



# Mobilität

Entwicklungsbericht der Case Study



Dieses Projekt, Benefit4Regions, wird gefördert mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung.



## Gliederung

1. Einleitung – Vorbereitung und Planung der deutsch-dänischen Zusammenarbeit
2. Analyse “Mobilität” – Bedeutung im Kontext von Regionalentwicklung und internationaler Zusammenarbeit
  - 2.1. Ausgangssituation zum Thema „ÖPNV & Mobilität“
  - 2.2. Gemeinsame Gestaltungsmöglichkeiten entwickeln
3. Wandel vom „Aufgabenträger ÖPNV“ zum „Aufgabenträger Mobilität“
  - 3.1. Bedeutung einer Handlungsstrategie „Mobilität“
  - 3.2. Definition „Ländliche Mobilität“
  - 3.3. Basisansatz - Allgemeines Organisationsstrukturmodell
4. „Akteurs- und Bürgerpartizipation“ im Rahmen der Mobilitätsentwicklung
  - 4.1. Vision, Ziele und allgemeine Rahmenbedingungen
  - 4.2. Drehbuch „Zukunftswerkstatt Mobilität“ für die Anwendung in Teilregionen
5. Fazit
  - 5.1. Der „Wandel“ bedarf eines strategischen Handlungsansatzes der Kommunen
  - 5.2. „Kommunikation“ und „Partizipation“ sind die Treiber einer neuen „Mobilitätskultur“ in den ländlichen Räumen

**Hauke Klünder**  
**Kreisverwaltung Plön**  
**Benefit4Regions**  
**April 2019**

*Benefit4Regions ist ein Leuchtturmprojekt für Kooperation. Es nutzt die vielseitigen Chancen und Potentiale der ländlichen Räume in Deutschland und Dänemark und schafft Mehrwerte. Eine einzigartige Vielfalt an Wissensträgern und Institutionen hat sich vereint auf den Weg gemacht, Lösungsansätze für die Themen der Regionalentwicklung und Wirtschaft zu entwickeln und Wissen über bestehende Ansätze und Ideen zu teilen.*

*Die Projektpartner von Benefit4Regions sind Wirtschaftsförderungsagentur Kreis Plön GmbH, Sønderborg Kommune, Landdistrikternes Fællesråd, Syddansk Universitet, Kalundborgegnens Erhvervsråd, Guldborgsund Kommune, Kreis Plön, Kreis Schleswig-Flensburg, Fachhochschule Kiel, Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Forschungs-und Entwicklungszentrum Fachhochschule Kiel. Das Projekt wurde von Juli 2016 bis Juni 2019 durchgeführt.*

[www.benefit4regions.eu](http://www.benefit4regions.eu)

[www.copedia.eu](http://www.copedia.eu)



#AnalogDigital  
ConnectedMobility

#RuralMobility  
LocalParticipation

# Mobilität

## Teilnehmer

- Kreis Plön
- Kreis Schleswig-Flensburg
- Kreis Rendsburg-Eckernförde
- Sonderborg Kommune
- Landdistrikternes Fallesrad/  
Vejle Kommune

## 1. Einleitung – Vorbereitung, Planung und Durchführung der deutsch-dänischen Zusammenarbeit

Der Entwicklungsbericht zur Case Study (CS) „Mobilität“ im Kontext der Regionalentwicklung richtet sich in erster Linie an die **Zielgruppen**:

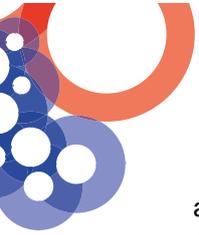
- **Kommunen & Aufgabenträger ÖPNV** (deutsche Kreisverwaltungen und dänische Großkommunen, sowie Ämter, Städte, Gemeinden und LAG Regionen in Deutschland), als auch
- **öffentliche Organisationen** (u.a. Regionalentwicklungsagenturen, LAG Regionen)

welche zukünftig gemeinsam an der Gestaltung einer bedarfsgerechten, vernetzten und analog-digitalen Zukunft der Mobilität in ländlichen und urbanen Räumen arbeiten werden.

*Wie sah die Vorbereitung und Planung der übergreifenden Zusammenarbeit zu „ÖPNV und Mobilität“ aus?*

Der erste Austausch mit deutschen und dänischen Partnern in „Benefit4Regions“ (B4R) zeigte, dass das Thema „Mobilität“ überall ganz oben auf der Agenda steht und Kommunen als „ÖPNV Aufgabenträger“ zunehmend mit neuen Herausforderungen und Anforderungen konfrontiert sind, welche einen Wandel des kommunalen Handelns andeuten. „Mobilität“ in Gänze ist trotz der vorherrschenden Wahrnehmung nicht mehr nur ein „Zukunftsthema“, sondern in Kombination mit dem fortschreitenden strukturellen und demographischen Wandel in den ländlichen Räumen ein komplexes und weitreichendes Aufgabenspektrum zur „Sicherung der Lebensqualität“ und „Zukunftsfähigkeit“, welches Berührungspunkte mit allen möglichen Themen der Regionalentwicklung hat und dementsprechend ganzheitlich betrachtet werden sollte. Auf dieser Erkenntnis basierend wurden die Entwicklungsgrundlagen in beiden Ländern sowie die Hinweise und Bedarfe der Ämter, Städte, Gemeinden und LAG Regionen im Rahmen der Case Study „Erreichbarkeit vor Ort“ im Kreis Plön genutzt, um Ziele für die übergreifende Zusammenarbeit vorzudefinieren. Insbesondere aufgrund der Unterschiede der Verwaltungsstrukturen und der divergierenden Entwicklungsgrundlagen wurde deutlich, dass ein besseres gegenseitiges Verständnis für die Situation der teilnehmenden Kommunen erlangt werden musste. Daher präsentierten diese ihre



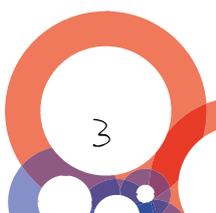


aktuellen Handlungsansätze in Kurzform. Daraus ergaben sich relativ schnell gemeinsame Nenner für die finale und gemeinschaftliche Zieldefinition.

*Welchen konkreten Nutzen liefert die übergreifende Zusammenarbeit im Kontext „Mobilität“?*

Basierend auf den dargestellten Erkenntnissen rückten zwei Ziele für die übergreifende Zusammenarbeit in den Vordergrund:

- **Erarbeitung eines allgemein-strategischen Handlungsansatzes für den Wandel vom „Aufgabenträger ÖPNV“ zum „Aufgabenträger Mobilität“** - Entwicklung eines allgemeinen Organisationsstrukturmodells „Mobilität“
- **Partizipative Mobilitätsentwicklung** - Entwicklung der allgemeinen Partizipationsmethode „Zukunftswerkstatt Mobilität“ für die Nutzung in Teilregionen einer Kommune





## 2. Analyse „Mobilität“ – Bedeutung im Kontext von „Regionalentwicklung und internationale Zusammenarbeit“

Das Thema „Mobilität“ wird -wie eingangs erwähnt- immer noch als Zukunftsthema betrachtet, obwohl es sich schon längst durch alle Lebens- und Arbeitsbereiche zieht und von elementarer Bedeutung für die Gestaltung der „Lebensqualität“ und der „Zukunftsfähigkeit“ der ländlichen Räume in Dänemark und Deutschland sein wird. Für die entsprechende Behandlung dieses wichtigen Themas auf internationaler Ebene liefert die Analyse der Ausgangssituation fundierte Anhaltspunkte.

### 2.1. Ausgangssituation zum Thema „ÖPNV & Mobilität“

Die allgemeine Analyse der Ausgangssituation bildete die Grundlage für die Definition und Gestaltung gemeinsamer und sinnvoller Ziele im Rahmen der Case Study. Der Bedarf einer Fokussierung der Analyse auf die wesentlichen Merkmale ergab sich zwangsläufig aus

- der Komplexität und Tragweite des Begriffes „Mobilität“ im Kontext aller Regionalentwicklungsthemen sowie
- der großen Verwaltungsunterschiede zwischen deutschen und dänischen Kommunen als „Aufgabenträger“.

