



Herausforderungen auf der letzten Meile

„Entwicklung von Konzepten und Instrumenten zur Beförderung von Personen und Kleinstgütern auf der letzten Meile in der Lausitz“

Dresden, 01.09.2020

Projektlaufzeit:

01/2020 – 05/2020

Auftraggeber:

Zukunftswerkstatt Lausitz

Heideweg 2, 02953 Bad Muskau

Auftragnehmer:

Mobilitätswerk GmbH

Eisenstückstraße 5, 01069 Dresden

Amtsgericht Dresden, HRB 36737

www.mobilitaetswerk.de

Ansprechpartner:

Heike Schleussner

René Pessier

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	IV
Abbildungsverzeichnis	V
Tabellenverzeichnis.....	VII
1 Hintergrund des Projektes	1
1.1 Ziele	1
1.2 Vorgehen und Beteiligungsformate.....	1
2 Ausgangssituation: Kompetenz- und Koordinierungsstellen	4
2.1 Best-Practice-Beispiele in anderen Regionen	4
2.2 Voraussetzungen und Status Quo Lausitz.....	9
2.3 Aufgabenbereiche der WFBB und der SAENA.....	10
3 Portfolio der Lausitzer Mobilitätsagentur.....	11
3.1 Prämissen	11
3.2 Aufgabenschwerpunkte	12
3.2.1 Querschnittsaufgaben	13
3.2.2 Initialberatung	15
3.2.3 Fördermittelmanagement.....	16
3.2.4 Umsetzungsunterstützung.....	18
3.2.5 Qualitätsmanagement und Identitätsbildung.....	20
3.2.6 Erläuterung an einem Fallbeispiel	21
3.3 Akteure und Kommunikation	23
3.3.1 Einzubindende Akteure	23
3.3.2 Eigenanteil vs. Einbindung externer Kompetenzträger	24
3.4 Organisatorischer Aufbau und Personal.....	26
3.4.1 Mögliche Rechtsformen	27
3.4.2 Vertragliche Regelung der Zusammenarbeit	27
3.4.3 Personalaufteilung, Markthochlauf und Etablierung	28
3.4.4 Budgetplanung	31
3.5 Mehrwert.....	31
4 Angebotsformen des ÖPNV und der Nahmobilität zur Überwindung der letzten Meile im ländlichen Raum	34
5 Anwendungsfälle in der Lausitz	36
5.1 Sachsen: Gemeinde Kodersdorf	36
5.1.1 Ausgangssituation	36
5.1.2 Potentialabschätzung	39
5.1.3 Handlungsschwerpunkte für Kodersdorf.....	44
5.1.4 Zusammenfassung	56
5.2 Brandenburg: Gemeinden Schulzendorf, Eichwalde, Zeuthen (ZES)	57
5.2.1 Ausgangssituation.....	57
5.2.2 Potentialabschätzung zur Verbesserung der letzten Meile	61
5.2.3 Befahrung und Auswertung von Radwegen.....	66
5.2.4 Maßnahmen zur Radverkehrsförderung auf der letzten Meile	69
5.2.5 Alternative Maßnahmen zur Überwindung der letzten Meile.....	75
5.2.6 Zusammenfassung	77
Literaturverzeichnis	VIII
6 Anhang	XI
6.1 Portfolio der Lausitzer Mobilitätsagentur	XI
6.2 Anwendungsfälle in der Lausitz	XII
6.2.1 Kodersdorf.....	XII
6.2.2 Zeuthen, Eichwalde, Schulzendorf	XV

Abkürzungsverzeichnis

ABSt	Auftragsberatungsstelle Sachsen e. V.
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
AP	Arbeitspaket
aV	alternatives Verkehrsmittel
BER	Flughafen Berlin Brandenburg International
BM	Bürgermeister
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
eMO	Berliner Agentur für Elektromobilität
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
KIS	Kodersdorfer gemeinnützige Inklusions- und Servicegesellschaft
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
LEADER	„Liaison entre actions de développement de l`économie ruale“ (Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung des ländlichen Raums)
LEP	Landesentwicklungsplan
MAZ	Märkische Allgemeine Zeitung
NUDAFA	Nutzerdatengestützte Planung eines integrierten Fahrradverkehrsnetzes für die Kommunen Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf im Umland der Metropole Berlin und des Großflughafens BER
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
NVP	Nahverkehrsplan
o. J.	ohne Jahr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OSM	OpenStreetMap
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
POI	Point of Interest
POS	Point of Sales
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RB	Regionalbahn
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
SAENA	Sächsische Energieagentur GmbH
SMWA	Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
WFBB	Wirtschaftsförderung Brandenburg
WFBB AK EMO	Wirtschaftsförderung Brandenburg Anlauf- und Koordinierungsstelle E-mobiles Brandenburg
WiFö	Wirtschaftsförderung
WRL	Wirtschaftsregion Lausitz
ZES	Zeuthen-Eichwalde-Schulzendorf
ZVON	Verkehrsverbund Oberlausitz Niederschlesien

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Schwerpunkte und Ergebnisse des Projektes	2
Abbildung 2: Anwendungsbeispiele der Mobilitätsagentur	12
Abbildung 3: Aufgabenschwerpunkte und Zielwirkungen	12
Abbildung 4: Querschnittsaufgaben	13
Abbildung 5: Aufgabenschwerpunkt Initialberatung	15
Abbildung 6: Aufgabenschwerpunkt Fördermittelmanagement	16
Abbildung 7: Aufgabenschwerpunkt Umsetzungsunterstützung	18
Abbildung 8: Aufgabenschwerpunkt Qualitätsmanagement und Identitätsbildung	20
Abbildung 9: Erläuterung der Aufgabenschwerpunkte anhand eines Fallbeispiels	22
Abbildung 10: Einzubindende Akteure und Art der Kommunikation.....	23
Abbildung 11: Aufgabenschwerpunkte mit Unteraufgaben und Intensität der externen Einbindung	25
Abbildung 12: Organigramm der Lausitzer Mobilitätsagentur	27
Abbildung 13: Personalaufteilung, Markthochlauf und Etablierung der Lausitzer Mobilitätsagentur	29
Abbildung 14: Budgetplanung während des Testprojektes.....	31
Abbildung 15: Sammlung der Mehrwerte aus der Gemeinde- und Entscheiderwerkstatt	32
Abbildung 16: Angebote des ÖPNV zur Überwindung der letzten Meile	34
Abbildung 17: Angebote der Nahmobilität zur Überwindung der letzten Meile	35
Abbildung 18: Einpendlerströme in die Gemeinde Kodersdorf.....	37
Abbildung 19: Reisezeitvergleich PKW und SPNV in Kodersdorf, Straßennetzbasiertes Routing auf OSM.....	39
Abbildung 20: Nutzergruppenpotentiale der Pendler nach Kodersdorf.....	40
Abbildung 21: Potentielle Nutzergruppen und Erst-Adressaten neuer Mobilitätsangebote	41
Abbildung 22: Interesse seitens der Mitarbeiter an alternativen Mobilitätslösungen, n = 86	41
Abbildung 23: Interesse an der Nutzung alternativer Mobilitätsangebote, n = 71	44
Abbildung 24: Übersicht priorisierte Maßnahmen	45
Abbildung 25: Gewünschte Radwege der befragten Bürger*innen, n = 11	46
Abbildung 26: Einsatzzweck eines zusätzlichen Multifunktionsshuttles, n = 161.....	50
Abbildung 27: Gewünschte Strecken der befragten Bürger*innen, n = 104	51
Abbildung 28: Gewünschte Zusatzleistungen der befragten Bürger*innen, n = 11 bzw. 33	52
Abbildung 29: Reisezeitvergleich zwischen dem PKW und den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes	63
Abbildung 30: Einzugsbereiche des ÖPNV in ZES	65
Abbildung 31: Quelle-Ziel-Matrix für die Gemeinden Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf	66
Abbildung 32: Aufgenommene Führungsformen des Radverkehrs im Untersuchungsgebiet	67
Abbildung 33: Fahrbahnmaterial und Oberflächenqualität auf der befahrenen Route..	68
Abbildung 34: Verortung der Handlungsansätze auf der Verbindung zwischen Altschulzendorf und BER/ Schönefeld.....	69
Abbildung 35: Verortung der Handlungsansätze innerhalb der Gemeinden ZES.....	72
Abbildung 36: Verortung der Handlungsansätze auf der Verbindung nach Königs Wusterhausen	74
Abbildung 37: Vorschläge für Maßnahmen entlang ausgewählter Verbindungen	79

