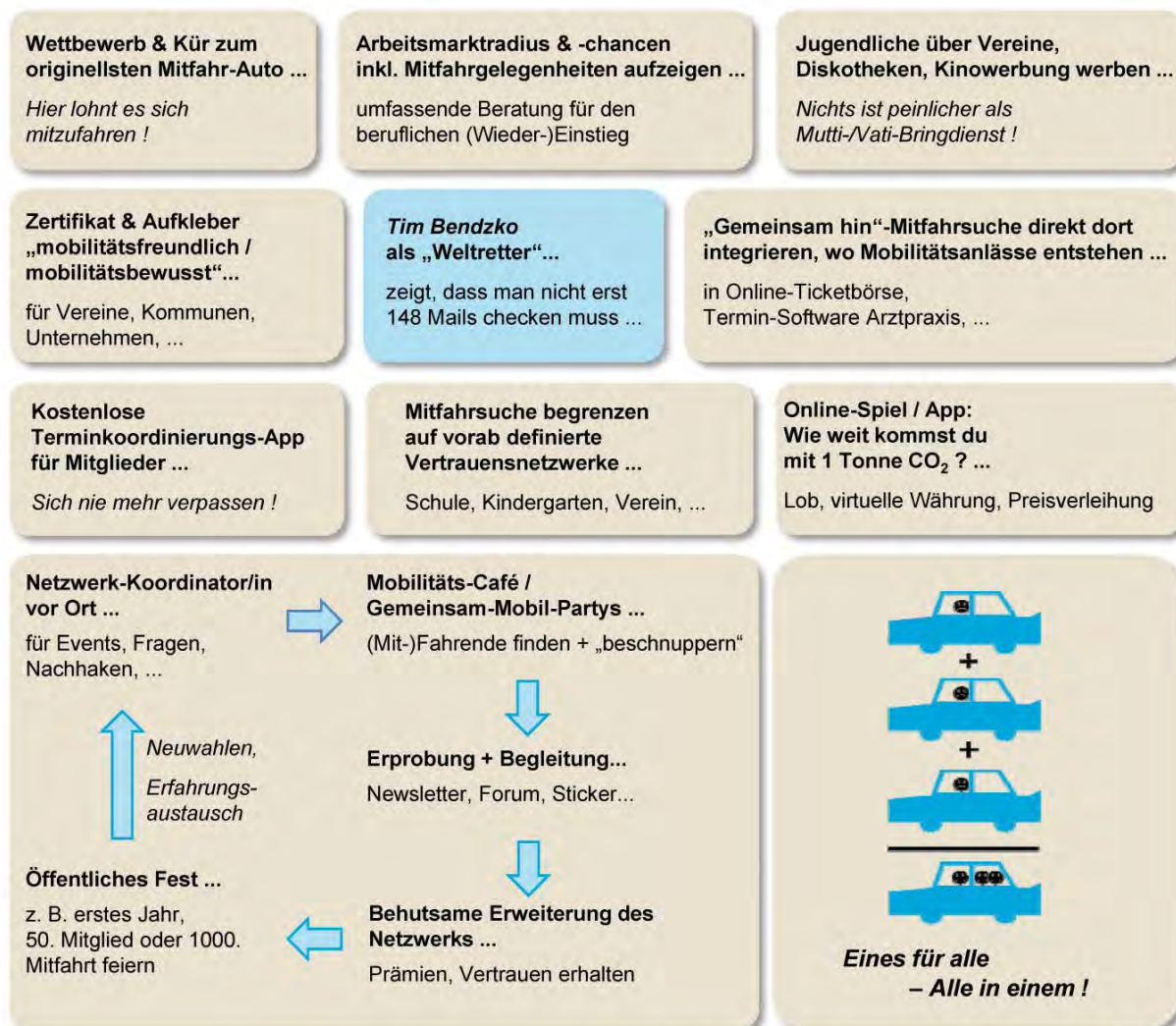


Abb. 14: Ideen zur Kommunikation

(eigene überarbeitete Zusammenstellung)

Wie Familien zielgruppengerecht dafür gewonnen werden können, ihre Autos mit anderen zu teilen und/oder mit anderen gemeinsam Mitfahrgelegenheiten zu nutzen, zeigen die auf dem MultiplikatorInnen-Workshop entstandenen *Kommunikationsansätze* (siehe **Abb. 14**).

Diese Ideen wurden entwickelt auf der Basis der zuvor durchgeführten Zielgruppenanalysen, die in **Tab. 3** und **Tab. 4** sowie **Abb. 15** dargestellt sind. Aus der **Abb. 15** ist zudem ersichtlich, wie aus Zeitgründen im Verlauf des zweiten Workshoptages der Fokus auf die Zielgruppen ‚Anbieter/Verkehrsunternehmen‘ und ‚Familien‘ gelegt wurde.

Familien	Politik/ Regionale Entscheidungsträger
<p>Motivation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftlicher Anreiz • Zeitgewinn durch: <ul style="list-style-type: none"> → eingesparte Fahrten → weniger Begleitverkehre • Flexibilität • Luxus • Freiheit • Lust auf Porsche/ Cabrio fahren • Schöne Menschen treffen/ „Singlebörse“ 	<p>Motivation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perspektiven bieten (Profilierung) • Zusatznutzen <ul style="list-style-type: none"> → Servicedienste → Arbeitnehmerverfügbarkeit • Beitrag zu Förderung der Wirtschaft • Würdigung durch gemeinsames Projekt • Standortvorteil
<p>Erforderliche Veränderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Positive Flexibilitäts-Bilanz“: <ul style="list-style-type: none"> → Entscheidung, mit wem ich fahren will → aber: Abfahrt evtl. verzögert/ früher, angepasstes Verhalten im Auto • Bereitschaft zum Mitfahren wecken • Flexible Arbeitszeiten bzw. regional abgestimmte/passende Arbeitszeiten (Kommunikation mit Arbeitgeber) • Vertrauensnetzwerk schaffen, z.B. nachbarschaftliche Fahrgemeinschaften • in der Region verankerte, angesehene „Kümmerer“ • Ein Ansprechpartner /eine Schnittstelle • Mitnahmesysteme á la Fliinc • Privat Car Sharing á la tamyca 	<p>Erforderliche Veränderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Andere Rolle des Rechts <ul style="list-style-type: none"> → weniger restriktiv → fördernder Ansatz • Andere Art der Ausschreibung • ‚Ownership‘ auf örtlicher/ regionaler Ebene • Nach Ebenen differenzierte Betrachtung <ul style="list-style-type: none"> → Bund → Länder → Kommune • Provokation der Politik durch Einrichtung ernstzunehmender Lobby • politisch: mehr Offenheit für neue Ansätze • Dauerlösungen anstelle von Projekten • Gelder als Investitionsspielraum bereithalten • Flexibilität im Denken
<p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherheit durch Vertrauensnetzwerke (sich vorab „kennenlernen“) • Verschiedene/ interessante Menschen treffen • Flexibilität • Mitfahren ist „sexy“ 	<p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Positive Werte <ul style="list-style-type: none"> → Förderung von Nachbarschaft → Soziale Netzwerke („wir von hier“) → Clever sein/ smart sein • Konfrontation vermeiden • Wertschätzung/ Würdigung • Fürsprecher/ Vorbilder <ul style="list-style-type: none"> → ADAC Motorwelt → Bürgermeister, die mitfahren • Gemeinsames Thema: „Das ist unsere Angelegenheit“

Tab. 3: Zielgruppenspezifische Überlegungen – Familien / Politik entstanden im Verlauf des MultiplikatorInnen-Workshops (eigene überarbeitete Zusammenstellung)

<p style="text-align: center;">Anbieter</p>	<p style="text-align: center;">Unternehmen/ Arbeitgeber Schwerpunkt Pendlernetze – regelmäßige FG, aber zu unterschiedlichen Zeiten</p>
<p>Motivation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geld verdienen/ Geld einsparen • Neue Geschäftsmodelle • Auslastung verbessern (Kostendeckungsbeitrag) 	<p>Motivation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arbeitgeber: <ul style="list-style-type: none"> → Corporate Social Responsibility (Image) • Finanzielle Anreize für Mitarbeiter (MA), die ohne Auto kommen • Höhere Sicherheit durch Unfallreduktion (4 x höher als in privatem PKW) • Geselligkeit <ul style="list-style-type: none"> → Fahrgemeinschaften (FG) fördern betriebliche Kommunikation • Umweltschonend handeln • Lösung der Parkraumprobleme <ul style="list-style-type: none"> → mehr Platz für Produktionsräume → Ärger der Parkplatzsuche vermieden • Sicherstellung der Pünktlichkeit • Chance für qualifizierte MA aus dem ländlichen Raum ohne ÖV-Anbindung durch Mobilitätssicherstellung • Arbeitnehmer: Fahrtkosten sparen
<p>Erforderliche Veränderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Glaubwürdigkeit <ul style="list-style-type: none"> → Kommunikation nach außen • Mehr Privatheit im öffentlichen Verkehr • Perspektivwechsel: Blick stärker auf Kunden richten „Mehrwert durch Kundenglück“ • Neues/ verändertes Selbstverständnis: Mobilität als Ware verstehen <p>Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vertragliche Grundlagen und Verlässlichkeit? • Tarifsystem/ Finanzierung? • Verschiedene Betreibermodelle <ul style="list-style-type: none"> → in Konkurrenz / – einheitlich? • Wer schafft/ überwacht die Angebote? • Wer schafft die physischen Schnittstellen? • Was bietet das PBefG dazu an? • Braucht es neue rechtliche Grundlagen oder lediglich neue Auslegungen? 	<p>Erforderliche Veränderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pendlerpauschale degressiv statt linear (oder Obergrenze festlegen) • Andere Dienstwagenregelung <ul style="list-style-type: none"> → zzt. Mitnahme nicht zulässig • Stellplatzverordnung <ul style="list-style-type: none"> → zzt. Expansion nur, wenn auch mehr Parkplätze • Bevorzugte Parkplätze für FG • Lohnabschlag/ -aufschlag in Abhängigkeit des CO₂-Fußabdrucks (FG oder ÖV) • Jobticket • Dienstwagen als Pool (nicht personengebunden) • Bevorzugte Lage der FG-Parkplätze • Parkplätze nur noch für FG • Pendlerbus • Finden der Fahrgemeinschaft (firmenintern)
<p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geld sparen • Kostendeckungsbeitrag erhöhen • „Gemeinsam überlebensfähig sein“ 	<p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interne Newsletter • Interne Wettbewerbe (Vergleich von CO₂ Reduktion mit Gewinnen/ Preisen) • CSR Faktor

Tab. 4: Zielgruppenspezifische Überlegungen – Anbieter / Arbeitgeber entstanden im Verlauf des MultiplikatorInnen-Workshops (eigene überarbeitete Zusammenstellung)

Argumente für Eltern / Familien

Vorteile	Botschaft
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kleine Auszeit von Familienpflichten (= Freiheit, Luxus) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Leben statt Fahren!“ ▪ „Ich gönne mir 100 Chauffeure!“
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinschaftsgefühl, Zugehörigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Gemeinsam sind wir unabhängig!“ ▪ „Gemeinschaft er-fahren“ ▪ „Wir in x-Dorf tun was für uns!“ ▪ „Mitfahren (lassen) ist Herzensangelegenheit“
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kostenersparnis 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wie Carsharing-Kampagne: <i>Warum gleich eine Kuh kaufen, wenn ich nur ein Glas Milch trinken will?</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ sympathische Leute kennenlernen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden“ ▪ „Mobile Singlebörse“
<ul style="list-style-type: none"> ▪ leichtere (Wieder-)Aufnahme einer Erwerbstätigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „So rücken meine Ziele (wieder) in erreichbare Nähe“

Argumente für Anbieter / Verkehrsunternehmen

Vorteile	Botschaft
<ul style="list-style-type: none"> ▪ bessere Auslastung der Fahrzeuge ▪ „Anfüttern“ der ÖV-Achsen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Bei uns steht keiner dumm herum!“
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kundenzufriedenheit, Kundenbindung, Glaubwürdigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Wir sind verbindlich und bewegend – überall und jederzeit!“
<ul style="list-style-type: none"> ▪ neue Marktpotenziale 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Mobilität ist unser Geschäft – egal, ob mit Bus, Bahn, Auto oder Rad“
<ul style="list-style-type: none"> ▪ strategische Zukunftssicherung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Wir haben heute schon die Angebote, die morgen keiner mehr missen möchte!“

Abb. 15: Wie Familien und wie Anbieter gewonnen werden können (eigene Zusammenstellung)

3.5 MultiplikatorInnen-Handbuch: Konzeption, Erstellung und Verbreitung

Ziel des MultiplikatorInnen-Handbuchs ist es, die zentralen Projektergebnisse in redaktionell aufbereiteter Form zu dokumentieren und allen Teilnehmenden und Befragten zur Verfügung zu stellen. Das Handbuch wurde in einer Auflage von 200 Stück gedruckt und im Mai 2012 gezielt bundesweit an thematisch nahestehende Personen und Institutionen (siehe **Anlage 12**) versandt.

Das Handbuch hat einen Umfang von 56 Seiten.

Dabei wurden neben einführenden und abschließenden Kapiteln drei Haupt-Themenbereiche konzipiert:

Der erste Themenbereich – „Forschung“ – skizziert die typischen Verkehrsverhaltensmuster und Einstellungen von Eltern ländlicher Räume anhand von Ergebnissen unserer Sekundär-analyse und unserer Interviewstudie.

Der zweite Themenbereich – „Praxis“ – beginnt mit einer kurzen Einführung in die Öko-bilanzierung und die spezifischen Schwierigkeiten bei der Bewertung der Umweltschutz-effekte mobilitätsbezogener Dienstleistungen. Anschließend wird eine Übersicht über Good-Practice-Beispiele in Deutschland in Form einer Deutschlandkarte gezeigt, gefolgt von Kurz-steckbriefen zu ausgewählten Beispielen. Der Themenbereich wird abgerundet durch eine zusammenfassende Darstellung der Rückmeldungen der befragten Eltern unserer Interview-Studie zu sechs verschiedenen mobilitätsbezogenen Dienstleistungen.

Im dritten Themenbereich – „Kommunikation“ – werden schließlich ausgewählte Kommuni-kationskonzepte aus dem MultiplikatorInnen-Workshop vorgestellt. Dabei wurden möglichst unterschiedliche Ansätze gewählt, die Ideen liefern, wie das Bewusstsein für zukünftige Mobilitäts-herausforderungen und -chancen im ländlichen Raum geschärft werden kann, sowohl bei Eltern ländlicher Räume als auch bei regionalen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern.

Neben den geschilderten Kurzbeschreibungen der Projektergebnisse gibt es ergänzende nützliche Hinweise auf weiterführende Literatur, Internet-Links und Adressen.

Die Kurzdarstellungen von ausgewählten Beispielen der Good-Practice-Dokumentation (siehe 3.3) wurden in enger Abstimmung und gemeinsamer Urheberschaft mit den Wuppertaler Projektpartnern erstellt. In diesem Zuge wurden auch die Verwendung der Abbildungen und die sachliche Richtigkeit der Angaben mit den jeweiligen Verantwortlichen geklärt. Alle weiteren Inhalte des Handbuchs sowie alles weitere Bildmaterial liegen in der alleinigen Verantwortlichkeit des Projektteams der TU Berlin.

Da auch der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) plante, im Rahmen eines vom Umweltbundesamt geförderten Projekts eine "Good-Practice-Deutschlandkarte" mit umwelt- und familienfreundlichen Verkehrsangeboten zu erstellen, führten wir Gespräche mit Steffi Windelen, der dortigen Projektleiterin. Der VCD konnte dafür gewonnen werden, sich bei der Erstellung der Karten auszutauschen und auf diese Weise Synergien zu nutzen (vgl. den 4. Zwischenbericht). Inzwischen erreichte uns allerdings die Nachricht, dass der VCD keine "Good-Practice-Deutschlandkarte" mehr plant.

Damit das Erscheinungsbild des Handbuchs auch äußerlich einen professionellen und ansprechenden Eindruck hinterlässt, wurde ein erfahrenes Designbüro beauftragt, Satz und Gestaltung zu übernehmen (jalali + jalali, Hannover). Im Rahmen dieser Zusammenarbeit wurden im Sommer 2011 auch zwei halbtägige Fotoshootings organisiert.

Für den Druck des Handbuchs wurden Angebote mehrerer Druckereien eingeholt. Schließlich konnte die sehr günstige und zudem nach strengen ökologischen Kriterien arbeitende Umweltdruckerei in Hannover für die Zusammenarbeit gewonnen werden.

Neben der Printversion des Handbuchs gibt es inzwischen auch eine pdf-Version, die über unsere Projekthomepage heruntergeladen werden kann:

www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/ufm

Auf die pdf-Version des Handbuchs wurden gezielt folgende Redaktionen hingewiesen:

- Landaktuell – Newsletter der deutschen Vernetzungsstelle Ländliche Räume
- Dekade-Newsletter (HU Berlin)
- News Nachhaltigkeit (Rat für Nachhaltige Entwicklung)
- Presseabteilung VCD
- Forum verkehr (Deutsches Verkehrsforum)
- Newsletter der Initiative Kompetenznetze Deutschland
- DVR report (Deutscher Verkehrssicherheitsrat)
- Mitteilungen des Deutschen Landkreistages
- Deutscher Städte- und Gemeindebund
- Fona-Newsletter (bmbf/VDI)
- Referat für Presse und Information der TU Berlin
- Feministische GeoRundmail

Weitere, in **Anlage 13** aufgelistete Institutionen erhielten eine E-Mail mit einer entsprechenden Pressemitteilung und dem Link zum Download des Handbuchs.

Kurz vor Projektende erreichte uns schließlich ein Angebot des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU), das MultiplikatorInnen-Handbuch dauerhaft in die kommunalpolitische Literaturdatenbank ORLIS aufzunehmen (siehe **Anlage 17f**).

4. Öffentlichkeitsarbeit

4.1 Aufbau einer ExpertInnen-Datenbank

Für die systematische Zusammenstellung der TeilnehmerInnen sowohl des ExpertInnen-Workshops Anfang 2010 als auch des MultiplikatorInnen-Workshops Anfang 2012 wurde eine ExpertInnen-Datenbank angelegt.

In dieser Datenbank werden alle Fachleute, die für das Thema „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ relevant sind und im Verlauf des Projekts durch Recherchen ermittelt wurden und werden, mit Adresse, Telefonnummer, E-Mail und dem bisherigen Verlauf der Kontaktaufnahme dokumentiert. Eine Kategorisierung anhand von

- vier Themenbereichen (Familie, Land und Raum, Verkehr und Umwelt, Mobilitätsdienstleistungen) und
- fünf Institutionengruppen (Politik, Verein/Verband/Stiftung, Forschung, Unternehmen/Dienstleister, Medien)

ermöglicht einen schnellen und gezielten Zugriff auf jeweils relevante Personenkreise und bewährte sich bei der sukzessiven Einladung von ExpertInnen für die beiden Workshops.

Für die systematische Zusammenstellung von TeilnehmerInnen für die beiden Projekt-Workshops wurde bereits 2009 mit dem Aufbau der ExpertInnen-Datenbank begonnen.

Anfang 2010 gab es zunächst 102 manuell eingepflegte Einträge in der ExpertInnen-Datenbank. Seitdem ist die Zahl der dort erfassten ExpertInnen und AnsprechpartnerInnen stetig angestiegen auf nun knapp 400 Personen/Institutionen im Mai 2012.

Die Datenbank wurde zu Projektende auch dafür verwendet, die Versandadressen für das Handbuch zusammenzustellen. Aus Datenschutzgründen ist die ExpertInnen-Datenbank nach wie vor ausschließlich für den internen Gebrauch einsetzbar und nicht zur Veröffentlichung bestimmt. Die Empfängerinstitutionen des Handbuchs sind jedoch einschließlich der Angabe des Bundeslands in der **Anlage X** dokumentiert.

4.2 Internetpräsenz und Newsletter

Eine Beschreibung der Ziele und Module des Projekts findet sich – regelmäßig aktualisiert – auf den Internetseiten des Fachgebiets Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin:

<http://www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/ufm>

Inzwischen können hier die verschiedenen Ergebnisprodukte des Projekts eingesehen und heruntergeladen werden (aktuelle Download-Statistik in **Anlage 17e**):

- deutscher und englischer Projektflyer
- Dokumentation des ExpertInnen-Workshops (Wissenslandkarten)
- Langfassung Good-Practice-Dokumentation
- A0-Poster „Good-Practice-Steckbriefe“
- A0-Poster „Mobilitätstypen“
- MultiplikatorInnen-Handbuch

Auf der Projektseite besteht seit Projektbeginn die Möglichkeit, die halbjährlich erscheinenden Projekt-Newsletter zu abonnieren (und ggf. abzubestellen). Bei der Anmeldung für den Projekt-Newsletter beantworten die AbonnentInnen zwei Fragen:

1. *Zu welcher Institution gehören Sie?*

Antwortkategorien:

Universität/Forschung, Politik/Behörde, Verein/Verband/Stiftung, Wirtschaft, Medien, Sonstiges

2. *Wie wurden Sie auf diesen Newsletter aufmerksam?*

Antwortkategorien:

Bekannte/Kollegen, Printmedien, Internet, anderer Newsletter, Tagung, Sonstiges

Alle sieben im Projektzeitraum versandten Newsletter sind in **Anlage 13** dargestellt.

Um weitere Abonnenten für den Projekt-Newsletter zu gewinnen, wurden alle im Rahmen des Projekts interviewten Elternteile (siehe 3.2) in einem abschließenden Dankschreiben auch auf den Projekt-Newsletter hingewiesen.

Waren es Anfang Mai 2010 noch knapp 40 Newsletter-Abonnenten, so hatten Mitte November 2010 bereits über 80 Personen den Projekt-Newsletter abonniert. Mitte November 2011 waren 133 Personen als AbonnentInnen registriert. Mitte Mai 2012 waren es schließlich 149 Personen. **Abb. 16** und **Abb. 17** zeigen, aus welchen Institutionen die AbonnentInnen stammen und wie sie auf den Newsletter aufmerksam wurden.

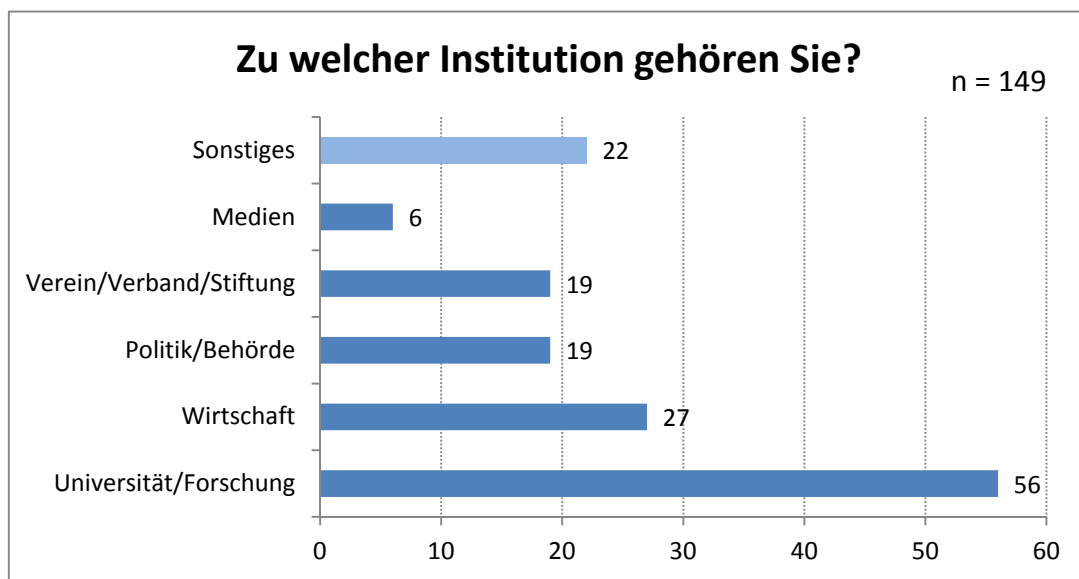


Abb. 16: Zusammensetzung der Newsletter-Abonnenten

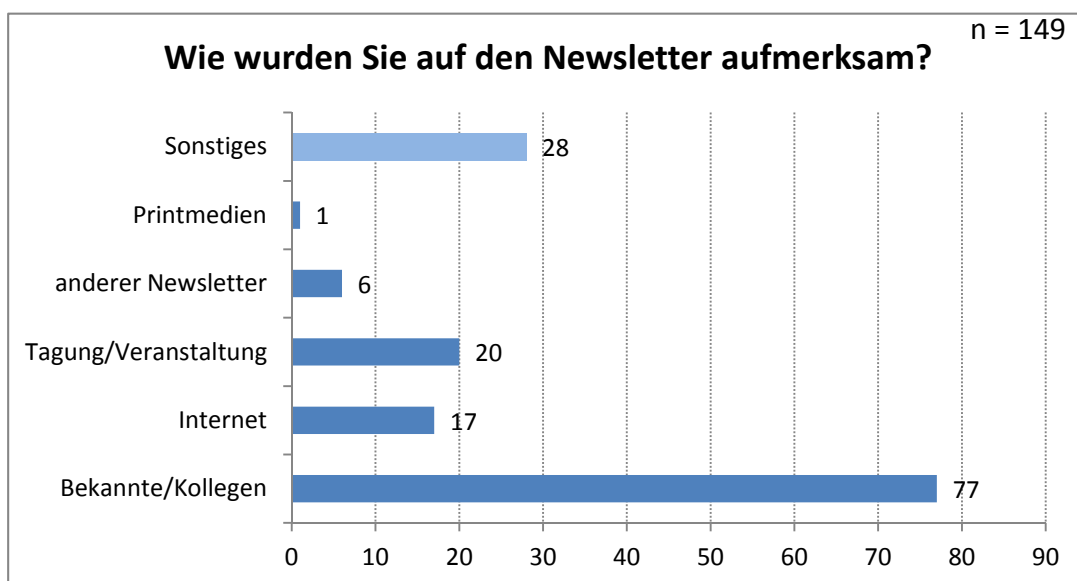


Abb. 17: So wurden die Abonnenten auf den Newsletter aufmerksam

4.3 Projekt-Flyer

Der Projekt-Flyer wurde zu Beginn des Projektes entwickelt, abgestimmt auf die Aufgaben und den Ablauf des Projektes. Die aktuelle Fassung ist **Anlage 15** zu entnehmen.

Für eine stärkere internationale Vernetzung über das im Zentrum stehende Projekt-Thema „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität“ wurde der Projektflyer auch ins Englische übersetzt und von einer Muttersprachlerin überprüft (**Anlage 16**).

4.4 Vorträge und Teilnahme an Konferenzen und Podiumsdiskussionen

Der Projektfortschritt wurde halbjährlich bei den beiden strategisch beratenden Abteilungen „Zukunftsforschung und Trendtransfer“ und „Mobilitätsforschung und Umweltstrategie“ der Volkswagen Konzernforschung vorgestellt, ohne deren finanzielle Unterstützung der Eigenanteil der TU Berlin für dieses Projekt nicht hätte aufgebracht werden können.

Neben diesen regelmäßigen Vorträgen gab es während der Projektlaufzeit eine Vielzahl weiterer Gelegenheiten, das Vorgehen und die Erkenntnisse des Projekts einem breiten InteressentInnenkreis nahezubringen:

Vom 6. bis 9.4.2010 wurde das Projekt auf der internationalen Konferenz „mobil.TUM 2011. Making Sustainable Mobilities – Interdisciplinary Perspectives“ in München in Form eines Posters präsentiert und mit ExpertInnen aus verschiedenen europäischen Forschungseinrichtungen diskutiert (siehe 3. Zwischenbericht, **Abb. 18**).

Am 11.6.2010 wurden im Rahmen des DFG-Forschungsnetzwerks "Räumliche Mobilität in der Zweiten Moderne. Freiheit und Zwang bei der Standortwahl und Verkehrsverhalten" an der Technischen Universität Berlin sowohl das hier beschriebene DBU-Projekt als auch erste aktuelle Ergebnisse der Sekundäranalyse vorgestellt (siehe 3. Zwischenbericht).



Abb. 18: Projektpräsentation auf der mobil.TUM 2011 durch Melanie Herget, IVP, TU Berlin

Am 3. und 4.9.2010 fand schließlich die Tagung „Von Verkehr(t) zu richtig mobil“ an der Leuphana Universität Lüneburg statt. Diese Veranstaltung wurde ausgerichtet von der Heinrich Böll Stiftung und der Leuphana Universität Lüneburg. Auf der einleitenden Podiumsdiskussion war eine Projektmitarbeiterin auf dem Podium vertreten und konnte so auf die spezielle Situation von Familien im ländlichen Raum hinweisen und für unser Projekt werben (vgl. 3. Zwischenbericht).

Ein weiterer Vortrag über das Projekt wurde am 20.9.2010 auf der 31. Universitätstagung Verkehrswesen in Berlin-Spandau gehalten (siehe 3. Zwischenbericht). Seit 1980 gibt es bereits diese jährlich stattfindende Tagung. In diesem Jahr wurde die Tagung vom Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung und dem Fachgebiet Straßenplanung und Straßenbetrieb der TU Berlin vorbereitet und organisiert. Neben dem fachlichen Austausch und dem „Blick über den

eigenen Tellerrand“ ist es ein wichtiges Ziel dieser Veranstaltung, die Vernetzung und Zusammenarbeit der Verkehrsforschungslehrstühle zu fördern und insbesondere jungen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern eine professionelle Plattform zu bieten.

Am 7.12.2010 und am 21.11.2001 fanden in Berlin zwei vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) organisierte ExpertInnen-Workshops zum Thema „Mit Kindern unterwegs“ statt (siehe 4. und 5. Zwischenbericht). Über die aktive Teilnahme an diesen Veranstaltungen konnte einem sehr engagierten und thematisch passgenauen ExpertInnenkreis das Projekt bekannt gemacht werden. Die Ergebnisse der beiden VCD-Workshops wurden in einer Dokumentation zusammengefasst und sind im Internet verfügbar unter: http://www.vcd.org/gute_mobilitaetsangebote.html (dort rechte Spalte unten).

Das Team der TU Berlin wurde schließlich für den 16.3.2011 vom Demografiebeauftragten des Landkreises Emsland, Walter Pengemann, zu einem Treffen der Regionalmanager in Spelle (LAG Südliches Emsland) eingeladen. Wir konnten diese besondere Gelegenheit nutzen, das Projekt denjenigen vorzustellen, die tagtäglich ganz konkret vor Ort etwas bewegen und verändern wollen, und konnten über erste Ergebnisse der Interviewauswertung berichten sowie mit den Anwesenden weitere Erfahrungen zum Thema Mobilität im ländlichen Raum austauschen (siehe 4. Zwischenbericht).

Am 19.9.2011 fand an der TU Dortmund, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, ein eintägiger ExpertInnen-Workshop statt, auf dem erste Ergebnisse des DFG-Projekts „Alltag im Wandel des Geschlechterverhältnisses: Aktivitäten, Wege, Verkehrsmittel und Zeitverwendung“ (<http://www.vpl.tu-dortmund.de/cms/de/forschung/forschungsprojekte/GenderundMobilitaet/index.html>) zur Diskussion gestellt wurden. Auf Einladung der TU Dortmund nahm eine Projektmitarbeiterin an dieser Veranstaltung teil und konnte so auch für das Projekt werben und zur weiteren Vernetzung beitragen.

Vom 26. bis 28.9.2011 fand die internationale 9th Biennial Conference on Environmental Psychology in Eindhoven, Niederlande, statt. Über die Teilnahme an der Veranstaltung wurde in einem anonymisierten Auswahlprozess durch internationale ExpertInnen entschieden. Dort konnte auf Einladung unser Projekt in Form eines Vortrags von Melanie Herget in englischer Sprache vorgestellt werden (siehe 5. Zwischenbericht sowie unter: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Aktuelles/Herget_Handout_Eindhoven300911.pdf).

Auf der zweiten Jahrestagung des Pegasus Nachwuchsnetzwerkes für Mobilitäts- und Verkehrsforschung (www.pegasus-netzwerk.de) an der Technischen Universität Braunschweig wurde das Projekt im Rahmen einer ausführlichen Poster-Präsentationen am 8.10.2011 vorgestellt und mit Doktorandinnen und Doktoranden aus verschiedenen deutschen Forschungseinrichtungen diskutiert (siehe **Abb. 19**).



Abb. 19: Projektpräsentation auf Tagung des Pegasus-Netzwerks durch Melanie Herget, IVP, TU Berlin

Das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz veranstaltete am 25. und 26. Januar 2012 im International Congress Center (ICC) Berlin im Rahmen der Internationalen Grünen Woche (IGW) das 5. BMELV-Zukunftsforum

Ländliche Entwicklung. Das diesjährige Thema war "Ländliche Räume im demografischen Wandel".

In diesem Kontext fand am 26. Januar eine Podiumsdiskussion statt zum Thema „Daseinsvorsorge unter Druck – Wie reagieren auf Bevölkerungsrückgang und veränderte Altersstruktur?“. Das TU-Projektteam war auf dem Podium vertreten und diskutierte mit den anderen Expertinnen und Experten insbesondere über die Rolle von Mobilitätsangeboten für die medizinische Grundversorgung in ländlichen Räumen sowie die Chancen und Grenzen moderner Informations- und Kommunikationstechnologien für zukunftsfähige, postfossile Lösungsansätze. Eine Dokumentation findet sich unter: www.netzwerk-laendlicher-raum.de/partner/sachgebiet-daseinsvorsorge/doku-zukunftsforum-2012/

Am 15.2.2012 stellte die Projektmitarbeiterin Melanie Herget im Brandenburger Landtag in Potsdam eine Stellungnahme zum kinder- und familienpolitischen Programm vor, die insbesondere auf mobilitätsbezogene Problemlagen und Lösungsansätze fokussierte. Diese Stellungnahme wurde angefragt vom zuständigen Ausschuss des Brandenburger Landtags. Link zum kinder- und familienpolitischen Programm:

www.parldok.brandenburg.de/parladoku/w5/drs/ab_3900/3981.pdf

Ein Auszug aus dem Protokoll dieser Sitzung ist in **Anlage 17a** einzusehen.

„Wo geht's lang zu Bus und Bahn?“ – Unter diesem Titel fand am 31. Mai 2012 von 17 bis 19:30 Uhr im Rathaus Luckenwalde der dritte Teil einer ÖPNV-Veranstaltungsreihe der GRÜNEN statt. Basierend auf den Ergebnissen des Projekts wurden hier von uns Empfehlungen zum Thema „ÖPNV im ländlichen Raum: Wann fahren alle mit?“ präsentiert. Im Anschluss fand eine Podiumsdiskussion statt, u. a. mit der Bürgermeisterin von Luckenwalde, dem verkehrspolitischen Sprecher der GRÜNEN im Bundestag sowie einer Vertreterin unseres TU-Projektes (siehe **Anlage 17b**).

Schließlich erhielt das Projektteam der TU Berlin seitens der DBU die einmalige Chance, im Rahmen der „Woche der Umwelt“ am 5. Juni 2012 ein eigenes Fachforum zu gestalten. Im Park von Schloss Bellevue stellen jährlich rund 200 Unternehmen, Organisationen, Institutionen, Forschungseinrichtungen, Verbände und Vereine ihre zukunftsweisenden Umweltprojekte den ca. 10.000 erwarteten Gästen vor (siehe www.woche-der-umwelt.de).

Im Rahmen unseres Fachforums zeigten Frau Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend und die Projektmitarbeiterin Melanie Herget in Form einer Podiumsdiskussion verschiedene Perspektiven auf das Thema "Morgen noch mobil? Ländlicher Raum und Familien" auf. Für die Podiumsdiskussion konnten – trotz fehlender finanzieller Mittel – interessante Expertinnen und Experten gewonnen werden:

- Prof. Dr.-Ing. Michael Jischa, Ehrenpräsident der Deutschen Gesellschaft Club of Rome
- Uta Linnert, fairkehr – die Agentur für nachhaltige Kommunikation GmbH
- Elke-Annette Schmidt, Landesfrauenrat Mecklenburg-Vorpommern, Projekt IMPULS
- Dr. Axel Stein, kcw GmbH
- Petra-Juliane Wagner, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Der entsprechende Moderationsleitfaden ist in **Anlage 17c** zu sehen.

4.5 Veröffentlichungen und Beiträge

LandInForm ist das Magazin der Deutschen Vernetzungsstelle für ländliche Räume (DVS), es erscheint viermal jährlich. Unter der Überschrift „*Das Angebot zur Nachfrage bringen*“ erschien 2009 ein Artikel der Projektmitarbeiterin Melanie Herget, in dem einige Mobile Dienstleistungen in ländlichen Räumen beispielhaft vorgestellt werden (siehe 1. Zwischenbericht).

Die *Feministische Geo-RundMail* Nr. 43 befasste sich mit dem Thema "Mobilität, Multi-lokalität und Gender". Dort konnte auch ein Artikel über unser Projekt platziert werden (siehe 2. Zwischenbericht). Die *Feministische Geo-RundMail* fasst vierteljährlich zu wechselnden Themenschwerpunkten Projektbeschreibungen, Tagungsankündigungen und -berichte, aktuelle Publikationen und Informationen zur Hochschulpolitik zusammen.

landaktuell ist der *Newsletter der deutschen Vernetzungsstelle Ländliche Räume*. In seiner Ausgabe 2.2010 vom 31. März 2010 findet sich auf der Seite 5 unter „Feldstudien: Forschungs- und Modellprojekte“ eine Kurzdarstellung zu unserem Projekt (siehe den 2. Zwischenbericht).

Auch die Zeitung *TU intern* – das Publikumsorgan der Technischen Universität Berlin – berichtete über unser Projekt, und zwar in der Ausgabe Nr. 5 (Mai 2010) in der Rubrik „Junge Wissenschaft“ (siehe 2. Zwischenbericht).

Im Rahmen der Vorbereitung der Interviews mit Familien im ländlichen Raum konnten lokale Gemeindezeitungen dafür gewonnen werden, einen kurzen Beitrag zu veröffentlichen. Aus dieser Initiative sind ein Beitrag im *Amtsblatt der Gemeinde Spelle* sowie ein Beitrag im *Kommunalanzeiger der Gemeinden des Amtes Zarrentin* entstanden (siehe 3. Zwischenbericht).