Dementsprechend konkret wurde der angedeutete Wandel und die damit einhergehenden Faktoren analysiert, die die Entwicklung des Systems „ÖPNV“ beeinflussen und die wichtigsten neuen Bedarfe abbilden.

*Allgemeine Situation heute: Mobilität im ländlichen Raum – Wie kann eine „neue Mobilitätskultur“ entstehen?*

Die lokal-regionale Entwicklung der Mobilität ist momentan fast überall in Deutschland und Dänemark eines der relevantesten und meist diskutierten Themen der Stadt- und Regionalentwicklung. Alle Experten sind sich einig, dass der klassische ÖPNV (Bus und Bahn, Fokus Schülerbeförderung) aktuell und zukünftig als Angebot im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge nicht ausreicht, um - insbesondere in der Fläche- ein attraktives Erschließungsangebot darzustellen. Auch eine fortlaufende Optimierung der bestehenden Systeme wird diese Situation nicht nachhaltig verbessern.

Insbesondere abseits der starken ÖPNV-Achsen wird das System immer wieder an seine Grenzen stoßen. Vielfach fallen in den aktuellen Zukunftsdiskussionen neomodische Schlagwörter, wie „Intermodale Wegeketten“, „RideSharing“ und „Mobilitätshubs/-stationen“ oder „autonome Busse“, die alle dazu beitragen sollen, dass auf dem klassischen ÖPNV-Angebot aufbauend eine „neue Mobilitätskultur“ mit ergänzenden Angeboten entstehen soll. Umfangreiche Zahlen, Daten und Fakten sind mittlerweile überall in Form von Mobilitätskonzepten erarbeitet worden. In lokalen Kontexten werden darüber hinaus vermehrt unterschiedliche Einzelprojekte erprobt und teilweise erfolgreich in das bestehende ÖPNV-Angebot integriert (u.a. ALFA (Plön), Mitfahrbank (Kreis SL), Mobilitätsapp (Vejle)).

Es stellt sich jedoch vielerorts die Frage des zielgerichteten und vor allem ganzheitlichen „Handelns“ im Sinne der lokalen und regionalen Bedarfe, verfügbarer finanzieller Mittel und sinnvollen Möglichkeiten der übergreifenden Zusammenarbeit und Vernetzung zur Entwicklung eines „Mobilitätssystems der Flächenerschließung“.

*Allgemeine Situation morgen. Wandel vom „Aufgabenträger ÖPNV“ zum „Aufgabenträger Mobilität“ gestalten*

Der Kreis Plön möchte diese komplexen Herausforderungen als „Aufgabenträger ÖPNV“ und moderner Dienstleister frühzeitig wahrnehmen, um u.a. seiner Rolle im Sinne der lokal-regionalen Organisation und Koordination gerecht zu werden. Basierend auf der Aufgabenträgerschaft sowie einer zielgerichteten und abgestimmten Zusammenarbeit soll ein möglichst sicheres und verlässliches Gesamtprodukt „Mobilität“ im Kreis Plön möglichst unter Beteiligung der Akteure und Bürger vor Ort



entwickelt und als Ganzes angeboten werden können. Da ähnliche Tendenzen bei anderen deutschen sowie dänische Kommunen bestehen, setzt die Case Study hier an.

Die Betrachtung der Ausgangssituation zeigt, dass die Case Study eine deutliche Handlungsorientierung im Wandel vom „ÖPNV-Aufgabenträger“ zum „Mobilitäts-Aufgabenträger“ besitzt.

## 2.2. Gemeinsame Gestaltungsmöglichkeiten entwickeln

Im Rahmen der Zielkonkretisierung war relativ schnell erkennbar, dass zum einen die interne und externe Organisation von „Mobilität“ in den Kommunen als ganzheitliche Koordination ein unerlässliches Ziel für die Zukunft sein wird. Zum anderen rückt der Wandel die Nutzer, sprich die BürgerInnen, stärker in den Fokus als es bisher nötig war. Dementsprechend werden die übergreifende Zusammenarbeit und der Dialog mit den BürgerInnen sowie allen relevanten lokalen Akteuren eine wachsende Bedeutung einnehmen.

Allen Akteuren sollte in diesem Zusammenhang bewusst sein, dass beide Ziele den Anfang eines notwendigen Paradigmenwechsels beschreiben, welcher mit großen Herausforderungen verbunden ist. Insbesondere auf die „Aufgabenträger ÖPNV“ (Bus) kommt -neben den komplexen Aufgaben des klassischen ÖPNV- ein erweitertes Aufgabenspektrum zu, da die Neuentwicklungen sinnvollerweise in den ÖPNV integriert werden sollten. Um im Sinne der Bürger bzw. der öffentlichen Daseinsvorsorge ein integratives Mobilitätssystem zu schaffen, bedingt diese Entwicklung, dass z.B. Kommunen in beiden Ländern

- die internen Organisationsstrukturen um das neue Aufgabenspektrum erweitern und professionalisieren und
- die Aufgabenabstimmung mit relevanten externen Entscheidungs- und Handlungsebenen forcieren.

Darüber hinaus bedingt dies die Umsetzung diverser Maßnahmen und der Schaffung von neuen Beratungsangeboten:

- Akteurs- und Bürgerbeteiligung im interkommunalen Kontext (partizipative Mobilitätsentwicklung),
- Beratungsangebote zu neuen Verkehrs- und Mobilitätsinfrastrukturen in Dörfern und Städten (u.a. verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsstationen, Straßen-, Fuß- und Radwegeinfrastruktur),
- Beratung ehrenamtlich Aktiver zu alternativen Mobilitätsangeboten (u.a. CarSharing/Dorfauto, Bürgerbus),
- analog-digitale Vernetzung des ÖPNV mit jeglichen neuen Angeboten (analog-digitale Mobilitätszentrale) und eine
- zielgerichtete und stetige Kommunikation in Richtung Bürger/potenzielle Nutzer

Dementsprechend bildet die Case Study im Sinne eines handlungsorientierten Vorgehen erste Schritte ab, um auf der Ebene der internationalen Zusammenarbeit möglichst allgemeingültige Ansätze zu entwickeln, die in jedem lokal-regionalen Kontext integriert und angepasst werden können.

### 3. Wandel vom „Aufgabenträger ÖPNV“ zum „Aufgabenträger Mobilität“

Für die internationale Erarbeitung eines allgemeinen Organisationsstrukturmodells für den Wandel vom „Aufgabenträger ÖPNV“ zum „Aufgabenträger Mobilität“ wurden drei Inhalte erarbeitet:

- Austausch zur Bedeutung einer Handlungsstrategie „Mobilität“
- Selbstdefinition „Ländliche Mobilität“
- Entwicklung eines allgemeinen Organisationsstrukturmodells als Basisansatz

Im Folgenden werden die Ergebnisse dargestellt.

#### 3.1 Bedeutung einer Handlungsstrategie „Mobilität“

Der Austausch zur Bedeutung einer Handlungsstrategie für den Wandel stellte im Anschluss an die allgemeine Analyse den ersten Arbeitsschritt dar. Hierzu bekamen alle teilnehmenden Kommunen die Aufgabe ihre aktuelle Organisationsstruktur in Kurzform zu präsentieren.