Abbildung 38: Anlauf- und Sammelstelle, Vermittlung, Vernetzung und Sprachrohr-Funktion.....	XI
Abbildung 39: Unterstützung bei der Leistungsausschreibung	XI
Abbildung 40: Vorgehensweise der Lausitzer Mobilitätsagentur am Beispiel Kodersdorf	XIII
Abbildung 41: Nutzung eines alternativen Angebotes	XIV
Abbildung 42: Shuttle Kodersdorfer Bahnhof - Gewerbegebiet.....	XIV
Abbildung 43: Shuttle Kodersdorfer Bahnhof - Gewerbegebiet mit Schichtverschiebung um 20 Minuten	XV
Abbildung 44: Shuttle Kodersdorfer Bahnhof - Gewerbegebiet mit Schichtverschiebung um 30 Minuten	XV
Abbildung 45: Vorgehensweise der Lausitzer Mobilitätsagentur am Beispiel ZES	XVI
Abbildung 46: Ergebnis der lokalen Pendlerverflechtungen.....	XVII
Abbildung 47: Ergebnis der überregionalen Pendlerverflechtungen	XVIII
Abbildung 48: Erreichbarkeit des ÖPNV in ZES.....	XIX
Abbildung 49: Strecke der Befahrung.....	XX
Abbildung 50: Belastungsbereiche für die Wahl der Radverkehrsführung.....	XXI
Abbildung 51: Dorfstraße durch Altschulzendorf.....	XXII
Abbildung 52: Engstelle Dorfstraße Ecke Waltersdorfer Chaussee	XXIII
Abbildung 53: Waltersdorfer Chaussee.....	XXIV
Abbildung 54: Schulzendorfer Straße, Ortslage Waltersdorf	XXIV
Abbildung 55: Steine auf dem Gehweg an der Kreuzung L 400 und K 6160	XXV
Abbildung 56: Geh- und Radwege auf der L 400 durch Waltersdorf (links: Richtung Königs Wusterhausen; Mitte und rechts: Richtung BER/ Schönefeld)	XXV
Abbildung 57: Brücke über die A117 (Berliner Straße) mit schmalen Gehweg.....	XXVI
Abbildung 58: Brücke zum BER (links: Blick vom BER kommend, rechts: Blick in Richtung BER)	XXVI
Abbildung 59: Miersdorfer Chaussee	XXVIII
Abbildung 60: Schmalen Radweg auf der Schillerstraße	XXVIII
Abbildung 61: Netzlücken (links: Ortsausgang Wildau, rechts: zwischen Kreisverkehr + Wildauer Brücke)	XXX
Abbildung 62: Anstieg am Funkerberg.....	XXXI
Abbildung 63: Umlaufsperrn auf der Goethebahn	XXXI

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kompetenz- und Koordinierungsstellen im Bereich Mobilität	6
Tabelle 2: Intensität der externen Einbindung und Beispielakteure	26
Tabelle 3: Beteiligungsformate zur Validierung der Handlungsschwerpunkte der Gemeinde Kodersdorf	43
Tabelle 4: Erreichbarkeit des ÖPNV in ZES.....	64
Tabelle 5: Ergebnis der lokalen Pendlerverflechtungen	XVII
Tabelle 6: Ergebnis der überregionalen Pendlerverflechtungen.....	XIX
Tabelle 7: Anteile der Führungsformen des Radverkehrs im Untersuchungsgebiet	XXI
Tabelle 8: Anteile der verschiedenen Fahrbahnmaterialien	XXII
Tabelle 9: Kopfsteinpflaster und Führung im Mischverkehr sowie parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand	XXVII
Tabelle 10: Maßnahmen für den abschnittswisen Ausbau einer Radwegeverbindung parallel zur L 401	XXIX

1 Hintergrund des Projektes

1.1 Ziele

Insbesondere in ländlichen Räumen stellt die **Überwindung der letzten Meile** oftmals eine große Herausforderung dar. Als letzte Meile wird der Abschnitt vom jeweiligen Startpunkt einer Person, der nicht mehr an den öffentlichen Verkehr angebunden ist, zu einem Verknüpfungspunkt, beispielsweise zu einer Buslinie, bezeichnet. Dies führt dazu, dass die Menschen im ländlichen Raum häufig auf ein privates Fahrzeug zurückgreifen. Die Chancen **nachhaltiger und innovativer Mobilitätslösungen** frühzeitig zu ergreifen, um die Anbindung ländlicher Räume zu verbessern und die letzte Meile zu überwinden, ist daher ein wichtiges Ziel für die Region. Die übergeordnete Koordinierung und Steuerung von Mobilitätsleistungen kann beispielsweise durch eine **länder- und verkehrsverbundübergreifende Kompetenz- und Koordinierungsstelle** (nachfolgend „Mobilitätsagentur“) erfolgen.

Das übergeordnete Ziel des Projektes war es, für die Entwicklung und Umsetzung passgenauer Lösungen für den Transport von Gütern und Personen auf der letzten Meile eine solche Institution zu konzipieren. Im Rahmen des Projektes wurde erprobt, inwieweit die Lausitzer Mobilitätsagentur Gemeinden langfristig dabei unterstützen kann, Mobilitäts Herausforderungen zu bewältigen und die letzte Meile zu überwinden.

Die partizipative Erprobung erfolgte mittels **zwei Modellgemeinden**. Auf sächsischer Seite wurde die Gemeinde **Kodersdorf** im Landkreis Görlitz, auf brandenburgischer Seite die **Region Zeuthen-Eichwalde-Schulzendorf (ZES)** im Landkreis Dahme-Spreewald ausgewählt. Die Modellgemeinden gehören zwar zur Lausitz, haben jedoch mit sehr unterschiedlichen (Mobilitäts-)Herausforderungen bei der Bewältigung der letzten Meile zu kämpfen.

Die Erfahrungen aus den Gemeinden wurden in die Konzeption der Lausitzer Mobilitätsagentur eingebracht. So wurden **Aufgabenschwerpunkte, Organisationsstrukturen und Kommunikationswege** sowie mögliche **Institutionalisierungs- und Finanzierungsmöglichkeiten** der Mobilitätsagentur für die Lausitz eruiert und in einem Portfolio zusammengefasst. Dies erfolgte stets in enger Abstimmung mit bestehenden Angeboten und Kompetenzträgern vor Ort, um Doppelstrukturen zu vermeiden und passgenaue Lösungen zu entwickeln. Im Ergebnis wurden ökologisch, ökonomisch tragfähige, auf die Rahmenbedingungen, die Betroffenen und die Akteure vor Ort zugeschnittene Mobilitätskonzepte für Kodersdorf und ZES entwickelt und bis zur Umsetzungs- bzw. Antragsreife gebracht.

1.2 Vorgehen und Beteiligungsformate

Nachfolgend wird das Vorgehen im Rahmen des Projektes beschrieben, welches sich zum einen auf die Konzeption der Lausitzer Mobilitätsagentur und zum anderen auf das Vorgehen in den Beispielgemeinden bezieht. Abbildung 1 stellt die Schwerpunkte und die entsprechenden Ergebnisse des Projektes zusammenfassend dar.