Im Januar 2011 gaben wir Arndt Brunnert, dem Verkehrsexperten des Radiosenders WDR 5, für die Sendung „Thema NRW“ ein Interview. Darin ging es um gegenwärtige und zukünftige Herausforderungen für Mobilität im ländlichen Raum, die besondere Situation von Familien im ländlichen Raum sowie um bereits bewährte und neue Lösungsansätze. Der (unter anderem) auf diesem Interview basierende Radiobeitrag wurde im WDR 5 am 28.1.11 von 15 bis 16 Uhr gesendet. Das Thema der Sendung lautete „Die vergessene Säule im Energiekonzept – Sparen, Sparen, Sparen“. Link zur Audiodatei: http://gffstream-9.vo.llnwd.net/c1/m/1296229036/radio/thema_nrw/wdr5_thema_nrw_siegen_20110128.mp3 (im letzten Zehntel dieser Audiodatei steht „Mobilität im ländlichen Raum“ im Zentrum).

Im März 2011 erreichte das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung das Angebot, für eine Mobilitäts-Broschüre der Allianz der Wissenschaftsorganisationen in Deutschland eine Kurzdarstellung zu diesem und einem weiteren Projekt zu verfassen.

Die Allianz der Wissenschaftsorganisationen ist ein formloser Verbund der großen deutschen Wissenschaftsorganisationen (u. a. Deutsche Forschungsgemeinschaft, Fraunhofer-Gesellschaft, Helmholtz-Gemeinschaft, Max-Planck-Gesellschaft). Die Mobilitäts-Broschüre ist Bestandteil einer Serie zu den fünf großen Themenfeldern der "Hightech-Strategie 2020" des BMBF: Energie, Gesundheit, Kommunikation, Sicherheit und Mobilität. Ziel ist die öffentlichkeitswirksame Darstellung der Leistungen der Allianz der Wissenschaftsorganisationen in Deutschland anhand prägnanter Beispiele.

Die inzwischen veröffentlichte Broschüre mit dem Titel „Wir erforschen: Mobilität“ bietet einen eindrucksvollen Überblick über die Vielfalt mobilitätsbezogener Forschung in Deutschland. Die Kurzbeschreibung unseres Projekts findet sich dort auf Seite 42 unten, im Kapitel „Mobilität der Zukunft“ (siehe **Anlage 17d**). Die gesamte Broschüre kann heruntergeladen

werden unter: www.helmholtz.de/no_cache/aktuelles/publikationen/pr/mobilitaetsbroschuere-der-allianz-der-wissenschaftsorganisationen/

Im Juni 2011 erreichte uns eine Anfrage von Frau Prof. Dr.-Ing. Sabine Hofmeister von der Leuphana Universität Lüneburg für einen Überblicksartikel im Rahmen ihres für 2012 geplanten Sammelbandes „Geschlechterverhältnisse und Nachhaltigkeit. Die Kategorie ‚Geschlecht‘ in den Nachhaltigkeitswissenschaften“.

Der von Frau Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend und Melanie Herget daraufhin erstellte Buchbeitrag (Ahrend & Herget *im Druck*) fasst den Forschungsstand zum Handlungs- und Forschungsfeld „Mobilität & Geschlechterverhältnisse“ zusammen, stellt die Bezüge zur Nachhaltigkeitsforschung dar und zeigt verschiedene Perspektiven und Forschungsbedarfe auf. Im Rahmen des Beitrags konnte auch ein Hinweis auf dieses Projekt platziert werden (siehe 5. Zwischenbericht).

4.6 Jury- und Beiratstätigkeiten

Im Rahmen der wiederholten Jurytätigkeiten von Frau Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend für das Verkehrsministerium (BMVBS) konnten die Ergebnisse und Erfahrungen unseres Projekts auch in diesem Umfeld bekannt gemacht werden, zuletzt in der Jury des „Menschen und Erfolge“-Wettbewerbs 2012. Hier wählte ein Gremium aus 16 Expertinnen und Experten am 10. Mai 2012 aus 143 eingereichten Bewerbungen die Preisträger aus – das diesjährige Wettbewerbsthema war passenderweise: „In ländlichen Räumen mobil!“. Die Bekanntgabe der Preisträger erfolgte am 19. Juni über das Verkehrsministerium (BMVBS). Weitere Informationen zu allen eingereichten Beiträgen unter:

www.menschenunderfolge.de/wettbewerb-2012/aktuelle-beitraege/

Für 2012 wurde zudem die Projektmitarbeiterin Melanie Herget in den Expertenbeirat des Projekts „Strategien zum demografischen Wandel – Standort und Standortalternativen“ berufen. Dieses Forschungsprojekt sucht für dünnbesiedelte, ländliche Regionen praktikable und finanzierbare Handlungsstrategien. Es ist Teil des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS), beauftragt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

4.7 Anerkennung als Projekt der UN-Dekade

Unsere Erstbewerbung für die Auszeichnung als „Offizielles Projekt der Vereinten Nationen zur Bildung für nachhaltige Entwicklung 2005–2014“ bei der entsprechenden Arbeitsstelle beim Vorsitzenden des Nationalkomitees war erfolgreich. Die Auszeichnung erfolgte im Rahmen der Bildungsmesse *didacta* in Köln am 17. März 2010 und konnte von der Projektleiterin persönlich entgegengenommen werden (siehe 2. Zwischenbericht).

4.8 Einträge in Forschungsdatenbanken

Um das Projekt insbesondere in der Umwelt- und Nachhaltigkeitsforschungsszene weiter bekannt zu machen, konnte ein Eintrag in der Umweltforschungsdatenbank UFORDAT[®] erreicht werden, siehe <http://doku.uba.de>.

Zudem wurde das Projekt in die sozialwissenschaftliche Datenbank SOFIS mit aufgenommen, siehe <http://193.175.239.23/ows-bin/owa/r.einzeldok?doknr=72847>.

5. Projektverlauf und organisatorische Erfahrungen

Das Projekt konnte mit allen Projektmodulen fristgerecht Ende Mai abgeschlossen werden.

Abb. 20 zeigt den aktuellen Projektverlaufsplan. Gegenüber den Angaben des letzten Zwischenberichts haben sich keine Verzögerungen ergeben.

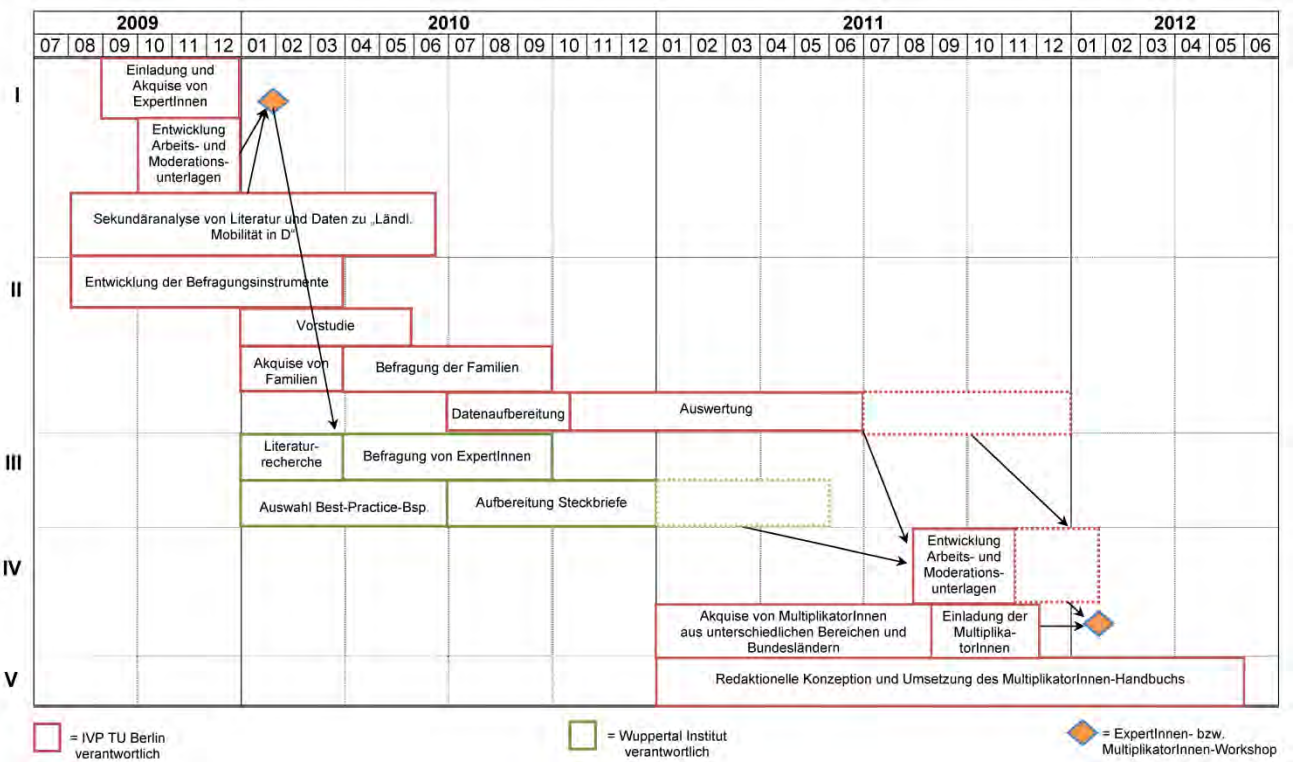


Abb. 20: Projekt-Zeitplan, aktualisiert

Rückblickend lässt sich aus organisatorischer Sicht zum Projektablauf festhalten:

- Die Arbeiten für das Projekt wurden am 27.7.2009 aufgenommen (siehe 1. Zwischenbericht). Dabei gestaltete sich die juristisch-formelle Ausgestaltung der Kooperationsverträge und der Geheimhaltungsvereinbarungen zwischen der TU Berlin, dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie und der Volkswagen AG Konzernforschung schwieriger als erwartet. Der Grund dafür ist im Wesentlichen die Kombination eines öffentlichen Financiers (DBU) mit einem Industriepartner (Volkswagen AG, für den Eigenanteil der TU Berlin). Verhandlungsbedarf gab es insbesondere angesichts der in der Industrie üblichen hohen Geheimhaltungs- und Haftungsansprüche, die nicht mit den Haftungsmöglichkeiten und Veröffentlichungspflichten der Projektpartner im Rahmen eines öffentlich geförderten Projekts zu vereinbaren gewesen wären.
- Die halbjährlichen Projektpräsentationen bei den beiden strategisch beratenden Abteilungen „Zukunftsforschung und Trendtransfer“ und „Mobilitätsforschung und Umweltstrategie“ der Volkswagen Konzernforschung haben stets zu interessanten Diskussionen und weiterführenden Fragestellungen geführt. Mit Hilfe dieser Industriekooperation konnte nicht nur der Eigenanteil der TU Berlin für das Projekt sichergestellt werden, sondern es wurde auch für die Anschlussfähigkeit der Projektergebnisse für automobilbezogene Forschung gesorgt.

- Da die notwendigen Daten der MiD-Studie 2008 nicht wie seitens BMVBS angekündigt im Dezember 2009, sondern erst im April 2010 vorgelegt wurden, konnte die Sekundäranalyse für diese Daten erst entsprechend später erstellt werden (vgl. 2. Zwischenbericht). Dank der Vorarbeit an den Daten von 2002 entlang und dank der Unterstützung durch eine Diplomarbeit am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung (siehe Appel 2011) sind dadurch letztlich keine weiteren Verzögerungen entstanden.
- Die Vorbereitungen für die Befragung und die Vorstudie wurden aus den oben genannten Gründen ebenfalls etwas später abgeschlossen, entsprechend verlängerten sich auch die Zeiträume für die Akquise und die Befragung der Familien um etwa drei Monate.
- In beiden Untersuchungsregionen erfuhren wir eine sehr große Unterstützung und sehr großes inhaltliches Interesse. So ergab sich aufgrund der Kontakte im Landkreis Emsland die Chance, auf einem Regionalmanagertreffen dort erste Forschungsergebnisse vorstellen und mit den vor Ort Verantwortlichen diskutieren zu können (vgl. Kap. 4.4). Und über die im Landkreis Ludwigslust geschlossenen Kontakte entstand der ebenfalls sehr bereichernde Austausch mit Elke-Annette Schmidt vom Landfrauenrat Mecklenburg-Vorpommern, die sowohl auf dem MultiplikatorInnen-Workshop ihre Erfahrungen aus einer aktuellen Studie zu „Mobilität und beruflicher (Wieder-)Einstieg von Frauen“ einbrachte als auch als Podiumsteilnehmerin für unser Fachforum auf der Woche der Umwelt zur Verfügung stand (siehe ebenfalls Kap. 4.4).
- Im Projektverlauf zeigte sich bei der Erstellung einer exemplarischen Posterversion eines Steckbriefs („Kurzfassung“), dass Sachverhalte hier nur verkürzt dargestellt werden können und eine Langfassung der Steckbriefe sinnvoll ist. Daher haben sich die Projektpartner darauf verständigt, dass das Wuppertal Institut zunächst ausführliche Langfassungen der Steckbriefe erstellen wird. Zudem wurde vereinbart, dass aufgrund des erhöhten Arbeitsaufwandes für die Erstellung der Langfassungen und die Durchführung von Experteninterviews die Kurzfassungen nicht vom Wuppertal Institut allein, sondern gemeinsam mit dem Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung erstellt werden. Hierzu hat das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung Entwürfe auf Basis der Langfassungen entwickelt. In Abstimmung mit dem Wuppertal Institut wurden diese schließlich fertiggestellt.

6. Fazit

Die im Rahmen dieses Projekts verfolgten Module wurden jeweils geeignet miteinander verschränkt und aufeinander bezogen, wie **Abb. 21** auf der nächsten Seite im Detail zeigt.

Sehr bewährt hat sich hierbei nicht zuletzt die Vernetzung der quantitativen Sekundäranalyse und der qualitativen Interview-Studie.

Die Befunde der für das Projekt durchgeführten *Sekundäranalyse*, nach denen in Haushalten mit Kind(ern) die Anzahl PKW im Haushalt sowie die PKW-Nutzung mehrheitlich höher sind als in Haushalten ohne Kind (vgl. Kap. 3.1), verdecken einige Unterschiede, die erst über die Interviews deutlich wurden:

- So gab es in den Interviews (neben den Paaren, bei denen mit dem ersten Kind tatsächlich auch das Auto im Alltag an Bedeutung gewann) durchaus auch einige Paare, die mit dem ersten Kind eines der beiden Autos im Haushalt abschafften. Die Begründung hierfür war in der Regel recht rational geprägt. So war von finanziellen Einbußen durch die reduzierte Erwerbstätigkeit der Mutter die Rede, aber auch von veränderten Prioritäten (wie Geld für Hausbau) und/oder genügend erreichbarer Infrastruktur vor Ort.
- Im Vergleich dazu war die Argumentation für zusätzlich angeschaffte Fahrzeuge sehr viel emotionaler geprägt – hier ging es sehr oft um mögliche Unfälle oder akute Erkrankungen und damit verbundene notwendige Arzttermine des Kindes, die man ohne Auto nicht spontan bewerkstelligen könnte, und um die Einschätzung, dass das Auto eben das ungefährlichste Verkehrsmittel sei.
- Waren beide Elternteile vor und nach der Geburt des ersten Kindes viel bzw. voll erwerbstätig, gab es meist unverändert zwei Autos im Haushalt und auch sonst wenig berichtete Veränderungen bei den täglichen Wegen oder der Wahl des Verkehrsmittels. Diese Familien fanden sich vor allem in der ostdeutschen ländlichen Region (Landkreis Ludwigslust). Die durch Kinder zusätzlich anfallenden Wege wurden in diesen Familien großteils durch externe Kinderbetreuung aufgefangen sowie indem öfter auf dem Heimweg von der Arbeit noch Einkäufe o. Ä. mit erledigt werden.

Diese Erkenntnisse verdeutlichen insgesamt die Stärke der hier gewählten Kombination von quantitativen und qualitativen Verfahren.

Die von uns durchgeführte *Interview-Studie* mit Eltern in zwei ländlichen Regionen zeigte zudem Folgendes:

- Das Bewusstsein der Eltern für zukünftig steigende Mobilitätskosten ist auffallend gering. Ein Großteil der befragten Eltern orientiert sich an ihrem bisherigen Mobilitätsverhalten und hofft, dass dies möglichst lange auch in Zukunft noch so bleiben wird.
- Bis auf wenige Ausnahmen scheint es für die Eltern meist sehr unangenehm zu sein, über Alternativen zum Auto nachzudenken. Entsprechend wird als die beste Alternative zum eigenen Auto das Auto der (Schwieger-)Eltern oder der Nachbarn genannt. Wenn es gar nicht anders geht, wird neben dem Auto auch ein anderes kleines motorisiertes Gefährt (Roller, Pedelec) in Erwägung gezogen. Das ist insofern interessant, als dass Kleinstfahrzeuge mit Elektromotor-Unterstützung derzeit fast ausschließlich im Kontext von städtischen Räumen gezeigt und diskutiert werden.

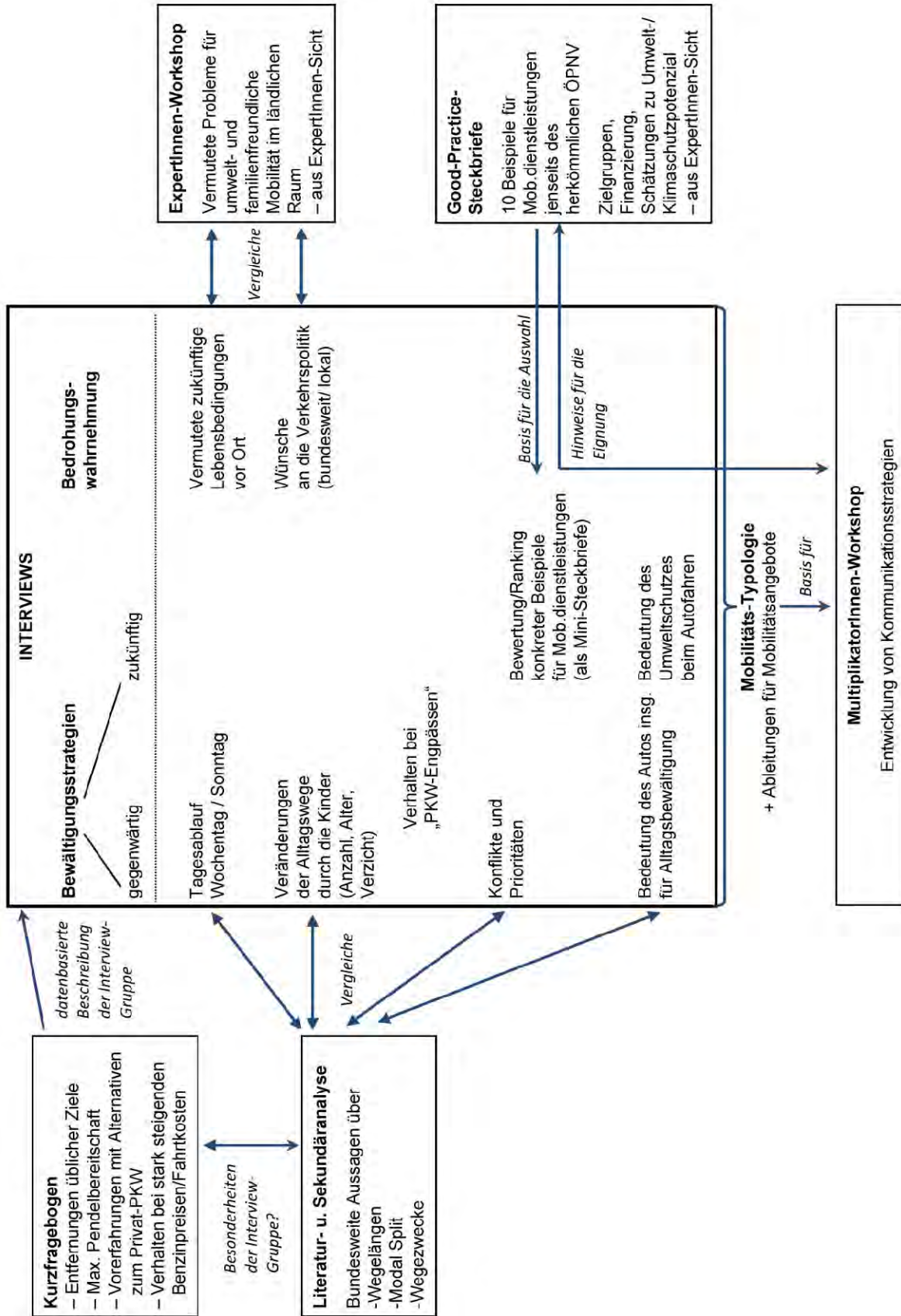


Abb. 21: Vernetzung der einzelnen Projekt-Bausteine

- Bereits heute scheinen private Fahrgemeinschaften der Familien untereinander fester Bestandteil ihrer Alltagsbewältigung zu sein, zumindest für die Freizeittermine der Kinder. Berufliche Fahrgemeinschaften scheitern jedoch zumeist, und zwar aufgrund der unterschiedlichen Arbeitszeiten. Hier dürften für die Zukunft vermehrte Anreize und Weichenstellungen sinnvoll sein, zum Beispiel für die Entwicklung von branchenübergreifenden einheitlichen Arbeitszeit-/Schichtmodellen in einer Arbeitsmarktverflechtungsregion.
- Öffentliche Verkehrsangebote (wie die in den Interviews vorgestellten Rufbusse) werden von den Eltern vor allem als sinnvolle Alternative für Kinder und Jugendliche angesehen. Die damit verbundene Entlastung von elterlichen Bring-/Begleitdiensten wird insbesondere von den Müttern positiv geschätzt (die ja auch bundesweit mehrheitlich die Begleitung der Kinder übernehmen). Um für die Erwachsenen als alltagstaugliches Verkehrsmittel in Frage zu kommen, müssten viele der von uns befragten Eltern überhaupt erst einmal positive Ersterfahrungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) machen, denn oftmals beschränken sich die Vorerfahrungen auf nur sehr wenige, lange zurückliegende oder nur von anderen berichtete Ereignisse. Bei der Einführung neuer ÖV-Angebote erscheint daher ein deutlich wahrnehmbares und zielgruppenspezifisches Marketing mit möglichst kostenlosen Testphasen von entscheidender Bedeutung für den Erfolg.
- Mobile Dienstleistungen (wie etwa ein rollender Supermarkt) sind – nach Ansicht der Eltern – vor allem für ältere Menschen eine sinnvolle Alternative, da diese geringere Einkaufsmengen benötigen, weniger auf den Preis achten müssen und sich zeitlich leichter nach den Anbietern richten können. Auch darin sehen vor allem die befragten Mütter durchaus eine Entlastung für ihren Alltag, da sie es vorrangig sind, die sich um die (Schwieger-)Eltern kümmern, wenn diese in der Nähe wohnen.
- Zwischen den Familien gibt es zum Teil große Unterschiede hinsichtlich ihrer aktuellen Verkehrsmittelnutzung, ihrer vorstellbaren Mobilität und ihrer Wohnort-Flexibilität. Dies verdeutlichen die von uns herausgearbeiteten Mobilitätstypen.

Anhand dieser Typologie konnten nützliche Ableitungen für eine zielgruppengerechte Zusammenstellung und Kommunikation von Mobilitätsangeboten getroffen werden (vgl. Kap. 3.2). Die Typologie und die darauf basierenden Ableitungen können gut im Rahmen von lokalen Zukunftswerkstätten und Ideengenerierungsprozessen genutzt werden, zum Beispiel als eine Art „Familieneignungs-Prüfstein“ oder als Hilfe zur Einordnung konkreter Familien vor Ort.

Die *Good-Practice-Steckbriefe* liegen in einer *ausführlichen Dokumentation* des Wuppertal Instituts vor und können über die Internetseiten beider Projektpartner kostenlos heruntergeladen werden, siehe www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/ufm. Mit Hilfe dieser Langfassung können RegionalplanerInnen die Übertragbarkeit der Beispiele auf ihre eigene Region sinnvoll prüfen.

Die Aufbereitung dieser und weiterer Good-Practice-Beispiele als *Kurzsteckbriefe* mündete wiederum einerseits im MultiplikatorInnen-Handbuch (dort Seiten 28–41) und andererseits in einem A0-Poster, das auch von interessierten Laien leicht verstanden wird. Sowohl das Handbuch als auch das Good-Practice-Poster können über die Projekthomepage kostenlos heruntergeladen werden und bilden ein Format, das jeweils – ähnlich wie die Mobilitäts-Typologie – gut für lokale Zukunftswerkstätten und Ideengenerierungsprozesse genutzt werden kann.

Das *MultiplikatorInnen-Handbuch* mit allen zentralen Projektergebnissen wurde in einer Auflage von 200 Stück gedruckt und gezielt bundesweit an thematisch nahestehende Personen und Institutionen versandt.

Dabei skizziert der erste Themenbereich – „Forschung“ – die typischen Verkehrsverhaltensmuster und Einstellungen von Eltern ländlicher Räume anhand von Ergebnissen unserer Sekundäranalyse und unserer Interviewstudie.

Der zweite Themenbereich – „Praxis“ – gibt eine Übersicht über Good-Practice-Beispiele in Form einer Deutschlandkarte, gefolgt von Kurzsteckbriefen zu ausgewählten Beispielen sowie einer zusammenfassende Darstellung der Rückmeldungen der befragten Eltern unserer Interview-Studie zu sechs verschiedenen mobilitätsbezogenen Dienstleistungen.

Im dritten Themenbereich – „Kommunikation“ – werden schließlich ausgewählte Kommunikationskonzepte aus dem MultiplikatorInnen-Workshop vorgestellt. Dabei wurden möglichst unterschiedliche Ansätze gewählt, die Ideen liefern, wie das Bewusstsein für zukünftige Mobilitäts Herausforderungen und -chancen im ländlichen Raum geschärft werden kann, sowohl bei Eltern ländlicher Räume als auch bei regionalen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern.

Neben den geschilderten Kurzbeschreibungen der Projektergebnisse gibt es ergänzende nützliche Hinweise auf weiterführende Literatur, Internet-Links und Adressen.

Neben der Printversion des Handbuchs gibt es auch eine pdf-Version, die über unsere Projekthomepage heruntergeladen werden kann: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/ufm

Die *Öffentlichkeitsarbeit* für das Projekt und für den Projekt-Newsletter war durchgehend sehr erfolgreich und wird soweit möglich weiter fortgesetzt. Dank der kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit stieg im Laufe des Projekts das Interesse externer Organisationen und Interessengruppen an dem Projektthema deutlich an – dies zeigen nicht zuletzt die stetig gewachsene Anzahl Newsletter-AbonnementInnen, die hohen Downloadraten auf der Projekthomepage und die vielfältigen Anfragen und Vortragsangebote bis über das Projektende hinaus.

Die – auf der Sekundäranalyse und der Interviewstudie aufbauenden – beiden Workshops mit den ExpertInnen und MultiplikatorInnen bestätigten schließlich das folgende *Fazit*:

Wenn es darum geht, die zukünftigen Herausforderungen für die Mobilität von Familien im ländlichen Raum zu bewältigen, kann und wird es unseres Erachtens wohl nicht das *eine* Angebot geben, das alles zu lösen vermag. Vielmehr liegt die Lösung darin, ein gut vernetztes und lokal angepasstes Spektrum an geeigneten Angeboten zu schaffen.

Das zumeist sehr geringe Problembewusstsein von den von uns befragten Elternteilen in Bezug auf die zu erwartenden Kostensteigerungen im Mobilitätssektor verdeutlicht, wie wichtig es ist, eine zukunftsfähige integrierte Verkehrsplanung partizipativ anzulegen – mit den Menschen vor Ort und nicht für sie oder über sie hinweg.

Die vielfältigen Arbeiten von Lokalen Aktionsgruppen (LAG) im Rahmen der EU-Förderprogramme LEADER und LEADER+ sowie die – im angelsächsischen Sprachraum zunächst als *transition town initiatives* bekannten – immer zahlreicher werdenden *Transition-Initiativen* (www.transition-initiativen.de) zeigen bereits, wie eine stärker partizipative Planung aussehen kann, und geben Anlass zur Hoffnung.

Das leider noch immer festzustellende Verdrängen und gegenseitige Zuschieben von Verantwortung – „Macht ein besseres Busangebot, dann steigen wir auch eventuell um.“ versus „Steigt öfters um, dann lohnt sich für uns auch ein attraktiveres Busangebot.“ – führt nur immer drastischer dazu, dass der zeitliche Korridor für zukunftssichernde Richtungsänderungen kleiner und kleiner wird.

Dabei machen die hier vorgestellten Modelle – vgl. **Abb. 12** und **Abb. 13** – deutlich, dass wir uns eines in Zukunft nicht mehr leisten können: das Denken in Schubladen und Feindbildern. Denn die notwendige Verschränkung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr, von motorisiertem und nicht-motorisiertem Verkehr braucht nicht nur technische Lösungen, sondern auch Offenheit: Mobilität beginnt im Kopf!

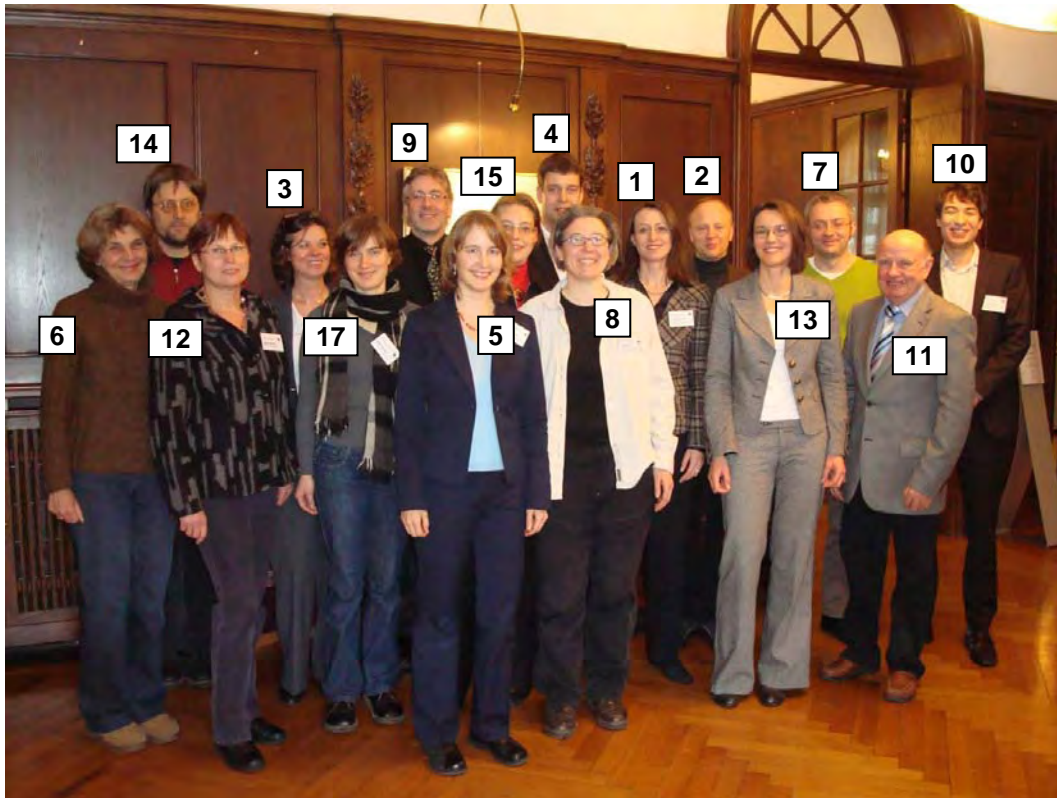
Literatur

- Ahrend, Christine & Herget, Melanie (*im Druck*): Verkehrs- und Mobilitätsforschung aus der Genderperspektive. In: Hofmeister, Sabine, Katz, Christine & Mölders, Tanja (Hrsg.): Geschlechterverhältnisse und Nachhaltigkeit. Die Kategorie ‚Geschlecht‘ in den Nachhaltigkeitswissenschaften. Verlag Barbara Budrich: Opladen.
- Appel, Percy (2011): Verkehrsverhalten von Familien in ländlichen Kreisen Deutschlands. Sekundäranalyse der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“. Diplomarbeit am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Technische Universität Berlin, Herausgeber: Ahrend, Christine; Daubitz, Stephan & Herget, Melanie. Berlin.
- Badrow, Alexander; Follmer, Robert; Kunert, Uwe & Ließke, Frank (2002): Die Krux der Vergleichbarkeit. Probleme und Lösungsansätze zur Kompatibilität von Erhebungen am Beispiel von Mobilität in Deutschland und SrV. *Der Nahverkehr*, Jg. 20, Nr. 9, S. 20–24. PDF-Dokument. URL: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/03_kontiv2002/pdf/krux_der_vergleichbarkeit.pdf (Stand: 17.11.10)
- BMAS – Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2008): Lebenslagen in Deutschland. Dritter Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung. PDF-Dokument. URL: http://www.bmas.de/coremedia/generator/26742/property=pdf/dritter_armuts_und_reichtumsbericht.pdf (Stand: 17.11.10)
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung & BBSR – Bundesamt für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2009): Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrage-schwachen Räumen. BBSR-Online-Publikation 10/2009. PDF-Dokument. URL: <http://d-nb.info/993784887/34> (Stand: 17.11.10)
- Böhler, Susanne & Dalkmann, Holger (2004): Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum – Good Practices aus europäischen Nachbarstaaten. Workshop Dokumentation. Wuppertal. PDF-Dokument. URL: http://www.imago-mobil.de/files/IMAGO_WSDoku.pdf (Stand: 17.11.10)
- Hupke, Geurt (1982): The law of constant travel time and trip rates. *Futures*, Vol. 14, Nr. 1, S. 38–46.
- Kagermeier, Andreas (Hrsg.) (2004): Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 10. Mannheim: Verlag MetaGIS-Infosysteme.
- Kindl, Annette (2002): Erhebungen in den Untersuchungsregionen: Methodik und ausgewählte Ergebnisse. PDF-Dokument. URL: http://www.amabile.ptv.de/download/amabile/AMABILE_AP7.pdf (Stand: 17.11.10)
- Körntgen, Silvia (2000): Handlungsbedingungen alltäglicher Mobilität im ländlichen Raum: Versorgungs- und Begleitwege. In: Lange, Hellmuth (Hrsg.): Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt. Umwelt im Alltag. Leske + Budrich, Opladen. S. 143–161.
- Kramer, Susanne (2005): Zeit für Mobilität. Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. *Erdkundliches Wissen. Schriftenreihe für Forschung und Praxis (EW)*, Band 138. Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- Lamnek, Siegfried (2005): Qualitative Sozialforschung. Lehrbuch. 4. vollständig überarbeitete Auflage. Psychologie Verlag Union München: Weinheim.
- MacDonald, Heather (1999): Women’s Employment and Commuting: Explaining the Links. *Journal of Planning Literature*, Vol. 13, Nr. 3, S. 267–283.
- VBB (Hrsg.) (2008a): BürgerBusse im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Handbuch für Betreiber, Fahrer und Fahrgäste. PDF-Dokument. URL: http://www.vbbonline.de/download/dokumente/buergerbus_handbuch.pdf (Stand: 17.11.10)
- VBB (Hrsg.) (2008b): Handbuch Alternative Bedienung im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. PDF-Dokument. URL: http://www.vbbonline.de/download/dokumente/Handbuch_Alternative_Bedienung2008.pdf (Stand: 17.11.10)

Anlagen

- Anlage 1: Teilnehmende ExpertInnen-Workshop
- Anlage 2: Sekundäranalyse – Übersichtstabelle
- Anlage 3: ExpertInnen-Workshop – Ablauf und Arbeitsblätter
- Anlage 4: Kurzfragebogen
- Anlage 5: Interview-Leitfaden
- Anlage 6: Interview-Karten
- Anlage 7: Kurzfragebogen-Ergebnisse
- Anlage 8: Good-Practice-Dokumentation – Interview-Leitfaden (WI)
- Anlage 9: MultiplikatorInnen-Workshop – Ablauf und Arbeitsblätter
- Anlage 10: Poster ‚Steckbriefe‘
- Anlage 11: Poster ‚Mobilitätstypen‘
- Anlage 12: Handbuch-Verteiler (Druckversion)
- Anlage 13: Handbuch-Verteiler (PDF-Version)
- Anlage 14: Alle bisherigen Projekt-Newsletter
- Anlage 15: Projekt-Flyer - deutsch
- Anlage 16: Projekt-Flyer - englisch
- Anlage 17: Öffentlichkeitsarbeit im letzten Berichtszeitraum
 - Anlage 17a: Ausschuss Landtag Brandenburg – Protokoll-Auszug (15.2.2012)*
 - Anlage 17b: Podiumsdiskussion Luckenwalde (31.5.2012) – Einladungsflyer*
 - Anlage 17c: Woche der Umwelt 2012 – Ankündigung und Moderationsleitfaden*
 - Anlage 17d: Beitrag in Broschüre ‚Mobilität‘ - Allianz der Wissenschaften*
 - Anlage 17e: Anzahl Downloads (Stand: 23.5.2012)*
 - Anlage 17f: Angebot DIFU-Literaturdatenbank ORLIS*