Folgende Inhalte wurden dargestellt und jeweils in einer Gruppendiskussion für das bessere gemeinsame Verständnis hinterfragt:

- Aktuelles Organigramm
- Anzahl mitwirkender Mitarbeiter
- Zusammenarbeitsstrukturen
- Aktuelle Umsetzungsprojekte
- Aktuelle Projektentwicklungen

Insbesondere die jeweilige Gruppendiskussion erleichterte in der Folge die Ausdifferenzierung von Gemeinsamkeiten und Unterschieden, brachte die Gruppe auf ein gemeinsames Diskussionslevel und verdeutlicht anhand des angeregten Austausches die Bedeutung für einen neuen, strategischen Ansatz in Kommunen. Das Resultat dieser Diskussion wurde anschließend in einem ersten unreflektierten Ansatz zusammengefasst und hob hervor, dass eine gemeinsame Definition von „ländlicher Mobilität“ ein weiterer wichtiger Schritt sei, um eine gemeinsame „Sprache“ zu sprechen.

#### 3.2. Definition „Ländliche Mobilität“

Die Erarbeitung des Begriffes „Ländliche Mobilität“ wurde gemeinsam mit der „Brainstorming“ Methode durchgeführt, reflektiert und anschließend in einer gemeinsamen Definition samt Hintergrund aus Sicht der Regionalentwicklung abgestimmt.

*Definition „Ländliche Mobilität“*

„Ländliche Mobilität“ befasst sich mit der Bewegung von

- Menschen (Migration, Transport, Reisen/Freizeit)
- Dingen/Gütern (Transport)
- Ideen (z.B. Gedanken, Konzepte)
- Wissen (Kommunikation und Information)

in ländlichen Gebieten, zwischen ländlichen Gebieten und zwischen ländlichen und städtischen Gebieten.

*Hintergrund der Definition aus Sicht der Regionalentwicklung*

Im Kontext von Menschen und Dingen/Gütern sind die Erreichbarkeit/Zugänglichkeit zu Bildung, Arbeit, Sozialdiensten, Reise- und Freizeitangeboten und Informationen sowie der dazugehörigen physischen Infrastrukturen die zentralen Komponenten. Die niedrige Bevölkerungs- und Infrastrukturdichte, lange Wege (Raum und Zeit) und Migrationsprozesse (Arbeitsplatzverlagerungen,

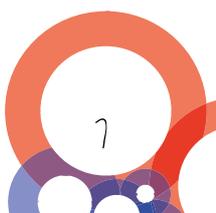


Verstädterung) sind Hauptgründe für die allgemein negativen Entwicklungstendenzen in den ländlichen Räumen sowie der einhergehenden Verschlechterung öffentlicher Mobilitätsangebote in der Vergangenheit und der Gegenwart. Die zukunftsorientierte Notwendigkeit diesen negativen Entwicklungstrend zu verringern, begünstigt momentan eine Veränderung der Situation im Mobilitätsbereich (Autoorientierung) durch die Kommunen. Das öffentliche Bus- und Bahnssystem (Ö(S)PNV) bildet die Basis, um durch neue ergänzende Mobilitätslösungen und multimodale Verbindungen (People-to-Service; Service-to-People) auf lokaler und regionaler Ebene eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit zu erzielen. Die Erweiterung bietet den BürgerInnen und Touristen vernetzte und somit attraktivere Angebote, was einen neuen „State of Art“ für die Entwicklung einer regionalen Mobilitätskultur bilden kann. Aufgrund der umfassenden sozialen Auswirkungen einer solchen Entwicklung ist die Beteiligung von BürgerInnen und Interessengruppen ein Schlüsselfaktor für die Gegenwart und Zukunft der ländlichen Mobilität. Diese Veränderungen sollten so begleitet und unterstützt werden, dass lokal ergänzende Mobilitätsideen/ -lösungen in den lokalen Gemeinschaften eigenverantwortlich organisiert und gleichzeitig in breitere lokale Infrastrukturen (z.B. Dorfgemeinschaftshaus), Kommunikations- und Informationsprozesse (analog und digital) sowie Entwicklungskontexte (Bus und Zug) eingebettet werden.

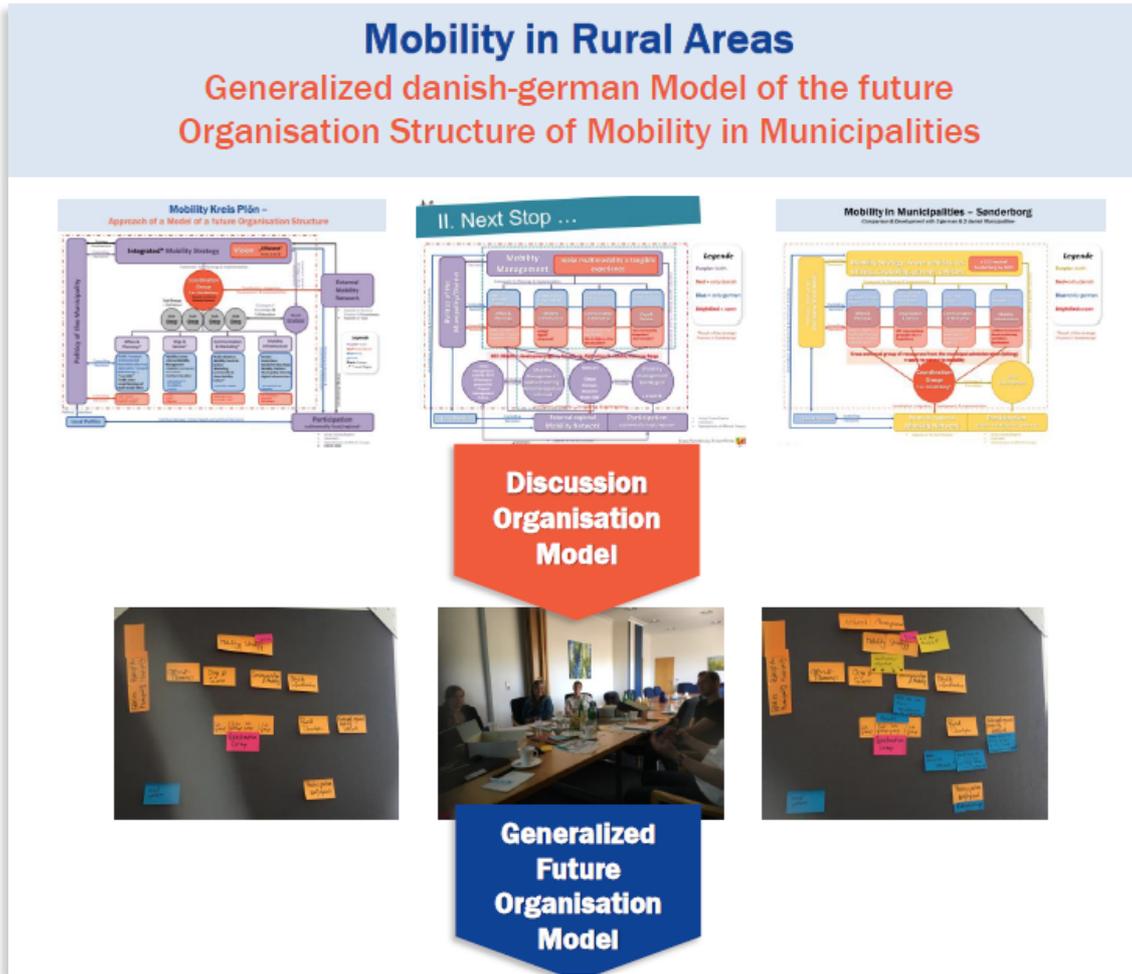
Das Ergebnis zeigt, dass der Begriff schwer zu greifen ist und selbst die fachliche Erörterung der Hintergründe abstrakt bleibt. Daher wird es insbesondere im Rahmen der Vermittlung darauf ankommen, dass der Begriff nicht ausufernd erklärt wird, sondern der Nutzen für die Menschen und damit die analoge Lebensumwelt in den Vordergrund gestellt wird, um im Rahmen der technischen Verarbeitung von Informationen sinnvolle analog-digitale Lösungen zu entwickeln und zu nutzen.