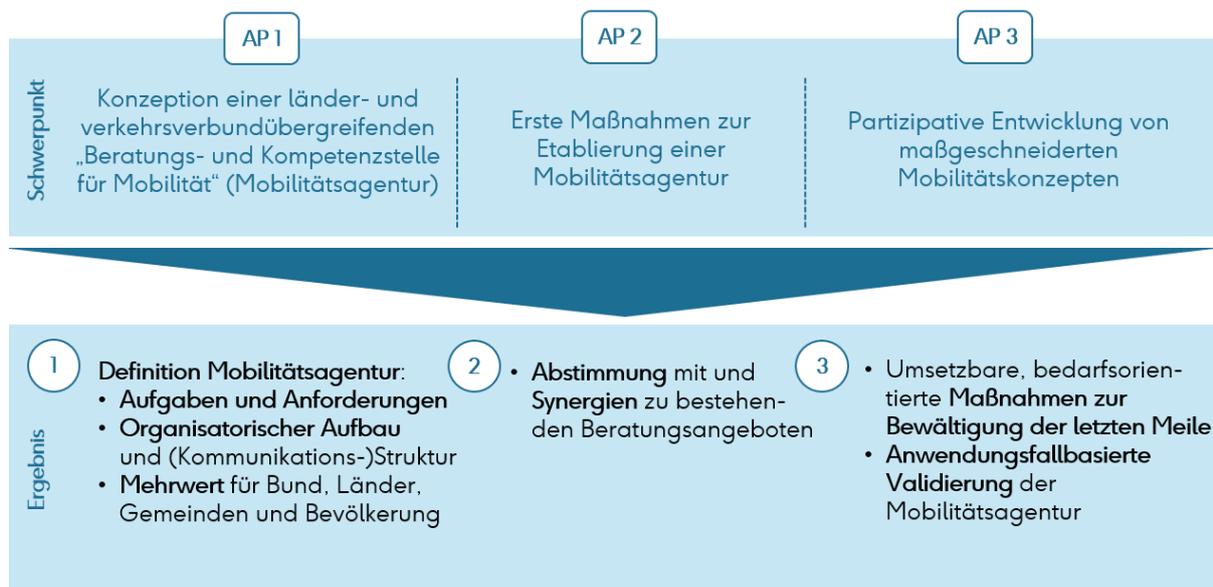


Abbildung 1: Übersicht Schwerpunkte und Ergebnisse des Projektes

Im AP 1 wurde ein **Portfolio** für eine **länder- und verkehrsverbundübergreifende Kompetenz- und Koordinierungsstelle für Mobilität** („Mobilitätsagentur“) entwickelt. Das Portfolio beinhaltet potenzielle Aufgaben und Anforderungen, eine mögliche Organisationsstruktur sowie den Mehrwert, den Bund, Länder, Gemeinden und Bevölkerung durch eine solche Stelle gewinnen würden. Dafür wurden Best Practices zusammengestellt.

Zur Evaluierung und Weiterentwicklung des Portfolios haben im AP 2 verschiedene **Veranstaltungen** und Abstimmungstermine mit den **Gemeinden** der Lausitz als Hauptzielgruppe sowie mit wichtigen **Kompetenzträgern** der Region stattgefunden. Die Abstimmung mit den Akteuren vor Ort diente dazu, Synergien zu bestehenden Angeboten zu identifizieren und auszuschöpfen. Die Ergebnisse können den Kapiteln 2 und 3 entnommen werden.

Die **partizipative Entwicklung** von **maßgeschneiderten Mobilitätskonzepten** anhand der Anwendungsfälle **Kodersdorf** und **Schulzendorf** (Region ZES) erfolgte im AP 3. Im ersten Schritt wurden bestehende Herausforderungen und Mobilitätsbedarfe erfasst, um darauf aufbauend im engen Austausch mit den relevanten Akteuren vor Ort umsetzbare, passgenaue Lösungen zur Bewältigung der letzten Meile zu entwickeln. Dies diente der Erprobung und anwendungsfallbasierten Validierung der Lausitzer Mobilitätsagentur.

Folgende Veranstaltungen und Abstimmungstermine haben stattgefunden:

AUFTAKTVERANSTALTUNGEN AM 15.01.2020 (KODERSDORF) UND AM 16.01.2020 (SCHULZENDORF)

Ziel der Auftaktveranstaltungen in den Modellgemeinden war es, die konkreten **Herausforderungen auf der letzten Meile** in den Gemeinden als wichtige Arbeitsgrundlage aufzunehmen. Diese sind sehr unterschiedlich. Während in Kodersdorf der Fokus darauf liegt, die Anbindung des Gewerbegebietes durch die Schaffung von Bedarfsverkehren zum örtlichen S-Bahnhof unter starker Einbindung der Bevölkerung zu verbessern, setzt die Region ZES auf die Optimierung des Radverkehrs und den Ausbau der Radinfrastruktur.

GEMEINDEWERKSTATT AM 25.02.2020 (WEIBWASSER)

In der Gemeindegewerkstatt wurde gemeinsam mit Gemeindevertretern der Lausitz sowie mit Akteuren aus den Bereichen Wirtschaftsförderung, Regionalmanagement, Verkehr und Tourismus anhand eines vorbereiteten Portfolios diskutiert, wie eine Mobilitätsagentur für

die Lausitz arbeiten und Gemeinden langfristig bei der Überwindung der letzten Meile unterstützen könnte. Ziel des Termins war es zu erfahren, welche **Aufgaben** dafür von den Teilnehmenden als besonders wichtig erachtet werden, welche **Anforderungen** an eine solche Kompetenzstelle bestehen und welchen **Mehrwert** die Gemeinden für sich daraus ableiten können. Zudem wurde erfragt, welche Erfahrungen mit bestehenden Kompetenzstellen möglicherweise schon vorhanden sind und welche Wünsche sich hieraus zu operativen Abläufen und zur Kommunikation mit der Lausitzer Mobilitätsagentur ergeben.

ABSTIMMUNGSTERMINE MIT RELEVANTEN KOMPETENZTRÄGERN DER LAUSITZ

- WFBB AK EMO am 27.02.2020 (Potsdam)
- SAENA am 05.03.2020 (Dresden)
- Landesverband Nachhaltiges Sachsen e.V. am 11.03.2020 (Dresden)

Gemeinsam mit der Anlauf- und Koordinierungsstelle E-mobiles Brandenburg der Wirtschaftsförderung des Landes (WFBB AK EMO), der Sächsischen Energieagentur GmbH (SAENA) und dem Landesverband Nachhaltiges Sachsen e.V. als Kompetenzträger der Lausitz im Bereich innovativer und nachhaltiger Mobilitätssysteme wurde das vorbereitete Portfolio der Lausitzer Mobilitätsagentur diskutiert und angepasst. Ziel der Termine war es, das Meinungsbild und Betrachtungswinkel zur Positionierung der Kompetenzträger abzuholen, die möglichen **Aufgaben**, **Arbeitsweisen** und **Kommunikationswege** der Lausitzer Mobilitätsagentur zu diskutieren und auf ihre Eignung zu prüfen. Es wurde eruiert inwieweit eine Übernahme der identifizierten Aufgaben der Lausitzer Mobilitätsagentur durch die WFBB AK EMO bzw. die SAENA möglich wäre und wo gegebenenfalls Unterstützungsbedarf durch eine solche Institution besteht.