Liste der Workshop-Teilnehmenden



© IVP, TU Berlin

1	Prof. Dr. Christine Ahrend, TU Berlin, Integrierte Verkehrsplanung	Projektleitung
2	Michael Bölke, Umweltbundesamt (UBA)	Verkehr + Umwelt (Politik)
3	Ilona Böttger, fields GmbH	Moderation
4	Benedikt Frese, Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung	Land (Forschung)
5	Melanie Herget, TU Berlin, Integrierte Verkehrsplanung	Wiss. Projektdurchführung
6	Elisabeth Iskenius-vom Hove, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg	Land (Politik)
7	Ulrich Jansen, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie	Mobilitätsdienstleistungen (Forschung)
8	Dr. Astrid Karl, WZB/InnoZ	Verkehr + Umwelt (Forschung, insb. Recht)
9	Rolf Kloss, Volkswagen AG Konzernforschung	Mobilitätsdienstleistungen (Unternehmen/Anbieter)
10	Patrick Küpper, VTI, Institut für ländliche Räume	Land (Forschung)
11	Dr. Diethard Mai, Universität Göttingen – Rural Development, Centre for Tropical and Subtropical Agriculture and Forestry	Land (Forschung)
12	Dr. Monika Michael, Deutscher Landfrauenverband	Familien/Land (Verband)
13	Claudia Nobis, DLR, Institut für Verkehrsforschung	Verkehr + Umwelt (Forschung)
14	Martin Schlegel, BUND	Verkehr + Umwelt (Verband)
15	Silke Schmidtman, Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin	Land (Forschung)
16	Petra-Juliane Wagner, VBB – Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	Mobilitätsdienstleistungen (Unternehmen/Anbieter)
17	Steffi Windelen, Verkehrsclub Deutschland (VCD)	Verkehr + Umwelt (Verband)

		abhängige Variable (y-Achse)										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
		Anteil Familienhaushalte <i>hhtyp_grob2; nominal</i>	Einkommens-verteilung <i>hheink; ordinal</i>	PKW-Anzahl <i>h04_3; metrisch</i>	Anzahl Wege <i>wege_1 (Personendatensatz) metrisch</i>	Wegelänge insg. <i>anzkm (Personendatensatz) metrisch.</i>	Tägliche Reisezeit <i>anzmin (Personendatensatz) metrisch.</i>	Wegezweck-Verteilung <i>hwzweck (Wegedatensatz) nominal</i>	Modal Split <i>hvm (Wegedatensatz) nominal</i>	Einschätzg. Erreichbark. Arbeitsplatz mit ÖV <i>p0413_1(Personendatz) ordinal</i>	Einschätzg. Erreichbark. Einkauf mit ÖV <i>p0413_4(Personendatz) ordinal</i>	
Blau umrandet: zentraler Untersuchungsbereich LR = Ländliche Räume / KS = Kernstädte mKi = mit Kind / oKi = ohne Kind W = West- / O = Ostdeutschland KIKi = mit Kleinkind SCKi = mit ausschl. Schulkind(ern)	a	1a* LR > KS	2a*** LR < KS	3a*** LR > KS	4a* LR > KS	5a*** LR > KS	6a** LR < KS	7a****	8a*** PKW: LR > KS	9a*** LR < KS	10a*** LR < KS	
	b	1b* W > O	2b	3b*** W > O	4b	5b* W < O	6b	7b****	8b** PKW: W < O	9b1** W < O 9b2* W < O	10b* W < O	
	c	(1)	2c1* oKi < mKi 2c2*** oKi < mKi	3c1*** oKi < mKi 3c2* oKi < mKi	4c1*** oKi < mKi 4c2*** oKi < mKi	5c1** oKi < mKi 5c2	6c1 6c2	7c1*** 7c2***	8c1*** oKi < mKi 8c2*** oKi ≈ mKi	9c1* oKi ≈ mKi 9c2* oKi > mKi	10c1 10c2* oKi > mKi	
	d	(1)	2d	3d	4d	5d	6d	7d***	8d*** PKW: KIKi < SCKi	(2)	(2)	
	e	(1)	(2)	3e1 3e2	4e	5e	6e	7e	8e1 nE < TZ < VZ 8e2 nE > TZ < VZ	(2)	(2)	
	x	(1)	(1)	(1)	4x1** m < w 4x2	5x1*** m > w 5x2** m > w	6x1 6x2* m > w	7x1*** 7x2**	8x1*** m > w 8x2*** m > w 8x3*** m > w	(2)	(2)	(2)
	y	(1)	(2)	3y1*** ↗ 3y2*** ↗	(2)	(2)	(2)	(2)	X4.1 X4.2 X4.3 X4.1 X4.2 X4.3	8y PKW: gering < mittel > hoch	(2)	(2)

höchst signifikant ($p < 0,001$ ***)
 sehr signifikant ($p < 0,01$ **)
 signifikant ($p < 0,05$ *)
 nicht signifikant ($p \geq 0,05$)
 rein grafische Auswertung; kaum Unterschiede erkennbar
 rein grafische Auswertung; deutlich Unterschiede erkennbar
 nicht untersucht:
 (1) Auswertung nicht sinnvoll bzw. nicht durchführbar
 (2) Annahme: liefert keine weiterführenden Unterschiede, Abhängigkeiten, Informationen

unabhängige Variable / Einflussvariable (x-Achse)

Anlage 3 – ExpertInnen-Workshop - Ablauf und Arbeitsblätter

Uhrzeit	Programmpunkt	Ilona Böttger	Melanie Herget	Christine Ahrend	Zusätzl. Person(en)	Material (Verantw.)
8:00	Aufbau	Vollständigkeitscheck Materialien Aufbau Flipcharts + Stellwände	Aufbau Namensschilder Aufbau Literatutisch Begrüßung der eintreffenden Teilnehmer (mit Frau Prof. Ahrend)		Laptop-Beamer-Check Aufbau Flipcharts + Stellwände	Material-Checkliste (MH) Namensschilder (MH) Literaturisch-Auslagen (MH) Anwesenheitsliste (+Weitergabe Internet- Daten an Teiln. ok?) (MH) Flipchart 1: Begrüßung (IB)
9:05	Begrüßung durch die EAB					
9:10	Begrüßung und Einführung			Vortrag <i>Einordnung WS in Gesamtprojekt, Ziele heute, Überleitung zu Melanie Herget</i>		Flipchart 2: Workshop-Thema und Ziele (IB) Präsentation (MH) Beamer (EAB) Laptop (MH)
9:20	Ablauf		Vorstellung Ablauf, Einführung Glocke <i>Überleitung zu Ilona Böttger</i>			Flipchart 2: Ablauf (IB) Kleine Glocke (MH/JJ)
9:25	Vorstellungsrunde	Moderation			Dokumentation	Flipchart 1: Vorstellung (IB)
9:40 – 10:45	Zentrale Probleme 9:40 Einführung 9:45 Individuelles Brainstorming, 3 Probleme auf Karteikarten in die 4er- Gruppe nehmen 10:00 in 4er-Gruppen (Zusammensetzung frei) Konzentration auf max. 6 Probleme pro Gruppe 10:20 Präsentation	Moderation <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; width: fit-content;"> <ul style="list-style-type: none"> Die größten Probleme für umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum sind: ... </div>	Gruppen mit betreuen		Dokumentation	120 Moderationskarten, davon 60 grün, 60 gelb (IB) Stellwand 1 (EAB) Arbeitsblatt für die Gruppenarbeit (IB)

1

Uhrzeit	Programmpunkt	Ilona Böttger	Melanie Herget	Christine Ahrend	Zusätzl. Person(en)	Material (Verantw.)
10:45	Pause I	Clustern der Probleme	Clustern der Probleme		Betreuung der Teilnehmenden	
11:00	Vorstellung der Problemcluster	Vorstellung	ggf. Ergänzung der Begründungen (Vorbereitung Vortrag)		Notieren der Begründungen für die Problemcluster Abfotografieren der Problemcluster	
11:10	Aktuelle Ergebnisse zur Mobilität von Familien im ländlichen Raum Deutschlands 20 Min. Vortrag <i>15 Min. Murrephase in Kleingruppen</i> 15 Min. Plenum	Moderation <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; width: fit-content;"> <ul style="list-style-type: none"> Ergeben sich aus den vorgestellten Mobilitäts- mustern der Familien noch Probleme, die in der bisherigen Übersicht fehlen? Gibt es Ergebnisse aus weiteren Untersuchungen, die hier zu ergänzen sind? </div>	Vortrag		Dokumentation der Fragen/Anregungen/ Diskussionspunkte	Präsentation (MH) Beamer (EAB) Laptop (MH) ggf. Papier + Stifte (IB)
12:00	Priorisierung der Probleme → mind. 2 Pers./Problem → max. 5 Probleme	Moderation	Assistenz Abfotografieren der Gruppenschilder			40 Klebepunkte (IB) („... ist zentral für die Entwicklung von umwelt- und familienfreundlichen Mobilitätskonzepten“) Tischaufsteller (IB) Aufkleber mit je 1x Namen der Teilnehmenden (MH)
12:15 – 13:15	Mittagessen	Vorbereitung der Arbeitsplätze für die anschl. Kleingruppenarbeit	Vorbereitung der Arbeitsplätze für die anschl. Kleingruppenarbeit			

2

Anlage 3 – ExpertInnen-Workshop - Ablauf und Arbeitsblätter

Uhrzeit	Programmpunkt	Ilona Böttger	Melanie Herget	Christine Ahrend	Zusätzl. Person(en)	Material (Verantw.)
13:15	Lösungswege 1. Das Problem besteht konkret darin, dass ... 2. Diese Ziele/Lösungsansätze werden für das Problem angestrebt: ... 3. Maßnahmen für Ziel bzw. Lösungsansatz xy (inkl. Beispiel-Projekte, -Orte) 4. Empfehlungen für die Umsetzung	Moderation	Vorstellung Beispiel Unterstützung der Kleingruppen			ca. 6 Stellwände (EAB) 1 vorbereitetes Beispiel zur Illustration (MH) Schriftlicher Arbeitsauftrag (IB) große Karteikarten (IB) evtl. mit Motiv Sonne/Stern (für Ziele/Visionen), Mauer (für Hindernisse) und Pfeil (für Lösungsansätze)
14:30	Pause II					
14:45	Präsentation der Ergebnisse durch die Kleingruppen	Moderation			Mitschrift der mündlichen Erläuterungen	
15:45 – 16:15	Akteure in Deutschland <i>Die TeilnehmerInnen verorten die ihnen bekannten, zentralen Akteure auf einer Deutschlandkarte.</i>	Moderation			Eingabe der Akteure in digitale Deutschlandkarte	1 Stellwand (EAB) 1 Poster mit Deutschlandkarte, darauf bereits die Institutionen der Teilnehmenden verortet (MH) Aufkleber in vier Farben*, evtl. bereits mit Nummern versehen; je 2 pro Farbe+Nummer (MH) Digitale Deutschlandkarte (MH) Laptop mit Internetzugang (MH)

**grün – Umwelt + Verkehr
 gelb – Land und Raum
 rot – Familien
 blau – Best Practice/ Mob.dienstl.*

Uhrzeit	Programmpunkt	Ilona Böttger	Melanie Herget	Christine Ahrend	Zusätzl. Person(en)	Material (Verantw.)
16:15	Ausblick		Kurzvortrag + Hinweis auf Newsletter + Einsammeln Namensschilder			Präsentation (MH) Laptop (MH) Beamer (EAB)
16:30	Abbau	Einsammeln Materialien Vollständigkeitscheck Materialien	Verabschieden der Teilnehmenden (mit Frau Prof. Ahrend) Einsammeln Namensschilder		Einsammeln Materialien Abbau Technik Abbau Literaturtisch	Material-Checkliste (MH)

ENDE spät. 17:30 !!

Mobilität im ländlichen Raum – umwelt- und familienfreundlich...

Kleingruppenphase I:

1. Bitte benennen Sie kurz die von Ihnen ausgewählten Probleme.
2. Bitte wählen Sie in der Gruppe bis zu sechs Probleme aus, die Ihrer Ansicht nach besonders zentral sind für die Realisierung einer umwelt- und familienfreundlichen Mobilität im ländlichen Raum.

Sie haben dafür 20 Minuten Zeit.

3. Bitte präsentieren Sie die ausgewählten Probleme im Plenum, und pinnen Sie dazu die entsprechenden Karten an die vorbereitete Pinnwand.

Anregung:

Benennen Sie in Ihrer Gruppe jeweils eine Person für:

Moderation
Zeitkontrolle
Dokumentation
Präsentation

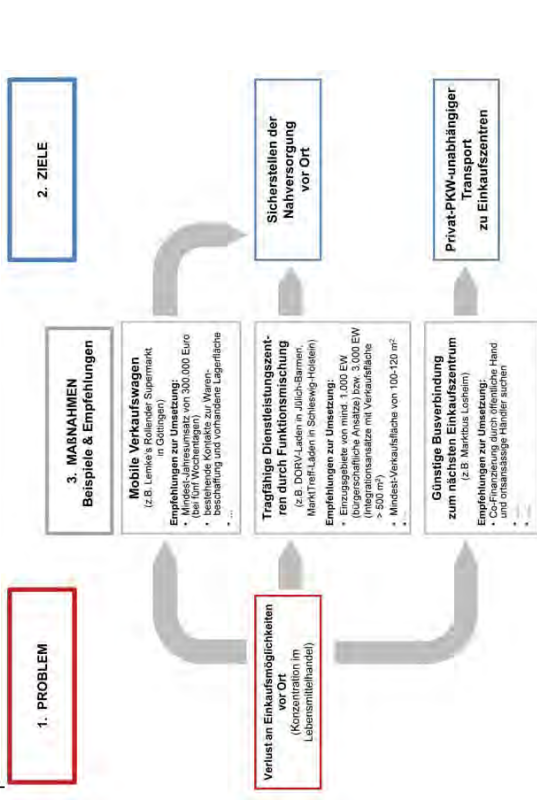
Mobilität im ländlichen Raum – umwelt- und familienfreundlich...

Arbeitsauftrag Kleingruppenphase II:

1. Bitte entwickeln Sie ein gemeinsames Problemverständnis: Das Problem besteht konkret darin, dass ... Wenn nötig, zerlegen Sie das Problem (wieder) in Teilprobleme.
2. Bitte formulieren Sie Ziele, die zur Lösung des Problems führen können.
3. Bitte nennen Sie konkrete Maßnahmen zur Zielerreichung, möglichst mit Beispielen und Empfehlungen zur Umsetzung.
4. Für die anschließende Präsentation befestigen Sie bitte den von Ihnen erarbeiteten Strategiepfad gemäß dem unten aufgeführten Beispiel auf der Pinnwand oder einem Flipchart.

Für Recherchen stehen Ihnen zwei Laptops mit Internetzugang zur Verfügung. Sie haben 1 Stunde Zeit.

Beispiel:



Anregung:

Benennen Sie in Ihrer Gruppe jeweils eine Person für:

Moderation, Zeitkontrolle, Dokumentation, Präsentation

Anlage 4 – Kurzfragebogen

Fragebogen

Alter: _____ Jahre

Geschlecht:

männlich

weiblich

1. Wie viele Autos gibt es in Ihrem Haushalt?

_____ + _____ + _____
Autos in eigenem Besitz Dienstwagen Autos der (Schwieger-)Eltern
(wenn in unmittelbarer Nachbarschaft)

2. a) Wie viele Kinder haben Sie? _____

b) Wie alt sind Ihre Kinder? _____

3. Sind Sie erwerbstätig? Ist Ihr Partner bzw. Ihre Partnerin erwerbstätig?

Eigene
Erwerbstätigkeit: _____ Std./Woche

Erwerbstätigkeit
meines Partners
bzw. meiner Partnerin: _____ Std./Woche

4. Wie weit entfernt sind die folgenden Ziele von Ihrem Wohnort?

Bitte schreiben Sie die jeweilige Entfernung in das Kästchen (in m oder km).

a) Nächste Bushaltestelle:

e) Kindergarten/Schule
der Kinder:

b) Nächster Bahnhof:

f) hauptsächlich
genutzter Einkaufsort:

c) Mein Arbeitsplatz:

g) enge Verwandte:

d) Arbeitsplatz meines Partners
bzw. meiner Partnerin:

h) Freunde, die wir
regelmäßig treffen:

5. Angenommen, Sie müssten den Arbeitsplatz wechseln:

Wie viel Zeit würden Sie maximal für das tägliche Pendeln in Kauf nehmen? (eine Strecke)

Anlage 4 – Kurzfragebogen

6. Haben Sie diese Angebote in der Vergangenheit schon einmal genutzt?

– Bitte setzen Sie ein Kreuz pro Zeile.

	Nein, noch nie genutzt	Ja, einmal genutzt	Ja, mehrmals genutzt	Ja, nutze ich auch jetzt regelmäßig
a) Linienbus				
b) Anrufbus				
c) Taxi				
d) Anruf-Sammel-Taxi				
e) Mitfahrzentrale				
f) Regelmäßige Fahrgemeinschaft mit Kollegen, Nachbarn, ...				
g) Rollender Supermarkt				
h) Mobile Bank				
– Platz für eigene Ergänzungen –				
– Platz für eigene Ergänzungen –				

7. Was würden Sie bei stark steigenden Benzinpreisen/Fahrtkosten tun?

– Bitte setzen Sie ein Kreuz pro Zeile.

	Nein, würde ich auf keinen Fall machen	Ja, würde ich eventuell machen	Ja, würde ich auf jeden Fall machen
a) weniger Ausflüge machen und/oder seltener Freunde besuchen			
b) Einkaufsfahrten reduzieren			
c) Wohnort wechseln			
d) Arbeitsplatz wechseln			
e) öfter den Bus nutzen			
f) öfter das Fahrrad nutzen			
g) Fahrgemeinschaften mit Kollegen oder Nachbarn bilden			
h) mehr über das Internet erledigen			
i) in anderen Bereichen sparen (Kleidung, Lebensmittel, Medien, ...)			
k) Sprit sparenderes Auto kaufen			
– Platz für eigene Ergänzungen –			

Anlage 5 – Interview-Leitfaden

Leitfaden „Mobilitätsbezogene Bedrohungs- und Bewältigungswahrnehmung“

Hauptimpuls	Check – Wurde das erwähnt?	Obligatorische Nachfragen	Aufrechterhaltungs- und Steuerungsfragen
I. ALLTAGSMOBILITÄT			
Als Erstes möchte ich gern etwas über Ihren Alltag und ihre Alltagswege erfahren. Erzählen Sie doch bitte mal, was Sie und Ihre Familie gestern (letzten Freitag) so gemacht haben. Beginnen Sie ruhig mit dem Aufstehen am Morgen bis zum Schlafengehen am Abend. Dabei ist alles wichtig, was Sie zum Thema Fortbewegung/Mobilität erzählen können – auch von anderen Familienmitgliedern, und auch jenseits des Autos.	Arbeitswege Versorgungswege Freizeitwege Begleitwege	Und wie war es bei Ihnen und Ihrer Familie am letzten Sonntag ? Was haben Sie da so gemacht?	Können Sie das noch genauer erzählen?
Wie Sie wissen, interessiere ich mich ja besonders für die Mobilität von Familien. Erzählen Sie doch bitte mal, welche Erfahrungen Sie und Ihre Familie mit dem Autofahren und mit der Bewältigung Ihrer Alltagswege gemacht haben. Beginnen Sie ruhig ab dem Zeitpunkt, als für Sie klar war, dass Sie eine Familie gründen.	Vergleich vor/nach dem 1. Kind Andere/zusätzliche Fahrzeuge? Andere Verkehrsmittelwahl? Anderer Fahrstil? Entwicklung bis hin zum Heute	Können Sie sich an eine Situation erinnern, in der Sie sich vom Auto unangenehm abhängig fühlten? Können Sie sich an eine Situation erinnern, in der Ihnen das Auto besonders geholfen hat? Können Sie sich an eine Situation erinnern, in der Sie sich mit Ihrem Partner bzw. Ihrer Partnerin übers Autofahren (Nachfrage: übers Nicht-Autofahren) unterhalten haben? Können Sie sich an eine Situation erinnern, in der Sie dachten: „Es wäre besser, in der Stadt zu wohnen.“?	Wie war das für Sie damals? Wie sehen Sie das heute?

1

Leitfaden „Mobilitätsbezogene Bedrohungs- und Bewältigungswahrnehmung“

Hauptimpuls	Check – Wurde das erwähnt?	Obligatorische Nachfragen	Aufrechterhaltungs- und Steuerungsfragen
II. VERHALTEN BEI „ENGPÄSSEN“			
Können Sie sich an eine Situation erinnern, in der Sie sich vorgestellt haben, Sie müssten auf ein Auto verzichten? Können Sie sich an eine Situation erinnern, in der Sie sich vorgestellt haben, wie es ganz ohne eigenes Auto wäre?	mit Autos der Eltern, Nachbarn, ... ohne Autos der Eltern, Nachbarn, ...	Was würden Sie tun , wenn Sie sich gar kein Auto mehr leisten könnten? Was müsste geschehen oder was wäre notwendig , damit Sie tagsüber mit nur einem Auto (bzw. mit keinem Auto) klarkommen? Was halten Sie von Fahrgemeinschaften ? Was wäre notwendig, damit Sie (häufiger) Fahrgemeinschaften bilden würden?	Können Sie sich an eine Situation erinnern, in der Sie eine Zeit lang mal kein eigenes Auto hatten? Fällt Ihnen noch etwas ein, was Sie dann tun könnten?
Im Alltag kommt es ja manchmal vor, dass zwei Familienmitglieder zur gleichen Zeit das Auto brauchen. Können Sie sich an so eine Situation erinnern? Erzählen Sie mal...	mit Autos der Eltern, Nachbarn, ... ohne Autos der Eltern, Nachbarn, ...	Wie haben Sie die Situation schließlich gelöst?	Wie war das für Sie damals? Wie sehen Sie das heute?
III. BEWERTUNG VON GOOD PRACTICE-BEISPIELEN			
Für solche Engpass-Situationen gibt es bereits einige Ideen ... Ich zeige Ihnen hier ein paar... Wie finden Sie diese Ideen?			Und wenn Sie jetzt kein Auto mehr hätten...?

2

Anlage 5 – Interview-Leitfaden

Leitfaden „Mobilitätsbezogene Bedrohungs- und Bewältigungswahrnehmung“

Hauptimpuls

Check – Wurde das erwähnt?

Obligatorische Nachfragen

Aufrechterhaltungs- und Steuerungsfragen

IV. AUSBLICK

Was müsste es geben, damit **auch Ihre Kinder hier später gerne wohnen und eine Familie gründen?**

Was wünschen Sie sich für Ihre Familie von der **Verkehrspolitik?**

Welche **Bedeutung hat das Auto** für Sie, um Ihren Familienalltag zu bewältigen?
→ Skala von 0 bis 10

Welche Bedeutung hat für Sie beim Autofahren das Thema **Umweltschutz?**
→ Skala von 0 bis 10

Gibt es sonst noch etwas, was Sie zum Thema Mobilität und Verkehr gern ergänzen oder erzählen möchten?

V. ABSCHLUSS

DANKE

Kurzfragebogen

Aufzeichnungsgerät ausschalten

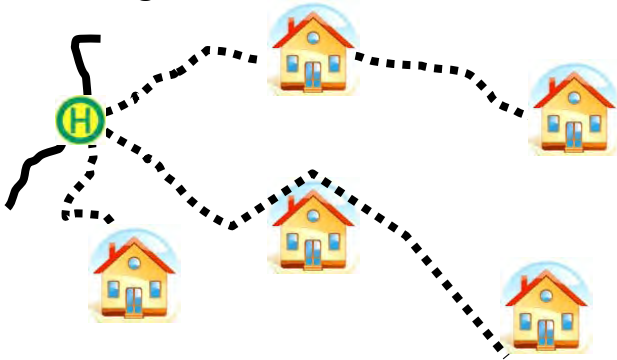
Darf ich mich nochmal melden, falls noch Fragen aufkommen sollten?

Einwilligungserklärung + Visitenkarte

Anruf-Sammel-Taxi



- auf Anruf
- von fester Haltestelle aus zum Ziel – und umgekehrt
- möglichst mehrere Personen



Flächen-Bus



- auf Anruf
- von Haus zu Haus
- möglichst mehrere Personen



Mobilitäts-Gutschein



- zweckgebunden
- pro Kind und Schulhalbjahr
- für Bus-Schülertickets, Taxidienste, Fahrradladen, Tankstelle, ...

Rollender Supermarkt



- fester Zeit- und Ortsplan
- Wunschbestellungen möglich
- persönliche Bedienung

Mobile Bank



- fester Zeit- und Ortsplan
- EC-Automat
- Beratung, Geldanlage

Markt-Treff



Grundbedarf



Dienstleistung



Treffpunkt

Lebensmittel
Schreibwaren
Gastronomie
...

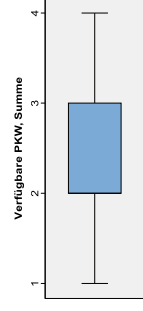
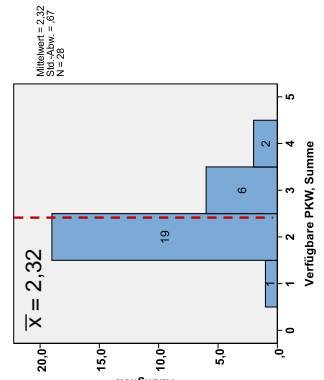
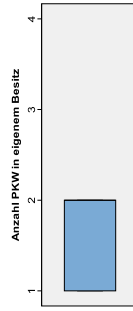
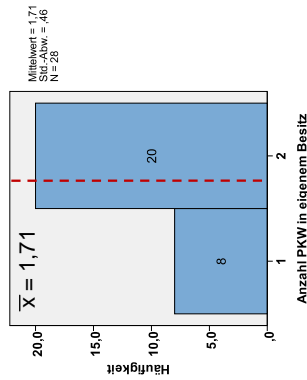
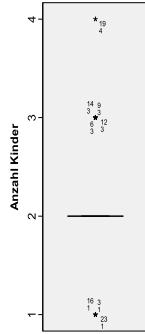
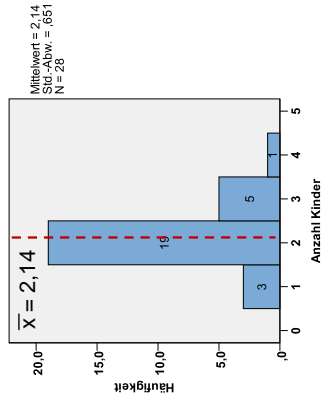
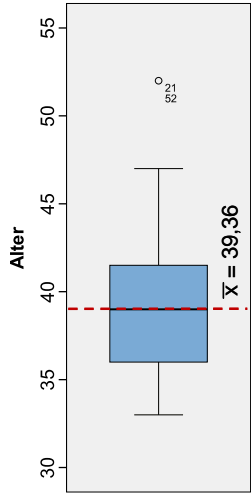
Lotto/Toto
Paketservice
Behörde
...

Klönen
Kursangebote
Suche / biete ...
...

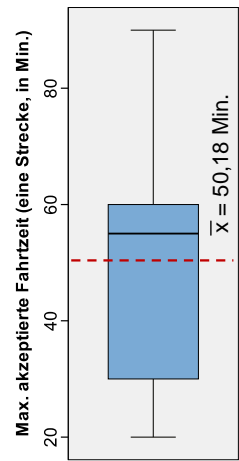
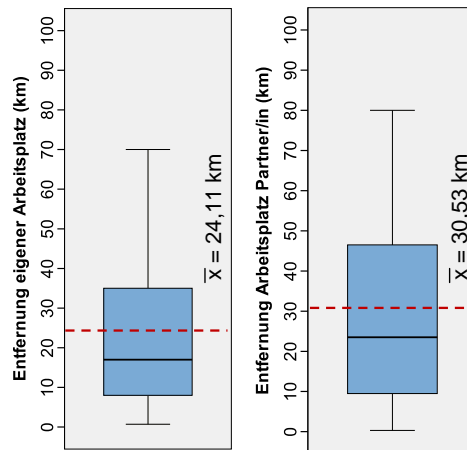
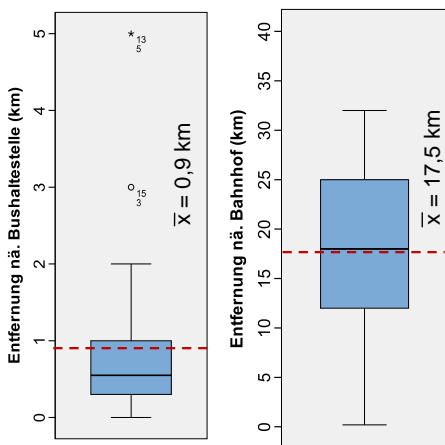
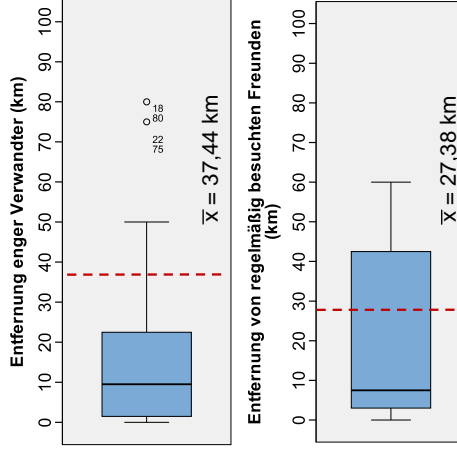
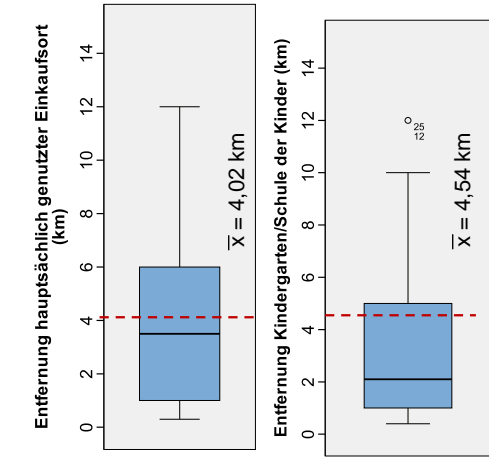
Anlage 7 – Kurzfragebogen-Ergebnisse

Deskriptive Statistik

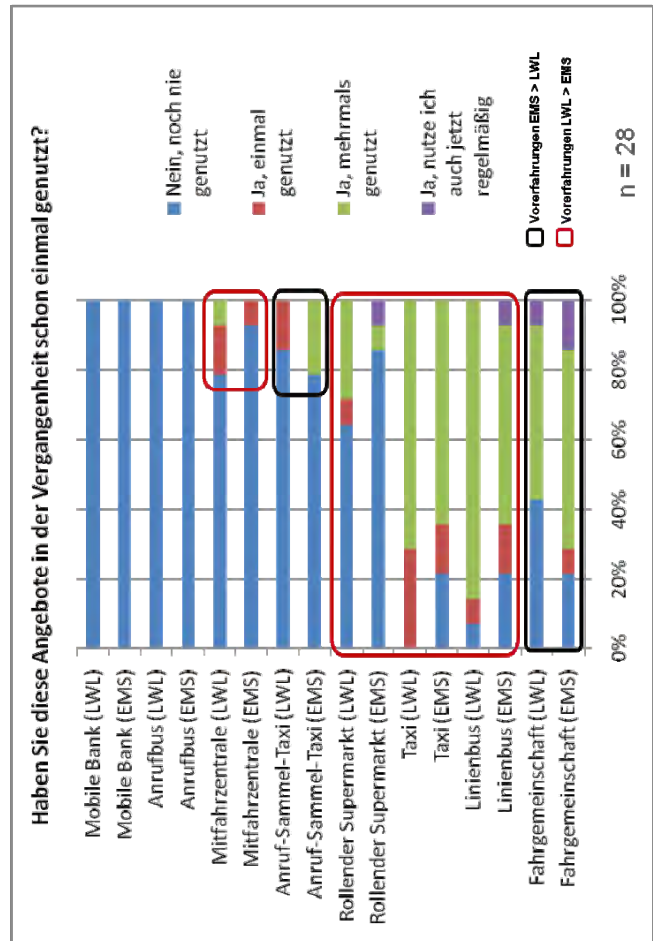
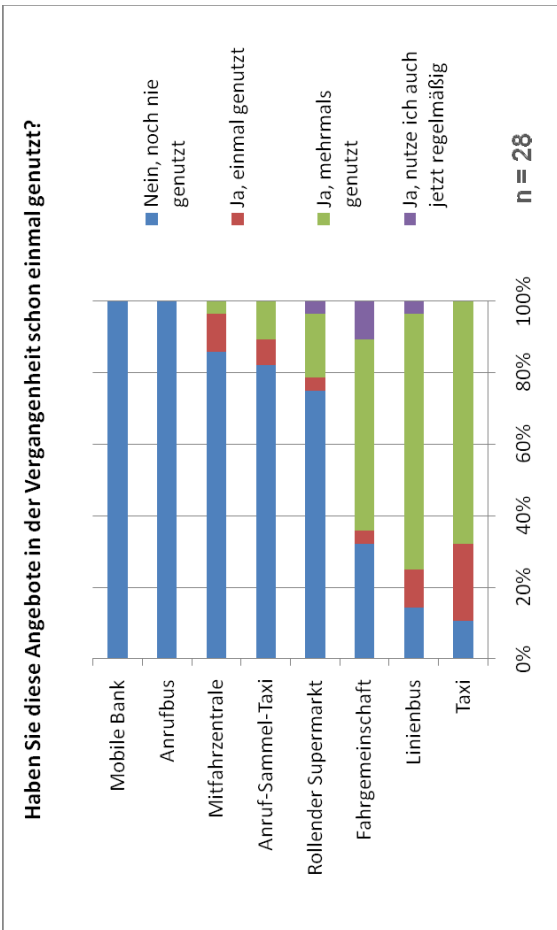
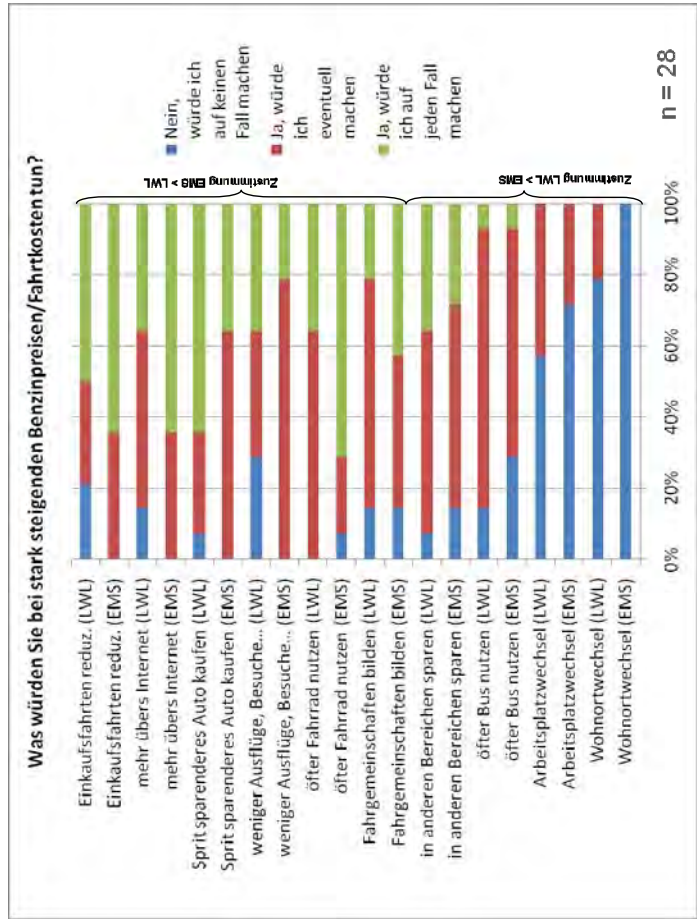
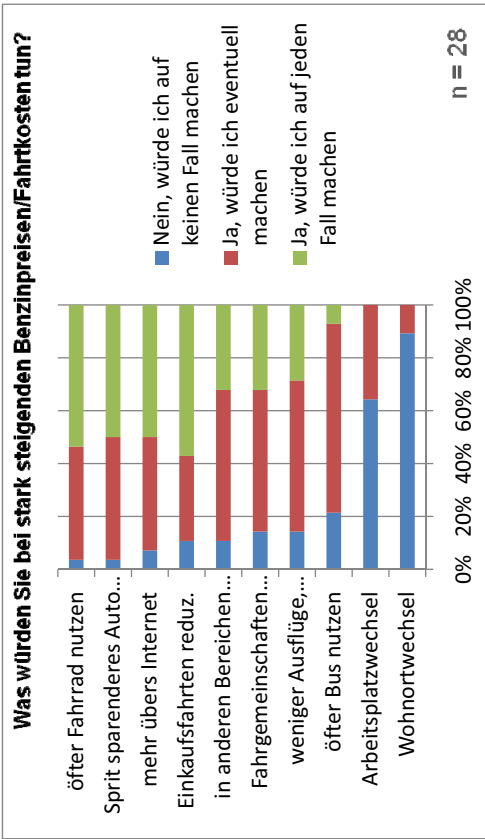
	N	Minimum	Maximum	Mittelwert	Standardabweichung
Alter	28	33	52	39,36	4,331
Anzahl PKW in eigenem Besitz	28	1	2	1,71	,460
Verfügbare PKW, Summe	28	1	4	2,32	,670
Anzahl Kinder	28	1	4	2,14	,651
Entfernung nä. Bushaltestelle (km)	28	,00	5,00	,8964	1,02974
Entfernung nä. Bahnhof (km)	28	,20	32,00	17,5000	8,81220
Entfernung eigener Arbeitsplatz (km)	25	,70	70,00	24,1080	22,96065
Entfernung Arbeitsplatz Partner/in (km)	28	,30	80,00	30,5286	25,84392
Entfernung Kindergarten/Schule der Kinder (km)	28	,40	32,00	4,5393	6,45579
Entfernung hauptsächlich genutzter Einkaufsort (km)	28	,30	12,00	4,0250	3,53916
Entfernung enger Verwandter (km)	28	,00	400,00	37,4436	86,49663
Entfernung von regelmäßig besuchten Freunden (km)	28	,00	250,00	27,3768	48,51062
Max. akzeptierte Fahrzeit (eine Strecke, in Min.)	28	20	90	50,18	17,768
Gültige Werte (Listenweise)	25				



Anlage 7 – Kurzfragebogen-Ergebnisse



Anlage 7 – Kurzfragebogen-Ergebnisse



Gesprächsleitfaden

Forschungsprojekt „Nachhaltige Regionalentwicklung am Beispiel umwelt- und familienfreundlicher Mobilität“

1. Allgemeines

- Als Einstieg würde ich gerne etwas über Ihre Position und Aufgabe im Unternehmen wissen.