### **3.3 Basisansatz - Allgemeines Organisationsstrukturmodell**

Der Basisansatz wurde entsprechend der Ausführungen in 3.1 in zwei Schritten ausdifferenziert. Alle Kommunen bekamen das erste Arbeitsergebnis zugesandt, um einen eigenen Lösungsansatz für die nächste Sitzung zu entwickeln. Kreis Plön, Kreis Rendsburg-Eckernförde und Sonderborg Kommunen lieferten in diesem Zuge individuelle Lösungsansätze, die zu einem gemeinsamen und allgemeinen Organisationsstrukturmodell im Rahmen einer moderierten Gruppendiskussion zusammengefügt wurden. Die Abbildung visualisiert an dieser Stelle das Vorgehen, welches auf der folgenden Seite in der finalen Fassung mündete.



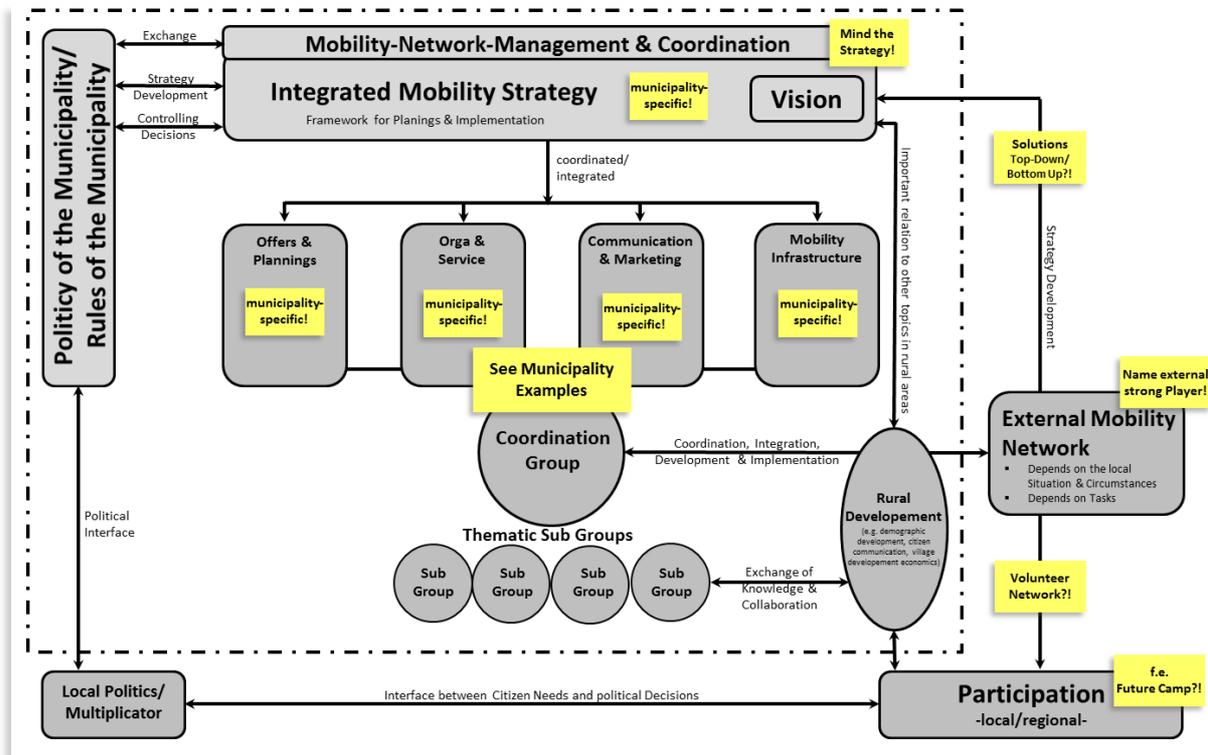
Arbeitsprozess zur gemeinsamen Entwicklung eines allgemeinen Organisationsstrukturmodells „Aufgabenträger Mobilität“ (Hauke Klünder, 2018)



Die finale Fassung des Organisationsstrukturmodells liefert alle allgemeingültigen Komponenten, welche bedacht werden sollten, um Kommunen als „Aufgabenträger ÖPNV“ basierend auf den neuen Anforderungen der Mobilität zukunftsfähig zu machen. Diesbezüglich war es uns als Case Study Gruppe sehr wichtig, dass wir die besten Teillösungen aus den jeweiligen Ansätzen in einem übergreifenden Modell vereinen.

## Allgemeines Organisationsstrukturmodell „Aufgabenträger Mobilität“

(Hauke Klünder, 2018)



Bitte sehen sie dieses Modell als erste Inspiration und Orientierungshilfe für ihren eigenen Weg. Es ist und bleibt ihr eigener Weg, daher verzichten wir an dieser Stelle auf die weitere Ausdifferenzierung der einzelnen Punkte, da wir denken, dass hauptamtliche ÖPNV-Manager und Regionalentwickler sich leicht in der Struktur zurecht finden werden, um ihren eigenen strategischen Handlungsansatz weiterzuentwickeln.

Wir weisen jedoch darauf hin, dass die gemeinsame Bearbeitung einer Handlungsstrategie mit den wichtigsten Nachbarkommunen (im eigenen Land oder länderübergreifend) durchaus wichtig ist, um insbesondere unter Kommunikations- und Vernetzungsaspekten zu Beginn des Wandels eine Synchronisierung zu erzielen, Synergien zu identifizieren und den eigenen Ansatz professionell zu reflektieren. Wir warten von diesem Vorgehen mittel- und langfristige Zeitersparnisse, welche den Wandel beschleunigen und an der einen oder anderen Stelle vereinfachen wird.

### 4. „Akteurs- und Bürgerpartizipation“ im Rahmen der Mobilitätsentwicklung

*Wie erschaffen wir eine neue „Mobilitätskultur“?* Diese Frage lässt sich nicht alleine mit der Entwicklung einer neuen Organisationsstruktur und dem Wandel als Aufgabenträger beantworten. Kultur bezieht immer den Menschen (BürgerInnen) als Gestalter mit ein. Dieser Prozess ist im Kontext „Mobilität“ bereits in unterschiedlichen Regionen Deutschlands, Dänemarks und darüber hinaus in der Entwicklung. Dabei sind bereits einige gut Ansätze bei der Einbindung in das ÖPNV-System als wichtiges Rückgrat für die Mobilität der Landbevölkerung zu erkennen. An dieser Stelle spielt die Vermittlung und Moderation von Seiten der Aufgabenträger eine wichtige Rolle, um die Menschen bedarfsgerecht und zielorientiert einzubinden ohne beide Seiten zu überfordern:

**Die lokale bzw. interlokale Bedarfs- und Nachfragesituation sollte unbedingt in die Neuorganisation des „Aufgabenträger ÖPNV“ zum „Aufgabenträger Mobilität“ integriert werden, um verschiedene Herausforderungen zeitnah und koordiniert zu begegnen.**



„Partizipative Mobilitätsentwicklung“ in Form von interlokalen Workshops und darauf aufbauender weiterer regionaler Beteiligungsformate ist an dieser Stelle ein guter strategischer Ansatz und eine Chance, um die Menschen zunächst auf der Nutzerebene in den Entwicklungsprozess zielgerichtet zu integrieren und durch einen flächendeckenden Ansatz eine passgenaue Verknüpfung beider Entwicklungsebenen zu ermöglichen. Diese ist notwendig, um Bedarfe und Nachfrage in kleineren Gemeinden und Teilregionen (Ämter/Städte) für unterschiedliche Zielgruppen transparent zu machen und eine Integration in das ÖPNV-System zu fördern. Die Herausstellung lokaler Vorteile, als auch die Unterstützung lokaler Mobilitätsaktivisten als Entwicklungstreiber und Multiplikatoren sind offensichtlich, um eine bessere Verknüpfung des ÖPNVs mit ergänzenden Angeboten anzustreben und langfristig zu realisieren. Eine weitere große Herausforderung besteht in der Identifizierung von Interesse und Einsatzbereitschaft auf der lokalen bzw. interlokalen Ebene, um einen wechselseitigen Entwicklungsprozess zu starten.