UNTERNEHMENSRUNDE AM 09.03.2020 (KODERSDORF)

Ziel der Unternehmensrunde war es, das Meinungsbild der Unternehmen des Gewerbegebietes zu den bestehenden **Herausforderungen** hinsichtlich der Anbindung an den Kodersdorfer Bahnhof zu erfassen. Darauf aufbauend wurde anhand verschiedener Möglichkeiten herausgearbeitet, unter welchen **Konstellationen** und **Bedingungen** ein **Mitarbeiter Shuttle** in Kodersdorf funktionieren kann. Unter Einbezug der im Vorfeld eingeholten Angebote lokaler Bus- und Taxiunternehmen für einen Shuttleservice wurde diskutiert, inwieweit die finanzielle Beteiligung durch die Unternehmen denkbar ist.

ABSTIMMUNGSTERMIN MIT DER INITIATIVE RADNETZ LDS / ZES+ AM 24.03.2020 (ONLINE)

Aufbauend auf dem Auftakttermin in Schulzendorf wurde in einem gemeinsamen Termin mit der Initiative Radnetz LDS / ZES+ eruiert, wie der **Radverkehr** in der Region ZES verbessert werden und so zur Überwindung von Herausforderungen auf der letzten Meile beitragen kann. Dabei wurde aufgenommen, welche relevanten Planungen und Konzepte vor Ort bestehen und zu berücksichtigen sind. Außerdem wurden die Aktivitäten der Initiative erfasst, um Doppelarbeit im Rahmen des Projektes zu vermeiden und durch gegenseitige Unterstützung einen Mehrwert für die Region zu schaffen.

ENTSCHEIDERWERKSTATT AM 22.04.2020 (ONLINE)

Gemeinsam mit einigen Landkreisvertretern sowie Vertretern der Wirtschaftsförderung und des Regionalmanagements wurde in einem interaktiven Onlineformat das vorbereitete Portfolio der Lausitzer Mobilitätsagentur weiterentwickelt. Ziel des Termins war es, gemeinsam mit den Teilnehmenden zu eruieren, ob die Lausitzer Mobilitätsagentur mit ihrem **geplanten Leistungsumfang** dafür geeignet ist, die Gemeinden der Lausitz langfristig bei der Überwindung von Herausforderungen auf der letzten Meile zu unterstützen und wie

die konkreten Abläufe dabei aussehen können. Dabei wurde diskutiert, welche potenziellen Lücken das Portfolio beinhaltet. Außerdem wurden die erarbeiteten Umsetzungsmöglichkeiten hinsichtlich **Organisation, Personal** und **Finanzierung** eruiert.

ABSTIMMUNGSTERMIN MIT DEM SMWA AM 25.05.2020

Das Portfolio der Lausitzer Mobilitätsagentur wurde ebenfalls dem Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr in Sachsen vorgestellt. Ziel war es zu erfassen, wie die **Umsetzung und Sinnhaftigkeit** einer lausitzweit agierenden Mobilitätsagentur bewertet wird und wie die Überlegungen in die Arbeiten der Ministerien genutzt werden können.

ABSTIMMUNGSTERMINE MIT ENTSCHEIDUNGSTRÄGERN DER MODELLGEMEINDEN AM 28.05.2020 (KODERSDORF-ONLINE) UND AM 29.05.2020 (ZES-ONLINE)

Ziel des Termins mit den Entscheidungsträgern vor Ort (Vertreter aus Gemeinden, Landkreis, Verkehrsverbund etc.) war es, die im Rahmen des Projektes entwickelten **Mobilitätslösungen** für die Gemeinde Kodersdorf sowie für die Region ZES zu präsentieren und anhand von letzten Hinweisen der Entscheidungsträger das **Konzept** zu **finalisieren**.

2 Ausgangssituation: Kompetenz- und Koordinierungsstellen

Um die Planung und Konzeption der übergeordneten Kompetenz- und Koordinierungsstelle zur Überwindung von Herausforderungen auf der letzten Meile entwickeln zu können, werden zunächst Best-Practice-Beispiele aus anderen Regionen herangezogen, um von diesen Erfahrungen lernen zu können. Zudem wird dargestellt, aus welchem Grund eine übergeordnete Mobilitätsagentur in der Lausitz benötigt wird und welche besonderen Kompetenzträger in der Region bereits vorhanden sind.

2.1 Best-Practice-Beispiele in anderen Regionen

Nachfolgend werden fünf Best-Practices von Kompetenz- und Koordinierungsstellen im Bereich Mobilität vorgestellt, von denen sich vier in Deutschland und eines in Österreich befinden:

- Mobilitätsagentur Bad Säckingen
- emevo Kompetenzzentrum Elektromobilität Mecklenburg-Vorpommern
- Mobilitätsagentur Wien
- Kompetenzzentrum neuer ÖPNV Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
- eMO Berliner Agentur für Elektromobilität

Detaillierte Informationen hierzu werden in der Tabelle 1 auf der nachfolgenden Seite übersichtlich zusammengefasst. Dabei wurden die Best-Practices in aufsteigender Reihenfolge nach ihrer Kompetenzstärke geordnet.

Während in Bad Säckingen ein vergleichsweise kleines **Einzugsgebiet** von ca. 17 000 Einwohnern vorhanden ist, haben die anderen Beispiele Einzugsgebiete bis zu mehreren Millionen Einwohnern, da sie sich auf gesamte Bundesländer oder Großstädte beziehen.

Die Kompetenz- und Koordinierungsstellen haben unterschiedliche **Schwerpunkte**, nehmen jedoch ähnliche Aufgaben wahr. Die Berliner Mobilitätsagentur und das emevo Kompetenzzentrum Elektromobilität Mecklenburg-Vorpommern legen ihren Schwerpunkt auf die Elektromobilität. Sie stellen **Informationen** zu der Technologie sowie zu deren technischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Entwicklung bereit und beraten in diesem Zusammenhang

proaktiv. Hier spielt auch die **Öffentlichkeitsarbeit**, beispielsweise in Form von Vernetzungsveranstaltungen oder Fachtagungen, eine wichtige Rolle. Die beiden Agenturen bündeln und koordinieren zudem Akteure aus der Wirtschaft, der Wissenschaft, der Politik und der Verwaltung, um den Informationsaustausch und die Kooperationen zu intensivieren und zu verbessern. Während das emevo Kompetenzzentrum Elektromobilität Mecklenburg-Vorpommern im Schwerpunkt auch über bestehende **Fördermöglichkeiten berät**, unterstützt die eMO Berliner Agentur für Elektromobilität bei der Entwicklung, Nutzung und Umsetzung spezifischer Förderprogramme des Landes, des Bundes und der EU. Zusätzlich befasst sie sich mit dem Aufgabenschwerpunkt der **Projektbegleitung und -umsetzung** von innovativen und nachhaltigen Mobilitätslösungen und führt die Auftragsvergabe für Studien durch. Das Kompetenzzentrum neuer ÖPNV in Baden-Württemberg befasst sich hauptsächlich mit der Entwicklung von zukunftsorientierten Zusatzmobilitätsangeboten für den ÖPNV. Als Ansprechpartner für Projektträger begleitet das Kompetenzzentrum die Kommunikation und Zusammenarbeit der Akteure vor Ort. Das Kompetenzzentrum betreibt zudem aktive und fachliche Gremienarbeit und fungiert somit als Sprachrohr in die Politik, schafft Bewusstsein für zukunftsorientierte, nachhaltige Mobilitätsangebote des ÖPNV und erhöht somit deren Gestaltungsspielraum. Die Mobilitätsagentur in Bad Säckingen führt neben dem **Fahrkartenverkauf** auch Beratungen rund um den ÖPNV und örtliche Sharing- und Mietsystemen sowie die Koordinierung bestehender Angebote aus dem Bereich Mobilität und Tourismus mit Akteuren durch. Ziel ist es, die bestehenden **Angebote sichtbar zu machen** und für umweltfreundliche Verkehrsmittel zu sensibilisieren. Der Schwerpunkt der Wiener Mobilitätsagentur grenzt sich von den anderen Best-Practice-Beispielen ab und liegt auf der Förderung des Rad- und Fußverkehrs in der österreichischen Hauptstadt. Hierbei wird ein großer Fokus auf die Informationsbereitstellung und Öffentlichkeitsarbeit gelegt. Im Rahmen von Webseite, Kampagnen, Serviceaktionen und Kurse sowie Fahrradgaragen und Radzählstellen im öffentlichen Raum werden die Bürger*innen sensibilisiert. Zudem wirkt die Mobilitätsagentur an Bauprojekten und der Durchführung von Studien mit.