2. Beschreiben Sie bitte kurz Ihr Mobilitätsangebot bzw. ihre Dienstleistung.

- Art des Angebotes/ der Dienstleistungen
- Seit wann existiert Ihr Angebot/Ihre Dienstleistung?
- Gab es genehmigungsrechtliche Hürden zu überwinden?
- In welchem (Bedien-)Gebiet betreiben Sie Ihr Angebot/Ihre Dienstleistung und zu welchen Zeiten?
- Welche Kundengruppen nutzen Ihr Angebot/Ihre Dienstleistung?
- Gibt es eine Voranmeldedauer zur Nutzung Ihres Angebots/Ihrer Dienstleistung? Wenn ja, welche?
- Wie weit müssen die Nutzer in der Regel laufen, um das Angebot zu nutzen?
- Anzahl, Art und Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge
- Gibt es oder gab es phasenweise noch ergänzende Zusatzleistungen?

3. Nennen Sie uns bitte die Zielsetzung Ihres Angebotes/ Ihrer Dienstleistung.

4. Welche Akteure beteiligen sich am Projekt?

- Wer betreibt das Angebot/ die Dienstleistung?
- Gibt oder gab es (anfänglich) bestimmte Anreize, Vergünstigungen bzw. Fördermittel?
- Gibt es weitere Akteure, die an dem Mobilitätsangebot bzw. ihrer Dienstleistung beteiligt sind, z.B. Sponsoren, ehrenamtliche Mitarbeiter?

5. Wie wird das Angebot/ die Dienstleistung beworben?

- Welche Kommunikationskanäle sind Ihrer Erfahrung nach besonders bedeutend?

6. Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz

- Wie viele und welche Fahrzeuge (möglichst genaue Typenbezeichnung) werden verwendet?
- Kraftstoffart der Fahrzeuge
- Angabe der Fahrzeugkilometer pro Monat oder pro Jahr

- Welche Fahrten werden ggf. durch das Mobilitätsangebot bzw. die Dienstleistung ersetzt?
- Welche Fahrten werden zusätzlich generiert?
- Inwiefern trägt Ihr Unternehmen dem Umwelt- und Klimaschutz Rechnung?

7. Welche Verhaltensweisen der Menschen bzw. Konsequenzen erwarten Sie, wenn es Ihr Angebot/ Ihre Dienstleistung nicht gäbe?

- Unterversorgung bestimmter Bevölkerungsgruppen, wenn ja, bei welchen?
- Vermehrte Nutzung des PKW
- Verzicht auf Fahrten
- Sonstige

8. Angaben zur Wirtschaftlichkeit

- Wie finanziert sich Ihr Angebot/ Ihre Dienstleistung? (s. auch 4a)
- Welche (Personal- und Sach-)Kosten entstehen für Sie als Betreiber?
- Welche Kosten entstehen für den Kunden? Ist ein Aufpreis zu zahlen, z.B. ein Komfortzuschlag im Vergleich Linienangebot bzw. ein Aufpreis im Vergleich zu einem Supermarkt im nächsten Grundzentrum?
- Wie groß ist die Nachfrage nach Ihrem Angebot/Ihrer Dienstleistung (z.B. Kundenzahlen, durchschnittlicher Kundenumsatz)?
- Wie verlief die wirtschaftliche Entwicklung Ihres Angebotes/ Ihre Dienstleistung?
- Daten zu
 - Fahrzeugauslastung
 - Kapazitätsgrenzen
 - Kundenzahlen
 - Mindestumsatz, der notwendig ist, damit Ihr Angebot/Ihre Dienstleistung angeboten werden kann
- Können Sie uns aktuelle Zahlen zur Wirtschaftlichkeit Ihres Angebotes/ Ihrer Dienstleistung nennen?

9. Welche Faktoren sind für den Erfolg Ihres Angebots/Ihrer Dienstleistung ausschlaggebend?

10. Was hebt Ihr Angebot/ Ihre Dienstleistung von anderen ab und macht es besonders?

11. Sonstige Informationen zum Angebot/ Dienstleistung (z.B. weiterführende Informationen)

„Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“

Workshop mit Expertinnen und Experten in Berlin, 16.-17.2.2012

Workshop-Teilnehmende

Uta Bauer, Büro für Integrierte Planung
Horst Benz, Telenet AG
Prof. Dr. Stefan Carsten, raumtaktik
Dr. Klaus Dibbern, flinc AG
Oliver Dümmler, TU Kaiserslautern
Dr. Frank Geraets, Deutsche Bahn AG
Carsten Hansen, DStGB
Moritz Kirchesch, BLE
Gabriele Kuczmierczyk, BMU
Uta Linnert, fairkehr GmbH

Martin Lometsch, NVV
Klaus Ludden, pro-t-in GmbH
Dr. Christian Mehlert, Veolia Verkehr
Prof. Dr. Peter Pez, Leuphana Universität Lüneburg
Enrico Possin, Interautomation GmbH
Heinz Rosen, Emsländische Eisenbahn GmbH
Elke-Annette Schmidt, IMPULS MV
Winfried Schmitz, traffiQ
Katrin Scholz, Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik
Wolfgang Widder, Intellmo

Do, 16. 2. 2012	Fr, 17. 2. 2012
14:00 Begrüßung & Vorstellungsrunde Vorträge: – Mobilitätstypen – Bewertung Angebote	08:00 Frühstück 09:00 Kommunikationskonzepte (Vortrag) Zielgruppengerechte Umsetzung (Gruppenarbeit)
Kaffeepause & Poster-Ausstellung	Kaffeepause
„Best Mix“ (Gruppenarbeit)	Kernbotschaft herausarbeiten (Gruppenarbeit)
18:00 Abendessen	12:30 Mittagessen
19:00 Impuls „Wie kommuniziere ich schwierige Themen?“ Kaminzimmer-Slogans	13:30 Maßnahmen / Kampagne entwickeln (Gruppenarbeit) Ergebnispräsentation Ausblick (Ende: 16:00)

Mobilitätsdienstleistungen

Flächen-Bus



- auf Anruf
- von Haus zu Haus
- möglichst mehrere Personen



Anruf-Sammel-Taxi



- auf Anruf
- von fester Haltestelle aus zum Ziel – und umgekehrt
- möglichst mehrere Personen



Mobilitäts-Gutschein



- zweckgebunden
- pro Kind und Schulhalbjahr
- für Bus-Schülertickets, Taxidienste, Fahrradladen, Tankstelle, ...

Mobile Dienstleistungen

Markt-Treff



Nahversorgung Dienstleistung Treffpunkt

© Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein

Lebensmittel	Lotto/Toto	Klönen
Schreibwaren	Paketservice	Kursangebote
Gastronomie	Behörde	Suche / biete...
...

Rollender Supermarkt




- fester Zeit- und Ortsplan
- Wunschbestellungen möglich
- persönliche Bedienung

Mobile Bank



- fester Zeit- und Ortsplan
- EC-Automat
- Beratung, Geldanlage



Ziele, die der „Best Mix“ gewährleisten sollte:

- Berufspendlerströme bündeln
- Elternunabhängige Mobilität für Kinder ermöglichen
- Spontane Mitfahrgelegenheiten erleichtern
- Wege für Einkauf, Arzt, Erledigungen, ... reduzieren
- Eltern als Alltagsexperten zum Thema Verkehr ernstnehmen und einbeziehen
- ...
- ...

1. Bitte schauen Sie sich zunächst die „**Good Practice**“-Posterausstellung an. Auf der Rückseite des Arbeitsblattes finden Sie eine Auflistung der dokumentierten Angebote.
2. **Welche Angebote sind Ihrer Ansicht nach besonders gut geeignet, um eine umwelt- und familienfreundliche Mobilität in ländlichen Räumen zu fördern?**
Welche Angebote sind Ihrer Ansicht nach besonders gut geeignet, die oben aufgeführten **fünf Ziele** zu erreichen? – Ergänzen Sie ggf. die oben aufgeführten Ziele.
3. Stellen Sie die von Ihnen favorisierten Angebote zu einem „Best Mix“ zusammen und verständigen Sie sich in Ihrer Gruppe auf einen **gemeinsamen „Best Mix“**. Sie können Ihre Zusammenstellung auch gern durch weitere Angebote ergänzen, die in unseren Beispielen nicht auftauchen.
4. Halten Sie die Begründungen für Ihre Zusammenstellung auf dem Flipchartpapier fest.
5. **Präsentieren** Sie Ihre Zusammenstellung im Plenum.

Mobilitätsdienstleistungen	Mobile Dienstleistungen
<p>Anruf-Sammel-Taxi Die letzten Kilometer ohne Linienbindung</p> <ul style="list-style-type: none"> - auf Anruf - Zubringer zur Haltestelle / zum Bahnhof - möglichst mehrere Personen 	<p>Rollender Supermarkt Das rollende Einkaufserlebnis</p> <ul style="list-style-type: none"> - fester Zeit- und Ortsplan - Wunschbestellung möglich - persönliche Bedienung
<p>MultiBus Mit mehr Komfort bei gleichem Fahrpreis – bis über die Grenze</p> <ul style="list-style-type: none"> - auf Anruf - von Haltestelle zur Haustür 	<p>Mobile Bank Der fahrende Geldautomat</p> <ul style="list-style-type: none"> - fester Zeit- und Ortsplan - EC-Automat - Beratung, Geldanlage
<p>Anrufbus im Flächenbetrieb Von Haustür zu Haustür</p> <ul style="list-style-type: none"> - auf Anruf - möglichst mehrere Personen 	<p>Mobiler medizinischer Dienst Grundversorgung durch qualifiziertes Pflegepersonal</p> <ul style="list-style-type: none"> - Routine-Diagnose und –Behandlung daheim - zertifiziertes Personal - Kontakt zum Arzt / zur Ärztin bei Bedarf
<p>Gemeindebus Der Bus für Bürger vom Bürgermeister</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei Bedarf zu mieten - Kleinbus für Ausflüge usw. - nach Anmeldung 	<p>Mobile Jugendarbeit Freizeitspaß und Unterstützung für die Landjugend</p> <ul style="list-style-type: none"> - fester Zeit- und Ortsplan - erweitertes Freizeitangebot vor Ort
<p>Zusteiger-Mitnahme-System Kreative helfen sich selbst</p> <ul style="list-style-type: none"> - spontane Mitfahrgelegenheit - Vertrauen durch registrierte Mitglieder 	<p>Fahrbibliothek Bringt Bücher & Co. zu Dörfern ohne Bibliothek</p> <ul style="list-style-type: none"> - fester Zeit- und Ortsplan - Wunschbestellung möglich - Leseförderung
	<p>Mobiles Kino Kinokultur fürs Land</p> <ul style="list-style-type: none"> - fester Zeit- und Ortsplan - wechselndes Jahresthema - in Scheune, Schule, ..., Open Air
	<p>MarktTreff Tante-Emma-Laden 2.0</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lebensmittel, Schreibwaren, ... - Post, Behörde, Lotto/Toto, ... - Treffpunkt, Informationsbörse

Was ist ein Slogan?

Ein Slogan ist ein Spruch oder eine kurze Aussage, der/die...



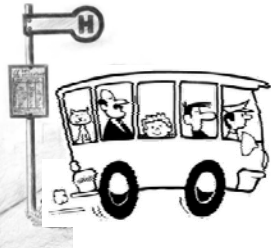
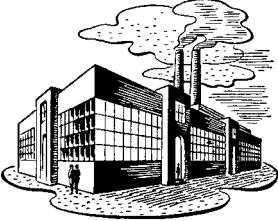
- sich gut einprägt:
kurz und knackig – kein Wort zu viel!
- positive Emotionen weckt:
überrascht, neugierig macht, motiviert, erheitert, ...



Entwickeln Sie einen Slogan zum Thema „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“!

1. **Botschaft:** Überlegen Sie als Erstes, was der Slogan ausdrücken soll.
2. **Brainstorming:**
Sammeln Sie möglichst viele konkrete Ideen (Formulierungen) für einen möglichen Slogan. Schreiben Sie alles auf, was Ihnen einfällt! – Jede Idee hilft weiter.
 - ... Wandeln Sie zum Beispiel einen Ohrwurm, einen bekannten Werbespot ab!
 - ... Oder überlegen Sie:
Was sind die zentralen Begriffe? – Und dann spielen Sie damit!
 - ... Welche Worte werden besonders oft, welche besonders selten gemeinsam mit Ihren Begriffen verwendet?
– Wecken Sie gezielt Erwartungen, um Sie dann überraschend anders „aufzulösen“!
 - ... Gibt es Worte, die mit dem gleichen Buchstaben anfangen oder die sich darauf reimen?
3. **Verständigen Sie sich** in der Gruppe auf einen Slogan, der Ihnen am besten gefällt.
4. Überlegen Sie, wie Sie Ihren Slogan den anderen **präsentieren** wollen.
Gestalten Sie Ihren Slogan – schreiben und zeichnen Sie ihn auf ein Flipchart.

1. Was brauchen die Menschen der von Ihnen gewählten Zielgruppe, um vom „Best Mix“ überzeugt zu werden?

<p>1) Familien</p> 	<p>2) PolitikerInnen / regionale EntscheidungsträgerInnen</p> 
<p>3) Mobilitätsanbieter / Verkehrsunternehmen</p> 	<p>4) Arbeitgeber / ortsansässige Unternehmen</p> 

2. Was ist erforderlich, um den „Best Mix“ tatsächlich umzusetzen?

- ... Welche Informationen und Argumente werden verstanden und „ziehen“?
- ... Was motiviert das Handeln?
- ... Was ist die passende Sprache, sind die richtigen Bilder?
- ... Welche Akteure, Kooperationen oder Begegnungen können förderlich sein?
- ... Welche Rahmenbedingungen braucht es?

Anlage 10 – Poster 'Steckbriefe'

Fachgebiet Integrierte
Verkehrsplanung



Mobilitätsdienstleistungen ... bringen Menschen zu Produkten/Diensten

ANRUF-SAMMEL-TAXI

Die letzten Kilometer ohne Linienbindung (Beispiel Losheim)

1

Sicher und günstig nach Hause

- eigens gekennzeichnete Taxen
- von Haltestelle zur Haustür
- mögliche Abfahrtszeiten sind vorgegeben
- Fahrtwunsch vorab melden

Nutzen für die Bevölkerung <ul style="list-style-type: none"> mobil auch ohne eigenes Auto komfortabler als Linienbus Entlastung von (oft familiären) Hol-/Bringdiensten schließt Fahrplanklücken im Linienbusverkehr 	Umwelt-Effekt <ul style="list-style-type: none"> Einsparung von schwach ausgelasteten Bussen kleinere, verbrauchsärmere Fahrzeuge als im Linienverkehr zusätzliche Emissionen, wenn Bedarf nach mehr Fahrten geweckt wird
Wirtschaftliche Aspekte <ul style="list-style-type: none"> wirtschaftlicher als Linienbetrieb Kostenausgleich durch Gemeinde 	Ähnliche Beispiele <ul style="list-style-type: none"> www.anrufsammetaxi.de www.as1-stade.de www.as1-miesbach.de

Zum Weiterlesen: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/steckbriefe/steckbrief-anrufsammetaxi.pdf

MULTIBUS

Mehr Komfort bei gleichem Fahrpreis – bis über die Grenze (Bsp. Heinsberg)

2

Bei Anruf: Bus

- von Haltestelle zur Haustür
- Abfahrtszeit frei wählbar
- Fahrtwunsch vorab melden
- kein Komfortzuschlag auf regulären Bus-Fahrpreis
- täglich vier Verbindungen in die Niederlande

Nutzen für die Bevölkerung <ul style="list-style-type: none"> mobil auch ohne eigenes Auto günstiger als reguläres Taxi komfortabler als Linienbus Entlastung von (oft familiären) Hol-/Bringdiensten 	Umwelt-Effekt <ul style="list-style-type: none"> Einsparung von schwach ausgelasteten Bussen kleinere, verbrauchsärmere Fahrzeuge als im Linienverkehr zusätzliche Emissionen, wenn Bedarf nach mehr Fahrten geweckt wird
Wirtschaftliche Aspekte <ul style="list-style-type: none"> wirtschaftlicher als Linienbetrieb Kostenausgleich durch Gemeinde 	Besonderheiten <ul style="list-style-type: none"> starke Nachfrage führte zur Wiedereinführung von Linienfahrten langjährig erprobt und regelmäßig modernisiert Zusatzangebot: „Treffmobil“ – ein fahrbares Mini-Büro, das kostenlos an Vereine, Schulen usw. vermietet wird

Zum Weiterlesen: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/steckbriefe/steckbrief-multibus-anrufbus.pdf

ANRUFBUS IM FLÄCHENBETRIEB

Von Haustür zu Haustür (Beispiel Ostholstein, Angermünde)

3

Der kommt ja wie gerufen!

- barrierefreie Kleinbusse + PKW
- von Haustür zu Haustür
- Abfahrtszeit frei wählbar
- Fahrtwunsch vorab melden

Nutzen für die Bevölkerung <ul style="list-style-type: none"> mobil auch ohne eigenes Auto günstiger als reguläres Taxi komfortabler als Linienbus, bei geringem Komfortzuschlag (ca. +1 Euro pro Fahrt) Entlastung von (oft familiären) Hol-/Bringdiensten Daueraufträge buchbar 	Umwelt-Effekt <ul style="list-style-type: none"> Einsparung von schwach ausgelasteten Bussen kleinere, verbrauchsärmere Fahrzeuge als im Linienverkehr zusätzliche Emissionen, wenn Bedarf nach mehr Fahrten geweckt wird
Wirtschaftliche Aspekte <ul style="list-style-type: none"> wirtschaftlicher als Linienbetrieb Kostenausgleich durch Gemeinde Auftragsgesteuerung durch EU und Land Schleswig-Holstein Unterstützung durch Sparkasse Holstein 	Besonderheiten <ul style="list-style-type: none"> ÖPNV-Grundversorgung für sehr dünn besiedelte Gebiete existiert in ähnlicher Form auch als BürgerBus mit ehrenamtlichen Fahrern, z. B. www.pro-buergerbus-nrw.de

Zum Weiterlesen: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/steckbriefe/steckbrief-anrufbus.pdf • www.anrufbus.de

GEMEINDEBUS

Der Bus für Bürger vom Bürgermeister (Beispiel Rodelsee)

4

Gemeinde-Bus-Sharing

- für Ausflüge, Einkäufe, Urlaube u. Ä. zu leihen
- speziell für Gemeindeglieder und Angehörige
- Fahrtwunsch vorab melden
- 9-Sitzer-Kleinbus

Nutzen für die Bevölkerung <ul style="list-style-type: none"> mobil auch ohne eigenes Auto günstiger als Mietwagen komfortabler als Linienbus Entlastung von (oft familiären) Hol-/Bringdiensten 	Umwelt-Effekt <ul style="list-style-type: none"> Einsparung von schwach ausgelasteten Bussen kleinere, verbrauchsärmere Fahrzeuge als im Linienverkehr zusätzliche Emissionen, wenn Bedarf nach mehr Fahrten geweckt wird
Wirtschaftliche Aspekte <ul style="list-style-type: none"> Leihgebühr: 0,25 €/km bzw. 30 € für halben Tag, 60 € für ganzen Tag Volanteken vor Rückgabe Fahrzeuganschaffung durch Spenden und Werbeeinnahmen Laufender Betrieb kostendeckend durch Einnahmen 	Besonderheiten <ul style="list-style-type: none"> Einbindung in regionales Gesamtkonzept, u.a. mit regelmäßigen Fahrten zum Arzt im Nachbarort und zum Dorfladen Kindergarten, Schulen, Jugend- und Seniorenveranstaltungen erhalten den Bus kostenfrei; örtliche Vereine erhalten Vergünstigungen

Zum Weiterlesen: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/steckbriefe/steckbrief-gemeindebus.pdf

ZUSTEIGER-MITNAHME-SYSTEM

Kreative helfen sich – und anderen (Beispiel Wiesloch)

5

Trampen – mit Vertrauen

- Autofahrer erhalten Aufkleber fürs Fahrzeug, Mitfahrer ein Set mit Fahrziel-Karten
- typische Mitnahmeorte sind Bus-Haltestellen
- Anschluss-Kooperation mit flinc geplant: Mitfahr-Vermittlung unter Bekannten mittels Internet oder Smartphone

Nutzen für die Bevölkerung <ul style="list-style-type: none"> mobil auch ohne eigenes Auto spontaner und flexibler als feste Fahrgemeinschaften Wartezeit i.d.R. unter 10 Minuten vertrauenswürdiges als treues Trampen Entlastung von (oft familiären) Hol-/Bringdiensten 	Umwelt-Effekt <ul style="list-style-type: none"> bessere Auslastung der privaten Autos
Wirtschaftliche Aspekte <ul style="list-style-type: none"> Startfinanzierung durch die Stadt Wiesloch und lokale Sponsoren Bezahlung nach Absprache; Vorschlag: 0,50 €/Fahrt über 800 registrierte Autofahrer und ca. 200 Mitfahrer (ab 16 J.) innerhalb von zwei Jahren 	Besonderheiten <ul style="list-style-type: none"> Regionales Gesamtkonzept mit Verkehrszielen, Mitfahrzentrale, Rad- und Fußwerkzeuggestützung Die „unsichtbare“ Vermittlung via Internet/Smartphone soll die Zustiegebereitschaft erhöhen

Zum Weiterlesen: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/steckbriefe/steckbrief-zustiegermitnahme.pdf • www.finc.org



Mobile Dienstleistungen ...
bringen Produkte/Dienste zu Menschen



MOBILE BANK

Der fahrende Geldautomat (Beispiel Euskirchen)

2

02_Press



Bargeld
frei Haus

- umgebauter LKW als mobile Bankfiliale
- fester Fahrplan: 1-2 x pro Woche vor Ort übliche Bankdienstleistungen

Nutzen für die Bevölkerung

- Erhalt von Eigenständigkeit für Personen ohne PKW, ohne Führerschein
- persönliche Bedienung und Beratung, gerade für Ältere wichtig

Umwelt-Effekt

- LKW mit Hybridbatterie
- weniger Emissionen, wenn private PKW-Fahrten zur Bankfiliale ersetzt werden
- zusätzliche Emissionen, wenn unverändert weiterhin PKW-Fahrten zur Bankfiliale

Wirtschaftliche Aspekte

- Kauf und Umbau des Fahrzeugs: ca. 380.000 €
- Aufwändige Technik: Video-Überwachungsgeräte, Ortungssystem, ...

Ähnliche Beispiele

- „Zaster-Laster“ der Berliner Volksbank, mietbar auch als Service bei Großveranstaltungen (Schützenfest, Hochzeit, ...)

36

MOBILER MEDIZINISCHER DIENST

Grundversorgung durch qualifiziertes Pflegepersonal

3

02_Press



Diagnose daheim

- Pflegepersonal und Arzt/Ärztinnen mit zertifizierter Zusatz-Ausbildung
- Hausarzt entscheidet über die delegierten Tätigkeiten – i.d.R. Entlastung von Kautneufgaben wie Blutdruckmessen oder EKG
- Telemedizin: Zuschaltung von Arzt/Ärztin bei Bedarf

Nutzen für die Bevölkerung

- Ärztliche Versorgung auch für entlegene Gebiete und nicht-mobile Personen
- günstiger als Hausbesuche durch Arzt/Ärztin
- Entlastung von familiären Hol-/Bringdiensten

Umwelt-Effekt

- weniger Emissionen, wenn die Hausbesuche gut gebündelt werden
- zusätzliche Emissionen, wenn Bedarf nach mehr Fahrten geweckt wird

Wirtschaftliche Aspekte

- Krankenkassen zahlen pro Besuch pauschal 17 € an die Hausärzte, reale Durchschnittskosten ca. 22 €
- Modelphase Unterstützung durch Gesundheitsministerien, kassenärztliche Vereinigungen und Europäischen Sozialfonds

Ähnliche Beispiele

- Mobile Zahnärztin Kerstin Finger, Templin (Uckermark)

37

MOBILE JUGENDARBEIT

Freizeitpaß und Unterstützung für die Landjugend (Beispiel Oranienburg)

4

02_Press



Freizeit auf Fahrt

- erweitertes Freizeitangebot vor Ort: Ballsport, Karaoke, Werken mit Holz und Glas, Internet, Spiele, PC-Kurse, ...
- seit 2007 unterwegs in acht Ortsteilen von Oranienburg
- Bekanntgabe über Aushänge, Lokalzeitungen

Nutzen für die Bevölkerung

- Günstiges, abwechslungsreiches und selbst mitzubestimmendes Freizeitangebot 1x pro Woche vor Ort
- Ferienprogramme, Ausflüge, Freizeiten
- „At-Home-Unterstützung“ für Kinder und Eltern: Beratung, Hilfe zur Selbsthilfe und Schlichtung von Konflikten

Umwelt-Effekt

- vorhandene Spielplätze und Räume werden genutzt
- weniger Emissionen, wenn private PKW-Fahrten zu Freizeiteinrichtungen ersetzt werden
- zusätzliche Emissionen, wenn unverändert weiterhin private PKW-Fahrten zu Freizeiteinrichtungen

Wirtschaftliche Aspekte

- Kosten: eine Vollzeit-Mitarbeiterin plus ca. 10.000 € jährlich für Fahrkosten, Materialien, Kommunikation und Freizeiten
- finanziert durch Land Brandenburg, Landkreis Oberhavel und Stadt Oranienburg

Ähnliche Beispiele

- Mobile Jugendarbeit Bernkastel-Kues: www.mojabks.de
- Mobile Jugendarbeit Baden-Württemberg: www.lag-mobil.de/cms

38

FAHRBIBLIOTHEK

Bringt Bücher & Co. zu Dörfern ohne Bibliothek (Beispiel Elbe-Elster-Kreis)

5

02_Press



Bücher auf Rädern

- Bücher & Co. 1x pro Monat vor der Haustür
- fester Fahrplan und feste Route
- individuelle Buchbestellung
- Leseförderung der Bevölkerung

Nutzen für die Bevölkerung

- Erhalt von Eigenständigkeit für Personen ohne PKW, ohne Führerschein
- Anregungen und persönliche Empfehlungen durch geschultes Personal
- Zugriff auf ca. 42.000 Medieneinheiten (Bücher, Spiele, DVD, Zeitschriften ...)

Umwelt-Effekt

- Fahrzeug mit EURO-5 Dieselmotor
- weniger Emissionen, wenn private PKW-Fahrten zu Bibliothek/Videothek ersetzt werden
- zusätzliche Emissionen, wenn unverändert weiterhin private PKW-Fahrten zu Bibliothek/Videothek

Wirtschaftliche Aspekte

- Investitions- und Unterhaltskosten tragen Landkreis und Kommune
- ca. 84.000 Entleihen pro Jahr
- ca. 3.000 Benutzer pro Jahr
- geringe Anmeldekosten

Ähnliche Beispiele

- www.fahrbibliothek.de

Zum Weiterlesen: www.fahrbibliothek.de

39

MOBILES KINO

Kinokultur fürs Land (Beispiel Niedersachsen)

6

02_Press



Kino im Kuhstall

- Mobiles Kino mit leistungsstarkem Beamer – in Scheune, Stall, Schule, Kulturzentrum, Schwimmbad ... und Open Air
- seit 1992 unterwegs in Niedersachsen, Bremen und Hamburg
- wechselndes Jahresthema

Nutzen für die Bevölkerung

- Kino vor Ort
- Zusätzlich: medienpädagogische Spiele, Filmgespräche
- auch als Abo für Gemeinden, Schulen und Vereine (8 x pro Jahr)

Umwelt-Effekt

- Kleinbus demotisch mit Gasantrieb
- vorhandene Räume werden genutzt
- weniger Emissionen, wenn Kinofahrten mit Privat-PKW entfallen
- zusätzliche Emissionen, wenn unverändert auch Kinofahrten mit Privat-PKW

Wirtschaftliche Aspekte

- bis zu 50 % von niedersächsischer Staatskanzlei gefördert
- ca. 350 Filmvorführungen pro Jahr
- Festpreis für Veranstalter, diese bestimmen Eintrittspreis und übernehmen Catering

Ähnliche Beispiele

- Mobiles Kino Baden-Württemberg: www.mobileskino-bw.de
- Kinoförderverein Treuenbrietzen: www.kammerservice-treuenbrietzen.de

Zum Weiterlesen: www.mobileskino-bw.de

40

MARKTTREFF

Tante-Emma-Laden 2.0 (Beispiel Schleswig-Holstein)

7

02_Press



Ein Markt für alle Fälle

- Lebensmittel, Dienstleistungen (Post, Behördendienste ...) und Treffpunkt unter einem Dach
- örtlich angepasste Modelle

Nutzen für die Bevölkerung

- Erhalt von Eigenständigkeit für Personen ohne PKW, ohne Führerschein
- Entlastung von (oft familiären) Hol-/Bringdiensten
- Identitätsstiftend, insbesondere in Kombination mit regionalen Produkten

Umwelt-Effekt

- weniger Emissionen, wenn Angebot und Nachfrage gut passen und private Einkaufsfahrten ersetzt werden
- zusätzliche Emissionen, wenn Haupteinkauf weiterhin mit Privat-PKW

Wirtschaftliche Aspekte

- bis zu 55 % der Entwicklungs- und Investitionskosten fördert das Land Schleswig-Holstein
- Umsatz bis über 750.000 € pro Jahr
- verschiedene Betreibermodelle möglich
- Förderung in Orten bis maximal 2.500 Einwohnern

Besonderheiten

- organisierter Erfahrungsaustausch zwischen den Läden
- Fördermittel von EU, Bund und Land Schleswig-Holstein
- ähnliche Beispiele: DORV Zentrum Jülich-Barmen, Bürgerladen Wittbritten, Dorfäden Heiligensdorf

Zum Weiterlesen: www.markttreff-sh.de

41

Familien im ländlichen Raum: Mobilitäts-Typen

Vorstellbare Mobilität

		ausschließlich MIV	MIV + andere
Aktuelle Verkehrsmittel- nutzung	ausschl. MIV	IIa „Die Umzugsbereiten“ E02-W 	IIb „Die gedanklich Flexiblen“ E04-W E10-W* L04-W L09-M
	MIV + andere	I „Die Unflexiblen“ E01-M E03-M** E06-W E07-M E09-W E11-W** E12-W* E13-M 	IIIa „Die grundsätzlich Verkehrsmittel-Flexiblen“ E14-M L02-M L03-M* L06-W L07-M* L11-W* L12-W L13-M L14-M
		IV „Die unbewusst-faktisch Verkehrsmittel-Flexiblen“ E08-M* L10-W* 	IIIb „Die unabhängigen Heimatverbundenen“ E05-W

Mobilitäts-Typ I : “Die Unflexiblen”

- Verkehrsmittelnutzung: **ausschließlich MIV**
- Vorstellbare Mobilität: **ausschließlich MIV**
- Wohnort **fix**

„Alles soll so bleiben, wie es ist.“

Abgeleitete Empfehlungen für Angebote:

Ressourcenschonende Fahrzeuge	Dorfladen / Mobile Dienstleistg.
Privates Carsharing	
Fahrgemeinschafts-Börse	
Spontane Mitfahrgelegenheiten	

Mobilitäts-Typ IIa : “Die Umzugsbereiten”

- Verkehrsmittelnutzung: **ausschließlich MIV**
- Vorstellbare Mobilität: **ausschließlich MIV**
- Wohnort **nicht fix**

„Zur Not würden wir umziehen.“

Abgeleitete Empfehlungen für Angebote:

Ressourcenschonende Fahrzeuge	Unabhängige, umfassende Wohnortberatung
Privates Carsharing	
Fahrgemeinschafts-Börse	
Spontane Mitfahrgelegenheiten	

Mobilitäts-Typ IIIa : “Die grundsätzlich Verkehrsmittel-Flexiblen”

- Verkehrsmittelnutzung: **ausschließlich MIV**
- Vorstellbare Mobilität: **MIV + andere**
- Wohnort **fix**

„Zur Not sind wir hier anders mobil.“

Abgeleitete Empfehlungen für Angebote:

Ressourcenschonende Fahrzeuge	Dorfladen / Mobile Dienstleistg.	Radförderung, günstige Pedelecs, Radwege	Attraktive ÖV-Achsen + flexible Zubringer
Privates Carsharing			
Fahrgemeinschafts-Börse			
Spontane Mitfahrgelegenheiten			

Mobilitäts-Typ IIb : “Die gedanklich Flexiblen”

- Verkehrsmittelnutzung: **ausschließlich MIV**
- Vorstellbare Mobilität: **MIV + andere**
- Wohnort **nicht fix**

„Zur Not sind wir anders mobil oder ziehen um.“

Abgeleitete Empfehlungen für Angebote:

Ressourcenschonende Fahrzeuge	Unabhängige, umfassende Wohnortberatung	Radförderung, günstige Pedelecs, Radwege	Attraktive ÖV-Achsen + flexible Zubringer
Privates Carsharing			
Fahrgemeinschafts-Börse			
Spontane Mitfahrgelegenheiten			

Mobilitäts-Typ IIIb : “Die unabhängigen Heimatverbundenen”

- Verkehrsmittelnutzung: **MIV + andere**
- Vorstellbare Mobilität: **MIV + andere**
- Wohnort **fix**

„Hier könnte ich auch ohne Auto alt werden.“

Abgeleitete Empfehlungen für Angebote:

Ressourcenschonende Fahrzeuge	Dorfladen / Mobile Dienstleistg.	Radförderung, günstige Pedelecs, Radwege	Attraktive ÖV-Achsen + flexible Zubringer
Privates Carsharing			
Fahrgemeinschafts-Börse			
Spontane Mitfahrgelegenheiten			

Mobilitäts-Typ IV : “Die faktisch Verkehrsmittel-Flexiblen”

- Verkehrsmittelnutzung: **MIV + andere**
- Vorstellbare Mobilität: **ausschließlich MIV**
- Wohnort **fix**

„Es geht hier auch ohne Auto – aber weniger geht nicht.“

Abgeleitete Empfehlungen für Angebote:

Ressourcenschonende Fahrzeuge	Dorfladen / Mobile Dienstleistg.	Radförderung, günstige Pedelecs, Radwege	Attraktive ÖV-Achsen + flexible Zubringer
Privates Carsharing			
Fahrgemeinschafts-Börse			
Spontane Mitfahrgelegenheiten			

Anlage 12 – Handbuch-Verteiler (Druck-Version)

Z:\Forschung_ Laufende Projekte\Mobil-Famil-Land\Oeffentlichkeitsarbeit\Berichte_an_die_DBU\Endbericht\AnlageX-Handbuch-Print-
Empfänger.xls 14.05.2012

A		B
Bundesland	Institution	
1		
Bayern	Green City e.V. u-urn: Organisationsbüro für nachhaltige Mobilität	
16		
Bayern	Kreisjugendring Passau	
17		
Bayern	oekom Verlag	
18		
Berlin-Brandenburg	ACE Auto Club Europa e.V. Parlamentarisches Verbindungsbüro	
19		
Berlin-Brandenburg	Allianz pro Schiene e.V. Referent Verkehrspolitik	
20		
Berlin-Brandenburg	autofrei leben! E.V.	
21		
Berlin-Brandenburg	BDI – Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. Mobilität und Kommunikation	
22		
Berlin-Brandenburg	BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. Bundsgeschäftsstelle	
23		
Berlin-Brandenburg	BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. Landesverband Berlin e.V.	
24		
Berlin-Brandenburg	Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) Referat 203: Lokale Bündnisse für Familien, Familienbewusste Infrastruktur	
25		
Berlin-Brandenburg	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)	
26		
Berlin-Brandenburg	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)	
27		
Berlin-Brandenburg	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)	
28		
Berlin-Brandenburg	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Referatsleiter SW 25 Ländliche Infrastruktur, Kulturlandschaften	
29		

Z:\Forschung_ Laufende Projekte\Mobil-Famil-Land\Oeffentlichkeitsarbeit\Berichte_an_die_DBU\Endbericht\AnlageX-Handbuch-Print-
Empfänger.xls 14.05.2012

A		B
Bundesland	Institution	
1		
Baden-Württemberg	ifeu - Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH Abt. Verkehr und Umwelt	
2		
Baden-Württemberg	Institut für Verkehrsweisen Universität Karlsruhe (TH)	
3		
Baden-Württemberg	FOVUS c/o Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen	
4		
Baden-Württemberg	Landesanstalt für Entwicklung der Landwirtschaft und der ländlichen Räume	
5		
Baden-Württemberg	Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Abteilung 5 - Nachhaltige Mobilität	
6		
Baden-Württemberg	Projekt MOVE	
7		
Bayern	"Forum Nachhaltig Wirtschaften" ALTOP Verlags- und Vertriebsgesellschaft für umweltfreundliche Produkte mbH	
8		
Bayern	Arbeitsgemeinschaft der Akademien Ländlicher Raum in den deutschen Ländern	
9		
Bayern	AUDI AG	
10		
Bayern	Deutsches Jugendinstitut	
11		
Bayern	Deutsches Jugendinstitut Abt. Familie und Familienpolitik	
12		
Bayern	Deutsches Jugendinstitut Abt. Familie und Familienpolitik	
13		
Bayern	Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik Projektzentrum Verkehr, Mobilität und Umwelt	
14		
Bayern	Gemeinde Rödeisee	
15		

Anlage 12 – Handbuch-Verteiler (Druck-Version)

Z:\Forschung_ Laufende Projekte\Mobil-Famil-Land\Oeffentlichkeitsarbeit\Berichte_an_die_DBU\Endbericht\AnlageX-Handbuch-Print-
Empfänger.xls 14.05.2012

A		B	
Bundesland	Institution	Bundesland	Institution
1	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Hochschule Neubrandenburg Haus 2 - Raum 306
43	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK) e.V. an der Universität Potsdam
44	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	INTERAUTOMATION Deutschland GmbH
45	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Interlink GmbH
46	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	IRS - Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung e.V. Abteilung Dynamiken von Wirtschaftsräumen
47	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	IRS - Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung e.V. Abteilung Kommunikations- und Wissensdynamiken im Raum
48	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	kcw GmbH
49	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Koordinierungsstelle "Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Münster" Westfälische Provinzial
50	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Landkreis Elbe-Elster Kreisfahrbibliothek
51	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	MdB, Bündnis 90/DIE GRÜNEN Verkehrspolitischer Sprecher
52	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
53	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	imoin - die Mobilitätsinitiative
54	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	PTV – Planung Transport Verkehr AG, Niederlassung Berlin
55	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Rat für Nachhaltige Entwicklung Geschäftsstelle c/o GIZ
56	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	