Die gemeinsam im Rahmen der Case Study entwickelte **Methode „Zukunftswerkstatt“** eignet sich sehr gut, um die Kommunikation und den Dialog vor Ort zu beginnen, Akteure und entsprechendes Interesse an einer übergreifenden und integrativen Zusammenarbeit zu akquirieren, Diskussionsgrundlagen für die lokale bzw. interlokale Ebene zu schaffen und als Aufgabenträger eine passgenaue Unterstützung anzubieten, wenn es u.a. um die zukünftige Entwicklung von mobilitätsrelevanten Infrastrukturen geht oder um stabile Rahmenbedingungen für ein regionales Mobilitätssystem/-zentrale zu schaffen.

Auf diesen grundlegenden Erkenntnissen basiert im Folgenden die gemeinsame Erarbeitung der Methode mit konkreter Vision, Zielen und Rahmenbedingungen sowie einem allgemeinen Drehbuch, welches als Inspiration und Vorlage in jeglichen Kontexten für die eigenen Planungen genutzt werden kann. An dieser Stelle besteht der Hinweis, dass der Umfang des Projektes „B4R“ es nicht zuließ, dass diese Methode getestet wurde, da der Umfang der Vorbereitung, Durchführung und Dokumentation zu viel Zeit in Anspruch genommen hätte, welche bei keinem Projektpartner in dem Maße verfügbar war. Alternativ wurde das allgemeine Methodenkonzept im Interreg 5B Projekt „MAMBA“ in Form eines Reflektionsworkshops mit verschiedenen Aufgabenträgern aus dem baltischen Raum diskutiert und weitere Hinweise gesammelt, die Aufgabenträgern bei der eigenen Planung und dem weiteren Weg zum Aufgabenträger „Mobilität“ helfen werden.

#### 4.1. Vision, Ziele und allgemeine Rahmenbedingungen

Die Definition von „Vision und Zielen“ bildet den Startpunkt, um ein gemeinsames Verständnis für die Idee, den Zweck und die Zielrichtung zu erhalten. Darüber hinaus hilft die gemeinsame Definition, um in der Umsetzung der Methode interessierte Ämtern, Städten, Gemeinden (Deutschland) und das lokale Ehrenamt und die BürgerInnen (Dänemark & Deutschland) mitzunehmen und ihnen den Mehrwert zu vermitteln.

Die **Vision** bildet den Startpunkt und widmet sich der Frage: „**Wo wollen wir hin?**“ mit der Methode. Die gemeinschaftliche Aussage dahinter ist „**Von 2 zu 1 Auto** pro Familie“ zu gelangen.

**MAMBA Hinweis:** *An dieser Stelle zeigt die internationale Reflektion ihre Relevanz, in dem der Zusatz „pro Familie“ wegfallen sollte, da die „Ländliche Mobilität“ für Jedermann und –frau zugänglich sein sollte.*

Die Arbeitsgruppe hat die Aussage definiert, um unter Akteurs- und Bürgerbeteiligung:

- sicherzustellen, dass wir nicht die Nutzung von eigenen privaten Autos in ländlichen Räumen allgemein vermeiden möchten (sinnlos und unrealistisch).
- zu identifizieren, inwieweit Angebot und Nachfrage neben den eigenen privaten Autos bestehen.
- zu identifizieren, welche Potenziale es für vernetzte Mobilitätslösungen gibt (neue Angebote und Infrastrukturen etc.).
- das Engagement der lokalen Akteure für eine Zusammenarbeit zu erhöhen (wichtigster Teil).



Letztendlich zielt dieses Vorgehen auf die Entwicklung und Unterstützung von lokalen als auch interlokalen Lösungen ab,

**MAMBA Hinweis:** auch Nicht-Mobilität zur Vermeidung von Wegen

die mit dem regionalen Mobilitätssystem/Mobilitätszentrale verbunden werden sollten. Daher ist der andere Teil der Aussage oder Vision konkret:

**„Interlokale Mobilitätsangebote bilden in Verbindung  
mit dem ÖPNV-System eine Alternative zu Privatautos“**

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass Aufgabenträger direkt in Richtung Akteure und Bürger kommunizieren sollten, um darzulegen welche Lösungen realistisch bzw. unrealistisch aus ÖPNV Sicht sind. Dies ist eine wichtige Basis, um anschließend gemeinsam an einem zielführenden Rahmen zu arbeiten und eine vertrauensvolle „Mobilitätsgeschichte“ zu erzählen.

Anschließend wurden **drei Ziele** als Orientierungshilfe für die Beteiligungsmethode festgehalten:

**1. „Die Zielgruppen dort abholen, wo sie stehen!“**

*Hauptzielgruppen* – junge (unter 18 Jahre), ältere und nicht-mobile BürgerInnen

*Interlokal* – Teilregionen (5.000 – 10.000 Einwohnern) oder Städte (5.000 – 30.000 Einwohner) – um passgenaue Bedarfe, Potenziale und Angebote zu entwickeln

**MAMBA Hinweise:** Visionen der BürgerInnen ernst nehmen und Kinder bewusst integrieren

**2. „Entwicklung lokaler Eigeninitiative und Identifikation von Botschaftern/Multiplikatoren“**

*Engagement* – Akquise und Bindung von Aktivisten, die die Entwicklung einer „neuen Mobilitätskultur“ im lokalen, interlokalen und regionalen Kontext unterstützen wollen (Kommunikation, Aktionen,...)

**MAMBA Hinweise:** Positivem Denken und „Träumen“ Freiraum bieten, um vor allem „natürliches“ Engagement zu fördern und aktiv zu integrieren

**3. „Interlokale Mobilitätsberichte/-pläne als selbstdefinierte Richtlinien“**

*Situationsanalyse/Realitätscheck* – lokal/interlokal/regional – kurz-, mittel- und langfristig

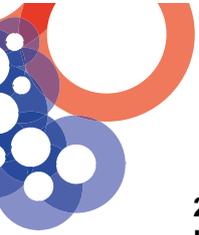
*Interlokale Hinweise der Akteure und Bürgern an die lokale Politik vermitteln* – lokal/interlokal/regional

*Zielführende Unterstützung und Beratung als Aufgabenträger anbieten*

**MAMBA Hinweise:** „Lebendige“ Zusammenfassungen erstellen, die sich mit der Zeit weiterentwickeln lassen, Analyse konkret, „gemeinsames Lernen“ und Selbsthilfe-Angebote ermöglichen, Denken „outside-the-box“ kultivieren und im kontinuierlichen Dialog bleiben

Mit Bezug zu den Zielen ergeben sich noch weitere Mehrwerte, die Aussicht der Aufgabenträger sinnvoll sind für die regionale oder ggf. internationale Zusammenarbeit auf Basis der „Zukunftswerkstatt“ Methode:

**1. Optimierung der internen Organisationsstrukturen der Aufgabenträger:** Die Ergebnisse der unterschiedlichen Zukunftswerkstätten können zum einen genutzt werden, um -wie angedeutet- auf regionaler Ebene interessierte und engagierte Akteure in bereits existierende Entwicklungsnetzwerke zu integrieren, wie z.B. in übergeordnete Themenarbeitskreise oder in Projektarbeitsgruppen. Zum anderen können ausgewählte Akteure mit ihrem lokalen Wissen und praktischen Erfahrungen dabei helfen, den weiteren Entwicklungsprozess eines Aufgabenträgers zu befördern, in dem sie bspw. an internen Steuerungsgruppen teilnehmen und somit eine Brücke zu den lokalen Entwicklungen bilden (Bsp. Sonderborg Modell der Sonderborg Kommune im Bereich Regionalentwicklung).