Der **Aufbau der Mobilitätsagentur** in Bad Säckingen erfolgte in Form einer Ausgründung als Teil des Tourismus- und Kulturamtes der Stadt und wird durch eine Mitarbeiterin abgebildet. Ähnlich ist dies beim Kompetenzzentrum neuer ÖPNV Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. Der Aufbau erfolgte hier durch die Ausgründung als Teil der NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH. Die Mobilitätsagentur Wien und die eMO Berliner Agentur für Elektromobilität sind aufgrund eines Stadtratsbeschlusses entstanden. Während die Mobilitätsagenturen in Bad Säckingen und in Wien von den Städten getragen werden, übernimmt die Trägerschaft des emevo Kompetenzzentrums Elektromobilität Mecklenburg-Vorpommern der Trägerkreis E-Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern e.V. und die Wirtschaftsförderung des Landes Berlin die der eMO Berliner Agentur für Elektromobilität. Das Kompetenzzentrum neuer ÖPNV Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg wird vom Land gefördert. Die durch die Städte getragenen Kompetenz- und Koordinierungsstellen werden auch maßgeblich durch diese gefördert. Das emevo Kompetenzzentrum Elektromobilität Mecklenburg-Vorpommern wird durch Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) des Landes finanziert. Die Förderung der eMO Berliner Agentur für Elektromobilität wird maßgeblich durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe übernommen.

Table 1: Kompetenz- und Koordinierungsstellen im Bereich Mobilität

	Mobilitätsagentur Bad Säckingen	emevo Kompetenzzentrum Elektromobilität Mecklenburg-Vorpommern	Mobilitätsagentur Wien	Kompetenzzentrum neuer ÖPNV Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg	eMO Berliner Agentur für Elektromobilität
Zeit					
Gründungs-jahr	▪ 2018	▪ 2017	▪ 2011	▪ 2014	▪ 2010
Zeithori-zont	▪ begrenzt auf 5 Jahre (2023)	▪ ursprünglich begrenzt für 1 Jahr, nun unbegrenzt	▪ unbegrenzt	▪ unbegrenzt	▪ unbegrenzt
Ort					
Einzugsge-biet	▪ Bevölkerung Bad Säckingen (2018): ca. 17 150	▪ Bevölkerung Mecklenburg-Vorpommern (2018): ca. 1,6 Mio.	▪ Bevölkerung Wien (2019): 1,9 Mio.	▪ Bevölkerung Baden-Württemberg (2018): 11 Mio.	▪ Bevölkerung Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (2017): 6,1 Mio.
Vorausset-zungen in der Region	<ul style="list-style-type: none"> ▪ räumliche Grenzlage ▪ Kurstadt, hohe Anzahl an Touristen ▪ Durchquerung wichtiger Bundesstraßen ▪ Nutzung ÖPNV stark angestiegen trotz rückläufiger Schülerzahlen 	▪ Bevölkerungsrückgang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ rasantes Stadtwachstum (zu 2017: + 30 000, zu 2018 etwa gleich) ▪ steigender Bedarf an Wohnraum ▪ Entstehung neuer Stadtviertel auf ehemaligen Bahnhofsarealen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ländliche Regionen mit vielen kleinen Siedlungen ▪ disperse Verkehrsbeziehungen ▪ hohes bürgerschaftliches/ehrenamtliches Engagement im Mobilitätsbereich 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wachstum und Verdichtung Berlin ▪ technologische und ökonomische Herausforderungen sowie ökologische und soziale Problemlagen ▪ → „Gemeinsame Innovationsstrategie der Länder Berlin und Brandenburg“
Aufbau und Personal					
Ablauf des Aufbaus	▪ Ausgründung als Teil des Tourismus- und Kulturamtes der Stadt	▪ Initiierung über den Trägerkreis E-Mobilität Mecklenburg-Vorpommern e.V. zusammen mit dem Energieministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufbau aufgrund eines Beschlusses des Stadtsenats vom 18.10.2011 ▪ Gründung als Radfahrgesellschaft Wien GmbH mit einer 100 % Beteiligung der Stadt Wien ▪ 2013 Unternehmenserweiterung um die Thematik Fußverkehr und Umbenennung 	▪ Ausgründung als Teil der NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	▪ Aufbau aufgrund eines Beschlusses des Berliner Senats vom 14.09.2010
Personal	▪ 1 Mitarbeiter*in (Teil des Tourismus- & Kulturamtes)	▪ 3 Mitarbeiter*innen	▪ 10 Mitarbeiter*innen	▪ 1 Mitarbeiter*in (Teil der NVBW)	▪ 14 Mitarbeiter*innen

Aufgaben und Tätigkeitsbereiche					
<p>Aufgabenspektrum</p>	<p>Schwerpunkt: Information über und Bündelung der Mobilitätsangebote in Stadt und Landkreis</p> <p><u>Informationsbereitstellung und Beratung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Anlaufstelle für Fragen zur Mobilität fundierte Beratung rund um den ÖPNV, Ruftaxi, Sharing-, Mietsysteme Bündelung und Koordination von Angeboten (Mobilität und Tourismus) und Akteuren des Landkreises Sichtbarmachen von Angeboten und Sensibilisierung für umweltfreundliche Verkehrsmittel <p><u>Fahrscheinverkauf</u></p>	<p>Schwerpunkt: öffentlichkeitswirksames Vorantreiben der Elektromobilität, Schaffen von Voraussetzungen zur Etablierung der Elektromobilität als Mobilitätsoption</p> <p><u>Informationsbereitstellung und Beratung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> zur technischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Entwicklung der Elektromobilität und ähnlicher Technologiefelder zu Fördermitteln, Nutzungsmöglichkeiten und technischen Voraussetzungen proaktive Beratung <p><u>Öffentlichkeitsarbeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Durchführung von Veranstaltungen, Praxis-Workshops, Fachtagungen Onlineportal <p><u>Vermittlung und Vernetzung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Intensivierung und Verbesserung von Kooperationen und Informationsaustausch 	<p>Schwerpunkt: Förderung des Rad- und Fußverkehrs</p> <p><u>Informationsbereitstellung und Öffentlichkeitsarbeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Ideen- und Beschwerdemanagement Webseite Kampagnen Serviceaktionen Kurse Fahrradgaragen, Luftpumpen, Radzahlstellen im öffentlichen Raum <p><u>Projektbegleitung und -umsetzung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Mitwirkung an Bauprojekten Umsetzung innovativer Projekte Durchführung von Studien 	<p>Schwerpunkt: Entwicklung zukunftsorientierter, marktfähiger Zusatzangebote im ÖPNV</p> <p><u>Informationsbereitstellung und Beratung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> über gesetzliche Rahmenbedingungen und vergleichbare Projekte Bündelung von Wissen und Erfahrung Ansprechpartner für Projektträger <p><u>Öffentlichkeitsarbeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Durchführung von Veranstaltungen themenspezifische Foren Publikationen <p><u>Sprachrohr in die Politik</u></p> <ul style="list-style-type: none"> aktive politische und fachliche Gremienarbeit Bewusstseinschaffung und Erhöhung des Gestaltungsspielraums <p><u>Projektbegleitung und -umsetzung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Begleitung der Kommunikation und Zusammenarbeit der Akteure vor Ort Mitwirkung an Forschungsprojekten Durchführung von Studien 	<p>Schwerpunkt: Initiierung und Realisierung von innovativen Mobilitätsprojekten (Fokus Elektromobilität)</p> <p><u>Informationsbereitstellung und Beratung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> zentrale Anlauf- und Koordinierungsstelle für Elektromobilität Bündelung und Koordination von Akteuren, Themen, Projekten, Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung <p><u>Öffentlichkeitsarbeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Durchführung von Veranstaltungen <p><u>Fördermittelmanagement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Unterstützung bei der Entwicklung, Nutzung und Umsetzung spezifischer Förderinstrumente des Landes, Bundes und der EU <p><u>Projektbegleitung und -umsetzung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Implementation von innovativen, pilothaften Vorhaben der „intelligenten Mobilität“ nachhaltige Umsetzung von Best-Practice-Lösungen Auftragsvergabe für Studien