Z:\Forschung_ Laufende Projekte\Mobil-Famil-Land\Oeffentlichkeitsarbeit\Berichte_an_die_DBU\Endbericht\AnlageX-Handbuch-Print-
Empfänger.xls 14.05.2012

A		B	
Bundesland	Institution	Bundesland	Institution
1	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Büro für Integrierte Planung (BiP)
30	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	DB Konzernentwicklung
31	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Deutscher Familienverband e. V.
32	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Deutscher Landfrauenverband e. V.
33	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Deutscher Landkreistag Ulrich-von-Hassel-Haus
34	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Deutscher Städte- und Gemeindebund e. V.
35	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Deutscher Städte- und Gemeindebund e. V.
36	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Deutsches Institut für Stadt und Raum (DISR)
37	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) Institut für Verkehrsforschung
38	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	DLR Institut für Verkehrsforschung
39	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	fields GmbH - Corporate Social Responsibility
40	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Fraunhofer-Institut für Software- und Systemtechnik ISST
41	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	FUTURZWEI. Stiftung Zukunftsfähigkeit
42	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	

Anlage 12 – Handbuch-Verteiler (Druck-Version)

Z:\Forschung_ Laufende Projekte\Mobil-Famil-Land\Oeffentlichkeitsarbeit\Berichte_an_die_DBU\Endbericht\AnlageX-Handbuch-Print-Empfänger.xls 14.05.2012

A		B	
Bundesland	Institution		
1			
Berlin-Brandenburg	Verbraucherzentrale Bundesverband Referat 2.1 Nachhaltigkeit und Verkehr		
71			
Berlin-Brandenburg	WZB - Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung		
72			
Berlin-Brandenburg	Zentrum für Technik und Gesellschaft (ZTG) der TU Berlin		
73			
Hamburg	Dr. Joachim und Hanna Schmidt Stiftung für Umwelt und Verkehr c/o Lenz und Schau GmbH		
74			
Hamburg	DVV Media Group GmbH "Internationales Verkehrswesen"		
75			
Hamburg	kwv GmbH		
76			
Hamburg	Technische Universität Hamburg-Harburg Institut für Verkehrsplanung und Logistik FB A/RU/BI Lehrgebiet Stadtsoziologie		
77			
Hessen	Gemeindeverwaltung Mühlital		
78			
Hessen	Goethe-Universität Frankfurt a. M. Institut für Humangeographie Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung		
79			
Hessen	Hochschule RheinMain Forschungszentrum Nachhaltige Mobilität (FZM) Fachgebiet Ingenieurwissenschaften		
80			
Hessen	Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE)		
81			
Hessen	Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG Pressestelle		
82			
Hessen	Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH		
83			
Hessen	Nordhessischer VerkehrsVerbund		
84			

Z:\Forschung_ Laufende Projekte\Mobil-Famil-Land\Oeffentlichkeitsarbeit\Berichte_an_die_DBU\Endbericht\AnlageX-Handbuch-Print-Empfänger.xls 14.05.2012

A		B	
Bundesland	Institution		
1			
Berlin-Brandenburg	raumtaktik - office from a better future		
57			
Berlin-Brandenburg	Rosa-Luxemburg-Stiftung Gesprächskreis Ländlicher Raum		
58			
Berlin-Brandenburg	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Verkehrsabteilung		
59			
Berlin-Brandenburg	Stratum GmbH		
60			
Berlin-Brandenburg	team red /büro m + t mobilität und tourismus		
61			
Berlin-Brandenburg	Technische Universität Berlin Fakultät VI, Institut für Soziologie		
62			
Berlin-Brandenburg	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH		
63			
Berlin-Brandenburg	Umweltbundesamt (UBA)		
64			
Berlin-Brandenburg	VBB – Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH		
65			
Berlin-Brandenburg	VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.		
66			
Berlin-Brandenburg	Veolia Verkehr GmbH		
67			
Berlin-Brandenburg	ver.di Fachgruppe Straßenpersonenverkehr und Schienenverkehr		
68			
Berlin-Brandenburg	ver.di-Landesbezirk Berlin-Brandenburg Landesbezirksfachbereichsleiter Verkehr		
69			
Berlin-Brandenburg	Verband der Bildungszentren im ländlichen Raum e.V.		
70			

Anlage 12 – Handbuch-Verteiler (Druck-Version)

Z:\Forschung_ Laufende Projekte\Mobil-Famil-Land\Oeffentlichkeitsarbeit\Berichte_an_die_DBU\Endbericht\AnlageX-Handbuch-Print-Empfänger.xls 14.05.2012

A		B	
Bundesland	Institution		
1			
Niedersachsen	Demografiebeauftragter Landkreis Emsland		
99			
Niedersachsen	Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU) Abt. Umweltkommunikation und Kulturgüterschutz		
100			
Niedersachsen	Emsländische Eisenbahn GmbH		
101			
Niedersachsen	Emsländische Stiftung Beruf und Familie		
102			
Niedersachsen	Geschäftsstelle Lokale Aktionsgruppe (LAG) Südliches Emsland Regionalmanagement		
103			
Niedersachsen	GS Mobile GmbH		
104			
Niedersachsen	ISPA, Universität Vechta		
105			
Niedersachsen	Johann Heinrich von Thünen Institut (VTI) Institut für ländliche Räume		
106			
Niedersachsen	Landkreis Vechta Referat Wirtschaftsförderung und Öffentlichkeitsarbeit		
107			
Niedersachsen	Lemke's rollender Supermarkt		
108			
Niedersachsen	Leuphana Universität Lüneburg Institut für Stadt- und Kulturräumforschung (IFSK)		
109			
Niedersachsen	Mobiles Kino Niedersachsen		
110			
Niedersachsen	Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung Ref. 302		
111			
Niedersachsen	plan & rat Büro für kommunale Planung und Beratung		
112			

Z:\Forschung_ Laufende Projekte\Mobil-Famil-Land\Oeffentlichkeitsarbeit\Berichte_an_die_DBU\Endbericht\AnlageX-Handbuch-Print-Empfänger.xls 14.05.2012

A		B	
Bundesland	Institution		
1			
Hessen	RWTH Aachen Institut für Soziologie		
85			
Hessen	Telenet AG Rhein-Main Projekt "midkom"		
86			
Hessen	traffIQ Frankfurt am Main - Marketing		
87			
Hessen	Universität Kassel FG Integrierte Verkehrsplanung, Mobilitätsentwicklung		
88			
Hessen	Universität Kassel FG Ökonomie der Stadt- und Regionalentwicklung		
89			
Mecklenburg-Vorpommern	Amt Zarrentin Amtsvorsteher		
90			
Mecklenburg-Vorpommern	Familienfische - Familienmagazin für den Landkreis Ludwigslust c/o Zebe e.V.		
91			
Mecklenburg-Vorpommern	Hochschule Wismar/HWWI Kompetenzzentrum ländliche Mobilität e.V.		
92			
Mecklenburg-Vorpommern	IMPULS MV Regionalstelle Mecklenburgische Seenplatte		
93			
Mecklenburg-Vorpommern	Institut für Community Medicine Klinikum der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald		
94			
Mecklenburg-Vorpommern	Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Referat 240 - Straßenbau		
95			
Niedersachsen	Agrarsoziale Gesellschaft e.V.		
96			
Niedersachsen	Braunschweiger Verkehrs AG		
97			
Niedersachsen	Bundesverband CarSharing e. V. (bcs)		
98			

Anlage 12 – Handbuch-Verteiler (Druck-Version)

Z:\Forschung_ Laufende Projekte\Mobil-Famil-Land\Oeffentlichkeitsarbeit\Berichte_an_die_DBU\Endbericht\AnlageX-Handbuch-Print-Empfänger.xls 14.05.2012

A		B	
Bundesland	Institution		
1			
Nordrhein-Westfalen	Forschungsbüro Scheiner		
127			
Nordrhein-Westfalen	Friedrich-Ebert-Stiftung Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik AK Innovative Verkehrspolitik		
128			
Nordrhein-Westfalen	Hochschule Niederrhein FB 05		
129			
Nordrhein-Westfalen	Kreis Euskirchen, Abt. 60.13/ÖPNV, Planung, Umwelt und Verkehr		
130			
Nordrhein-Westfalen	Kreissparkasse Euskirchen		
131			
Nordrhein-Westfalen	Pro Bürgerbus NRW e.V.		
132			
Nordrhein-Westfalen	Redaktion 'Verkehrszeichen'		
133			
Nordrhein-Westfalen	RWTH Aachen Lehrstuhl Informatik		
134			
Nordrhein-Westfalen	ijm-consuling mobilitätsmanagement		
135			
Nordrhein-Westfalen	TU Dortmund Fakultät Raumplanung Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung		
136			
Nordrhein-Westfalen	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Fachbereich Nachhaltigkeitsstrategie		
137			
Nordrhein-Westfalen	WestEnergie und Verkehr GmbH, Bereich Verkehr		
138			
Nordrhein-Westfalen	Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie		
139			
Nordrhein-Westfalen	Z_Punkt GmbH		
140			

Z:\Forschung_ Laufende Projekte\Mobil-Famil-Land\Oeffentlichkeitsarbeit\Berichte_an_die_DBU\Endbericht\AnlageX-Handbuch-Print-Empfänger.xls 14.05.2012

A		B	
Bundesland	Institution		
1			
Niedersachsen	PPS / EDV GmbH		
113			
Niedersachsen	Projektbüro pro-t-in GmbH		
114			
Niedersachsen	Rathaus Spelle		
115			
Niedersachsen	Region Hannover Fachbereich Planung und Raumordnung		
116			
Niedersachsen	Samtgemeinde Schladen		
117			
Niedersachsen	TU Clausthal Institut für Technische Mechanik		
118			
Niedersachsen	Volkswagen AG Konzernforschung Abt. Umwelt Strategie und Mobilität (K-EFUS)		
119			
Niedersachsen	Volkswagen AG Konzernforschung Abt. Zukunftsforschung und Trendtransfer (K-EFZ)		
120			
Niedersachsen	Volkswagen Financial Services AG Mobile Dienste (M-M)		
121			
Nordrhein-Westfalen	BBE Retail Experts Unternehmensberatung GmbH & Co. KG		
122			
Nordrhein-Westfalen	Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) Abteilung 3, Referat 322 - Ländliche Strukturentwicklung		
123			
Nordrhein-Westfalen	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung Referat 15 - Verkehr und Umwelt		
124			
Nordrhein-Westfalen	fairkehr GmbH		
125			
Nordrhein-Westfalen	FH Dortmund FB Angewandte Sozialwissenschaften		
126			

Anlage 12 – Handbuch-Verteiler (Druck-Version)

Z:\Forschung_\Laufende Projekte\Mobil-Famil-Land\Oeffentlichkeitsarbeit\Berichte_an_die_DBU\Endbericht\AnlageX-Handbuch-Print-Empfänger.xls 14.05.2012

A		B
Bundesland	Institution	
1		
Schleswig-Holstein	Büro für Stadt- und Regionalentwicklung	
153		
Schleswig-Holstein	Kreis Ostholstein, Fachdienst Regionale Planung	
154		
Schleswig-Holstein	Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Referat für ländliche Entwicklung	
155		
Thüringen	Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt	
156		
Thüringen	Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr	
157		
Österreich	ALPINE PEARLS c/o TVB Werfenweg	
158		
Österreich	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Abt. für Mobilitäts- und Verkehrstechnologien (III/4)	
159		
Österreich	Bundesverband nachhaltige Mobilität	
160		
Österreich	Forschungsgesellschaft Mobilität - Austrian Mobility Research FGM-AMOR GmbH	
161		
Österreich	Robert-Jungk-Bibliothek für Zukunftsfragen	
162		
Österreich	Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation StadtBus Servicecenter	
163		
Österreich	TU Wien Fakultät für Architektur und Raumplanung Fachbereich Soziologie	
164		
Österreich	Universität für Bodenkultur Wien Institut für Verkehrswesen	
165		
Schweiz	Mobilitätsdurchblick Schweiz - INTERFACE Politikstudien Forschung Beratung	
166		

Z:\Forschung_\Laufende Projekte\Mobil-Famil-Land\Oeffentlichkeitsarbeit\Berichte_an_die_DBU\Endbericht\AnlageX-Handbuch-Print-Empfänger.xls 14.05.2012

A		B
Bundesland	Institution	
1		
Rheinland-Pfalz	finc AG	
141		
Rheinland-Pfalz	raunkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation	
142		
Rheinland-Pfalz	Technische Universität Kaiserslautern Institut für Mobilität und Verkehr	
143		
Rheinland-Pfalz	Universität Trier Fachbereich VI Geografie/Geowissenschaften Freizeit- und Tourismusgeografie	
144		
Sachsen	Hochschule Mittweida	
145		
Sachsen	Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e. V.	
146		
Sachsen	TU Dresden Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung	
147		
Sachsen	Vogtlandbahn GmbH	
148		
Sachsen-Anhalt	Rische 's rollender Supermarkt/ Nahkauf Rische	
149		
Sachsen-Anhalt	Umweltbundesamt (UBA)	
150		
Schleswig-Holstein	Amt Krempermarsch Der Amtsvorsteher	
151		
Schleswig-Holstein	Autokraft GmbH	
152		

Anlage 13 – Handbuch-Verteiler (PDF-Version)

A		B
Bundesland	Institution	
1		
Bayern	Redaktion ELTERN.de	
14		
Bayern	rufBUS Freising	
15		
Bayern	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH	
16		
Berlin-Brandenburg	DLR Institut für Verkehrsforschung	
17		
Berlin-Brandenburg	Humboldt-Universität zu Berlin Mathematisch-Naturwissenschaftliche Fakultät II Geographisches Institut Alexander von Humboldt Chair in Sustainability Science (S)	
18		
Berlin-Brandenburg	Agentur BahnStadt GbR	
19		
Berlin-Brandenburg	BAGSPNV - Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs e.V.	
20		
Berlin-Brandenburg	bdo - Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V.	
21		
Berlin-Brandenburg	BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. Landesverband Berlin e.V.	
22		
Berlin-Brandenburg	Bundesministerium für Familie, Senioren, Sehr geehrte Frauen und Jugend (BMFSFJ) Referat 203: Lokale Bündnisse für Familien, Familienbewusste Infrastruktur	
23		
Berlin-Brandenburg	Bundesministerium für Familie, Senioren, Sehr geehrte Frauen und Jugend (BMFSFJ) Referat 606: Mehrgenerationenhäuser, Generationenbeziehungen	
24		
Berlin-Brandenburg	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)	
25		
Berlin-Brandenburg	Bundesverband des Deutschen Lebensmittelhandels e.V. (BVL) Fachverband Mobile Verkaufsstellen	
26		

A		B
Bundesland	Institution	
1		
Baden-Württemberg	fechnerMEDIA GmbH	
2		
Baden-Württemberg	FOVUS c/o Institut für Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen	
3		
Baden-Württemberg	Institut für Verkehrswesen Universität Karlsruhe (TH)	
4		
Baden-Württemberg	KEA – Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH	
5		
Baden-Württemberg	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Referat Grundsatzfragen der Verkehrspolitik	
6		
Baden-Württemberg	Mobile Kino GmbH	
7		
Baden-Württemberg	Nahverkehr Hohenlohekreis	
8		
Baden-Württemberg	Öko-Institut e.V.	
9		
Bayern	Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie	
10		
Bayern	Kneipp und Luftkurort Oy-Mittelberg Kur- und Tourismusbüro	
11		
Bayern	Landesverband für Ländliche Entwicklung Bayern	
12		
Bayern	Otto Friedrich University Bamberg Staatsinstitut für Familienforschung (ffb)	
13		

Anlage 13 – Handbuch-Verteiler (PDF-Version)

A		B	
Bundesland	Institution	Bundesland	Institution
1			
40	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	PRO BAHN e.V.
41	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	PTV – Planung Transport Verkehr AG, Niederfassung Berlin
42	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Sozialverband Deutschland e.V.
43	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Technische Universität Berlin Institut für Stadt- und Regionalplanung
44	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Triad Berlin Projektgesellschaft mbH
45	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	TU Berlin Institut für Land- und Seeverkehr Fachgebiet Verkehrssystemplanung und Verkehrstelematik
46	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. vzbv
47	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Zentrum für Technik und Gesellschaft (ZTG) der TU Berlin
48	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Zentrum für Technik und Gesellschaft (ZTG) der TU Berlin
49	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Zentrum für Technik und Gesellschaft (ZTG) der TU Berlin
50	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Zentrum für Technik und Gesellschaft (ZTG) der TU Berlin
51	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. Landesverband Brandenburg
52	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Bürgerbüro Luckenwalde

A		B	
Bundesland	Institution	Bundesland	Institution
1			
27	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	DB Konzernentwicklung
28	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK)
29	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Deutscher Städte- und Gemeindebund e.V.
30	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Deutsches Institut für Urbanistik GmbH (Difu) Ernst-Reuter-Haus
31	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	DVWG - Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft Hauptgeschäftsstelle
32	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Fraunhofer Institut für Nachrichtentechnik Heinrich-Hertz-Institut
33	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	GreenCampus in der Heinrich-Böll-Stiftung Heinrich-Böll-Stiftung e.V.
34	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Medienbüro am Reichstag GmbH Haus der Bundepressekonferenz
35	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO)
36	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	mobilecular
37	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	NABU – Naturschutzbund Deutschland e.V. Bundesgeschäftsstelle
38	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Nexus – Institut für Kooperations-management und interdisziplinäre Forschung GmbH
39	Berlin-Brandenburg	Berlin-Brandenburg	Öko-Institut e.V. Infrastruktur & Unternehmen

Anlage 13 – Handbuch-Verteiler (PDF-Version)

	A	B
	Bundesland	Institution
1		
66	Hamburg	kcw GmbH
67	Hamburg	Social Publish Verlag 2010 GmbH
68	Hessen	Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung
69	Hessen	Hessische Akademie Ländlicher Raum
70	Hessen	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
71	Hessen	Hochschule Fulda Wissenschaftliches Zentrum "Gesellschaft und Nachhaltigkeit" c/o Fachbereich Sozialwesen
72	Hessen	Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) Mobilität und Lebensstilanalysen
73	Hessen	Klimaschutzbeauftragter der Kreisstadt Bad Hersfeld
74	Hessen	Rhein-Main-Verkehrsverbund
75	Hessen	TU Darmstadt Institut für Soziologie
76	Hessen	urbane konzepte GmbH
77	Mecklenburg-Vorpommern	Antenne Mecklenburg-Vorpommern GmbH & Co. KG
78	Mecklenburg-Vorpommern	Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung - Abteilung 2 - Verkehr

	A	B
	Bundesland	Institution
1		
53	Berlin-Brandenburg	Forum Verkehrssicherheit des Landes c/o IFK-Vehlefan
54	Berlin-Brandenburg	Landesamt für Bauen und Verkehr Brandenburg Außenstelle Potsdam Dezernat 16 - Raumbeobachtung
55	Berlin-Brandenburg	Landtag Brandenburg
56	Berlin-Brandenburg	Landtag Brandenburg Referentin des Ausschusses für Arbeit, Soziales, Sehr geehrte Frauen und Familie
57	Berlin-Brandenburg	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
58	Berlin-Brandenburg	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) des Landes Brandenburg Verkehrssicherheitsprojekt "Fifty-Fifty-Taxi"
59	Berlin-Brandenburg	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Abt. 4: Verkehr
60	Berlin-Brandenburg	NABU – Naturschutzbund Deutschland e.V. Landesverband Brandenburg
61	Bremen	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)
62	Bremen	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVB)
63	Hamburg	brand eins Verlag GmbH & Co. oHG
64	Hamburg	Bundesdeutscher Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.) e. V. c/o Haus der Umwelt
65	Hamburg	enorm Magazin Social Publish Verlag 2010 GmbH

Anlage 13 – Handbuch-Verteiler (PDF-Version)

A		B	
Bundesland	Institution	Bundesland	Institution
1			
92	Niedersachsen		Landkreis Emsland
93	Niedersachsen		Landkreis Vechta
94	Niedersachsen		Leibniz Universität Hannover Fakultät für Architektur und Landschaft Planungs- und Architektursoziologie
95	Niedersachsen		Leibniz Universität Hannover Fakultät für Architektur und Landschaft Planungs- und Architektursoziologie
96	Niedersachsen		Leibniz Universität Hannover Institut für Umwelplanung
97	Niedersachsen		NABU – Naturschutzbund Deutschland e.V. Landesverband Niedersachsen
98	Niedersachsen		NDR Korrespondentenbüro Emsland
99	Niedersachsen		Niedersächsische Akademie Ländlicher Raum c/o KoRIS
100	Niedersachsen		Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
101	Niedersachsen		Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
102	Niedersachsen		Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
103	Niedersachsen		Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH
104	Niedersachsen		Volkswagen AG Konzernforschung Abt. Zukunftsforschung und Trendtransfer (K-EFZ)

A		B	
Bundesland	Institution	Bundesland	Institution
1			
79	Mecklenburg-Vorpommern		Projekt AGNES c/o IT SCIENCE CENTER Rügen gGmbH
80	Mecklenburg-Vorpommern		Usedomer Bäderbahn GmbH
81	Niedersachsen		Akademie für Raumforschung und Landesplanung
82	Niedersachsen		Akademie für Raumforschung und Landesplanung
83	Niedersachsen		Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) AK Ländliche Räume
84	Niedersachsen		Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) AK Neue Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Strategien für die Verkehrsentwicklung
85	Niedersachsen		AnrufBus GmbH
86	Niedersachsen		Anrufbus Niedernwöhren e.V.
87	Niedersachsen		BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. Landesverband Niedersachsen
88	Niedersachsen		Bürgerbus Emsbüren
89	Niedersachsen		ems-tv UG
90	Niedersachsen		HBK Hochschule für Bildende Künste Institut für Transportation Design
91	Niedersachsen		Johann Heinrich von Thünen Institut (VTI) Institut für ländliche Räume

Anlage 13 – Handbuch-Verteiler (PDF-Version)

A		B	
Bundesland	Institution	Bundesland	Institution
1			
118	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Geschäftsbereich Öffentlicher Personennahverkehr
119	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	WSJ – Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut der Hans-Böckler-Stiftung Referat Frauen- und Geschlechterforschung
120	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie
121	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie FG 2: Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik
122	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie Forschungsgruppe 1: Zukünftige Energie- und Mobilitätsstrukturen
123	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Zentrum für Ländliche Entwicklung im Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
124	Rheinland-Pfalz	Rheinland-Pfalz	Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Rheinhessen-Nahe-Hunsrück Dienstszitz Simmern - Akademie Ländlicher Raum
125	Rheinland-Pfalz	Rheinland-Pfalz	HEIKO – rollende Lebensmittelmärkte
126	Rheinland-Pfalz	Rheinland-Pfalz	Johannes Gutenberg-Universität Mainz Institut für Soziologie Abteilung Soziologie der Familie und der privaten Lebensführung
127	Rheinland-Pfalz	Rheinland-Pfalz	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
128	Rheinland-Pfalz	Rheinland-Pfalz	Technische Universität Kaiserslautern FB A/RU/BI Lehrgebiet Stadtsoziologie
129	Saarland	Saarland	Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH (SNS)
130	Sachsen	Sachsen	Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e. V.

A		B	
Bundesland	Institution	Bundesland	Institution
1			
105	Niedersachsen	Niedersachsen	Volkswagen AG Konzernforschung Konzern Marktforschung, Trendforschung und Analyse (K-VM-M/2)
106	Niedersachsen	Niedersachsen	Volkswagen AG Abt. K-GH-S
107	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Bundes-Akademie Ländlicher Raum c/o kometh-pio Dr. Paul und Daniela Timmermanns GbR
108	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) Referat 322 Ländliche Strukturentwicklung
109	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume (DVS) in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) Redaktion LandInForm
110	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Deutscher Markt-Handel e. V. (DMH) Bundesorganisation für den mobilen Handel
111	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Faktor Familie GmbH Lokale Familienforschung und Familienpolitik
112	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Geschäftsstelle Tarifausschuss Münsterland/Ruhr-Lippe und VGMM/VRL
113	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH
114	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	K+K Küpper Konzept + Kommunikation
115	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Kreis Euskirchen
116	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
117	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Pium-Bus

Anlage 13 – Handbuch-Verteiler (PDF-Version)

A		B
Bundesland	Institution	
1		
144	Österreich HERRY Consult GmbH	
145	Österreich Europäische ARGE Landentwicklung und Dorfverneuerung	
146	Österreich Fachhochschule Salzburg Zentrum für Zukunftsstudien	
147	Österreich ÖIF – Österreichisches Institut für Familienforschung	
148	Schweiz Schweizer Bundessamt für Verkehr BAV	

A		B
Bundesland	Institution	
1		
131	Sachsen MDV Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH	
132	Sachsen Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Abteilung 6 Verkehr	
133	Sachsen TU Chemnitz Institut für Soziologie Soziologie des Raumes	
134	Sachsen TU Dresden Lehrstuhl für Verkehrsökologie	
135	Sachsen Vogtlandbahn GmbH	
136	Sachsen-Anhalt imoha – Institut zur Erforschung und Förderung des mobilen Handels GmbH Hochschule Harz	
137	Sachsen-Anhalt Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt	
138	Sachsen-Anhalt Vetter GmbH	
139	Schleswig-Holstein Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V.	
140	Schleswig-Holstein Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr	
141	Thüringen Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt	
142	Thüringen Kombus GmbH	
143	Thüringen Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr	

Newsletter ‚Mobil-Famil-Land‘, Ausgabe 1/2010

Willkommen zum ersten Newsletter – wir freuen uns, dass Sie sich für unser Projekt „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ interessieren!

Im Folgenden bieten wir Ihnen einen Überblick über den aktuellen Stand der Arbeiten, gefördert von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) und der Volkswagen AG Konzernforschung, und wir geben einen aktuellen Lesetipp.

1. **Erfolgreicher ExpertInnen-Workshop in Berlin**
2. **Auswertung zum Verkehrsverhalten von Familien in ländlichen Räumen**
3. **Auszeichnung als Projekt der UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“**
4. **Ausblick: Interviews mit Familien**
5. **Aktueller Lesetipp**
6. **Veranstaltungen oder Neuerscheinungen? – Melden Sie sich!**

1. Erfolgreicher ExpertInnen-Workshop in Berlin

Am 29.1.2010 fand in der Europäischen Akademie Berlin ein ganztägiger ExpertInnen-Workshop statt zum Thema „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“. Auf diesem Workshop führten die eingeladenen Akteure aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden ihre Erfahrungen und ihr Wissen in Form von sogenannten ‚Wissenslandkarten‘ zusammen.

Zu den erarbeiteten ‚Wissenslandkarten‘ gehört eine *Übersicht über zentrale Problemfelder*, die aus Sicht der Workshop-TeilnehmerInnen zurzeit die Umsetzung von umwelt- und familienfreundlichen Mobilitätsangeboten begrenzen.

Darauf aufbauend entwickelten die Workshop-Teilnehmenden für ausgewählte Problemfelder *Stateplayfade*, d. h. sie formulierten konkrete Ziele, die zur Lösung des jeweiligen (Teil-)Problems angestrebt werden (sollten) sowie Maßnahmen und Empfehlungen, die dazu beitragen können, das jeweilige Problem zu lösen oder mindern.

Ein weiteres Workshop-Ergebnis ist die vorläufige Zusammenstellung von *Akteuren und Beispielen für ländliche Mobilitätsdienstleistungen* jenseits der herkömmlichen Linienverkehre.

Die Ergebnisse des Workshops zeigen überblickshaft die Bandbreite und Komplexität des Themas „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ und bieten – nicht zuletzt auch über eine Liste mit weiterführenden Literaturquellen – vielfältige Anregungen zum Weiterdenken und Weiterlesen.

Die Dokumentation des Workshops finden Sie hier: http://www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/uploads/media/Dokumentation-ExpertenWS_29012010_.pdf

2. Auswertung zum Verkehrsverhalten von Familien in ländlichen Räumen

Um über das Verkehrsverhalten von Familien in ländlichen und städtischen Räumen Deutschlands möglichst allgemeingültige Angaben zu erhalten, werten wir derzeit die Daten der beiden bundesweiten Studien „Mobilität in Deutschland“ (2002 und 2008) und

„Deutsches Mobilitätspanel“ (1998-2008) aus. Die ersten Ergebnisse bestätigen den bisherigen Kenntnisstand:

- In Deutschland steigt die PKW-Anzahl eines Haushalts sowohl in ländlichen als auch in städtischen Räumen mit dem Vorhandensein von Kindern, höherem Einkommen und der Anzahl Vollzeit erwerbstätiger Erwachsener im Haushalt.
- Die durchschnittliche PKW-Anzahl eines Haushalts und die durchschnittliche PKW-Nutzungsintensität sind in Familienhaushalten ländlicher Räume größer als in Familienhaushalten städtischer Räume.
- Geschlechtstypische Unterschiede im Verkehrsverhalten zeigen sich in ländlichen Familienhaushalten zum einen bei der Verkehrsmittelwahl („Modal Split“): Männer nutzen den PKW öfter als Fahrer, Frauen sind öfter PKW-MitfahrerIn und nutzen häufiger Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Daneben liefern auch die Anteile der Wegezwecke Hinweise auf eine mehrheitlich geschlechtstypische Arbeitsteilung in der Familienphase: Weibliche Erwachsene aus Familienhaushalten geben deutlich häufiger die Wegezwecke „Einkauf“ und „Bringen/Holen von Personen“ an als männliche.
- Die geschlechtstypischen Unterschiede im Verkehrsverhalten sind in Haushalten mit zwei Erwachsenen mittleren Alters ohne Kinder signifikant kleiner als in Haushalten mit zwei Erwachsenen und mindestens einem Kind unter 18 Jahren.

Erstaunlich ist, dass der Anteil Freizeitwege gleichermaßen hoch ist, egal, ob Kinder im Haushalt leben oder nicht. Zudem liegt der Anteil der Freizeitwege bei Männern aus Familienhaushalten über dem Anteilswert von Männern aus Haushalten ohne Kinder. Um dies zu erklären, sind jedoch weitere, insbesondere qualitative Untersuchungen erforderlich.

Sobald die statistischen Auswertungen abgeschlossen und veröffentlicht sind (voraussichtlich im Sommer 2010), werden wir Sie im Rahmen dieses Newsletters informieren.

3. Auszeichnung als Projekt der UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“

Es ist geplant, im Sommer/Herbst 2010 mehrere Interviews mit Familien ländlicher Räume durchzuführen. Ziel der Befragung ist es, verschiedene familiäre Mobilitäts- und Innovationstypen zu ermitteln. Nach indikatorenbasierter Beratung durch das Bundesamt für Raumordnung, Bereich Raumbewertung, sind die familienreichen Landkreise Emsland (vor allem Gemeinde Spelle) und Havelland (vor allem Gemeinde Schönwalde-Glien) für die Befragung vorgesehen.

Wenn Sie in diesen Gemeinden Familien kennen, deren jüngstes Kind im Grundschulalter ist, so freuen wir uns sehr über einen Hinweis.

4. Ausblick: Interviews mit Familien

Es ist geplant, im Sommer/Herbst 2010 mehrere Interviews mit Familien ländlicher Räume durchzuführen. Ziel der Befragung ist es, verschiedene familiäre Mobilitäts- und Innovationstypen zu ermitteln. Nach indikatorenbasierter Beratung durch das Bundesamt für Raumordnung, Bereich Raumbewertung, sind die familienreichen Landkreise Emsland (vor allem Gemeinde Spelle) und Havelland (vor allem Gemeinde Schönwalde-Glien) für die Befragung vorgesehen.

Wenn Sie in diesen Gemeinden Familien kennen, deren jüngstes Kind im Grundschulalter ist, so freuen wir uns sehr über einen Hinweis.

5. Aktueller Lesetipp

Die aktuelle Feministische GeoRundMail Nr. 43 befasst sich mit dem Thema „Mobilität, Multilokalität und Gender“.

Näheres unter: <http://www.ak-geographie-geschlecht.org/pages/rundbrief.html>

Dort finden Sie auch einen Artikel über unser Projekt.

In der Feministischen GeoRundMail werden vierteljährlich zu wechselnden Themenschwerpunkten Projektbeschreibungen, Tagungsankündigungen und -berichte, aktuelle Publikationen und Informationen zur Hochschulpolitik zusammengefasst.

6. Veranstaltungen oder Neuerscheinungen? – Melden Sie sich!

Wenn Sie in Zukunft über diesen Newsletter auf Veranstaltungen oder Neuerscheinungen im Themengebiet „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ hinweisen möchten, so melden Sie sich:

Melanie Herget (Dipl.-Umweltwiss.), Tel. 030-314-28160, melanie.herget@tu-berlin.de

Wir freuen uns über Ihre Beiträge!

Newsletter ‚Mobil-Famil-Land‘, Ausgabe 2/2010

Willkommen zum zweiten Newsletter – wir freuen uns, dass Sie sich für unser Projekt „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ interessieren!

Im Folgenden bieten wir Ihnen einen Überblick über den aktuellen Stand der Arbeiten, gefördert von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) und der Volkswagen AG Konzernforschung, sowie Hinweise auf Veranstaltungen und Neuerscheinungen.

1. Interviews mit Familien ländlicher Räume

2. Good-Practice- bzw. Best-Practice-Steckbriefe

3. Veranstaltungshinweise

4. Hinweise auf Neuerscheinungen

1. Interviews mit Familien ländlicher Räume

Zurzeit führen wir 20-30 leitfadengestützte Interviews mit Müttern und Vätern in zwei ländlichen Räumen Deutschlands durch. Ziel dieser Befragung ist es, verschiedene mobilitätsbezogene Bewältigungsstrategien zu ermitteln.

Für die Befragung wurden die familienreichen Landkreise Emsland (vor allem Samtgemeinde Spelle) und Ludwigslust (vor allem Gemeinden des Amtes Zarrentin) ausgewählt. Zur besseren Vergleichbarkeit wurde der Fokus auf Familien gelegt, deren jüngstes Kind im Grundschulalter ist.

Die Gespräche dauern jeweils ca. eine Stunde und beinhalten sowohl Schilderungen der alltäglichen Wege und der Veränderungen mit Eintritt in die Familienphase als auch das Nachdenken über zukünftige Entwicklungen und Alternativen zum privaten PKW.

2. Good-Practice- bzw. Best-Practice-Steckbriefe

3. Veranstaltungshinweise

Tagung des Pegasus-Nachwuchsnetzwerks für Mobilitäts- und Verkehrsforschung 2010

Vom 22.-24. Oktober 2010 findet am Geographischen Institut der Universität Tübingen die erste Jahrestagung des Pegasus-Nachwuchsnetzwerks für Mobilitäts- und Verkehrsforschung statt. Diese Initiative versteht sich als disziplinübergreifende, unabhängige Plattform; angesprochen sind Doktoranden, Post-Docs und engagierte Studierende.

Abstracts für Vortrag, Workshop oder Diskussionsrunde können bis zum 8. August 2010 an Mathias Wilde (wilde@fh-erfurt.de) oder Thomas Klingert (klingert@em.unifrankfurt.de) gesendet werden.

5th International Conference on Sustainable Development and Planning 2011

Vom 12.-14.7.2011 findet in New Forest, UK, zum fünften Mal die internationale Konferenz zum Thema Nachhaltige Entwicklung und Planung statt, organisiert vom Wessex Institute of Technology. Abstracts (max. 300 Wörter) können ab sofort eingereicht werden. Die Konferenzsprache ist Englisch. Nähere Informationen unter:

http://www.wessex.ac.uk/images/stories/pdf_cfps/2011/sus_dev_2011.pdf

Ansprechpartnerin: Claire Shiell, cshiell@wessex.ac.uk

4. Hinweise auf Neuerscheinungen

Bauriedl, Sybille; Schier, Michaela & Strüver, Anke (Hrsg.) (2010):

Geschlechterverhältnisse, Raumstrukturen, Ortsbeziehungen. Erkundungen von Vielfalt und Differenz im *spatial turn*. Forum Frauen- und Geschlechterforschung Band 27. 254 S. 27,90 Euro, ISBN: 978-3-89691-227-5

<http://www.dampfboot-verlag.de/buecher/227-5.html>

Sociologia Ruralis – Special Issue on Mobilities and Ruralities.

Volume 50, Issue 3 (July 2010)

<http://www3.interscience.wiley.com/journal/118532087/home>

Steinrück, Barbara & Küpper, Patrick (2010): **Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV.**

Arbeitsberichte aus der vTI-Agrarökonomie 02/2010. PDF-Dokument. URL:

http://www.vti.bund.de/de/institute/ir/publikationen/bereich/ab_02_2010_de.pdf

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.) (2010):

ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen.

Informationen zur Raumentwicklung (IzR) 7/2010.

6,00 Euro, ISSN: 0303-2493

http://www.bbsr.bund.de/cdn_016/nm_23470/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/IzR/izr_node.html?_nnp=true

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.):

ÖPNV: Planung für ältere Menschen. Ein Leitfaden für die Praxis.

BMVBS-Online-Publikation, Nr. 09/2010.

PDF-Dokument. URL:

<http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2010/ON092010.htm>

Weitere Veranstaltungen oder Neuerscheinungen? – Melden Sie sich!

Wenn Sie in Zukunft über diesen Newsletter auf Veranstaltungen oder Neuerscheinungen im Themengebiet „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ hinweisen möchten, so melden Sie sich:

Melanie Herget (Dipl.-Umweltwiss.), Tel. 030-314-28160, melanie.herget@tu-berlin.de

Wir freuen uns über Ihre Beiträge!

Newsletter ‚Mobil-Famil-Land‘, Ausgabe 3 – Dez. 2010

Willkommen zum dritten Newsletter – wir freuen uns, dass Sie sich für unser Projekt „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ interessieren!

Und nicht zu vergessen: Ihnen alles Gute für die Festtage und für das neue Jahr!

Im Folgenden bieten wir Ihnen einen Überblick über den aktuellen Stand des Projektes, gefördert von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) und der Volkswagen AG Konzernforschung, sowie allgemeine Hinweise auf einschlägige Veranstaltungen und Projekte.