## 2. Möglichkeit des Benchmarking von Ergebnissen aus unterschiedlichen interlokalen

**Kontexten:** Einen weiteren Mehrwert für den interregionalen sowie internationalen Fokus ermöglicht die Vergleichbarkeit der Zukunftswerkstatt Ergebnisse in möglichst vielen interlokalen Kontexten. Es bestünde z.B. die Möglichkeit die Ergebnisse ähnlicher Raumtypen aus Sicht der Akteure und Bürger zu vergleichen und daraus Muster zu identifizieren für bestimmte Angebots- oder Nachfragesituation und einen übergreifenden Erfahrungsaustausch zu fördern.

**MAMBA Hinweise:** *Aufgabenträger sollten die Idee einer „neue Mobilitätskultur“ selber leben! Darüber hinaus wurden weitere Inspirationen im Kontext „Digitalisierung der Mobilität“, „Ansätzen der Verkehrsvermeidung (u.a. Co-working, Ridesharing) und der „intelligenten Nutzung vorhandener Infrastrukturen“ (u.a. Dorfgemeinschaftshäuser, Bushaltestellen) genannt.*

Basierend auf der Vision und den Zielen wurden Annahmen für sinnvolle und allgemeingültige **Rahmenbedingungen** zur Ausführung der Methode getätigt. Diese bilden lediglich eine Orientierungshilfe für die Organisation dieser Veranstaltung. Die Übersicht unten führt die Annahmen auf, welche die Case Study Teilnehmer getätigt haben.

<b>Teilnehmeranzahl</b>	Min. 10 - max. 40 Akteure und Bürger 1-2 parallelen Workshops - Max. 20 Teilnehmer pro Moderator/Vermittler - weniger als 10 Anmeldungen -> Direktakquise von Multiplikatoren
<b>Moderatoren</b>	1-2 Moderatoren/Vermittler des Aufgabenträgers
<b>Zeitspanne</b>	3-4 Stunden
<b>Erweiterung um andere thematische Workshops</b>	Akquise der Möglichkeiten im ersten Abstimmungsgespräch mit Ämtern/Städten/lokalen Initiativen
<b>Kommunikation &amp; Einladung</b>	PR, Social Media,... -Einladung mit Ämtern/Städten abstimmen "Zielgruppen dort abholen, wo sie stehen"
<b>Transport nicht-mobiler Akteure/Bürger</b>	Sollte -wenn möglich- organisiert und angeboten sowie direkt in der Einladung kommuniziert werden -Abstimmung mit Ämtern/Städten
<b>Vorbereitung der Zukunftswerkstatt</b>	Siehe 4.2
<b>Gliederung der Zukunftswerkstatt</b>	Siehe 4.2
<b>Dokumentation der Zukunftswerkstatt</b>	Siehe 4.2

Die Annahmen sind nicht "in Stein gemeißelt", da der interlokale Kontext und das Interesse sehr unterschiedlich sein können. Sie bilden Durchschnittsannahmen ab, welche -wenn nötig- angepasst werden sollten.

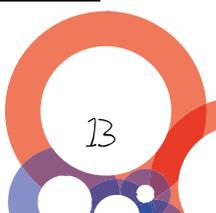
## 4.2. Drehbuch „Zukunftswerkstatt Mobilität“ für die Anwendung in Teilregionen

*Vorbereitung/Organisation* - Die Organisation von Beteiligungsmethoden wie der Zukunftswerkstatt ist umfangreich. Die Aufgabenübersicht unten führt alle wichtigen Aufgaben und Materialien auf die im Rahmen der Vorbereitung hinsichtlich der Datengewinnung, der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie der Kommunikation mit lokalen Akteuren bzw. Ämtern, Städten und Gemeinden wichtig sind, um eine zielgerichtete Zukunftswerkstatt durchführen zu können. Die Aufgaben und Materialien bilden im Kontext der Case Study eine Sammlung ab, welche die teilnehmenden Mitglieder bereits selber ausprobiert haben bzw. welche mit ihnen im Rahmen von Konzept- und Strategieentwicklungen durchgeführt wurden und eine gute Mischung für die Erhebung von Primärdaten darstellen.





Aufgaben & Materialien	
Allgemeine Vorbereitung (einmalig)	<p><b>1. Vorbereitung von Methoden zur Datenerhebung samt Materialien</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>“Wie bin ich hergekommen” Poster</i> (Landkarte mit Klebepunkten auf den unterschiedliche Mobilitätsangebote abgebildet sind, wie das eigene Auto, Bus, Mitfahrt etc.)</li><li>▪ <i>Evaluationsfragebogen für alternative Mobilitätsangebote</i> und Zeitangaben für unterschiedliche Mobilitätszwecke</li><li>▪ <i>Personas Fragebogen</i> (5-7 kurze Fragen) für Teilnehmer der Zukunftswerkstatt (kleine Ausfüllkarten mit Excel-Datei zur Auswertung)</li><li>▪ <i>Mental Mapping Methode</i> um aktuelle und zukünftige Mobilitätsangebote und –infrastrukturen in den Gemeinden und Städten aus Teilnehmersicht festzuhalten (allgemeine Vorlage mit Anleitung für Moderatoren/Vermittler)</li></ul> <p><b>2. Vorbereitung von einführenden Präsentationen</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>Allgemeine Präsentation “Mobilität in ländlichen Räumen”</i> (in Power Point – max 5-7 Folien)</li><li>▪ <i>Spezifische Präsentation “Mobilität in der konkreten Teilregion/Stadt”</i> (in Power Point – max 5-7 Folien) -&gt; Inhaltliche Koordination mit lokalen Akteuren bzw. Ämtern, Städten</li></ul> <p><b>3. Vorbereitung der Einladung</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Einladungsvorlage</b> mit motivierendem/inspirierendem Text und Ablauf der Zukunftswerkstatt</li></ul>
	<p><b>Vorbereitung der Vorgehensweise für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Dialog mit dem jeweiligen Amt und Stadt über die Zugänglichkeit/Erreichbarkeit von Akteuren und Bürgern (Zeitung, Amtsblatt, Werbeplakate, Facebook, Einladung wichtiger lokaler Organisationen (Landfrauen, Kirche, Vereine, Verbände etc.)</li></ul>
Kommunikation mit Ämtern & Städten	<p><b>1. Zukunftswerkstatt Angebot</b> Ämtern und Städten persönlich oder telefonisch unterbreiten und bei Interesse einen weiteren Gesprächstermin zur Konkretisierung anbieten</p> <p><b>2. Gesprächstermin/Telefonanruf als ersten Kontakt</b> um die Methode und ihre Vorteile darzulegen und ggf. einen ersten Zukunftswerkstattbericht als konkretes und nutzbares Ergebnisbeispiel übermitteln</p> <p><b>3. Weiterer Gesprächstermin zur Planung der Zukunftswerkstatt –</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Räumlichkeiten eruieren,</li><li>▪ Transportoptionen für nicht-mobile Interessenten besprechen,</li><li>▪ bei Bedarf Erweiterung um einen weiteren thematischen Workshop besprechen,</li><li>▪ Einladung abstimmen,</li><li>▪ Optionen für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, sowie Zugang zu lokalen Organisationen abstimmen,</li><li>▪ Zeitschiene und Aufgabenverteilung</li></ul> <p><b>4. Ausarbeitung eines detaillierten Arbeitsablaufes bis zur Zukunftswerkstatt</b></p> <p><b>5. Finaler Gesprächstermin</b> um alle Aufgaben und den Zeitablauf final abzustimmen</p>



*Arbeitsplan* - Der **Arbeitsplan** (siehe nächste Seite) ist eine wichtige **“To-Do”-Liste** für alle Akteure, die in die Organisation der Zukunftswerkstatt eingebunden sind. Sie ermöglicht eine schlanke und transparente Kommunikation und gibt den beteiligten Akteuren zu jeder Zeit eine Übersicht über die Aufgaben, welche wann zu erledigen sind.