Zielgruppe					
Zielgruppe der Agentur	<ul style="list-style-type: none"> Bevölkerung (Einwohner und Gäste) 	<ul style="list-style-type: none"> potenzielle Nutzer: Personen und Institutionen mit Interesse an Elektromobilität Multiplikatoren und Entscheider aus Politik, Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft 	<ul style="list-style-type: none"> Bevölkerung Verwaltung Politik → alle mit Verbesserungsvorschlägen zum Fuß- und/oder Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinden und Kreise Verkehrsverbünde und -unternehmen weitere Akteure der ländlichen Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> Land Berlin Bezirke Landesunternehmen
Kommunikation und Zusammenarbeit					
Kommunikationsprozess zu anderen bestehenden Strukturen	<ul style="list-style-type: none"> in Zusammenarbeit der Stadt, den Stadtwerken, dem Landkreis Waldshut, dem WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH und der SBG Südbadenbus GmbH 	<ul style="list-style-type: none"> in Kooperation mit dem Trägerkreis Zusammenarbeit mit den o. g. Zielgruppen 	<ul style="list-style-type: none"> in Kooperation mit der Stadt Zusammenarbeit mit den o. g. Zielgruppen 	<ul style="list-style-type: none"> Akteure kommen bei Interesse für neue Angebotsform in Eigeninitiative auf die Kompetenzstelle zu 	<ul style="list-style-type: none"> Netzwerk zwischen Land Brandenburg, Berliner Senatsverwaltungen, Staatskanzlei, Ministerium für Wirtschaft und Europaangelegenheiten des Landes Brandenburg und Unternehmen und Institutionen aus Wirtschaft und Wissenschaft Kommunikation mit WFBB AK EMO als Zuständigkeit für Land Brandenburg
Träger und Finanzierung					
Träger	<ul style="list-style-type: none"> Stadt Bad Säckingen 	<ul style="list-style-type: none"> Trägerkreis E-Mobilität Mecklenburg-Vorpommern e.V. 	<ul style="list-style-type: none"> Stadt Wien 	<ul style="list-style-type: none"> NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH 	<ul style="list-style-type: none"> Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH (Wirtschaftsförderung des Landes)
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ein Viertel der Ersteinrichtung durch Landkreis finanziert (max. 15 000 €) Schätzung: 60 000 € laufende Kosten im Jahr 	<ul style="list-style-type: none"> Förderung durch Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) des Landes Mecklenburg-Vorpommern 	<ul style="list-style-type: none"> Stammkapital: 35 000 € durch die Stadt 2016-2020 13 Mio. € (2,2 Mio. pro Jahr, 2 Mio. zusätzlich für Fußgängerschwerpunkt) durch die Stadt 	<ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg 	<ul style="list-style-type: none"> Förderung maßgeblich von der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe

2.2 Voraussetzungen und Status Quo Lausitz

Um eine anwendungsorientierte Konzeption der Mobilitätsagentur für die Lausitz durchzuführen, wird zunächst auf die Notwendigkeit einer länderübergreifenden Institution und den aktuellen Kompetenz- und Koordinierungsstellen in der Lausitz eingegangen.

NOTWENDIGKEIT EINER ÜBERGEORDNETEN KOMPETENZ- UND KOORDINIERUNGSSTELLE

Die Aufgaben einer Gemeinde sind sehr breit gefächert und die Vertreter stehen häufig unterschiedlichsten **Mobilitätsanforderungen** ihrer Bürger*innen und angesiedelten Unternehmen gegenüber, die u. a. erwarten, dass:

- Schülerverkehre aufrechterhalten werden,
- Möglichkeiten geschaffen werden, um Arbeitnehmer und Auszubildende zum Unternehmensstandort zu befördern,
- das Mobilitätsbedürfnis befriedigt und
- ein attraktives Umfeld geschaffen wird.

Hier reihen sich Anforderungen von Bund und Ländern ein, die **Klimaschutz- und Mobilitätsziele** zu erreichen. Anbieter von potenziellen Mobilitätsdienstleistungen und Produkten sowie Landkreise und Aufgabenträger von Verkehrsleistungen sind ebenfalls Partner, mit denen eine enge Zusammenarbeit erfolgt. Neben den eigenen Ansprüchen ein attraktives Umfeld zu schaffen, um die Bevölkerung zufriedenzustellen, aber auch Neubürger*innen in die Gemeinde zu ziehen, die Wirtschaft zu stärken und langfristig funktionierende Strukturen und Entwicklungen aufrechtzuhalten und weiterzuentwickeln, besteht hier ein **hoher Arbeitsaufwand** in den Gemeinden, der häufig mit einer geringen Personalkapazität in der Region einhergeht. Auch in den Landkreisen sowie bei den verantwortlichen und beteiligten Akteuren zur Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen bestehen häufig **personelle Engpässe**. Aus diesem Grund ist eine übergeordnete Kompetenz- und Koordinierungsstelle nötig, die dabei hilft, bestehende Konzepte und Projektideen vor Ort umzusetzen.

Um eine **einheitliche Organisation und Koordination** über die Ländergrenzen Sachsens und Brandenburgs hinweg zu ermöglichen ist es notwendig, die Institutionen und Akteure stärker zu vernetzen. Die derzeit wahrgenommene Intransparenz durch unterschiedlichste Ansprechpartner und Kommunikationswege wurde in der Gemeindewerkstatt deutlich. Die Gemeindevertreter erhoffen sich von einer übergeordneten Mobilitätsagentur für die Lausitz in erster Linie ernst genommen zu werden und konkrete Ansprechpartner zu erhalten, an welche sie sich mit ihren Herausforderungen wenden können. Die **Bündelung** von Akteuren, Ansprechpartnern und Angeboten und damit die Vereinfachung der komplexen Problemstellungen wurden als wesentliche Arbeitsentlastung bewertet. Daher bedarf es einer unterstützenden Stelle, die zumindest durch klar vorgegebene Handlungsmöglichkeiten und Ansprechpartner eine effiziente Problemlösung ermöglicht.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die Mehrzahl der Gemeinden in der Lausitz **ähnliche Herausforderungen** auf der letzten Meile aufweist und daher Vorschläge für ein einheitliches, standardisiertes Vorgehen zur Überwindung dieser Herausforderungen einen großen Mehrwert mit sich bringen würde. Eine übergeordnete Mobilitätsagentur für die Lausitz bedarf es daher insbesondere als „Brückenbauer“ und Koordinator, um Synergien aus der gemeinsamen Bearbeitung der Herausforderungen zu ziehen. Die landkreis- und länderübergreifende Zusammenarbeit ist dabei von großer Relevanz. Um alle notwendigen

Akteure zusammenzubringen und an einen Tisch zu holen, könnten Veranstaltungen, wie eine „Mobilitätskonferenz“, eine geeignete Lösung sein.