1. Interviews mit Familien ländlicher Räume

2. Good-Practice-Steckbriefe

3. Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Projekts

4. Veranstaltungshinweise

5. Hinweis auf weitere Projekte

1. Interviews mit Familien ländlicher Räume

Im Sommer 2010 wurden umfangreiche Interviews mit Familien ländlicher Räume durchgeführt. Ziel dieser Befragung ist es, verschiedene mobilitätsbezogene Bewältigungsstrategien zu ermitteln.

Für die Befragung wurden die familienreichen Landkreise Emsland und Ludwigslust ausgewählt. Zur besseren Vergleichbarkeit wurde der Fokus auf Familien mit mindestens einem Kind im Grundschulalter gelegt.

Pro Landkreis wurden 14 Elternteile befragt (je 7 Mütter und 7 Väter). Die Gespräche dauerten jeweils ca. eine Stunde und beinhalteten sowohl Schilderungen der alltäglichen Wege und der Veränderungen mit Eintritt in die Familienphase als auch das Nachdenken über zukünftige Entwicklungen und Alternativen zum privaten PKW. Die Gespräche wurden verschriftlicht und anonymisiert und befinden sich nun in der Auswertung. Vielen Dank an dieser Stelle an alle, die diese Befragung ermöglicht und unterstützt haben!

2. Good-Practice-Steckbriefe

Vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie werden derzeit ca. zehn Good-Practice-Beispiele für ländliche Alternativangebote zum privaten PKW in Form von Steckbriefen aufbereitet. Ziel ist es dabei, eine Bandbreite möglichst unterschiedlicher Beispiele zur Förderung einer familien- und umweltfreundlichen Mobilität in nachfrageschwachen Räumen zu berücksichtigen: Mobilitätsangebote, die den Menschen zum Produkt bringen, ebenso wie Dienstleistungen, die das Produkt zum Menschen bringen. Auf Basis von Literatur- und Internetrecherchen sowie ergänzenden Experten-Interviews werden die Informationen zusammengetragen und voraussichtlich Anfang 2011 veröffentlicht.

3. Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Projekts

Am 11.6.2010 wurden im Rahmen des DFG-Forschungsnetzwerks "Räumliche Mobilität in der Zweiten Moderne. Freiheit und Zwang bei der Standortwahl und Verkehrsverhalten" an der Technischen Universität Berlin sowohl das Projekt „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ vorgestellt als auch erste Ergebnisse der Auswertung zum Verkehrsverhalten von Familien.

Ein weiterer Vortrag wurde am 20.9.2010 auf der 31. Universitätstagung Verkehrswesen in Berlin-Spandau gehalten. Bereits seit 1980 gibt es diese jährlich stattfindende Tagung. In diesem Jahr wurde die Tagung vom Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung und dem Fachgebiet Straßenplanung und Straßenbetrieb der TU Berlin vorbereitet und organisiert. Ziel dieser Veranstaltung ist es, die Vernetzung und Zusammenarbeit der Verkehrsforschungslehrstühle zu fördern und insbesondere jungen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern eine professionelle Plattform zu bieten.

Am 3. und 4.9.2010 fand schließlich die Tagung „Von Verkehr(t) zu richtig mobil“ an der Leuphana Universität Lüneburg statt. Diese Veranstaltung wurde ausgerichtet von der Heinrich Böll Stiftung und der Leuphana Universität Lüneburg. Im Rahmen der einleitenden Podiumsdiskussion konnte Melanie Herget (TU Berlin, FG Integrierte Verkehrsplanung) die spezielle Situation von Familien im ländlichen Raum einbringen und für das Projekt werben.

4. Veranstaltungshinweise

DIFU-Seminar „Demografischer Wandel: Kommunale Handlungskonzepte in der Bewährung“

Vom 28. bis 29. März 2011 bietet das Deutsche Institut für Urbanistik (DIFU) in Berlin ein (kostenpflichtiges) Seminar an, das die vielfältigen Herausforderungen und Handlungsansätze im Umgang mit demografischen Veränderungen für die kommunale Alltagspraxis von Politik und Verwaltung beleuchtet.

Weitere Informationen unter: www.difu.de/veranstaltungen/2011-03-14/demografischer-wandel-kommunale-handlungskonzepte-in-der.html

Anmeldung: fortbildung@difu.de

Conference Mobil.TUM 2011: Making Sustainable Mobilities – Interdisciplinary Perspectives

Vom 7. bis 8. April 2011 findet im Oskar von Miller Forum in München eine internationale Konferenz statt, die sich mit den verschiedenen Ebenen, Herausforderungen und Lösungsansätzen einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Mobilität auseinandersetzt.

Weitere Informationen unter: www.mobil-tum2011.de

Kontakt: mobil.tum2011@mobil-tum.de

9th Biennial Conference on Environmental Psychology 2011

Vom 26. bis 28. September 2011 findet in Eindhoven, Niederlande, die 9. Internationale Konferenz für Umweltpsychologie statt. Für das Thema Mobilitätspsychologie wird es auf dieser Konferenz erstmals ein eigenes Symposium geben.

Call for papers (Mobilitätspsychologie) – bis 1. Januar 2011:

www.envpsych2011.eu/docs/Call_for_Abstacts_Psychology_of_sustainable_mobility.pdf

Call for papers (Umweltpsychologie) – bis 20. März 2011:

www.envpsych2011.eu/callforabstracts.html

Kontakt: info@envpsych2011.eu

5. Hinweis auf weitere Projekte

Der VCD sucht Ihre Tipps für einen umweltfreundlichen Familienurlaub

Der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) möchte Familien mit Kindern Lust auf eine umweltverträgliche Mobilität im Urlaub machen und mit Ihrer Hilfe zeigen, dass das funktioniert und Spaß macht. Unter allen Teilnehmenden wird ein Familienwochenende für vier Personen von ReNatour an der Ostsee verlost.

Machen Sie mit: www.vcd.org/tipps_familienurlaub.html

Teilnahmeschluss: 28. Februar 2011.

Diese Aktion ist Teil des VCD-Projekts „Mit Kindern unterwegs – ökologisch und entspannt“ und wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und vom Umweltbundesamt gefördert.

Projekt „LifeEvents“ – Erkenntnisse, Tipps und Best-Practice für Mobilitätskampagnen

Ziel des Projekts „LifeEvents – Lebensereignisse als Gelegenheitsfenster für eine Umstellung auf nachhaltige Konsummuster“ war es, Verbraucher(innen) nach Lebensereignissen wie der Geburt des ersten Kindes oder einem Umzug mit verschiedenen Kampagnenformen zu motivieren, nachhaltigeres Ernährungs-, Mobilitäts- oder Energieverhalten zu erproben.

Im Rahmen des Projektes wurde ein Toolkit zur Entwicklung von Kampagnen entwickelt, in dem Sie unter anderem praktische Tipps und erfolgreiche Beispiele für Mobilitätskampagnen finden: www.klima-kampagnen-baukasten.de (Abschnitt Wissensbausteine). Hier werden auch die interessantesten Ergebnisse der im Rahmen des Projektes durchgeführten Kampagne Pro Klima Berlin berichtet.

Das Projekt wird in enger Zusammenarbeit mit verschiedenen Praxispartnern durchgeführt und vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert.

Kontakt: Prof. Dr. Martina Schäfer, TU Berlin, Zentrum für Technik und Gesellschaft (ZTG), Tel. (030) 314-26854, schaefer@ztg.tu-berlin.de

Weitere Veranstaltungen, Projekte oder Neuerscheinungen? – Melden Sie sich bitte!

Wenn Sie über diesen Newsletter auf Veranstaltungen, Projekte oder Neuerscheinungen im Themengebiet „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ hinweisen möchten, so melden Sie sich bitte:

Melanie Herget (Dipl.-Umweltwiss.), Tel. 030-314-28160, melanie.herget@tu-berlin.de

Wir freuen uns über Ihre Beiträge!

Newsletter ‚Mobil-Famil-Land‘, Ausgabe 4 – Juni 2011

Willkommen zum vierten Newsletter – wir freuen uns, dass Sie sich für unser Projekt „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ interessieren!

Im Folgenden bieten wir Ihnen einen Überblick über den aktuellen Stand des Projektes, gefördert von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) und der Volkswagen AG Konzernforschung, sowie allgemeine Hinweise auf einschlägige Veranstaltungen und Veröffentlichungen.

1. Good-Practice-Steckbriefe

2. Bewerbung für den MultiplikatorInnen-Workshop 2012

3. Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Projekts

4. Veranstaltungshinweise

5. Verschiedenes

1. Good-Practice-Steckbriefe

Vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie wurden zehn Good-Practice-Beispiele für ländliche Mobilitätsangebote in Form einer Dokumentation aufbereitet. Ziel war es, eine Bandbreite möglichst unterschiedlicher Beispiele zur Förderung einer familien- und umweltfreundlichen Mobilität in nachfrageschwachen Räumen zu berücksichtigen: Mobilitätsangebote, die den Menschen zum Produkt bringen, ebenso wie Dienstleistungen, die das Produkt zum Menschen bringen.

Die Informationen wurden auf Basis von Literatur- und Internetrecherchen sowie ergänzenden Experten-Interviews zusammengetragen und stehen Interessierten ab sofort als pdf-Download (4,6 MB) zur Verfügung:

www.verkehrspranung.tu-berlin.de/uploads/media/GPLang.pdf

2. Bewerbung für den MultiplikatorInnen-Workshop 2012

Ziel unseres MultiplikatorInnen-Workshops ist es, zentrale Ergebnisse des Projekts vorzustellen und darauf aufbauend Kommunikationskonzepte für die Zukunft zu entwickeln – Konzepte, die dafür sorgen, dass die Informationen und Entscheidungshilfen sowohl a) mehr Familien als auch b) mehr Verantwortliche für die Regionalplanung erreichen und sie motivieren, sich zukunftsorientiert mit Mobilitätsfragen zu beschäftigen.

Der MultiplikatorInnen-Workshop wird am 16. und 17.2.2012 in der Europäischen Akademie Berlin (EAB) in Berlin-Grünwald stattfinden. Bei der Zusammensetzung der Workshop-Teilnehmenden legen wir – wie beim ExpertenInnen-Workshop im Januar 2010 auch – großen Wert auf eine fachliche und institutionelle Vielfalt.

Interessierte Abonnementinnen und Abonnementen dieses Newsletters können sich für zwei der insgesamt 20 Plätze bewerben! Bitte schicken Sie dafür ein kurzes Motivations schreiben zusammen mit Ihren Kontaktdaten an Melanie Herget (melanie.herget@tu-berlin.de).

Während der Veranstaltung fallen für Sie keine weiteren Kosten an.

3. Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Projekts

Für den 16.3.2011 wurde die Projektmitarbeiterin Melanie Herget durch den Demografie-beauftragten des Landkreises Emsland, Walter Pengemann, als Referentin für ein Treffen der Regionalmanager in Spelle (Emsland) eingeladen. Sie konnte diese besondere Gelegenheit nutzen, das Projekt vorzustellen, über erste Ergebnisse der Interviewauswertung zu berichten und mit den Anwesenden weitere Erfahrungen zum Thema Mobilität im ländlichen Raum auszutauschen.

Zudem wurde vom 6. bis 9.4.2010 das Projekt auf der internationalen Konferenz „mobil.TUM 2011. Making Sustainable Mobilities – Interdisciplinary Perspectives“ in München in Form eines Posters präsentiert und mit ExpertInnen aus verschiedenen europäischen Forschungseinrichtungen diskutiert.

Last but not least: Vor einem Jahr waren es gerade einmal 40 Personen, die diesen Projekt-Newsletter abonniert haben. Inzwischen ist die Zahl der Abonnementinnen und Abonnenten auf mehr als 100 Personen gewachsen. – Herzlichen Dank an dieser Stelle für Ihr Interesse!

4. Veranstaltungshinweise

Tagung des Pegasus-Nachwuchsnetzwerks für Mobilitäts- und Verkehrsforschung 2011

Vom 7. bis 8. Oktober 2011 findet am Institut für Sozialwissenschaften der TU Braunschweig die zweite Jahrestagung des Pegasus-Nachwuchsnetzwerks für Mobilitäts- und Verkehrsforschung statt. Diese Initiative versteht sich als disziplinitübergreifende, unabhängige Plattform; angesprochen sind Doktoranden, Post-Docs und engagierte Studierende. Näheres unter: www.tu-braunschweig.de/Medien-DB/isw/cfppegagustagung2011.pdf Abstracts (max. 300 Wörter) für einen Vortrag, ein Poster oder ein einstündiges Mobilitätscafé können bis zum 1. August 2011 an Uwe Böhme (uwe.boehme@tu-berlin.de) gesendet werden.

Transportation Research Board 2012 – Call for Women's Issues in Transportation

Vom 23. bis 27.1.2012 findet das 91. Jahrestreffen des Transportation Research Board (TRB) in Washington, D. C., USA statt. Mit mehr als 4.000 Präsentationen und um die 11.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist dies eine der größten internationalen Konferenzen im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsforschung. Bis zum 1.8.2011 können Abstracts für die Konferenz eingereicht werden. Zudem gibt es einen besonderen Aufruf für Konferenzbeiträge zu „Women's Issues in Transportation“ unter:

<http://pressamp.trb.org/CallForPapers/CFPDetail.asp?cid=1354>

Für Fragen: Lisa Marie Weston (L.Weston@emailatg.com)

Weitere Informationen: www.TRB.org/AnnualMeeting

LandFrauen-Aktionstage 2011: „Unterwegs zu neuen Chancen!“

Über 500.000 Frauen sind im Deutschen LandFrauenverband e. V. zusammengeschlossen. Sie treten ein für die Belange von Frauen und Familien in ländlichen Räumen und gestalten mit großem persönlichen Engagement das Leben in den Dörfern. Anlässlich der LandFrauen-Aktionstage 2011 möchten sie unter dem Motto „Unterwegs zu neuen Chancen!“ nun ihr Netzwerk und ihr Engagement durch eine Vielzahl an Aktionen sichtbar machen. Näheres unter: www.landfrauen.info/aktionstage-2011.html

5. Verschiedenes

Kurzgeschichtenwettbewerb: „2084 – Schönes, neues Landleben“

Der Titel des 3. Jugendliteraturpreises der deutschen Landwirtschaft zielt auf die literarische Umkehr der düsteren 1984er Vision Orwells ab und möchte Autorinnen und Autoren dazu motivieren, die Entwicklung der Landwirtschaft und des Landlebens auf positiv visionäre Weise in Form einer Kurzgeschichte darzustellen. Bewerbungsfrist: 30.8.2011. Der Jugendliteraturpreis ist mit 5.000 Euro dotiert. Die Preisverleihung findet im Rahmen der Internationalen Grünen Woche 2012 in Berlin statt. Näheres unter: www.ima-agrar.de/fileadmin/redaktion/download/pdf/Ausschreibung.pdf

Online-Dokumentation zur Internationalen Dorfkonferenz 2011

Am 13. und 14.5.2011 fand die Internationale Dorfkonferenz 2011 statt, zu der die Vereinigung der Dorfbewegungen in Europa (ERCA) gemeinsam mit der Rosa-Luxemburg-Stiftung eingeladen hatte. Über 200 Teilnehmende aus allen Bundesländern sowie 40 internationale Gäste aus 14 europäischen Ländern kamen nach Berlin in die Rosa-Luxemburg-Stiftung. Weitere Informationen zu den Vorträgen und Arbeitsergebnissen der Konferenz unter: www.rosalux.de/event/43471/internationale-dorfkonferenz-2011.html

Dokumentation zum VCD-Workshop „Mit Kindern unterwegs“

Am 7.12.2010 fand in Berlin ein vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) organisierter ExpertInnen-Workshop zum Thema „Mit Kindern unterwegs“ statt. Die Ergebnisse des Workshops wurden in einer Dokumentation zusammengefasst und sind im Internet verfügbar unter: www.vcd.org/gute_mobilitaetsangebote.html (rechte Spalte unten).

Neuerscheinung:

Oliver Schwedes (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung.

Mit dieser Aufsatzsammlung hat Oliver Schwedes, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin, eine Einführung in das Politikfeld Verkehr vorgelegt, die einen interdisziplinären Ansatz verfolgt und auch von Fachfremden und Studierenden benachbarter Disziplinen ohne Vorwissen genutzt werden kann. VS Verlag Wiesbaden. ISBN: 978-3-531-18043-4

Weitere Veranstaltungen, Projekte oder Neuerscheinungen? – Bitte melden Sie sich!

Wenn Sie über diesen Newsletter auf Veranstaltungen, Projekte oder Neuerscheinungen im Themengebiet „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ hinweisen möchten, so melden Sie sich bitte: Melanie Herget (Dipl.-Umweltwiss.), Tel. 030-314-28160, melanie.herget@tu-berlin.de
Wir freuen uns über Ihre Beiträge!

Newsletter ‚Mobil-Famil-Land‘, Ausgabe 5 – Dezember 2011

Willkommen zum fünften Newsletter – wir freuen uns, dass Sie sich für unser Projekt „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ interessieren!

Und nicht zu vergessen: Ihnen alles Gute für die Festtage und für das neue Jahr!

Im Folgenden bieten wir Ihnen einen Überblick über den aktuellen Stand des Projektes, gefördert von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) und der Volkswagen AG Konzernforschung, sowie allgemeine Hinweise auf einschlägige Veranstaltungen, Projekte und Veröffentlichungen.

1. Auswertung der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“

2. Interviews mit Familien ländlicher Räume

3. Vorbereitung des Projekt-Handbuchs

4. Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Projekts

5. Veranstaltungshinweise

6. Hinweise auf weitere Projekte

7. Literaturempfehlungen

1. Auswertung der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“

Um über das Verkehrsverhalten von Familien in ländlichen und städtischen Räumen Deutschlands möglichst allgemeingültige Angaben zu erhalten, haben wir die Daten der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ von 2008 gezielt ausgewertet. Zentrale Ergebnisse:

- Bei den Vergleichen von Familien-Haushalten in Ländlichen Räumen versus solchen in Kernstädten finden sich ausschließlich signifikante bis höchst signifikante Testergebnisse. Hier scheint es besonders deutliche Unterschiede im Verkehrsverhalten zu geben.
- Auch bei den Vergleichen nach Geschlecht fallen sehr viele Tests signifikant bis höchst signifikant aus, was dafür spricht, dass auch heute noch die Kategorie ‚Geschlecht‘ bei Untersuchungen zum Verkehrsverhalten eine wichtige und zu berücksichtigende Einflussgröße sein sollte.
- Bei den Vergleichen zwischen verschiedenen Erwerbsmodellen wurden nur wenige signifikante Unterschiede festgestellt. Wird allerdings nicht nur nach Erwerbsmodell, sondern zugleich auch nach Geschlecht differenziert, zeigen sich durchaus signifikante und interessante Unterschiede. Auch dies spricht dafür, dass bei Untersuchungen zum Verkehrsverhalten grundsätzlich die Kategorie ‚Geschlecht‘ so weit wie möglich mit berücksichtigt werden sollte.

Weitere Informationen: Melanie Hergert, Tel. 030-314-28160, melanie.hergert@tu-berlin.de

2. Interviews mit Familien ländlicher Räume

In umfangreichen Interviews mit Eltern zweier ländlicher Räume (Landkreis Emsland, Landkreis Ludwigslust) wurden insgesamt 28 Elternteile befragt.

Während in einem ersten Auswertungsschritt ermittelt wurde, wie die befragten Elternteile die in den Interviews vorgestellten sechs Beispiele für mobilitätsbezogene Dienstleistungen bewerten, besteht der aktuelle Schwerpunkt der Auswertungsarbeit darin, über alle Interviews hinweg nach typischen Argumentations- und Verhaltensmustern zu suchen (Typenbildung).

Die Ergebnisse der Interview-Studie werden auf unserem zweiten ExpertInnen-Workshop am 16. und 17. Februar 2012 in Berlin vorgestellt. Zudem werden die Ergebnisse für das geplante Projekt-Handbuch (siehe nächster Punkt) redaktionell aufbereitet.

3. Vorbereitung des Projekt-Handbuchs

Mit unserem Projekt-Handbuch werden wir die zentralen Projektergebnisse in redaktionell aufbereiteter Form dokumentieren und gezielt bundesweit an thematisch nahestehende Personen und Institutionen versenden. Neben der Printversion ist auch eine pdf-Version geplant, die nach Projektende im Sommer 2012 über unsere Projekthomepage frei verfügbar sein wird. Selbstverständlich werden wir Sie als Newsletter-Leserinnen und -Leser sofort informieren, sobald unser Projekt-Handbuch online erhältlich ist.

Das Handbuch wird aus drei Themenbereichen bestehen:

- Der 1. Themenbereich – „Forschung“ – skizziert die von uns ermittelten typischen Verkehrsverhaltensmuster und Einstellungen von Eltern ländlicher Räume.
- Der 2. Themenbereich – „Praxis“ – beginnt mit einer kurzen Einführung in die Ökobilanzierung und in die spezifischen Schwierigkeiten bei der Bewertung von Umweltschutzeffekten mobilitätsbezogener Dienstleistungen. Anschließend wird eine Übersicht über möglichst viele Beispiele guter Praxis in Form einer Deutschlandkarte gezeigt, gefolgt von ca. 10 Kurzsteckbriefen zu ausgewählten Beispielen.
- Im 3. Themenbereich – „Kommunikation“ – werden schließlich ausgewählte Kommunikationskonzepte aus dem noch ausstehenden zweiten ExpertInnen-Workshop vorgestellt.

Damit das Handbuch einen hohen praktischen Nutzen hat, wird es neben den geschilderten Kurzbeschreibungen der Projektergebnisse zahlreiche nützliche Hinweise auf weiterführende Literatur, Internet-Links und Adressen geben.

4. Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Projekts

Im Rahmen der internationalen 9th Biennial Conference on Environmental Psychology in Eindhoven, Niederlande, wurde das Projekt am 26.9.2011 in Form eines Vortrags in englischer Sprache vorgestellt (siehe: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Aktuelles/Hergert_Handout_Eindhoven300911.pdf).

Auf der 2. Jahrestagung des Pegasus Nachwuchsnetzwerkes für Mobilitäts- und Verkehrsforschung (www.pegasus-netzwerk.de), die diesmal an der Technischen Universität Braunschweig stattfand, wurde das Projekt in Form einer ausführlichen Poster-Präsentation vorgestellt und mit Doktorandinnen und Doktoranden aus verschiedenen deutschen Forschungseinrichtungen diskutiert.

5. Veranstaltungshinweise

„Daseinsvorsorge regional“ – Auftaktkonferenz des Aktionsprogramms regionale Daseinsvorsorge

veranstaltet vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), am 1. und 2. Dezember 2011 im Umweltforum Auferstehungskirche, Pufendorfstr. 11, 10249

Berlin.

Anmeldung und weitere Informationen: Johann Kaether, Projektassistentin Hochschule Neubrandenburg, Tel. 0395-5693-4703, Fax 0395-5693-4999, kaether@hs-nb.de

Zukunftsforum Ländliche Entwicklung auf der Internationalen Grünen Woche (IGW)

Berlin

Das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz veranstaltet am 25. und 26. Januar 2012 im International Congress Center (ICC) Berlin im Rahmen der Internationalen Grünen Woche (IGW) das 5. BMEL V-Zukunftsforum Ländliche Entwicklung. Das diesjährige Thema ist "Ländliche Räume im demografischen Wandel". In diesem Kontext ist für den 26. Januar von 9:30 bis 12:00 Uhr in Saal 8 eine Podiumsdiskussion geplant zum Thema „Daseinsvorsorge unter Druck – Wie reagieren auf Bevölkerungsrückgang und veränderte Altersstruktur?“ Die Projektmitarbeiterin Melanie Herget wird als Teilnehmerin des Podiums Fragen und Lösungsansätze zum Handlungsfeld Mobilität in die Diskussionen mit einbringen: www.zukunftsforum-laendliche-entwicklung.de/begleitveranstaltungen/nr-14/

Fachtagung „Erwerbschancen für Frauen im ländlichen Raum“ in Hohebuch

Der LandFrauenverband Württemberg-Baden und die Agrarsoziale Gesellschaft e. V. veranstalten am 16. und 17. Februar 2012 in der Ländlichen Heimvolkshochschule Hohebuch eine Fachtagung zu den Fragen: Welche Chancen haben Frauen in ländlichen Räumen, sich in Beruf und Karriere zu verwirklichen? Wie kann es gelingen, mit strukturellen Nachteilen umzugehen und damit auch die zunehmende Abwanderung aus ländlichen Räumen zu verhindern? Näheres unter: www.asg-goe.de/pdf/ASG-Seminar-Hohebuch---Erwerbschancen-fuer-Frauen.pdf

Ansprechpartnerin: Gabriele Muntwiler, Bildungs- und Sozialwerk des LandFrauenverbandes Württemberg-Baden e. V., Tel. 07111-24 89 27-12, muntwiler@landfrauen-bw.de

6. Hinweise auf weitere Projekte

Pilotprojekt „Mobifair“ – Privatfahrten werden Teil des Öffentlichen Nahverkehrs

Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) wagt ein bundesweit einmaliges Experiment: In mehreren nordhessischen Gemeinden kann in Zukunft jeder, der möchte, seine Fahrten anderen anbieten und erhält dafür eine festgelegte Kostenerstattung von 30 Cent pro Kilometer. Eine Internet-Plattform integriert die angebotenen privaten Fahrten zusammen mit Bedarfsverkehren und Linienverkehren in einer einheitlichen Fahrplanauskunft. Näheres unter:

www.nvv.de/115.html?&tx_ttnews%5Btt_news%5D=725&cHash=1e4f9a35d440377e4ab08c7fc22042a8

Projekt „FloReSt – Flexible Flottenstrukturen im regionalen Straßenpersonenverkehr“

Ziel dieses vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBWF) geförderten Vorhabens an der FH Erfurt ist die Entwicklung eines Leitfadens sowie eines Berechnungsverfahrens für kleine und mittlere Verkehrsunternehmen zur technisch-wirtschaftlichen Bewertung ihrer Flottenstrukturen. Näheres unter: www.fh-erfurt.de/fhe/vur/metaprojektliste/2008/flor-st-flexible-flottenstrukturen-im-regionalen-strassenpersonenverkehr/

7. Literaturempfehlungen

a. – für alle, die sich beruflich mit Kommunalen Entwicklung beschäftigen:

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung & BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2011): Regionalstrategie Daseinsvorsorge – Denkanstöße für die Praxis. http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nm_614896/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2011/DL_RegionalstrategieDaseinsvorsorge.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/DL_RegionalstrategieDaseinsvorsorge.pdf

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2010): Vielfalt des Demografischen Wandels. Eine Herausforderung für Stadt und Land. BBSR-Online-Publikation, Nr. 06/2010, Bonn. http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nm_187652/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2010/DL_ON062010.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/DL_ON062010.pdf

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2011a): Verkehrs- und Kostenfolgen der Siedlungsplanung. Nutzerhandbuch für den Verkehrsfolgkostenschätzer Version 1.0. BMVBS-Online-Publikation 02/11. http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nm_614896/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2011/DL_ON022011.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/DL_ON022011.pdf

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2011b): Abschätzung und Bewertung der Verkehrs- und Kostenfolgen von Bebauungs- und Flächennutzungsplänen insbesondere für die kommunale Siedlungsplanung unter besonderer Berücksichtigung des ÖPNV. BMVBS-Online-Publikation 03/11. http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nm_614896/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2011/DL_ON032011.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/DL_ON032011.pdf

Henkel, Gerhard (2011): Das Dorf. Landleben in Deutschland – gestern und heute. Theiss Verlag.

Schmied, Doris & Henkel, Gerhard (Hrsg.) (2009): Was Dörfer stark und lebendig macht. Cuvillier Verlag.

b. – für Lehrkräfte:

bbp – Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.) (2008): Mobilität und Umwelt. Themenblätter im Unterricht Nr. 71. <http://www.bbpb.de/files/LO6NY8.pdf>

„HVV-Mobility“ – Multimediale Lernumgebung zum Thema "Mobilität und Verkehr" des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV): <http://www.umweltschulen.de/net/fahrt.html> Die CD ist für Schulen der Freien und Hansestadt Hamburg kostenlos, für Interessenten aus anderen Bundesländern auf Anfrage. Die Online-Version kann kostenlos genutzt werden. Kontakt: Dr. Andreas Huber (HVV), huber@hvv-schulberatung.info

„Anna und der Bus“ – ein interessantes Angebotspaket für Grundschul Kinder, Eltern und Lehrkräfte, bestehend aus Film, Verkehrsunterricht und Aktionstag, konzipiert von Weser-Ems Bus. http://www.weser-ems-bus.de/weseremsbus/view/mdb/weser_ems_bus/service/pdf/MDB52506-eltermflyer.web.pdf

c. – für alle, die es lieber in Romanform mögen:

Hochreither, Irmgard (2011): Schöner Mist. Mein Leben als Landei. Ullstein Taschenbuch.

Sezgin, Hilal (2011): Landleben: Von einer, die raus zog. Dumont Buchverlag.

Meier, André (2011): Die kleine Aussteigerfibel. Landleben für Anfänger von A-Z. Piper Taschenbuch.

Moor, Dieter (2009): Was wir nicht haben, brauchen Sie nicht. Rororo Verlag.

Weitere Veranstaltungen, Projekte oder Neuerscheinungen? – Bitte melden Sie sich!

Wenn Sie über diesen Newsletter auf Veranstaltungen, Projekte oder Neuerscheinungen im Themengebiet „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ hinweisen möchten, so melden Sie sich bitte:

Melanie Herget (Dipl.-Umweltwiss.), Tel. 030-314-28160, melanie.herget@tu-berlin.de

Wir freuen uns sehr über Ihre Beiträge!

Newsletter ‚Mobil-Famil-Land‘, Ausgabe 6 – April 2012

Willkommen zum sechsten Newsletter – wir freuen uns, dass Sie sich für unser Projekt „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ interessieren!

Im Folgenden bieten wir Ihnen einige aktuelle Veranstaltungshinweise, außerdem aktuelle Meldungen aus dem Projekt, gefördert von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) und der Volkswagen AG Konzernforschung.

1. Veranstaltungshinweise

2. Aktuelles aus dem Projekt

3. Literaturempfehlungen

1. Veranstaltungshinweise

„Woche der Umwelt“ im Schloss Bellevue – Fachforum am 5.6.2012

Bundespräsident Joachim Gauck lädt am 5. und 6. Juni 2012 zusammen mit der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) zur vierten „Woche der Umwelt“ nach Berlin ein. Im Park von Schloss Bellevue werden rund 200 Unternehmen, Organisationen, Institutionen, Forschungseinrichtungen, Verbände und Vereine ihre zukunftsweisenden Umweltprojekte den ca. 10.000 erwarteten Gästen vorstellen. Weitere Informationen: www.woche-der-umwelt.de

Wir freuen uns, hier mitteilen zu können, dass wir eingeladen wurden, im Rahmen der „Woche der Umwelt“ am 5. Juni 2012 ein Fachforum zu gestalten. Von 18 bis 19 Uhr werden wir in Form einer Podiumsdiskussion verschiedene Perspektiven auf das Thema "Morgen noch mobil? Ländlicher Raum und Familien" aufzeigen und diskutieren. Für die Podiumsdiskussion konnten wir interessante Expertinnen und Experten gewinnen: - Prof. Dr.-Ing. Michael Jischa, Ehrenpräsident der Deutschen Gesellschaft Club of Rome - Uta Linnert, fairkehr – die Agentur für nachhaltige Kommunikation GmbH - Elke-Annette Schmidt, Landesfrauenrat Mecklenburg-Vorpommern, Projekt IMPULS - Dr. Axel Stein, kcw GmbH

- Petra-Juliane Wagner, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Die Teilnahme an der Veranstaltung ist kostenlos.

Da die Veranstaltung im Park von Schloss Bellevue stattfindet, ist allerdings eine offizielle Anmeldung erforderlich. Anmeldeschluss dafür ist der 4. Mai 2012. Bitte melden Sie sich bei Interesse möglichst frühzeitig unter Angabe des Geburtsortes und -datums an, über folgenden Link: www.woche-der-umwelt.de/wdu_anmeldung

Nach Prüfung der Daten erhalten Sie zwei bis drei Wochen vor der Veranstaltung eine personalisierte Eintrittskarte sowie eine umfangreiche Broschüre mit Programm.

Vortrag auf ÖPNV-Veranstaltungsreihe der GRÜNEN in Luckenwalde

„Wo geht's lang zu Bus und Bahn?“ – Unter diesem Titel findet am 31. Mai 2012 von 17 bis 19:30 Uhr im Rathaus Luckenwalde der dritte Teil einer ÖPNV-Veranstaltungsreihe der GRÜNEN statt. Basierend auf den Ergebnissen unseres Projekts wird die Projektmitarbeiterin Melanie Hergert einen einführenden Vortrag halten zum Thema „ÖPNV im ländlichen Raum: Wann fahren alle mit?“. Im Anschluss ist eine Podiumsdiskussion vorgesehen, u. a. mit der

Bürgermeisterin von Luckenwalde und dem verkehrspolitischen Sprecher der GRÜNEN im Bundestag. Die Teilnahme ist kostenlos. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

2. Aktuelles aus dem Projekt

Zukunftsforum Ländliche Entwicklung auf der Internationalen Grünen Woche (IGW) Berlin

Das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz veranstaltete am 25. und 26. Januar 2012 im International Congress Center (ICC) Berlin im Rahmen der Internationalen Grünen Woche (IGW) das 5. BMELV-Zukunftsforum Ländliche Entwicklung. Das diesjährige Thema war "Ländliche Räume im demografischen Wandel". In diesem Kontext fand am 26. Januar eine Podiumsdiskussion statt zum Thema „Daseinsvorsorge unter Druck – Wie reagieren auf Bevölkerungsrückgang und veränderte Altersstruktur?“. Die Projektmitarbeiterin Melanie Hergert brachte hier als Teilnehmerin des Podiums Fragen und Lösungsansätze zum Handlungsfeld Mobilität in die Diskussionen mit ein. Dokumentation unter: www.netzwerk-laendlicher-raum.de/partner/sachgebiet-daseinsvorsorge/doku-zukunftsforum-2012/

Stellungnahme zum kinder- und familienpolitischen Programm Brandenburgs

Am 15.2.2012 stellte die Projektmitarbeiterin Melanie Hergert im Brandenburger Landtag in Potsdam eine Stellungnahme zum kinder- und familienpolitischen Programm vor, die insbesondere auf mobilitätsbezogene Problemlagen und Lösungsansätze fokussierte. Diese Stellungnahme wurde angefragt vom zuständigen Ausschuss des Brandenburger Landtags. Link zum kinder- und familienpolitischen Programm: www.parl.dok.brandenburg.de/parladok/w5/drs/ab_3900/3981.pdf

Die Stellungnahme dazu wird auf Anfrage gerne zugeschickt: melanie.hergert@tu-berlin.de

Mobilitätsbroschüre der Allianz der Wissenschaftsorganisationen

Die Allianz der Wissenschaftsorganisationen ist ein formloser Verbund der großen deutschen Wissenschaftsorganisationen (u. a. Deutsche Forschungsgemeinschaft, Fraunhofer-Gesellschaft, Helmholtz-Gemeinschaft, Max-Planck-Gesellschaft). Diese Allianz hat nun eine interessante neue Broschüre herausgebracht mit dem Titel „Wir erforschen: Mobilität“. Die Broschüre bietet einen eindrucksvollen Überblick über die Vielfalt mobilitätsbezogener Forschung in Deutschland und ist Teil einer Reihe zu den fünf großen Themenfeldern der "Hightech-Strategie 2020" des BMBF. Erfreulicherweise wurde auch unser Projekt in die Darstellung mit aufgenommen – eine kurze Beschreibung findet sich auf Seite 42 unten, im Kapitel „Mobilität der Zukunft“.

Die gesamte Broschüre kann heruntergeladen werden unter:

www.helmholtz.de/no_cache/aktuelles/publikationen/pr/mobilitaetsbroschuere-der-allianz-der-wissenschaftsorganisationen/

3. Literaturempfehlungen

Landesfrauenrat Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) (2011): Mobilität in ländlichen Räumen. Eine Voraussetzung zur chancengleichen Teilhabe von Frauen und Männern am Erwerbsleben in Mecklenburg-Vorpommern. Rostock. PDF-Dokument. URL: www.impuls-mv.de/tl_files/impuls/Dokumente/materialien/110713_IMPULS-MV-07_Mobilitaet_komplett.pdf

Schmidt, Elfriede; Kaether, Johann; Dehne, Peter & Behrens, Hermann (2002):
Managementleitfaden für regionale Kooperation. Neubrandenburg. PDF-Dokument. URL:
www.hs-nb.de/fileadmin/ProfMitarb/dehne/managementleitfaden_regionale_kooperation.pdf

Weitere Veranstaltungen, Projekte oder Neuerscheinungen? – Bitte melden Sie sich!

Wenn Sie über diesen Newsletter auf Veranstaltungen, Projekte oder Neuerscheinungen im Themengebiet „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ hinweisen möchten, so melden Sie sich bitte:

Melanie Herget (Dipl.-Umweltwiss.), Tel. 030-314-28160, melanie.herget@tu-berlin.de

Wir freuen uns sehr über Ihre Beiträge!

Newsletter ‚Mobil-Famil-Land‘, Ausgabe 7 – Mai 2012

Willkommen zum siebten Newsletter – wir freuen uns, dass Sie sich für unser Projekt „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ interessieren!

Im Folgenden bieten wir Ihnen Hinweise auf einschlägige Veranstaltungen, Projekte und Veröffentlichungen sowie einen Überblick über die Ergebnisse unseres Projekts, gefördert von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) und der Volkswagen AG Konzernforschung.

1. **Projekt-Handbuch als Download**
2. **Erfolgreicher ExpertInnen-Workshop 16.-17.2. in Berlin**
3. **Veranstaltungshinweise**
4. **Hinweise auf weitere Projekte**
5. **Öffentlichkeitsarbeit**
6. **Literaturempfehlungen**
7. **Zu guter Letzt: Werbung, die bewegt**

1. Projekt-Handbuch als Download

Es ist soweit! Termingerech ist jetzt unser Projekt-Handbuch erschienen. Hier sind die zentralen Ergebnisse unseres Projekts in redaktionell aufbereiteter Form dokumentiert. Neben der Printversion, die derzeit bundesweit an thematisch nahestehende Personen und Institutionen verschickt wird, gibt es auch eine pdf-Version, die über unsere Projekthomepage heruntergeladen werden kann:

www.verkehrsplannung.tu-berlin.de/tufm

Der erste Themenbereich – „Forschung“ – skizziert die von uns ermittelten typischen Verkehrsverhaltensmuster und Einstellungen von Eltern ländlicher Räume.