<b>Zeitschiene</b>	<b>Arbeitsschritte</b>	<b>Verantwortung</b>
8 Wochen vorher	<b>1. Gespräch zur Abstimmung/Planung der Zukunftswerkstatt</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Räumlichkeiten für bis zu 40 Teilnehmer im lokalen Rahmen &amp; Kontaktperson vor Ort (Planung Räumlichkeiten &amp; Technik)</li> <li>▪ “Transportmöglichkeiten für nicht-mobile Teilnehmer” &amp; Kontaktperson (Planung des Angebotes)</li> <li>▪ Erweiterung um weitere thematische Workshops, falls erwünscht (ggf. gibt es etwas was Amt/Stadt machen möchte oder wo es Möglichkeiten für den Kreis gibt z.B. Digitalisierung, Amtsentwicklung, Klimaschutz)</li> <li>▪ Einladung (Abstimmung und Anpassung der Vorlage)</li> <li>▪ Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit und Informationsweitergabe über lokale Netzwerke (Diskussion über die Art der Kommunikation (Mail, Zeitung) und Schlüssel-akteure/-organisationen auf lokaler Ebene (E-Mail-Liste)</li> <li>▪ Zeitplanung und Aufgaben</li> </ul>	Aufgabenträger mit Amt/Stadt oder lokalen Akteuren
6 Wochen vorher	<b>2. Gespräch zur Aktualisierung des 1. Gesprächs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Räumlichkeiten &amp; Kontaktperson sind abgestimmt</li> <li>▪ Transportmöglichkeiten &amp; Kontaktperson sind <u>fest oder nicht</u></li> <li>▪ Erweiterung um weiteren thematischen Workshop sind <u>fest oder nicht</u></li> <li>▪ Einladung ist abgestimmt</li> <li>▪ E-Mail-Liste lokaler Netzwerke und Akteure liegt vor</li> <li>▪ Öffentlichkeitsarbeit und lokale Kommunikation sind festgemacht und arbeitsteilig aufgeteilt</li> <li>▪ Aktualisierung der Zeitplanung und Aufgaben</li> </ul>	Aufgabenträger mit Amt/Stadt oder lokalen Akteuren
4 Wochen vorher	<b>3. Gespräch per Telefon zur Aktualisierung des 2. Gesprächs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einladung über Zeitung/Amtsblatt</li> <li>▪ Einladung an lokale Netzwerke über Schlüsselakteure</li> </ul>	Aufgabenträger mit Amt/Stadt oder lokalen Akteuren
2 Wochen vorher	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einladungserinnerung via E-Mail</li> <li>▪ Letzte Aktualisierung zur Organisation mit Amt/Stadt oder lokalen Akteuren</li> </ul> <p><i>Optional: Vorbereitung eines weiteren Workshops; Zeitungsartikel in der Lokalzeitung</i></p>	Aufgabenträger
1 Woche vorher	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aktualisierung der Teilnehmerliste (ggf. Direktakquise bei zu geringer Teilnehmerzahl)</li> <li>▪ Abstimmung der Räumlichkeiten vor Ort</li> <li>▪ Organisation Essen, Trinken, Technik</li> </ul>	Aufgabenträger
1-3 Tage vorher	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Letzte Aktualisierung Räumlichkeiten &amp; Transportmöglichkeit</li> <li>▪ Vorbereitung der Material für die Zukunftswerkstatt</li> <li>▪ Letzte Aktualisierung der Teilnehmerliste</li> </ul>	Aufgabenträger
Zukunfts- werkstatt Tag	<b>Letzte Vorbereitungen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1,5 Stunden vor dem Start in den Räumlichkeiten sein</li> <li>▪ Aufbau (Eingangsbereich, Stühle, Technik, Moderation)</li> <li>▪ Durchführung (siehe Drehbuch)</li> <li>▪ Aufräumen</li> </ul>	Aufgabenträger
1-2 Wochen danach	<b>Dokumentation des “interkommunalen Mobilitätsberichtes”</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erstellung und Abstimmung des Berichts mit Amt/Stadt</li> <li>▪ Finaler interkommunalen Mobilitätsbericht</li> <li>▪ Beratung und Unterstützung gemäß Ergebnisse</li> </ul>	Aufgabenträger mit Amt/Stadt oder lokalen Akteuren

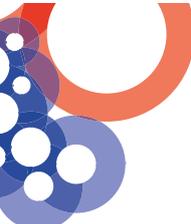
*Drehbuch* - Das Drehbuch für die Zukunftswerkstatt Methode ist die zentrale Übersicht, wo die gesamte Durchführung samt Zeitplan dokumentiert ist. Das Drehbuch basiert auf „Vision und Ziele“ und die allgemeinen Rahmenbedingungen.

<b>Zeitablauf</b>	<b>Zukunftswerkstatt Mobilität</b>
17.30 – 18.00	<p><b>Begrüßungs- und “Get together”-Phase</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vorbereitung der Namensschilder</li> <li>▪ Teilnehmer nutzen Klebepunkte, um auf einer <i>Landkarte Wohnort und Transportmittel</i> zu verorten</li> <li>▪ Moderator/Vermittler gibt Teilnehmern einen Stift und den <i>Personas Fragebogen</i>, um diese als Selbst-Information anonym auszufüllen</li> <li>▪ Moderator/Vermittler gibt Klebepunkte, um auf dem <i>Evaluationsfragebogen</i> die Fragen zu bewerten</li> <li>▪ Teilnehmer können sich mit <i>Essen und Trinken</i> stärken</li> <li>▪ Moderator/Vermittler sammelt <i>Personas Fragebögen</i> mit einer Box ein</li> </ul>
18.00 – 18.30	<p><b>Präsentationsphase</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Begrüßung der Teilnehmer durch Amt/Stadt und Moderator/Vermittler</li> <li>▪ Moderator/Vermittler präsentiert die <i>allgemeine Präsentation “Mobilität in ländlichen Räumen“</i></li> <li>▪ Moderator/Vermittler oder Amt/Stadt präsentiert die <i>spezifische Präsentation “Lokale Mobilitätssituation“</i> (Abstimmung, ob die spezifische Präsentation durch Amt/Stadt gehalten werden könnte)</li> </ul>
18.45 – 19.00	<p><b>Dialogphase</b> (<i>“Die Zielgruppe dort abholen, wo sie stehen“</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>“Interlokale Mobilitätsgeschichte“</i> - Moderator/Vermittler sucht einen Teilnehmer heraus, welcher seine eigene Geschichte/Situation als eines von vielen Beispielen kurz darstellt</li> <li>▪ Moderator/Vermittler stellt 2-3 Fragen im Anschluss</li> <li>▪ Moderator/Vermittler macht anschließend eine <i>Kurzabfrage zu den Erwartungen</i> der Teilnehmer (3-4 andere Teilnehmer werden dazu gefragt)</li> </ul> <p>-&gt; Identifizierung von interessanten Personen in der Begrüßungs- und “Get together” Phase</p>
19.00 - 20.00(15)	<p><b>Workshopphase</b> (<i>„Entwicklung lokaler Eigeninitiative und Identifikation von Botschaftern/Multiplikatoren“</i>)</p> <p><i>Kurzvorstellung der Teilnehmer</i> in den einzelnen Workshops (10 min.)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wer bin ich?</li> <li>2. Wo liegt mein Interesse?</li> </ol> <p><i>Diskussions- und Entwicklungsrunde</i> (35 – 40 min.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wie ist aktuell die Mobilitätssituation vor Ort?</li> <li>▪ Wie kann zukünftig ein ideales Mobilitätssystem vor Ort aussehen?</li> <li>▪ Wie können wir dieses Mobilitätssystem realisieren? (Angebote &amp; Infrastruktur)</li> </ul> <p><i>Mental Mapping</i> durch Teilnehmer (20-25 min.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jeder Teilnehmer erhält ein weißes DIN A3 Blatt und zeichnet seine eigene “Gedächtnislandkarte” der Gemeinde/Teilregion mit Straßen, wichtigen Ortsmarken, Daseinsvorsorgeeinrichtungen und weiteren wichtigen Angeboten (Schwarzer Stift=aktuell)</li> <li>▪ Aktuelle Mobilitätsangebote und –infrastrukturen werden anschließend mit Klebepunkten (schwarz=aktuell) und zukünftigen Potenzialen (rot=zukünftig) eingeklebt</li> </ul>

