

**Datenblatt für Forschungs- und Untersuchungsvorhaben des BMVI**

**Fachreferat:**

**Projekt-Nr.:**

**Stand: 08/2018**

<p><b>Thema</b>                  Evaluation der Wirkungen innovativer nähräumlicher Mobilitätskonzepte in Kleinstädten – Ermitteln von Potenzialen zur Automatisierung und Elektrifizierung</p>
<p><b>Art des Forschungsvorhabens</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluation der Wirkung von Maßnahmen auf die Nahmobilität</li> <li>• Integrierte Raum- und Verkehrsplanung</li> <li>• Einzeluntersuchung zu Fachfragen nichttechnischer Art</li> </ul>
<p><b>Zielfelder, denen das Forschungsvorhaben/Programmschwerpunkt dient</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Politische Prioritäten – Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen</li> <li>• Reduzierung verkehrsbezogener Umweltbelastungen in Gemeinden</li> <li>• Potenziale und Folgen der Automatisierung und Elektrifizierung</li> </ul>
<p><b>Die Untersuchungsergebnisse werden benötigt für</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgabenzuordnung der Verkehrsträger in ländlichen Räumen</li> <li>• Verbreiterung der Erkenntnisbasis zur Wirkung innovativer Mobilitätskonzepte</li> </ul>
<p><b>Warum soll dieses Vorhaben extern vergeben werden bzw. ist keine interne Bearbeitung möglich? (Notwendigkeitsbetrachtung gem. § 6 BHO)</b>                  Eine externe Bearbeitung ist erforderlich, da der Untersuchungsgegenstand des Projekts öffentliche kommunale und nicht bundeseigene Verkehrsangebote berührt und eine methodische Durchführung nur durch externe Bearbeitung gewährleistet werden kann.</p>
<p><b>Kurzbeschreibung des Vorhabens; sachlicher Kontext, rechtliche Verpflichtung</b>                  Fahrtwünsche in Kleinstädten und kleinen Mittelstädten erfordern eine hohe örtliche und zeitliche Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten. Nähräumliche Kleinbusverkehre mit hoher Haltestellendichte, barrierefreien Fahrzeugen, im Taktverkehr und ohne vorherige Anmeldung senken die Zugangshürden insbesondere in einer alternden Gesellschaft. Beispiele für das „Downsizing“ sind die Stadtlinie Bad Belzig, der Hangbus in der Gemeinde Alfter, StadtBus Geilenkirchen und ErkaBus in Erkelenz, die nach kürzester Zeit enorme Fahrgastzuwächse und verbesserte Kostendeckung verzeichneten. Das neue Angebot erzeugt vielerorts die Notwendigkeit eines weiter verbesserten Angebots.                  Erste Auswertungen zu MiD 2017 zeigen, dass insbesondere in Klein- und Mittelstädten der ÖV-Anteil am Modal Split vergleichsweise niedrig ist und besonders großes Verlagerungspotenzial zum Umweltverbund besteht. Obwohl innovative Mobilitätsangebote für Einwohner und Unternehmen in ländlichen Räumen an Bedeutung gewinnen, gibt es bislang keine abgesicherten Schwellenwerte, ab welcher Einwohnerzahl oder Raumstruktur nähräumliche Kleinbusverkehre umgesetzt werden sollten. Aufgrund der bundespolitischen Zielstellung, insbesondere die Mobilität in ländlichen Räumen zu fördern, ist die Erkenntnisbasis zu zeitgemäßen Mobilitätskonzepten zu verbreitern.                  Im Rahmen der Evaluation sind anhand von Praxisbeispielen die Raum- und Siedlungsstruktur, Topografie, Befahrbarkeit des Straßennetzes, örtlichen ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen bei Land und Kommune, Verkehrsangebot und -nachfrage sowie die Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs zu analysieren. Die Ergebnisse sind einer Clusterung zuzuführen und Einsatztypologien abzuleiten.                  Neben der quantitativen Analyse sind auch qualitative Aspekte, z. B. die gesellschaftliche Akzeptanz, individuelle Nutzerakzeptanz oder die Integration in die Bereiche Wohnen und Stadtentwicklung zu betrachten. Für die Finanzierung nähräumlicher Mobilitätskonzepte gibt es örtlich sehr unterschiedliche Modelle. Aus den Erkenntnissen sind Empfehlungen für geeignete Finanzierungs- und Förderinstrumente abzuleiten, inkl. freiwilliger Drittnutzerbeiträge von Wirtschaft oder Tourismus.                  Die Weiterentwicklung nähräumlicher Kleinbusverkehre steht noch am Anfang und ist bislang durch die Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit elektrischer Kleinbusse bzw. autonomer Kabinen limitiert. Die Möglichkeiten und Potenziale zur Elektrifizierung und Automatisierung, z. B. durch die Einbindung in kommunale Elektromobilitätskonzepte sind zu ermitteln und auf Basis der Praxisbeispiele zu validieren.</p>