Der zweite Themenbereich – „Praxis“ – liefert eine Übersicht über Beispiele guter Praxis in Form einer Deutschlandkarte, gefolgt von Kurzsteckbriefen zu ausgewählten Beispielen.

Im dritten Themenbereich – „Kommunikation“ – werden schließlich ausgewählte

Kommunikationskonzepte aus unserem zweiten ExpertInnen-Workshop vorgestellt.

Den Abschluss bilden zahlreiche nützliche Hinweise auf weiterführende Literatur und Internet-Links.

2. Erfolgreicher ExpertInnen-Workshop 16.-17.2. in Berlin

Unser zweiter ExpertInnen-Workshop zum Thema „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ fand am 16. und 17. Februar in der Europäischen Akademie Berlin statt. Zwei Tage lang diskutierten insgesamt 20 ausgewählte Expertinnen und Experten aus Mobilitäts- und Zukunftsforschung, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsmanagement und Medien engagiert miteinander – sowohl über die Ergebnisse unseres Forschungsprojekts als auch über entsprechende Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen. Ein zentraler Punkt war dabei die Frage, wie zukunftsfähige Mobilitätskonzepte so kommuniziert werden können, dass Familien, (Verkehrs-)Unternehmen und Politiker davon angesprochen und

überzeugt werden. Wesentliche Ergebnisse des Workshops konnten in unserem Projekt-Handbuch (siehe oben) dokumentiert werden.

3. Veranstaltungshinweise

Fachforum auf der „Woche der Umwelt“ 2012 im Schloss Bellevue

Im Rahmen der „Woche der Umwelt“ findet am 5. Juni 2012 ein von uns organisiertes Fachforum statt. Von 18-19 Uhr diskutieren wir verschiedene Perspektiven auf das Thema „Morgen noch mobil? Ländlicher Raum und Familien“. Mit auf dem Podium:

- Prof. Dr.-Ing. Michael Jischa, Ehrenpräsident der Deutschen Gesellschaft Club auf Rome
 - Uta Linnert, fäirkehr – die Agentur für nachhaltige Kommunikation GmbH
 - Elke-Annette Schmidt, Landesfrauenrat Mecklenburg-Vorpommern, Projekt IMPULS
 - Dr. Axel Stein, kw GmbH
 - Petra-Juliane Wagner, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
- Teilnehmer können allerdings nur diejenigen, die sich bereits bis zum 4. Mai angemeldet haben (siehe letzter Newsletter), da aufgrund des Veranstaltungsorts alle Anmeldungen vorab durch das Bundeskriminalamt geprüft werden.

Weitere Wege? Weniger Nutzer? Sinkende Vielfalt? Daseinsvorsorge im ländlichen Raum

Vom 8.-9. Juni 2012 veranstalten die Friedrich-Ebert-Stiftung und das DVAG-Regionalforum Berlin/Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern in Wittstock eine Fachtagung mit dem Fokus: Perspektiven, Anpassungs- und Handlungsfelder zur Aufrechterhaltung von Infrastrukturangeboten. Kosten: 50 Euro – inkl. Unterkunft, Verpflegung und Busexkursion in Nordwestbrandenburg. Anmeldung bis 1. Juni 2012 an: klaus.birkholz@t-online.de

ÖPNV-Veranstaltungsreihe der GRÜNEN in Luckenwalde

„Wo geht's lang zu Bus und Bahn?“ – Unter diesem Titel findet am 31. Mai 2012 von 17 bis 19:30 Uhr im Rathaus Luckenwalde im großen Sitzungsraum der dritte Teil einer ÖPNV-Veranstaltungsreihe der GRÜNEN statt. Basierend auf den Ergebnissen unseres Projekts wird die Projektmitarbeiterin Melanie Herget einen einführenden Vortrag halten zum Thema „ÖPNV im ländlichen Raum: Wann fahren alle mit?“ Im Anschluss ist eine Podiumsdiskussion vorgesehen, u. a. mit der Bürgermeisterin von Luckenwalde und dem verkehrspolitischen Sprecher der GRÜNEN im Bundestag. Die Teilnahme ist kostenlos. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Weitere Informationen unter: <http://gruene-fraktion-brandenburg.de/veranstaltungen/oePNV-reihe/>

4. Hinweise auf weitere Projekte

Wettbewerb „Menschen und Erfolge“ des Verkehrsministeriums

Eine Jury aus 16 Expertinnen und Experten, darunter auch Frau Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend von der TU Berlin, hat am 10. Mai aus 143 eingereichten Bewerbungen die Preisträger des „Menschen und Erfolge“-Wettbewerbs ausgewählt. Das diesjährige Wettbewerbsthema war: „In ländlichen Räumen mobil!“. Die Bekanntgabe der Preisträger erfolgt am 19. Juni über das Verkehrsministerium (BMVBS) bzw. durch dessen Auftragnehmer. Weitere Informationen zu allen eingereichten Beiträgen unter: www.menschenundfolge.de/wettbewerb-2012/aktuelle-beitraege/

Seitcamp zur „Zukunft der Mobilität“

Hilfe von außerhalb benötigt. Bis heute steht der Name des Dorfes weltweit für nachhaltige Entwicklung.

7. Zu guter Letzt: Werbung, die bewegt

ÖV-WERBUNG:

üstra – die Therapie: www.youtube.com/watch?v=GMAW5kheFvY

Metro-Teleporter: www.youtube.com/watch?v=PD3O3jSvI08&NR=1

Women's needs: www.youtube.com/watch?v=qBFJHX7TUgU

VBZ – Cucaracha: www.youtube.com/watch?v=5INS0SFXdLJ

It's smarter to travel in groups: www.youtube.com/watch?v=LuVPnW0s3Vo

BAHN-WERBUNG:

Warum (DB-Dauer-Spezial für Familien): www.youtube.com/watch?v=ZCk9XOmPZks

DB-Fahrt in den Urlaub 2011: www.youtube.com/watch?v=qIV5RxJlIk

ÖBB – I got you babe: www.youtube.com/watch?v=axDTPn-3C-o

ÖBB – So hat reisen Zukunft: www.youtube.com/watch?v=mu5Hk15u2k

AUTO-WERBUNG:

Mit Kindern braucht man Platz:

www.youtube.com/watch?v=B44hvyDwJFY&feature=related

Rasant: www.youtube.com/watch?v=RULq49wr774&feature=related

Auto borgen: www.youtube.com/watch?v=meK76U_FMN0&feature=related

Mini-Auto: www.youtube.com/watch?v=jpi7G5CDPps&NR=1

Wir bedanken uns für Ihr Interesse an unserem Projekt!

Am 2. und 3. Juni 2012 findet im Cloudsters in Lübeck das erste deutsche Scicamp statt, ein Veranstaltungsformat, bei dem es kein festes Programm und kaum starre Regeln gibt. Die Plattform „Wissenschaft im Dialog“ möchte Wissenschaftler, Unternehmer und Akteure aus dem Non-Profit-Bereich zum Thema „Zukunft der Mobilität“ zusammenbringen. Der Eintritt ist frei. Weitere Infos und Anmeldung unter: <http://scicamp.mixxt.de>

ESYS-Nachhaltigkeitscheck-Tool

Das Leibniz-Institut für Regionalplanung und Stadtentwicklung (IRS) hat ein Entscheidungshilfesystem für eine demografierobuste Infrastruktur entwickelt. Als Ergänzung zu etablierten Instrumenten der Infrastrukturplanung dient das webbasierte Tool zur Kontrolle bei Planung und Evaluierung von Infrastruktureinrichtungen und kann zur Schärfung des Problembewusstseins bei Betroffenen eingesetzt werden. Näheres unter: www.esys-nachhaltigkeitscheck.de

Science Slam zum Thema Nachhaltigkeit

„Wissenschaftler reden viel, monoton und oft unverständlich über ihr Arbeitsgebiet...“ – Der Science Slam beweist das Gegenteil! In zehn Minuten bringen junge Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler ihr Forschungsthema auf spannende, unterhaltsame und verständliche Art auf den Punkt. Im Anschluss bewertet das Publikum die Darbietung. Im Wissenschaftsjahr 2012 – Zukunftsprojekt Erde“ sollen die Beiträge der Slammer natürlich etwas mit dem Thema Nachhaltigkeit zu tun haben. In insgesamt vier Regionalwettbewerben in Braunschweig, Freiburg, Köln und Leipzig slammen die Nachwuchswissenschaftlerinnen und Nachwuchswissenschaftler um den Einzug in das Finale in Berlin. Weitere Infos: www.scienceslam-im-wissenschaftsjahr.de

5. Öffentlichkeitsarbeit

Vortrag auf „econnect“-Konferenz in Dagstuhl

Als Teil der Veranstaltungsreihe „Erneuerbare Mobilität“ im Rahmen des BMWi-Projekts „econnect Germany“ fand vom 1.-5. Mai in Schloss Dagstuhl (Saarland) ein Experten-Workshop statt. Hier konnte die Projektmitarbeiterin Melanie Herget zentrale Projektergebnisse vorstellen. Die Veranstaltungsreihe „Erneuerbare Mobilität“ dient als Wissensbasis für die Erstellung von Mobilitätskonzepten. Die erarbeiteten Ansätze und Ergebnisse werden in einem Buch dokumentiert und als Leitfaden für Stadtplaner herausgegeben. Weitere Informationen zum Project „econnect“ unter: www.econnect-germany.de

6. Literaturempfehlungen

ENRD magazine – connecting rural europe

Das Magazin des ENRD ist eine neue, vierteljährlich erscheinende Zeitschrift für Akteure und an der ländlichen Entwicklung Interessierte. Titelgeschichte der ersten Ausgabe ist „Bürgern ländliche Entwicklung näher bringen“. Kostenloser Download unter: http://enrd.ec.europa.eu/publications-and-media/enrd-magazine/de/enrd-magazine_de.cfm

Weisman, Alan (2012): Gaviotas: Ein Dorf erfindet die Welt neu. Piper Verlag, München.

- In den Siebzigerjahren entstand in Kolumbien unter Anleitung mutiger Wissenschaftler eine praktische Utopie: ein Dorf, das sich aus eigener Kraft komplett selbst versorgt, erneuerbare Energie gewinnt, Wasser aufbereitet, den Regenwald aufforstet, Getreide anbaut und keinerlei



© Rainer Sturm / pixello.de

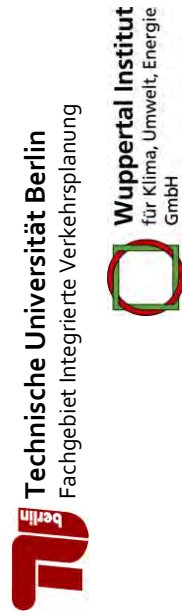
Unser Projekt verfolgt das Ziel, Beispiele guter Praxis in die Breite zu transferieren. Wir möchten die weitere Vernetzung derjenigen Akteure unterstützen, die entscheidend sind für die Gestaltung und Akzeptanz einer ländlichen umwelt- und familienfreundlichen Mobilität.

Weitere Informationen:

www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/ufm

- Handbuch „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“
- Ausführliche Dokumentation des ExpertInnen-Workshops vom 29.1.2010

durchgeführt von



Gesamtleitung

Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend
Technische Universität Berlin
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Salzufer 17-19
10587 Berlin
Tel. 030-314-25145
sekretariat@verkehrsplanung.tu-berlin.de

Projektdurchführung

Melanie Herget
Diplom-Umweltwissenschaftlerin
Technische Universität Berlin
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Salzufer 17-19
10587 Berlin
Tel. 030-314-28160
melanie.herget@tu-berlin.de

Partner

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie
FG 2: Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik
Döppersberg 19
42103 Wuppertal
Tel. 0202-2492-214
Fax 0202-2492-263
carolin.schaefer@wupperinst.org

gefördert durch



© Kzenon / Fotolia

Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum

– ein Projekt zur nachhaltigen Regionalentwicklung und Umweltkommunikation





© www.ELTIS.org

Wie kann das Bewusstsein für zukünftige Mobilitäts Herausforderungen und -chancen im ländlichen Raum geschärft werden?

Was sind angemessene und tragfähige Kommunikationskonzepte für umwelt- und familiengerechte Mobilitätsangebote?

Zur Beantwortung dieser Fragen startete am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin ein von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt und der Volkswagen AG Konzernforschung gefördertes Projekt mit insgesamt sechs Modulen.

Projektlaufzeit: 2009–2012

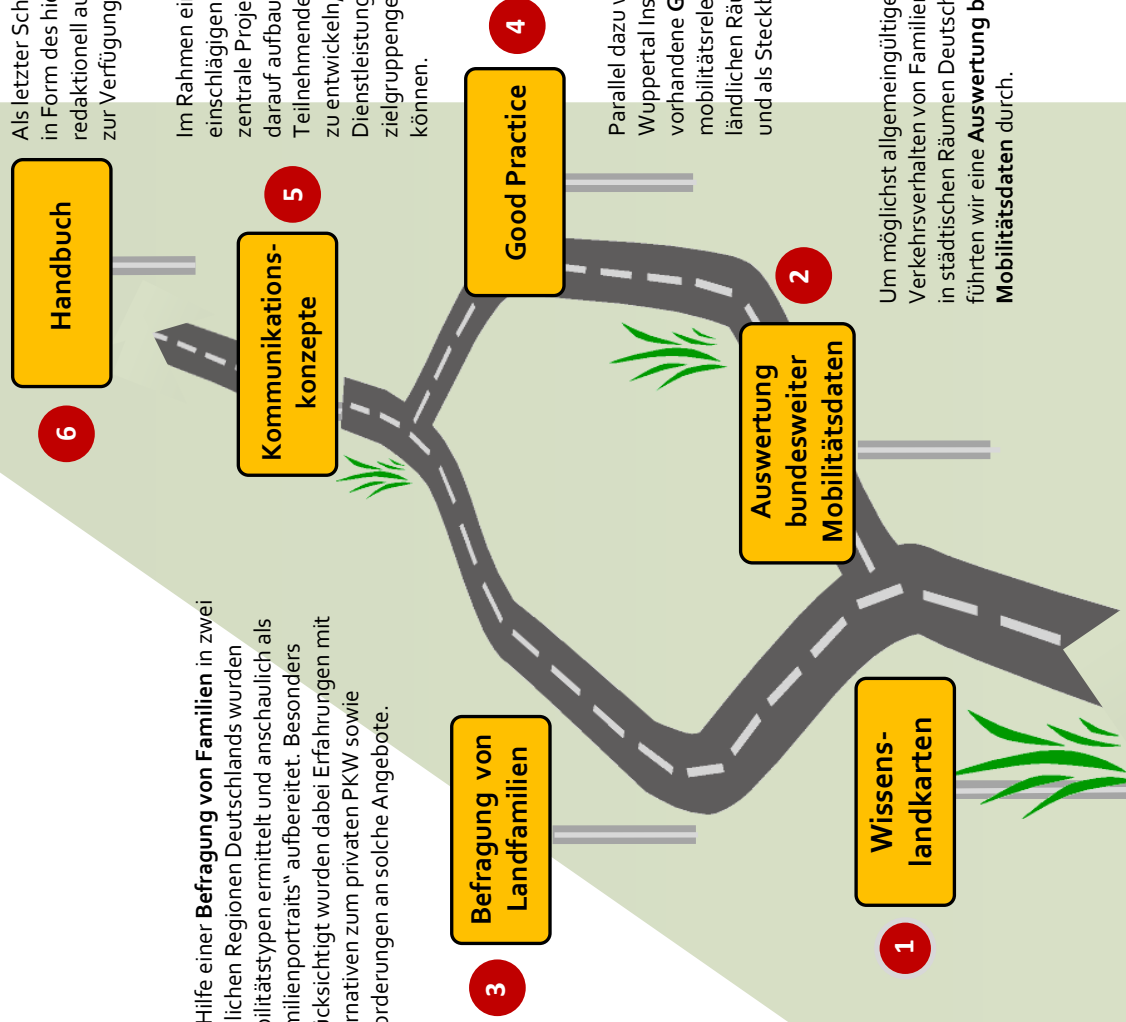
Als letzter Schritt wurden die Projektergebnisse in Form des hier vorliegenden **Handbuchs** redaktionell aufbereitet und allen Bundesländern zur Verfügung gestellt.

Im Rahmen eines weiteren Workshops mit einschlägigen Fachleuten wurden schließlich zentrale Projektergebnisse vorgestellt, um darauf aufbauend mit den Workshop-Teilnehmenden **Kommunikationskonzepte** zu entwickeln, wie mobilitätsrelevante Dienstleistungen originell und zielgruppengerecht kommuniziert werden können.

Parallel dazu wurden gemeinsam mit dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie vorhandene **Good-Practice-Beispiele** für mobilitätsrelevante Dienstleistungen in ländlichen Räumen Deutschlands recherchiert und als Steckbriefe aufbereitet.

Um möglichst allgemeingültige Angaben über das Verkehrsverhalten von Familien in ländlichen und in städtischen Räumen Deutschlands zu erhalten, führten wir eine **Auswertung bundesweiter Mobilitätsdaten** durch.

Auf einem Workshop mit Fachleuten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden wurden Beispiele für aktuelle Akteure, Herausforderungen und Lösungsstrategien zu umwelt- und familienfreundlicher Mobilität im ländlichen Raum als **Wissenslandkarten** gebündelt.



Mit Hilfe einer **Befragung von Familien** in zwei ländlichen Regionen Deutschlands wurden Mobilitätstypen ermittelt und anschaulich als „Familienportraits“ aufbereitet. Besonders berücksichtigt wurden dabei Erfahrungen mit Alternativen zum privaten PKW sowie Anforderungen an solche Angebote.

Family Rur(e)ality Mobility



© Kzenon / Fotolia

Project Management

Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend
Technical University of Berlin
Chair of Integrated Transportation Planning
Salzufer 17-19
D-10587 Berlin
Tel. ++49-30-314-25145
sekretariat@verkehrsplanung.tu-berlin.de

Project Implementation

Melanie Herget
M. Sc. *Environmental Sciences*
Technical University of Berlin
Chair of Integrated Transportation Planning
Salzufer 17-19
D-10587 Berlin
Tel. ++49-30-314-28160
melanie.herget@tu-berlin.de

We look forward to receiving your input!

Further information:

www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/ufm (in German)

- Order our free electronic project newsletter (in German, twice a year)
- Download the comprehensive documentation of the expert workshop from 29.1.2010 (34 p., 808 kB)

operated by



Chair of Integrated
Transportation
Planning



Wuppertal Institute
for Climate, Environment
and Energy

sponsored by



Deutsche Bundesstiftung Umwelt

The German National
Committee for the UN
Decade of Education for
Sustainable Development
recognises successful and
innovative projects as
official German contribution
to the UN Decade. Projects
may carry the German UN
Decade logo for two years.



Offizielles Projekt
der Weltdekade

Project for Sustainable Regional Development and Communication



Chair of Integrated
Transportation
Planning



© vonnyponny / photocase

How can we raise awareness about mobility challenges and opportunities in rural areas?

How can sustainable and family-friendly transportation services be effectively communicated and disseminated?

In order to answer the questions above, the Chair of Integrated Transportation Planning at the Technical University of Berlin started a project with five modules (see figure right), sponsored by 'Deutsche Bundesstiftung Umwelt' and Volkswagen Group Research.

Project duration: 2009–2012

The results from this project are compiled in a **dissemination handbook** that is distributed to all German Federal States.

Descriptive 'family portraits' are identified on the basis of semi-structured problem-centered **interviews with parents** in two rural areas in Germany. Special consideration is given to their mobility patterns as well as to their evaluation of alternatives to private vehicle usage.

Dissemination Handbook

Dissemination Workshop

In a **dissemination workshop**, the preliminary results of the project, ranging from 'family portraits' to best practice, are discussed. Based on these, inspiring communication concepts are developed to promote alternative mobility concepts.

Family Survey

Best Practice

The Wuppertal Institute for Climate, Environment and Energy compiles **best practice examples** for alternative mobility concepts in rural areas. Each example is complemented by estimates of its impact on the environment and further information on social inclusion/exclusion.

Expert Workshop

In January 2010, an **expert workshop** was conducted with professionals from politics, economy, science and non-profit organizations. Current actors, challenges and possible future strategies for sustainable and family-friendly mobility in rural areas were identified.

Landtag Brandenburg

5. Wahlperiode

P-AASFF 5/28-1

Ausschuss für Arbeit, Soziales, Frauen und Familie

Protokoll - Teil 1

28. Sitzung (öffentlich)

15. Februar 2012

Potsdam - Haus des Landtages

09.00 Uhr bis 12.45 Uhr

Vorsitz: Birgit Wöllert (DIE LINKE)

Protokoll: Stenografischer Dienst

Anwesende Ausschussmitglieder: Detlef Baer (SPD)
stellvertretend Bettina Fortunato (DIE LINKE)
stellvertretend Gerrit Große (DIE LINKE)
Prof. Dr. Sieglinde Heppener (SPD)
Sylvia Lehmann (SPD)
Ursula Nonnemacher (GRÜNE/B90)
Roswitha Schier (CDU)
Monika Schulz-Höpfner (CDU)
stellv. Carolin Steimetzner-Mann (DIE LINKE)
Birgit Wöllert (DIE LINKE)

Datum der Ausgabe: 16.03.2012

Zur Inklusion: Derzeit wird die integrative Beschulung durch die Sozialhilfe und die Jugendhilfe finanziert. Wir verstehen bei Inklusion, dass das System das selbst trägt, also nicht, dass diejenigen Kinder zum Sozial- oder Jugendamt gehen und dort Hilfe einfordern müssen und das von dort finanziert wird, sondern dass das System es aus sich heraus finanziert. Da ist das Schulgesetz noch nicht weitreichend genug. Ich frage mich beispielsweise, wer den Gebärdensprachdolmetscher bezahlt, wenn drei Kinder - das ist jetzt in Spremberg vorgekommen - in eine Grundschule eingeschult werden sollen, die auf einen Gebärdensprachdolmetscher angewiesen sind. Nach der bisherigen Rechtslage ist es so, dass das Sozialamt einen Antrag bekommen und prüfen würde, ob es das bezahlt. Mit der Frage werden die Kommunen allein gelassen.

Vorsitzende:

Dann kommen wir nun zur zweiten Gesprächsrunde. - Frau Herget, bitte.

Frau Herget (Technische Universität Berlin):

Vielen Dank für die Einladung zu diesem Fachgespräch und auch die Offenheit, das Thema Mobilität bei diesem Programm integriert zu berücksichtigen. Bevor ich meine konkreten Empfehlungen zu dem Programm vorstelle, möchte ich etwas zur Bedeutung des Handlungsfeldes Mobilität - gerade für Familien - sagen und verdeutlichen, vor welchem Hintergrund meine Empfehlungen und Einschätzungen zu verstehen sind.

Abgesehen von klimapolitischen Entwicklungen sind Verkehrsausgaben heute bereits der zweitgrößte Ausgabeposten für private Haushalte, direkt nach Wohnen und Heizen und noch vor den Nahrungsmitteln. In den letzten 20 Jahren sind die Kraftstoffpreise deutlich stärker als die Lebenshaltungskosten gestiegen - Tendenz steigend. Das ist eine Entwicklung, die gern unterschätzt wird, in Zukunft jedoch noch verstärkt auf uns zukommt. Die Verkehrskosten sind dabei in ländlichen Regionen deutlich höher als in Städten und sorgen dafür, dass Immobilienvorteile in ländlichen Räumen durch höhere Verkehrskosten bereits überkompensiert werden.

Vor diesem Hintergrund haben wir ein Forschungs- und Transferprojekt initiiert: „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“, gefördert durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt in Kooperation mit dem Wuppertal Institut. Im Rahmen dieses Projekts haben wir über eine umfangreiche Interviewstudie in zwei ländlichen Regionen mit Familien und über die Auswertung bundesweiter Mobilitätsdaten insgesamt vier zentrale Herausforderungen identifiziert, die angegangen werden müssen, um Familien im ländlichen Raum eine zukunftsfähige Mobilität zu ermöglichen, ihnen also eine realistische Chance zu bieten, jenseits des privaten Autos Angebote zu erreichen.

Allen voran ist eine elternunabhängige Mobilität für Kinder zu sehen, die konkret durch sichere Fuß- und Radwege, Verkehrskontrollen - verstärkt zu Schulzeiten -, ausreichende Straßenbeleuchtung und Disco- und Nachtverkehre gewährleistet werden kann.

Ein weiteres Handlungsfeld ist die Bündelung von Arbeitswegen, die durch organisatorische Ansätze angegangen werden kann, zum Beispiel dadurch, dass Arbeitszeiten, Schichtmodelle regionaler Arbeitgeber stärker aufeinander abgestimmt werden.

Spontane Mitfahrgelegenheiten ist auch ein großes Handlungsfeld und schließlich die Frage, wie insgesamt kürzere Wege für Einkäufe, Arztbesuche und Erledigungen durch eine Dezentralisierung und mobile Angebote realisiert werden können.

Zu den Empfehlungen zu den Maßnahmen im „Familien- und Kinderpolitischen Programm“ aus Mobilitätssicht, dabei zunächst zum Ausbau einer familienfreundlichen Infrastruktur:

Die Maßnahme 2 - Förderung von Spielplätzen - ist zwar sinnvoll, jedoch durch Fragen nach der Förderung von mobiler Jugendarbeit zu ergänzen, wie sie zum Beispiel bereits in Oranienburg praktiziert wird, oder die Förderung mobiler Kinoangebote, wie es derzeit in Baden-Württemberg oder Niedersachsen läuft. Die Frage ist, inwieweit diese Förderung nach 2011 fortgesetzt wird.

Zur Maßnahme 3 - Ausbau des Radwegenetzes: Das Thema finde ich begrüßenswert, weil es ganz stark auf das Handlungsfeld eigenständige Mobilität für Kinder, elternunabhängige Mobilität abstellt. Hier sollte vielleicht berücksichtigt werden, dass Radwege - gerade im ländlichen Raum - nur dann sinnvoll sind, wenn sie mit Straßenbeleuchtung kombiniert werden, sodass also über den Einsatz von Bewegungsmeldern oder Ähnliches nachzudenken ist, um die Kosten geringer zu halten.

Beim Thema Radwegeförderung ist zu überlegen, inwieweit Fahrräder mit Elektromotorunterstützung - Pedelecs - gefördert werden können, weil diese gerade für ländliche Räume und die dortigen Distanzen eine ernsthafte Alternative darstellen können, jedoch nur in Kombination mit einer regenerativen Ladeinfrastruktur Sinn machen, wie dies in Schleswig-Holstein derzeit erprobt wird. Das Thema Radwegenetz sehe ich dabei im Zusammenhang mit dem Bereich der Gesundheitsförderung.

Die Maßnahme 6 - Mobilitätstickets für einkommensschwache Familien - ist wichtig und begrüßenswert. Eventuell wäre über eine Gutscheinelösung nachzudenken, weil: In Gegenden, in denen es kaum ÖPNV-Angebote jenseits der Schulbusverkehre gibt, könnte eine Unterstützung von Fahrgemeinschaften und Anruf-Sammel-Taxen und ähnlich kleineren flexibleren Beförderungsmöglichkeiten eine günstigere Alternative sein, um einkommensschwachen Familien zu ermöglichen, zu Angeboten hinzukommen. Diesbezüglich appelliere ich daran, jenseits von Linienbussen zu denken und die Grenzen zwischen „Auto böse - Bus gut“ - gerade für ländliche Räume differenzierter zu sehen.

Die Maßnahme 7- JugendMobil - fand ich sehr spannend. Ich habe konkrete Rückfragen zu diesem Projekt, und zwar, inwiefern Jugendliche davon erfahren, ob es sich um eine Art Wettbewerb handelt und auch - was die Selbstorganisation betrifft -, ob Jugendliche sich selbst Lösungen erarbeiten. Wer fährt dann die Jugendlichen, die noch keine Fahrerlaubnis haben? Mir ist nicht ganz klargeworden, wie das konkret aussehen soll. Ich plädiere dafür, bei solchen Projekten nicht nur auf die Entwicklung, sondern auch auf die Fortführung, also darauf, wie das unterstützt werden kann, zu gucken, weil ich sonst die Gefahr sehe, dass das sehr schnell versandet.

Noch eine Anmerkung: Jugendmobilitätsangebote können sicherlich auch im Sinne der Fortführung gut initiiert werden, wenn es eine Art Zukunftswerkstätten mit Jugendlichen und Eltern gibt, also die Eltern in solche Projekte integriert werden.

Maßnahme 12 - Familienferien für Einkommensschwache: Da sehe ich ganz konkret die Möglichkeit, über Anreize für eine Anreise mit Bus oder Bahn nachzudenken. Im Rahmen unserer Interviews hat sich gezeigt, dass die Vorerfahrungen von Eltern mit anderen Verkehrsmitteln als dem Auto eine große Rolle spielen, inwiefern man sich auch Bus oder Bahn als Alternativen vorstellen bzw. Möglichkeiten jenseits des Autos erfahren kann. Da könnten auch andere Förderprogramme hilfreich sein, wenn das mit Anreizen für die Anreise kombiniert wird.

Im Bereich „Förderung von Bildungschancen“ sehe ich einige Punkte mit Bezug zur Mobilität.

Maßnahme 20 - Aufbau von Eltern-Kind-Gruppen: Mir war nicht ganz klar, ob der Aufbau von Eltern-Kind-Gruppen etwas anderes als Eltern-Kind-Zentren ist und inwieweit die auch in ländlichen Räumen aufgebaut wurden oder werden bzw. mit welchem Anteil oder ob das eher ein Phänomen für die Städte ist. Grundsätzlich könnte ich mir Eltern-Kind-Gruppen gut in Kombination mit Ansätzen für Dorfläden vorstellen, die versuchen, durch eine Kombination von Nahversorgung, Dienstleistung, Begegnungszentren eine Dezentralisierung anders möglich zu machen und durch eine Bündelung von Angeboten andere Vernetzungen und Magnete darzustellen. Das hat wieder Mobilitätsrelevanz, weil dies mit Begegnungsräumen wie Mitfahrbörsen, mit Anschlägen am Schwarzen Brett oder Wunschgroßeltern ganz anders zusammengebracht werden könnte.

Maßnahme 22 - Ganztagsangebote in Grundschule und Sekundarstufe I - sehe ich auch als mobilitätsrelevant an, weil sich im Rahmen unserer Interviews deutlich gezeigt hat, dass diese Mutter-Kind-Kopplung, die ganz oft vorzufinden ist, den beruflichen Wiedereinstieg deutlich erschwert und Mütter zum Beispiel nur eine sehr geringe Teilzeiterwerbstätigkeit annehmen können, weil sie mittags wieder zu Hause sein müssen und die Nutzung anderer Verkehrsmittel als des eigenen Pkws das sehr erschwert, weil die Schulendzeiten sehr unregelmäßig sind und die Arbeitgeber fluktuierende Arbeitszeiten zum Teil nicht durchgehen lassen. Das ist also nicht nur ein Bildungsthema.

Bereitschaft auch älterer Menschen, sich im Bereich Kinderbetreuung oder im Bereich von Dorfläden zu engagieren, nicht noch durch Mobilitätshemmnisse erschwert wird.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Wenn jemand Interesse hat an dem Projekt, wir haben einen kostenlosen Newsletter, für den man sich anmelden kann.

Herr Bücher (Reha-Zentrum Lübben):

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe in die Runde geschaut, ich habe festgestellt, ich bin so ein bisschen der Exot in dieser Runde. Exot in vielerlei Hinsicht, erstens, weil es sowohl meiner Verwaltungsleiterin, die eigentlich hier sein sollte, als auch mir - meine Verwaltungsleiterin ist Physikerin, ich bin vom Beruf her Arzt - nicht gelungen ist, das „Familien- und Kinderpolitische Programm“ so richtig zu verstehen. Aber wahrscheinlich ist es nicht für Menschen unseres Bildungsstandes gedacht. Deshalb ist es vielleicht auch so geschrieben. Aber das vorweg.

Wir, das Reha-Zentrum Lübben, behandeln Patienten mit orthopädischem und onkologischem Hintergrund, und wir betreiben eine familienfreundliche Unternehmenspolitik bereits seit 1996, sind 2000 zu den 16 familienfreundlichsten Unternehmen in Deutschlands gewählt worden. Wir standen dort neben großen Firmen wie Allianz, Puma und Adidas. Das audit berufundfamilie betreiben wir systematisch seit 2000. Wir waren sehr dankbar, als die Ministerin Ziegler zu uns kam und sich informierte, um das Audit auch ins Ministerium zu holen und das dann dort auch durchzuführen. Das ist immerhin schon 2006 geschehen. Da ist, glaube ich, das Grundzertifikat erteilt worden. 2011 durften wir den Landkreis Dahme-Spreewald beraten. Dort ist auch das audit berufundfamilie eingeführt worden. Das sind immerhin schon 10 Jahre. Man kann sagen: Es ist viel geschafft worden. Ich frage mich allerdings, was in diesen 10 Jahren passiert ist, zum Beispiel mit der Stadt Lübben. Die ist, glaube ich, noch ziemlich weit entfernt davon. Ich glaube, noch viel weiter davon entfernt sind Gemeinden wie die Gemeinde Märkische Heide.

Ich erzähle so ein bisschen aus meinem Mikrokosmos. Deshalb nehmen Sie mir das nicht übel. Die gesamte familienpolitische Lage in Brandenburg kann ich nicht überblicken. Ich habe nur den Eindruck - darin wurde ich heute auch bestätigt, Thema Gräben -, dass bestimmte Dinge nicht konsequent und vernünftig von oben nach unten durchtransportiert werden und dass sie an bestimmten Ebenen stocken. Man kann noch so gute familienpolitische Programme aufsetzen, wenn sie nicht bis zum Bürger kommen, weil irgendwo Barrieren oder Gräben sind, dann ist zwar ein hehrer Gedanke da, aber sie müssen dann auch wirklich umgesetzt werden. Da fehlt es mir so ein bisschen.

Wir haben seit 2010 ungefähr 4 Millionen Euro in das Thema Familienpolitik und Gesundheit der Mitarbeiter investiert. Ich sage das nicht deshalb, weil ich von Ihnen allen jetzt ein Schulterklopfen erwarte, sondern weil ich in diesem Zusammenhang auf

Vorsitzende:

Danke ebenfalls. - Wir kommen zur nächsten Fragerunde. Abgeordnete Lehmann, Abgeordnete Nonnemacher und Abgeordnete Schulz-Höpfner, bitte.

Abgeordnete Lehmann (SPD):

Herr Bücher und ich kennen uns gut, wir kommen aus der gleichen Region. Meine Frage, Herr Bücher: Inwiefern ist ein Unternehmen von kommunaler Familienpolitik abhängig? Sie haben einige Beispiele genannt, aber sie bezogen sich ja nicht direkt auf das Unternehmen und die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, das waren eher Probleme, die man am Rande mitbekommt und über die man sich für andere mitärtert. Was erwartet ein Unternehmen wie das Ihre von einer Kommune in puncto Familienpolitik?

Frau Körner, Sie haben mehrmals gesagt, dass wir das Thema Lesben, Schwulen, Regenbogenfamilien berücksichtigen und bedenken sollen. Als Beispiel haben Sie die Familienbildungsmesse genannt. Wie stellen Sie sich das konkret vor? Wir wollen es natürlich bedenken, aber mit Bedenken allein ist es ja nicht getan. Was können wir konkret tun? Vielleicht können Sie uns ein paar Tipps und Hinweise geben, damit das Thema nachhaltig bedacht wird und nicht hintansteht.

Abgeordnete Nonnemacher (GRÜNE/B90):

Meine erste Frage betrifft das Thema Mobilität von Kindern und Jugendliche. Es sind verschiedene gute Ideen angesprochen worden. Dass die Finanzierung der Schülerbeförderung eine Schwierigkeit darstellt, haben wir heute schon mehrfach gehört. Dazu gehört auch, dass die Schülerfahrkarte für den Öffentlichen Personennahverkehr lediglich für die Fahrt zur Schule und zurück gilt. Auf Strecken, die darüber hinausgehen, gar in einen anderen Landkreis hinein, kann sie nicht genutzt werden. Der Aktionsradius ist also auf den Schulbesuch beschränkt. Haben Sie da Ideen? Ich spreche aus Erfahrung. Meine Töchter wollen auch immer weiter wegfahren, als ihre Fahrkarte gilt, und das kostet dann.

Die zweite Frage richtet sich an Herrn Bücher. Sie haben das Problem geschildert, dass kranke Kinder fast ausschließlich von den Müttern und nicht von den Vätern betreut werden. Dasselbe gilt nach wie vor auch für die Inanspruchnahme von Elternzeiten. Erziehungszeiten werden fast ausschließlich von Frauen und nur wenig von Männern in Anspruch genommen. Sehen Sie in Ihrem besonders familienfreundlichen Unternehmen Tendenzen, dass sich das aufweicht? Gibt es beim Anteil der weiblichen Beschäftigten, der in Ihrem Unternehmen 70 % ausmacht, überdurchschnittlich häufig Fehlzeiten aufgrund der Krankheit der Kinder, oder nehmen in Ih-

rem Betrieb auch die Männer Krankentage in Anspruch, wenn die Kinder krank sind, bzw. Elternzeit, wenn unter Ihrer Belegschaft erfreulicherweise so viele Kinder geboren werden?

Abgeordnete Schulz-Höpfer (CDU):

Herr Bücher, ich glaube, es ist ein sehr guter Ansatz, wenn Betroffene ihre Erfahrungen weitergeben und beraten, wenn also Unternehmer Unternehmern sagen, wie es gehen kann. Ich war auf verschiedenen Veranstaltungen, und da kam immer wieder ein Stück Ratlosigkeit bei den Unternehmern zum Ausdruck. Das ist verständlich, denn sie haben ja ihre Aufträge zu erfüllen und müssen dafür sorgen, dass ihre Arbeitnehmer Arbeit haben. Ratlosigkeit ergibt sich vielleicht auch aus einem Mangel an guten Ideen. Von Gleichgesinnten Anregungen zu erhalten ist daher ein guter Ansatz. Das trifft übrigens auf alle Bereiche zu.