2.3 Aufgabenbereiche der WFBB und der SAENA

Derzeit bestehen bereits zentrale Kompetenz- und Koordinierungsstellen in Brandenburg und in Sachsen, die diese Aufgaben in Teilen übernehmen, bereits ein breites Aufgabenspektrum vorweisen und sich mit den für die Lausitz relevanten Themen der Elektromobilität und der alternativen Mobilitätslösungen beschäftigen. Nachfolgend werden die Kompetenzbereiche der **Wirtschaftsförderung Brandenburg (WFBB)** und der **Sächsischen Energieagentur GmbH (SAENA)** vorgestellt. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Beschreibung der Kompetenzen der WFBB insbesondere um die Bereiche *Energie*, inklusive der Anlauf- und Koordinierungsstelle Elektromobilität (WFBB AK EMO), und *Verkehr, Mobilität, Logistik* und der SAENA insbesondere um die Kompetenzstelle effiziente Mobilität handelt. In Gesprächen mit Vertretern dieser Institutionen wurde das Portfolio der Lausitzer Mobilitätsagentur konkretisiert.

Die WFBB AK EMO unterstützt Gemeinden und Unternehmen bei der Umsetzung zukunftsweisender **Elektromobilitätskonzepte**. Hierzu berät sie zum Thema Elektromobilität, zur Mobilitätswende in Brandenburg, zu bestehenden Fördermöglichkeiten der Elektromobilität und der Ladeinfrastruktur und ist somit zentrale Anlauf- und Koordinierungsstelle für Fachfragen in diesen Bereichen. Die Aufgabe der WFBB AK EMO besteht zudem darin, die elektromobilen Aktivitäten im Land Brandenburg zu vernetzen und weitere zu initiieren. Um dies umsetzen zu können und die Bevölkerung für alternative Mobilitätslösungen zu sensibilisieren, stellt sie beispielsweise Informationen über ihre Webseite bereit und führt Informationsveranstaltungen durch.

Die SAENA ist für Gemeinden und Unternehmen Ansprechpartner und führt unter anderem **Initialberatungen** in den Bereichen **Energieeffizienz, erneuerbare Energien** und **effiziente Mobilität** durch. Die bei der SAENA angesiedelte Kompetenzstelle Effiziente Mobilität Sachsen konzentriert sich auf den Bereich Mobilität und ist für die Vernetzung von Unternehmen und Forschungseinrichtungen des Landes zuständig. Sie berät zu intelligenten Verkehrssystemen, zur Elektromobilität sowie zu bestehenden Förderprogrammen und vermittelt Projektpartner. Um für erneuerbare Energien und alternative Mobilitätssysteme zu sensibilisieren, stellt sie Broschüren und Flyer zur Verfügung, führt Ausstellungen durch und bietet Weiterbildungen für Gemeinden und Unternehmen sowie Unterrichtsmodule für Schulen an.

Die Bereiche alternative Mobilität (insbesondere elektromobile Lösungen) und Energie (insbesondere erneuerbare Energien und Energieeffizienz) werden damit durch diese Kompetenzträger in der Lausitz bereits zu einem großen Teil abgedeckt. Die übergeordnete Lausitzer Mobilitätsagentur für die Region soll daher Schnittstelle und Ansprechpartner insbesondere für die Überwindung der Herausforderungen auf der letzten Meile durch die Unterstützung und Etablierung klassischer (ÖPNV) und innovativer Mobilitätslösungen (Sharing-, On-Demand-Lösungen) sein. Bei Querschnittsthemen (z. B. Elektromobilität) wird auf die **Expertise** der **WFBB** und der **SAENA** verwiesen. Näheres hierzu ist in den nachfolgenden Kapiteln zu finden.

3 Portfolio der Lausitzer Mobilitätsagentur

Die Ergebnisse der Gegenüberstellung der verschiedenen Best-Practices sind eine wichtige Grundlage für die Entwicklung des Portfolios für die Lausitzer Mobilitätsagentur. Das Portfolio wird nachfolgend mit identifizierten Aufgabenschwerpunkten, Inhalten, Zielwirkungen sowie der Intensität der Einbindung bestehender Akteure und der Organisationsstruktur inklusive personellem Aufwand vorgestellt. Außerdem wird aufgezeigt, wie Markthochlauf und Etablierungsphase der Lausitzer Mobilitätsagentur aussehen können. Die Konzeption orientierte sich an der übergeordneten Frage:

Wie muss die Arbeitsweise der Lausitzer Mobilitätsagentur aussehen, damit sie die Gemeinden und Kreise langfristig dabei unterstützen kann, Herausforderungen auf der letzten Meile zu bewältigen?

3.1 Prämissen

Die Lausitzer Mobilitätsagentur verfolgt die nachstehenden, **übergeordneten Prämissen**:

Prämissen	<ul style="list-style-type: none">▪ Unterstützung von Gemeinden bei der Bewältigung von Herausforderungen auf der letzten Meile insbesondere durch innovative Ansätze und einen Zusammenschluss von „Anbietern“ und „Nachfragern“▪ Sensibilisierung und Abbau von Unsicherheiten bei Akteuren hinsichtlich innovativer und alternativer Antriebstechnologien und Mobilitätsformen▪ Vermeidung von Doppelstrukturen durch klare Aufgabendefinition und Zusammenarbeit mit bestehenden Experten▪ Bündelung von Angeboten durch die Anknüpfung an bestehende (Beratungs-)Angebote und Kompetenzstellen, die entsprechende Schwerpunktthemen und Aufgaben der Lausitzer Mobilitätsagentur bereits innehaben▪ Ausbau der Stärken bestehender Akteure und Förderung der Vernetzung sowie aktiver Austausch zu den entsprechenden Ministerien▪ Unterstützung von Gemeinden und Unternehmen, um langfristig zur Wertschöpfung in der Lausitz beizutragen und Innovationen zu fördern▪ Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Akteuren in Sachsen und Brandenburg (lausitzweit)
-----------	--

Für die erste Erprobungs- und Aufbauphase der Lausitzer Mobilitätsagentur wurde die **Zielgruppe Gemeinden** im Rahmen dieses Projektes definiert, um die Aufgabenschwerpunkte sowie das Portfolio stringent zu halten. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass sich die Lausitzer Mobilitätsagentur nicht nur mit Problemstellungen im Zusammenhang mit der letzten Meile beschäftigt, sondern ein **umfassendes Aufgabenspektrum** einschließt und im Mobilitätsbereich breit gefächert auskunftsfähig ist (z. B. alternative Mobilitätskonzepte, Elektromobilität und Wasserstoff, Stärkung des ÖPNV, Radwegeausbau etc.). Beispiele können der nachstehenden Abbildung entnommen werden.