	<p>Vorbereitung: Weißes Papier (DIN A3), schwarze Stifte, Klebepunkte mit Symbolen und Legende</p> <p>&gt;&gt; <i>ergänzend kann das Workshopformat mit anderen thematischen Workshops (von Ämtern, Städten &amp; AktivRegionen) kombiniert werden, falls diese erwünscht ist</i></p> <p>[Jeder Moderator/Vermittler wertet die beiden Poster der "Begrüßungsphase" grob aus und präsentiert ein kurzes Zwischenergebnis]  [Jeder Moderator/Vermittler bewerte die Resultate der Workshopphase mit 3 ausgewählten Teilnehmer, die das Ergebnis kurz selbst präsentieren]</p>
20.15(30. – 20.30(45)	<p><b>Abschluss- und Reflektionsphase</b> (<i>"Perspektiven als selbstdefinierte interlokale Richtlinie"</i>)</p> <p><i>Kurzpräsentation der Resultate</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bewertung alternativer Mobilitätsangebote und Zeitangaben für unterschiedliche Mobilitätszwecke (Poster)</li> <li>▪ Präsentation der Workshopergebnisse (3 Teilnehmer je Arbeitsgruppe (zwei halten die Paper und einer trägt vor)</li> <li>▪ Selbstpräsentation von zwei Mental Maps durch Ersteller</li> </ul>
20.30(45) - 20.45(21)	<p><b>Austausch und Netzwerken</b></p>
Während der Zukunftswerkstatt	<p><b>Fotos und Audioaufnahmen während der Zukunftswerkstatt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fotodokumentation</li> <li>▪ Audioaufnahmen in der Dialogphase (DSGVO Klärung)</li> </ul>
Nach der Zukunftswerkstatt	<p><b>Interlokale Mobilitätsberichte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Situationanalyse</i> basierend auf den Zukunftswerkstattinformationen und – resultaten</li> <li>▪ <i>Realitätscheck zu zukünftigen Mobilitätslösungen</i> (lokal/interlokal/regional &amp; kurz-/mittel- &amp; langfristig)</li> <li>▪ <i>Interlokale Hinweise bzw. Diskussionsgrundlagen für Kommunalpolitik</i></li> <li>▪ <i>Nächste Schritte</i> mit zielgerichtetem Beratungs- und Unterstützungsangebot seitens der Kreisverwaltung</li> </ul>

**MAMBA Hinweise zum Dialog und zur Entwicklung lokaler Eigeninitiative:** Die

Workshopteilnehmer bestätigen die Revision der Vision durch die Auflistung der Zielgruppen und der daraus resultierenden Auflistung potenzieller Kontexte für die Ansprache und Einbindung (u.a. Schule, Kirche, Sportvereine). Darüber hinaus wurde aufbauend auf der „Zukunftswerkstatt“ Methode in Kurzform skizziert, wie der weitere Weg der Gestaltung einer neuen „Mobilitätskultur“ durch den „Aufgabenträger Mobilität“ aussehen könnte (Identifizierung bestehender Initiativen, Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger ÖPNV und lokalen Initiativen starten, lokale Botschafter/Multiplikatoren finden, Erarbeitung der Kommunikationsmöglichkeiten in Richtung BürgerInnen vor Ort mit den Initiativen und Botschaftern/Multiplikatoren)



## 5. Fazit

Das abschließende Fazit zu den Ergebnissen der Case Study „Mobilität“ fördert zwei zentrale Erkenntnisse für die Weiterentwicklung der Kommunen zum „Aufgabenträger Mobilität“ durch eine verstärkte übergreifende Zusammenarbeit (lokal & regional) zu Tage:

- Der Wandel bedarf einer umfassenden und übergreifenden Handlungsstrategie innerhalb der Kommunen, um die Komplexität der Aufgaben ziel- und bedarfsorientiert anzugehen
- „Kommunikation“ und „Partizipation“ werden die Treiber einer neuen „Mobilitätskultur“ in den ländlichen Räumen sein, welche nötig sein werden, um ein „Mobilitätssystem der Flächenerschließung“ unter nachhaltigen Aspekten zu entwickeln

### 5.1. Der „Wandel“ bedarf eines strategischen Handlungsansatzes innerhalb von Kommunen

Die produktive internationale Zusammenarbeit zur Selbst-Definition „Ländliche Mobilität“ und dem daraus klar erkennbaren Bedarf der Betrachtung der bestehenden Organisationsstrukturen lieferte den zentralen Ansatzpunkt, um gemeinsam erste Schritte in diesem Bereich zu gehen. Es bedurfte in der Bearbeitung keiner großen Vermittlung und Moderation, da alle Teilnehmer ihr Fachwissen und ihre Grundlagen basierend auf den abgestimmten Zielen strukturiert einbrachten. Der gemeinsame Prozess zur Entwicklung eines gemeinsamen Lösungsansatzes wurde über die Präsentation individuell erarbeiteter Lösungsansätze und der anschließenden gemeinschaftlichen Zusammenführung der besten Ansätze in ein Gesamtmodell schlank realisiert.

Dieses Modell kann jetzt in jeglichem Kontext als Ansatz und Inspiration für eine Handlungsstrategie genutzt und selbstständig durch die Kommunen erweitert, ergänzt und „mit Leben gefüllt“ werden. Der Wandel wird sich dabei nicht von heute auf morgen realisieren lassen. Die Vielzahl der kleinen Schritte wird das große Ganze ergeben. Die eigene Handlungsstrategie soll dabei Transparenz und Nachvollziehbarkeit liefern und für den Aufgabenträger als Steuerungs- und Kontrollinstrument funktionieren. Wenn beide Funktionen übergreifend in einem Abstimmungsprozess vereinbart werden, sollte es zukünftig leichter fallen, diesen „Wandel“ in geregelte und effiziente Bahnen zu lenken.

Aufgrund der guten Resonanz von fünf unterschiedlichen Kommunen im Rahmen der Zusammenarbeit kann davon ausgegangen werden, dass dieses Modell zu 80-90% als allgemeiner Strukturrahmen passend ist und damit in jeglichem Kontext seine Anwendung finden könnte.

### 5.2. „Kommunikation“ und „Partizipation“ sind die Treiber einer neuen „Mobilitätskultur“ in den ländlichen Räumen

Sowohl die Entwicklung eines Organisationsstrukturmodells, der „Zukunftswerkstatt“ Methode als auch der Reflektion mit dem MAMBA Projekt verdeutlichen, dass sich europaweit Kommunen im Wandel befinden und es eine Frage der Zeit sein wird, bis überall „analog-digitale Mobilitätszentralen“ entstehen, welche neben dem ÖPNV-Angebote ergänzende Mobilitätsangebote integrieren und dementsprechend durch Kommunikations- und Partizipationsprozesse Akteure, Aktivisten und BürgerInnen einbeziehen sollten.

Je schneller sich die Kommunen als „Aufgabenträger Mobilität“ wahrnehmen, desto schneller werden sie aus sich heraus ihr Handeln strategisch und vor allem im Sinne der Effizienz umstellen. Die Case Study liefert an dieser Stelle allgemeine Ansätze, um neue Wege für die kontrollierte Einbindung von Akteuren und Mobilitätsaktivisten zu finden. Der ganzheitliche Ansatz kann als „Aufbau einer analog-digitalen Mobilitätszentrale“ verstanden werden, dessen Betreiber, Organisator, Netzwerker und Vermittler die Aufgabenträger im Sinne eines Mobilitätssystems sein sollten. Die Gestalter im Sinne des Kulturbegriffes sind alle, die einen sinnvollen und zielführenden Beitrag zur Entwicklung leisten möchten. Die Menschen vor Ort.