Herr Guntermann, Sie sprachen von Rekrutierungsproblemen. Inwieweit sind denn die Arbeitsämter oder die SGB-II-Behörden darin eingebunden? Wir sprechen schon lange und immer wieder davon, dass gerade die mit alleinerziehenden Arbeitslosen befassten Behörden, die sogenannten Hartz-IV-Ämter, an die Unternehmen herantreten und besondere Projekte aufgelegt werden. Gibt es da eine Zusammenarbeit? Wie könnte sie erfolgen?

Was Sie über Ihren Verein gesagt haben, hört sich wirklich gut. Wie finanzieren Sie sich?

Vorsitzende:

Ich bitte die Gesprächsteilnehmer um ihre Antwort.

Frau Herget (Technische Universität Berlin):

Abgeordnete Nonnemacher, vielen Dank für Ihre Rückfrage. Ich möchte noch einen Schritt zurückgehen und sagen, dass ich den Rückbau der kostenlosen Schülerbeförderung - wenngleich er zugunsten der Förderung anderer sinnvoller Instrumente geschieht - kritisch sehe. Im Rahmen unserer Interview-Studie wurde deutlich, dass Kinder zum Teil nicht im Rahmen ihrer Möglichkeiten gefördert werden, weil der Weg zur Schule zu lang bzw. die Anreise zu teuer ist. Das betrifft insbesondere den Weg zum Gymnasium, also zu den weiterführenden Schulen. In den 28 Interviews, die ich geführt habe, gab es drei Fälle, in denen die Eltern gesagt haben, die Leistungen des Kindes stünden auf der Kippe, und sie schickten es lieber auf die Realschule, weil sie ortsnäher sei, das Kind nicht täglich 2 Stunden unterwegs sei und keine Kosten für das Busticket entstünden. Es ist natürlich immer eine schwierige Entscheidung, wie Mittel verteilt werden.

Das Thema Mobilität und Erreichbarkeit ist nicht zu unterschätzen. Positive Erfahrungen mit Schulbusverkehren können motivieren, auch im späteren Erwachsenenalter den Öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen. Umgekehrt können negative Erfahrungen mit völlig überfüllten Schulbussen bewirken, dass Jugendliche froh sind, das Alter zu erreichen, in dem sie Mofa oder Auto fahren dürfen und nicht mehr auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Im Sinne von zukunftsfähigen Mobilitätsstrukturen haben positive Erfahrungen mit dem Schulbusverkehr durchaus Auswirkungen.

Dass das Schulbusticket bei kreisübergreifenden oder busgesellschaftübergreifenden Verkehren nicht gilt, ist tatsächlich ein Problem. Das ist ein Grund, aus dem sich Familien derzeit einen Zweit- oder Drittwagen zulegen. Derzeit ist das für einige Haushalte noch finanzierbar, aber in Zukunft wird es das nicht mehr sein. Dann stellt sich die Frage: Müssen die Mütter wieder mehr Begleitverkehr übernehmen und können nicht mehr erwerbstätig sein? Sollen die Kinder ihre Freizeit allein vorm Fernseher verbringen, anstatt ihre entfernt wohnenden Freunde zu besuchen? Das ist ein großes Problem, und ich muss gestehen, dass ich dafür jetzt auch keine Ideallösung habe. Natürlich kann viel bewirkt werden, wenn Verkehrsgesellschaften an einen Tisch gebracht werden und versucht wird, die Zusammenarbeit der Landkreise zu fördern. Das wäre auch für Pendlerverkehre sehr interessant. Viele Erwerbstätige nutzen das Auto, weil es eben keine kreis- und gemeindegrenzenübergreifenden öffentlichen Verkehre gibt. Insofern können mehrere Zielgruppen profitieren, wenn eine Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen gefördert wird.

Ein anderer Ansatz kann sein, zu überlegen, wie flexiblere Bedienformen oder Fahrgemeinschaften gerade für einkommensschwache Familien förderbar gemacht werden können - das hat sicherlich auch etwas mit der umstrittenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes zu tun -, sodass Alternativen zum Linienbusverkehr einfach leichter realisierbar werden. Die Bereitschaft und das Problembewusstsein sind zum Teil gar nicht so gering, aber die rechtlichen bzw. die organisatorischen Hürden sind noch sehr hoch.

Vorsitzende:

Ich habe eine Verständnisfrage. Erfolgte Ihre Befragung in Brandenburg? Wir haben keine Realschulen, daher wundere ich mich. Ich war vorhin schon etwas irritiert, als Sie davon sprachen, dass Mütter mittags nach Hause fahren, um Mittagessen zu kochen. Das kann ich aus meinen ländlichen Räumen eigentlich nicht bestätigen. Sind das Befragungen aus Brandenburg?

Frau Herget (Technische Universität Berlin):

Nein, wir haben zwei ländliche Landkreise ausgewählt, und zwar den Landkreis Emsland für die westdeutsche Region und den Landkreis Ludwigslust in Mecklenburg-Vorpommern.

Herr Bücher (Reha-Zentrum Lübben):

Wir als Unternehmen in der Gesundheitswirtschaft sind auf bestimmte Arbeitszeiten angewiesen, und wir stellen fest, dass es himmelweite Unterschiede zwischen kommunalen und privat geführten Kindergärten gibt. Kommunal geführte Kindergärten tun sich grundsätzlich extrem schwer, was die Ferienzeit und was flexible Arbeitszeitmodelle - übrigens auch für die eigenen Mitarbeiter - angeht, nach dem Motto: Entscheiden Sie sich, ob Sie eine Betreuungszeit über 4 oder 8 Stunden wollen; das, was Sie wollen, 6 Stunden, ist für uns nicht machbar und ein zu hoher Verwaltungsaufwand. - Genau das Gleiche gilt für die Speisung. Für private Kindergärten ist es offensichtlich grundsätzlich leichter, eine qualitativ hochwertige Ernährung für die Kinder zu organisieren, als für kommunale Einrichtungen. Da gilt häufig: Der billigste Anbieter erhält den Zuschlag, egal, welche Qualität er auf den Tisch bringt.

Vorhin wurde das Thema Betreuungszeiten bis 19 oder 20 Uhr erwähnt. Erklären Sie einer alleinerziehenden Krankenschwester, die im Dreischichtsystem arbeitet, wie sie damit zurechtkommen soll. Das kann sie nicht stemmen. Wir haben einige Mitarbeiter, die ihr Kind spät am Nachmittag oder abends in die Betreuung geben müssen.

Wir sind eine der wenigen Kliniken mit speziellen Angeboten für Alleinerziehende. Es gibt die Möglichkeit, die Kinder mit zur Rehabilitation zu bringen, weil wir eben so gut mit unserem privaten Kindergarten zusammenarbeiten. Teilweise werden die Kinder während der gewöhnlichen Öffnungszeiten auch auf die städtischen Einrichtungen verteilt - diese Einrichtungen profitieren davon ja auch -, aber die Schranke fällt immer in den Ferien. Die Mitarbeiter wissen teilweise nicht, wo sie ihre Kinder in der Ferienzeit lassen sollen.

Was die Elternzeit angeht, so wird sie von den 30 % Männern in unserem Unternehmen durchaus in Anspruch genommen. Wir geben ihnen selbstverständlich die Möglichkeit, zuhause zu bleiben und die Kinder zu betreuen. Niemand nimmt ihnen das übel, es gehört einfach dazu. Allerdings machte ich Ihnen etwas vor, wenn ich sagte, dass es gern gesehen wird, wenn ein männlicher Mitarbeiter stets und ständig ausfällt, weil seine Frau einen Arbeitgeber hat, der es nicht toleriert. Eine gewisse Ausgewogenheit sollte es geben.

Ungefähr ein Viertel aller Krankentage der Mütter, die kleine Kinder haben, fallen auf „Kind krank“. Was nach wie vor ein großes Thema ist - da muss man vor allem mit den Kinderbetreuungseinrichtungen sprechen -: Wenn ein Kind ein bisschen Schnupfen hat, werden die Mütter mitten im laufenden Betrieb angerufen und müssen ihr

Fachgespräch im Ausschuss für Arbeit, Soziales, Frauen und Familie

„Familien- und Kinderpolitisches Programm“

Mittwoch, 15. Februar 2012, Landtag Brandenburg

Gesprächsteilnehmer

Block 1

- | | |
|-------------------|---|
| 1. Birgit Uhlworm | LAGF - Landesarbeitsgemeinschaft der Familienverbände im Land Brandenburg |
| 2. Bettina Stobbe | Der PARITÄTISCHE Landesverband Brandenburg e. V. |
| 3. Jana Steinhaus | Landkreistag Brandenburg |
| 4. Monika Gordes | Städte- und Gemeindebund Brandenburg |
| 5. Horst Hofmann | Gemeinde Crinitz (Elbe-Elster) |

Fragerunde

Block 2

- | | |
|-------------------------|---|
| 6. Melanie Herget | Technische Universität Berlin |
| 7. Jan Christian Bücher | Reha-Zentrum Lübben |
| 8. Constanze Körner | LSVD - Lesben- und Schwulenverband Berlin-Brandenburg e. V. |
| 9. Sven Guntermann | Verein „Generationen gehen gemeinsam“ G3 |
| 10. Mario Primas | bbw Bildungszentrum Frankfurt (Oder) GmbH |

Fragerunde

Anmerkung: Von der Stadt Spremberg liegt eine schriftliche Stellungnahme vor.

„Wo gehts lang zu Bus und Bahn?“
-ÖPNV Veranstaltungsreihe-

Velten, 27. März 2012, Ratssaal

17:30	Begrüßung Michael Jungclaus, MdL <i>verkerspoltischer Sprecher von BÜNDNIS90/DIEGRÜNEN im Brandenburger Landtag</i>
17:40	Ein moderner öffentlicher Personennahverkehr: Wer zahlt? Dr. Jürgen Gies <i>Deutsches Institut für Urbanistik</i>
18:00	Bessere Schienenanbindungen vor Ort: Was ist zu tun? Einführung N.N., <i>Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg</i> Auf dem Podium: Dr. Jürgen Gies <i>Deutsches Institut für Urbanistik</i> Detlef Bröcker <i>Geschäftsführer der Niederbarnimer Eisenbahn</i> Ines Hübner <i>Bürgermeisterin der Stadt Velten</i> N.N., <i>Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg</i>
19:30	Schlusswort Michael Jungclaus, MdL <i>verkerspoltischer Sprecher von BÜNDNIS90/DIEGRÜNEN im Brandenburger Landtag</i>

Strausberg, 7. Mai 2012, Versammlungsraum der Stadt

17:00	Begrüßung Michael Jungclaus, MdL <i>verkerspoltischer Sprecher von BÜNDNIS90/DIEGRÜNEN im Brandenburger Landtag</i>
17:10	Mein Weg zur Arbeit: Gemeinsam mit Bus und Bahn? <u>Oder</u> Wachsende Gemeinden: Mehr Leute mehr Bahnen? Christfried Tscheppe <i>Vorsitzender des Berliner Fahrgastverband IGEB e.V.</i>
17:40	Bessere Schienenanbindungen vor Ort: Was ist zu tun? Einführung N.N., <i>Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg</i> Auf dem Podium: Karl-Heinz Boßan <i>Geschäftsführer der IGOB Interessengemeinschaft</i>

Anlage 17b – Podiumsdiskussion Luckenwalde (31.5.2012) - Einladungsflyer

	<p>Elke Stadelers <i>Bürgermeisterin der Stadt Strausberg</i> Christfried Tschepe <i>Vorsitzender des Berliner Fahrgastverband IGEB e.V.</i> N.N., <i>Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg</i></p>
19:15	<p>Schlusswort Michael Jungclaus, MdL <i>verkehrspolitischer Sprecher von BÜNDNIS90/DIEGRÜNEN im Brandenburger Landtag</i></p>

Luckenwalde, 31. Mai 2012, großer Sitzungsraum im Rathaus

17:00	<p>Begrüßung Michael Jungclaus, MdL <i>verkehrspolitischer Sprecher von BÜNDNIS90/DIEGRÜNEN im Brandenburger Landtag</i></p>		
17:10	<p>ÖPNV im ländlichen Raum: Wann fahren alle mit? Melanie Herget <i>Technische Universität Berlin</i> <i>Fachgebietsleitung Integrierte Verkehrsplanung</i></p>		
17:40	<p>Bessere Schienenanbindungen vor Ort: Was ist zu tun?</p> <table border="1"> <tr> <td> <p>Einführung N.N., <i>Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg</i></p> </td> </tr> <tr> <td> <p>Auf dem Podium: Melanie Herget <i>Technische Universität Berlin</i> Elisabeth Herzog-von der Heide (angefragt) <i>Bürgermeisterin der Stadt Luckenwalde</i> Toni Hofreiter, MdB <i>Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</i> N.N., <i>Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg</i></p> </td> </tr> </table>	<p>Einführung N.N., <i>Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg</i></p>	<p>Auf dem Podium: Melanie Herget <i>Technische Universität Berlin</i> Elisabeth Herzog-von der Heide (angefragt) <i>Bürgermeisterin der Stadt Luckenwalde</i> Toni Hofreiter, MdB <i>Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</i> N.N., <i>Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg</i></p>
<p>Einführung N.N., <i>Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg</i></p>			
<p>Auf dem Podium: Melanie Herget <i>Technische Universität Berlin</i> Elisabeth Herzog-von der Heide (angefragt) <i>Bürgermeisterin der Stadt Luckenwalde</i> Toni Hofreiter, MdB <i>Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</i> N.N., <i>Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg</i></p>			
19:15	<p>Schlusswort Michael Jungclaus, MdL <i>verkehrspolitischer Sprecher von BÜNDNIS90/DIEGRÜNEN im Brandenburger Landtag</i></p>		

durchsuchen...

Woche der Umwelt

Der Bundespräsident
DBU
Deutsche Bundesstiftung Umwelt

- Start
- Einlass
- Karte/Lageplan
- Aussteller
- Programm
- Hauptbühne
- Kleine Bühne
- Fachforen 5. Juni**
- Fachforen 6. Juni
- Alle Programmpunkte
- Ausstellung
- Presse
- Kontakt
- Anreise
- Infos für Aussteller
- Woche der Umwelt 2007

Programm in den Fachforen

Wann	Thema / Veranstalter	Ort
Auswählen/Zurück		
05.06.2012 14:00 - 15:00 Uhr	Mobilität der Zukunft – Beiträge technologieoffener Gemeinschaftsforschung im Mittelstand <i>AiF - Arbeitsgemeinschaft industrieller Forschungsvereinigungen „Otto von Guericke“ e.V.</i>	Forenzelt 2 - Mobilität
05.06.2012 15:00 - 16:00 Uhr	Technologien der Elektromobilität - Lösungen für Umweltschutz und die Schonung von Ressourcen <i>Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)</i>	Forenzelt 2 - Mobilität
05.06.2012 16:00 - 17:00 Uhr	Ist Elektromobilität zukunftsfähig? – E-Räder und Elektroautos im Realitätscheck <i>Verkehrsclub Deutschland e.V., VCD</i>	Forenzelt 2 - Mobilität
05.06.2012 17:00 - 18:00 Uhr	Luftreinhaltung und Baumaschinen <i>Deutsche Umwelthilfe (DUH) e.V.</i>	Forenzelt 2 - Mobilität
05.06.2012 18:00 - 19:00 Uhr	Morgen noch mobil? Ländlicher Raum und Familien <i>TU Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung</i>	Forenzelt 2 - Mobilität
Wann	Thema / Veranstalter	Ort

Nach Oben | Kontakt | Wegbeschreibung | Impressum

WdU Programm konkret

Morgen noch mobil? Ländlicher Raum und Familien

Am: 05.06.2012 | 18:00 Uhr - 19:00 Uhr

Veranstalter:
TU Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Ort:
Forenzelt 2 - Mobilität

Teilnehmer:
Auf dem Podium:
Prof. Dr.-Ing. Michael Jischa, Ehrenpräsident der Deutschen Gesellschaft Club of Rome
Uta Linnert, fairkehr – die Agentur für nachhaltige Kommunikation GmbH
Elke-Annette Schmidt, Landesfrauenrat Mecklenburg-Vorpommern, Projekt IMPULS
Dr. Axel Stein, kcw GmbH
Petra-Juliane Wagner, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Moderation:
Dipl.-Umweltwiss. Melanie Herget (TU Berlin)
Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend (TU Berlin)

Inhalt:
Was tun, wenn eines Tages der Treibstoff 3 oder 5 oder 10 Euro pro Liter kostet?
Was tun, wenn für viele das private Auto nicht mehr finanzierbar ist?
Städte wie Berlin oder Münster zeigen, dass öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad eine wichtige und ernstzunehmende Alternative zum Auto darstellen können.
Aber wie sieht es damit in ländlichen Räumen aus?
Wie können insbesondere Familien dort ihre komplexen Alltagsabläufe meistern?









Internet:
www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/ufm
Projekt "Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum"





Morgen noch mobil?

Zukunft der Mobilität von Familien im ländlichen Raum

Moderations-Leitfaden zur Podiumsdiskussion auf der „Woche der Umwelt“ am 5.6.2012, 18-19 Uhr

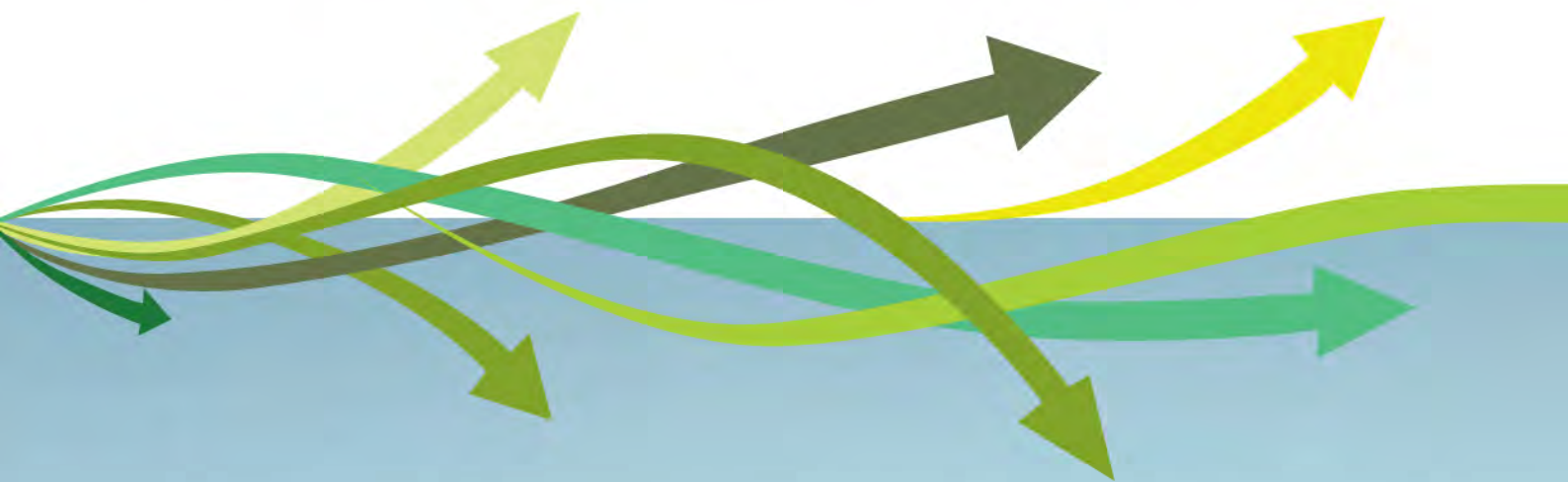
Dauer	Thema / Leitfragen	Monitor-Bilder
5	Vorbereitung - Präsentation auf Laptop spielen - Namensschilder für Podiumsteilnehmende aufstellen	
10	Einführung - Begrüßung + Überleitung zu Melanie Herget (Prof. Dr. Christine Ahrend)	 Podiumsthema
	- Ziele und Nutzen unseres DBU-Projekts (Melanie Herget)	Projekt-Titel und Logos
	- Herr Prof. Dr. Jischa: ist Professor für Technische Mechanik und engagiert sich seit vielen Jahren für die Lösung gesellschaftlicher und umweltrelevanter Probleme – nicht nur, aber auch durch Technik und Ingenieurwissenschaften. Er hat den Bereich „Technik und Gesellschaft“ bzw. „Technikbewertung“ im Verein Deutscher Ingenieure (VDI) aktiv mit aufgebaut und begleitet und ist Ehrenvorsitzender des Club of Rome Deutschland.	
	- Frau Wagner: ist Mitarbeiterin im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB). Seit vielen Jahren setzt sie sich als Regionalplanerin für innovative Ansätze zur öffentlichen Mobilität in ländlichen Räumen ein.	
	- Herr Dr. Stein: ist Raum- und Verkehrsplaner bzw. Forscher und arbeitet mit den Schwerpunkten integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung und kommunale Entwicklungsstrategien für die Beratungsgesellschaft kcw.	
	- Frau Schmidt: ist Fachberaterin im Landesfrauenrat Mecklenburg-Vorpommern und Experte für ländliche Regionalentwicklung und die Rolle von Mobilitätsangeboten für den beruflichen Einstieg und Wiedereinstieg.	
	- Frau Linnert: Frau Linnert ist leitende Redakteurin der Kommunikationsagentur fairkehr. In Form von Zeitschriften und Informationskampagnen zeigt sie, dass umweltverträgliche Mobilität clever ist und Spaß macht.	
10	Morgen noch mobil? Herr Prof. Jischa , Sie beschäftigen sich ja schon lange mit den Herausforderungen für unsere Zukunft (siehe Buch)... Werden wir denn in Zukunft noch genauso mobil sein können wie heute? Oder werden wir mehr Telearbeit machen müssen und nur noch vor Ort produzieren und einkaufen?	

	<p>...</p> <p>@ Jischa: Wie könnte denn die Energie, die wir für den Verkehr benötigen, auf erneuerbare Weise gewonnen und gespeichert werden?</p> <p>...</p>	
<p>10</p>	<p>Rolle des Öffentlichen Verkehrs</p> <p>Frau Wagner, nun können ja Busse durchaus energieeffizienter und umweltfreundlicher sein als das Auto – allerdings nur, solange sie gut ausgelastet sind. Wie sieht es denn nach Ihrer Erfahrung heute mit der Auslastung der Busse in ländlichen Räumen aus?</p> <p>...</p> <p>@ Wagner: In einigen Regionen Deutschlands gibt es ja Busse, die nur auf Anruf fahren und zum Teil rein ehrenamtliche Fahrer haben. Ist das schon die beste Lösung für ländliche Räume? Nutzen das auch Familien?</p> <p>...</p> <p>Herr Dr. Stein, auch Sie haben zu Mobilität in ländlichen Räumen gearbeitet. Was genau bedeutet eigentlich das Ziel der ‚Daseinsvorsorge‘, wenn es um Mobilität in ländlichen Räumen geht? Werden wir umdenken müssen in unseren Ansprüchen an den Staat?</p> <p>...</p> <p>Frau Wagner und Herr Dr. Stein, welche Rolle wird Ihrer Ansicht nach der öffentliche Verkehr in Zukunft in ländlichen Räumen spielen? Wie könnte, wie sollte der öffentliche Verkehr in ländlichen Räumen in Zukunft finanziert werden?</p> <p>...</p>	   
<p>5</p>	<p>Rolle des Autos für Mütter und Väter im ländlichen Raum</p> <p>Wie unsere (und andere) Untersuchungen zeigen, ist bei Erwachsenen mit Kindern im Haushalt die Nutzung des öffentlichen Verkehrs im Schnitt deutlich geringer und die Autonutzung umso stärker.</p> <p>Frau Schmidt, auch Sie haben sich ja intensiv mit der besonderen Situation von Eltern in ländlichen Räumen beschäftigt. Was macht denn das Auto gerade für Eltern so attraktiv? Welche Rolle spielt nach Ihren Erfahrungen das Auto für Mütter, welche Rolle spielt es für Väter?</p> <p>...</p>	 
<p>10</p>	<p>Gemeinschaftliche Autonutzung</p> <p>Im Rahmen unserer Interview-Studie haben wir mit Müttern und Vätern in zwei ländlichen Räumen intensiv über ihre Alltagsmobilität und ihre Zukunftsvorstellungen gesprochen. Dabei stellte sich heraus: Nach Ansicht der befragten Eltern ist (heute wie auch in Zukunft) die beste Alternative zum eigenen Auto... das Auto der Nachbarn oder der Großeltern.</p> <p>Frau Schmidt, was erschwert oder verhindert denn Ihrer Erfahrung nach</p>	

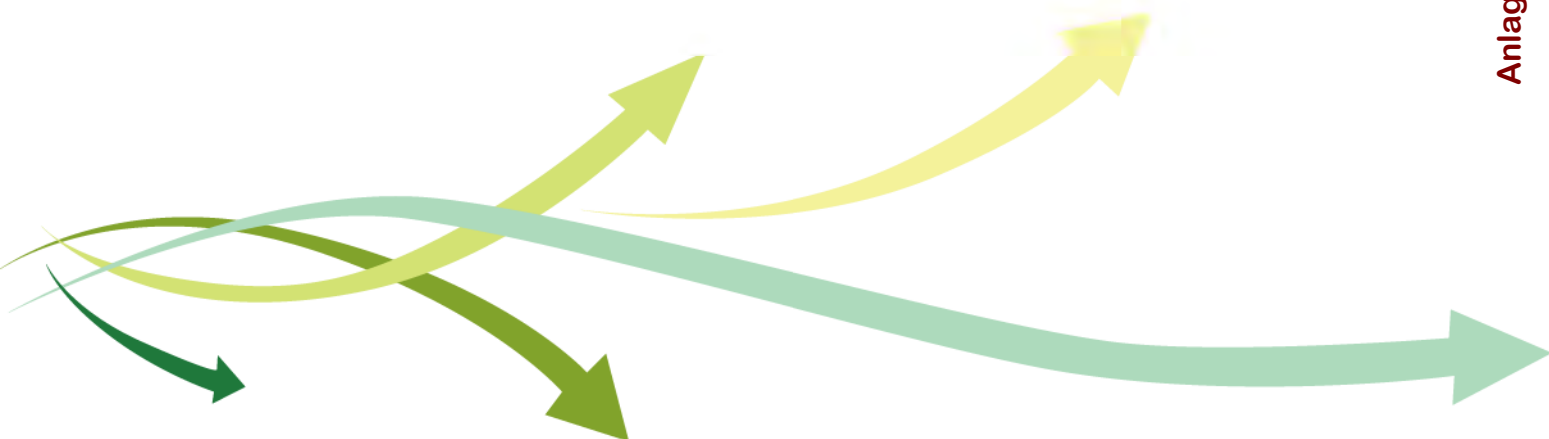
	<p>die gemeinsame Nutzung von Autos, insbesondere bei Eltern in ländlichen Räumen?</p> <p>...</p> <p>Frau Linnert, gemeinsam mit dem Verkehrsclub Deutschland setzt sich die Agentur fairkehr ja (unter anderem) dafür ein, dass Autos stärker als bislang gemeinsam genutzt werden. Inwiefern können denn moderne Informations- und Kommunikationstechnologien private Fahrgemeinschaften oder privates Autoteilen erleichtern?</p> <p><i>... Kenntnis von / Hintergrundinfos über potenzielle (Mit-)FahrerInnen, Vertrauen über Registrierung und Ortung, einfache Abrechnung und bargeldlose Bezahlung, Versicherung, ...</i></p> <p><i>konkrete Beispiele: tamyca, flinc, ... ??</i></p> <p>@ Linnert: Wie können denn Ihrer Erfahrung nach die Menschen am ehesten erreicht und motiviert werden, ihre Verkehrsmittelnutzung zu überdenken und sich schon heute mit einer ‚postfossilen Mobilität‘ für morgen zu beschäftigen?</p> <p>...</p>	 
<p>5</p>	<p>Weichenstellungen</p> <p>Kommen wir schließlich zum TO DO, zum ‚Fahrplan für die Zukunft‘...</p> <p>In die Runde/an alle:</p> <p>Welche Rahmenbedingungen sollte denn die Bundespolitik schaffen, damit die richtigen Weichen für eine zukunftsfähige Mobilität auch im ländlichen Raum gestellt werden? Müssen wir zum Beispiel die Pendlerpauschale reformieren?</p> <p><i>... bitte jede/r nur 1 Satz ...</i></p> <p>@ alle: Was würden Sie dem Bürgermeister bzw. der Bürgermeisterin einer ländlichen Gemeinde für die Zukunft raten?</p> <p><i>... bitte jede/r nur 1 Satz ...</i></p>	
<p>5</p>	<p>Zusammenfassung der Diskussionen (Prof. Dr. Christine Ahrend) <i>((sinngemäß))</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Gibt nicht den EINEN ländlichen Raum oder die EINE Familie... und entsprechend auch nicht die EINE Lösung für eine zukunftsfähige Mobilität - Das Thema ist komplex, aber auch spannend und wichtig. Es zeigt, wie wichtig interdisziplinäre Mobilitätsforschung und partizipative Prozesse sind, wie zum Beispiel wir am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung sie seit vielen Jahren praktizieren... - Wir müssen schon heute anfangen... Wie das gehen könnte, zeigen viele gute Beispiele in Deutschland, die wir – unter anderem – in unserem Handbuch zusammengetragen haben. Werfen Sie doch mal einen Blick hinein... - Für weitere Fragen stehen wir und unsere PodiumsteilnehmerInnen Ihnen jetzt gerne noch zur Verfügung – kommen Sie einfach zu uns nach vorne! - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit + guten restlichen Abend! 	

Wir erforschen:

Mobilität



1	Fahrzeuge	
	Bewährtes nutzen, Neues wagen	6
2	Verkehrsmanagement	
	Effektiv planen, effizient steuern	15
3	Verkehrsentwicklung und Umweltwirkungen	
	Umfassend verstehen, nachhaltig handeln	23
4	Elektromobilität	
	Mehr als nur das Auto	29
5	Güterverkehr und Logistik	
	Mit Köpfchen zum Kunden	37
6	Mobilität der Zukunft	
	Heute das Morgen denken	41
	Kontakt	46
	Impressum	48





Heute das Morgen denken

Kaum ein anderes Thema regt die Phantasie der Menschen so an wie die Zukunft der Mobilität. Spätestens seit dem Siegeszug des Automobils im vorigen Jahrhundert ist die fast unbegrenzte Mobilität für uns zur Selbstverständlichkeit geworden. Dabei wird leicht vergessen, auf welchem hohem Niveau sich unsere Ansprüche eingependelt haben. Nun müssen wir allerdings erkennen, dass in der Zukunft ganz neue, schwierigere Probleme anzugehen sind als bisher, um bei sich ständig ändernden Randbedingungen diese Ansprüche noch befriedigen zu können.



Bei den Planungen künftiger Technologien und Systeme muss berücksichtigt werden, dass der Bedarf an Mobilität von Menschen und Gütern weiter steigen wird.



Schaut man ein wenig in die Geschichte der Mobilität, so ist im Prinzip immer alles anders gekommen, als man es sich seinerzeit vorgestellt hat. Ein Vergleich der Prognosen von gestern für heute lassen einen sehr vorsichtig werden bei den Vorhersagen für morgen. Anstatt sich mit überschäumendem Optimismus gewagten Zukunftsvisionen hinzugeben, erscheint es tatsächlich sinnvoller, sich mit den Problemen und Risiken genauer auseinanderzusetzen.

Dabei gibt es eben Fakten am Rande, die sich nicht

einfach wegdiskutieren lassen. Es wird dann leicht auf zu erwartende Fortschritte der Wissenschaft verwiesen, aber da schwingt viel Hoffnung mit und genau da beginnt die Unsicherheit in den Vorhersagen. Klar ist, dass Mobilität im globalen Rahmen gesehen werden muss, den Blick lediglich auf Deutschland oder Mitteleuropa zu richten ist wenig hilfreich.

In dieser globalen Sicht stellt man erst mal fest, dass die Weltbevölkerung dramatisch wächst, mit zunehmendem Anspruch auf das gleiche Mobilitätsverhalten,



Alternativen zum Privat-Pkw
Was bewegt Familien im ländlichen Raum?

Im ländlichen Raum ist die Abhängigkeit vom privaten Pkw sehr groß. Das bedeutet, auch angesichts steigender Mobilitätskosten, bereits in naher Zukunft eine große Herausforderung. Ansätze für alternative ländliche Mobilitätsangebote gibt es zwar, unbekannt ist jedoch, in welchem Verhältnis diese Ansätze zu Familien und ihrem Alltag stehen. Für die Suche nach Konzepten für umwelt- und familiengerechte Mobilität werden Landfamilien in Ost- und Westdeutschland zu ihrer Alltagsmobilität und ihren Zukunftsvorstellungen befragt. Gemeinsam mit dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie werden Beispiele für alternative Mobilitätskonzepte zusammengestellt und ihr Umweltbeitrag abgeschätzt. Das Projekt wird gefördert durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt.

Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend
 Melanie Herget
 Technische Universität Berlin
 Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/ufm
christine.ahrend@tu-berlin.de; melanie.herget@tu-berlin.de



»Mobilität 2050«
Kombination von Bahn und Taxidiensten

Halte von Zügen mit nur wenigen Ein- und Aussteigern sind für andere Reisende und auch betriebswirtschaftlich nachteilig. Im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Hessen erforscht das Teilprojekt »Mobilität 2050«, welche Vor- und Nachteile sich ergeben, wenn kleine Haltepunkte durch die Bedienung über Taxidienste von und zu benachbarten Bahnhöfen substituiert werden. Dazu werden u. a. Reisezeiten, Akzeptanz, Nutzerkosten und Betreiberkosten untersucht sowie Randbedingungen für eine regionale Übertragbarkeit dieser Maßnahmen identifiziert. Ziel ist die Bewertung solcher Substitutionen unter Berücksichtigung flexibler Betriebsformen in einem integrierten Ansatz mit teilweiser Neukonzeption des Liniennetzes.

Prof. Dr.-Ing. Manfred Boltze
 Technische Universität Darmstadt
 Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
www.verkehr.tu-darmstadt.de/vv
boltze@verkehr.tu-darmstadt.de

Anlage 17e – Anzahl Downloads (Stand: 27.5.2012)

Anfrage-Bericht

Der Anfrage-Bericht zeigt die 50 meistbesuchten Seiten der Website www.verkehrsplanung.tu-berlin.de und wie oft diese Seiten im Zeitraum 21.-27.5.2012 abgerufen wurden.

Der Bericht ist sortiert nach Anzahl der Anfragen.

Aus Datenschutzgründen wurden nicht auf dieses Projekt bezogene Seitennamen anonymisiert.

Datei		Anzahl der Anfragen
1.	...	286
2.	...	...
3.	/ufm-handbuch.pdf	250
4.	...	...
5.	/fileadmin/fg93/Forschung/Projekte/Laendlicher_Raum/GPLang.pdf	207
6.	...	...
7.	/fileadmin/fg93/Forschung/Projekte/Laendlicher_Raum/Steckbriefe-Poster_050512.pdf	125
8. – 26.	...	...
27.	/fileadmin/fg93/Forschung/Projekte/Laendlicher_Raum/ufm-handbuch.pdf	30
28.	...	...
29.	...	...
30.	/fileadmin/fg93/Forschung/Projekte/Laendlicher_Raum/Dokumentation-ExpertenWS_29012010_.pdf	29
31. – 50.	...	...

Quelle: <http://stats.tubit.tu-berlin.de/stat/act/www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/> (Stand: 27.5.2012)

Herget, Melanie

Von: Schares@difu.de
Gesendet: Donnerstag, 24. Mai 2012 08:56
An: Herget, Melanie
Betreff: Deutsches Institut für Urbanistik: Download kostenloser Publikationen
Anlagen: Spiegelungserlaubnis-Deutsches Institut für Urbanistik.pdf

Sehr geehrte Frau Herget,

das Deutsche Institut für Urbanistik (DIFU) würde gerne Broschüren und Publikationen, die auf der Seite <http://www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/> zum kostenlosen download angeboten werden, in seine Literaturdatenbank ORLIS (Orts-, Regional- und Landesplanung - Informationssystem) aufnehmen und von dort aus einen Link zum Volltext geben.

Im Moment betrifft dies z.B. das Projekt-Handbuch: Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum.

Die Links aus unserer Datenbank ORLIS verbinden wir mit festen Adressen auf dem DIFU-eigenen Volltextserver. Dieses Verfahren hat den Vorteil, dass die Texte dauerhaft zur Verfügung stehen, auch wenn die Dokumentadresse sich einmal ändern sollte. Deshalb möchten wir Sie sehr um die Erlaubnis zur Spiegelung (=Ablage einer Kopie) der o.a. Publikationen auf unserem Volltextserver bitten.

Wenn Sie mit der Spiegelung einverstanden sind, wäre ich Ihnen sehr dankbar, wenn Sie die zweite Seite des beigefügten Dokumentes (Spiegelungserlaubnis...pdf) ausfüllen und sie unterschrieben an unten stehende Faxnummer senden (oder scannen und mailen) könnten.

Sie können dabei auswählen, ob Sie eine generelle Spiegelungserlaubnis für kostenlos zum download angebotene Dokumente auf <http://www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/> erteilen, was dem DIFU ermöglichen würde, weitere Publikationen Ihres Institutes in ORLIS aufzunehmen, oder nur eine gesonderte Erlaubnis für die o.a. Publikationen.

Sollte die Spiegelung nicht erwünscht sein, wäre ich Ihnen ebenfalls sehr verbunden, wenn Sie mir dies kurz mitteilen könnten.

Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Weitere Informationen zu unseren Projekten und Datenbanken können Sie dem beigefügten Text und der DIFU-homepage entnehmen.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüßen

Anna Schares

Anna Schares
Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH
Arbeitsbereich Wissensmanagement
Zimmerstraße 13-15
10969 Berlin
Tel: +49(0)30-39001-278
Fax:+49(0)30-39001-160
<http://www.difu.de/>
<mailto:schares@difu.de>