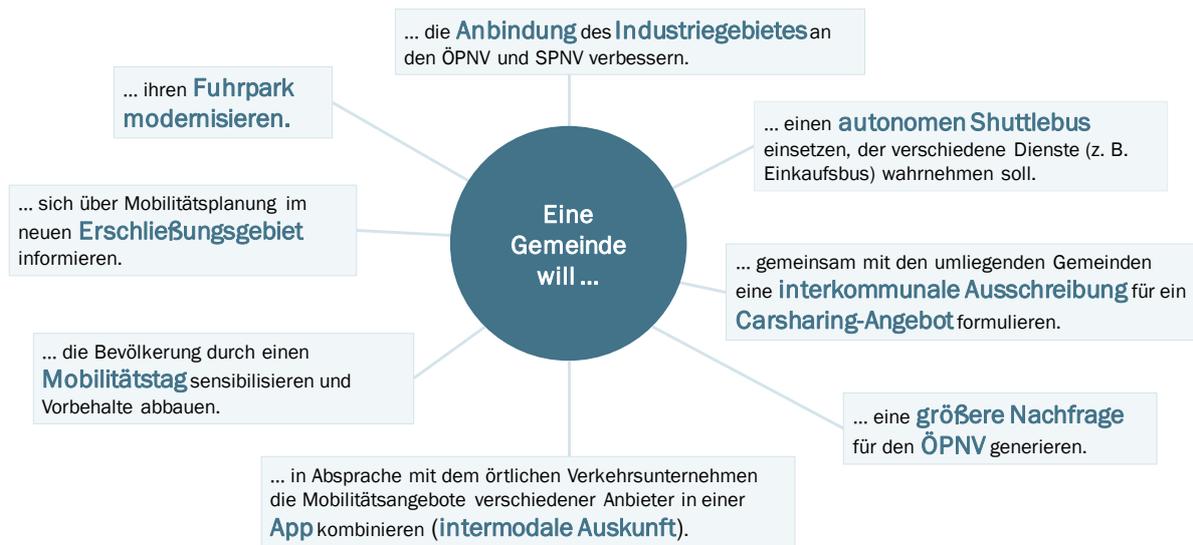


Abbildung 2: Anwendungsbeispiele der Mobilitätsagentur

3.2 Aufgabenschwerpunkte

Die Lausitzer Mobilitätsagentur soll vier spezifische Aufgabenschwerpunkte übernehmen:

- I. **Initialberatung,**
- II. **Fördermittelmanagement,**
- III. **Umsetzungsunterstützung,**
- IV. **Qualitätsmanagement und Identitätsbildung.**

Diese Aufgabenschwerpunkte wurden sowohl aufbauend auf den Best-Practices als auch durch Gespräche mit den Akteuren und Kompetenzstellen vor Ort gebildet und konkretisiert. Neben diesen soll die Lausitzer Mobilitätsagentur übergeordnete Querschnittsaufgaben wie **Öffentlichkeitsarbeit** und **Sprachrohr in die Politik** leisten. Diese sind Teil aller o. g. Aufgabenschwerpunkte und damit von großer Bedeutung. Die Zielwirkungen der Aufgabenschwerpunkte sind in Abbildung 3 dargestellt.

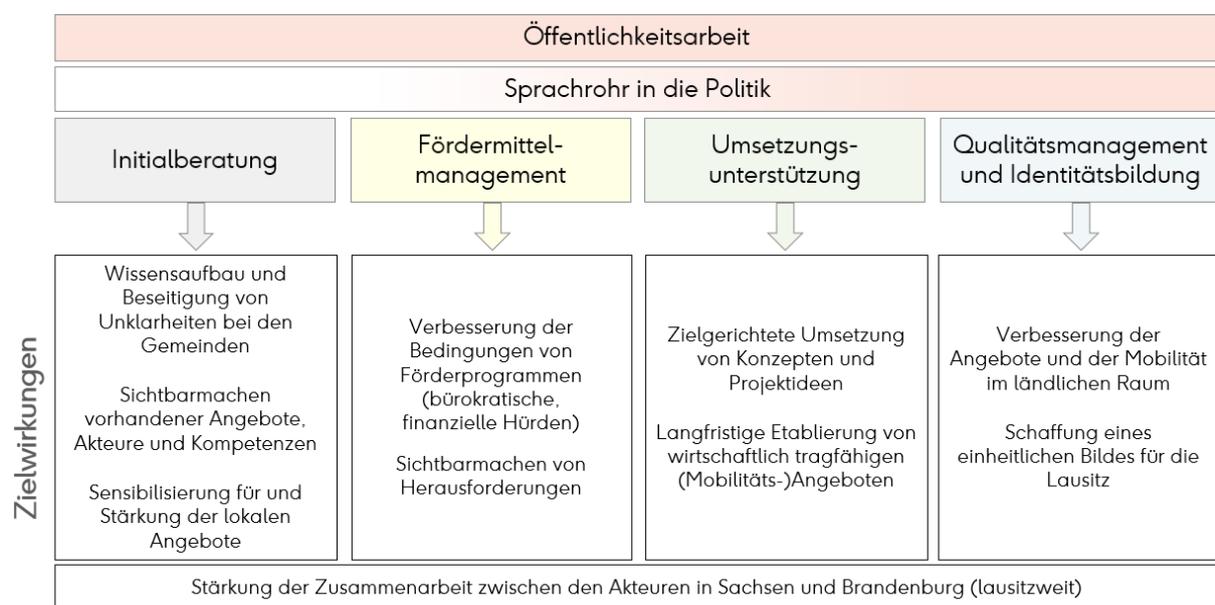


Abbildung 3: Aufgabenschwerpunkte und Zielwirkungen

Um **Doppelstrukturen** zu vermeiden, ist die enge Zusammenarbeit der Lausitzer Mobilitätsagentur mit den bestehenden Einrichtungen, die ähnliche Aufgaben verfolgen, von hoher Relevanz. Teilaufgaben sollen auch weiterhin durch die bereits bestehenden Akteure durchgeführt werden. Die Lausitzer Mobilitätsagentur ist Ansprechpartnerin, nimmt jedoch eine **vernetzende Rolle zu Fachkompetenzen** anderer Einrichtungen und Akteure ein. Die Zusammenarbeit mit externen Akteuren wird in den Aufgabenschwerpunkten jeweils mit dargestellt und in 3.2.6 zusammengefasst.

Dem Anhang können ausgewählte Kommunikationswege zwischen der Lausitzer Mobilitätsagentur und den beteiligten Akteuren entnommen werden, vgl. 6.1. Die Schwerpunktbereiche werden nachfolgend vorgestellt.

3.2.1 Querschnittsaufgaben



Abbildung 4: Querschnittsaufgaben

Durch die Querschnittsaufgabe **Öffentlichkeitsarbeit** wird das Ziel verfolgt, die bestehenden Angebote stärker an die Gemeinden heranzutragen und für deren Nutzung zu sensibilisieren. Indirekt können dadurch auch Unternehmen (und die Bevölkerung) von den Angeboten profitieren, ohne dass ein konkretes Angebot für diese Zielgruppe besteht.

Die **Informations- und Nachrichtenverbreitung** kann über Webseiten und Newsletter erfolgen. Neben der Informationsverbreitung kann die Webpräsenz genutzt werden, um über interaktive Onlinekarten und digitale Anfragen Herausforderungen zu sammeln, Themenschwerpunkte zuzuordnen und zu priorisieren. Dabei ist ein transparenter Prozess wichtig, um die Glaubhaftigkeit der Lausitzer Mobilitätsagentur zu gewährleisten.

Es ist wichtig, dass eine **Wahrnehmung der Lausitzer Mobilitätsagentur** erreicht und damit durch transparente Prozessdarstellung sowohl das Vertrauen als auch die Akzeptanz in deren Arbeit geschaffen werden. Dies ist insbesondere in der Aufbauphase von großer Bedeutung. Ziel ist es, dass diese durch die öffentlichkeitswirksame Arbeit in allen Gemeinden der Lausitz präsent ist.

Für die Öffentlichkeitsarbeit kann und sollte mit den Kompetenzstellen **WFBB** und **SAENA** zusammengearbeitet werden. Diese könnten dadurch ihr Angebotsportfolio erweitern. Eine gegenseitige Unterstützung und ein gemeinsamer Auftritt verhelfen zu schnellerem

Erfolg und Etablierung der Lausitzer Mobilitätsagentur. Neben der Durchführung von Informationsveranstaltungen und der Bereitstellung von Broschüren und Flyern aus den Bereichen alternative Mobilität und erneuerbare Energien nutzen die WFBB und die SAENA ihre Internetpräsenz, um öffentlichkeitswirksame Informationen zu verbreiten. Die SAENA stellt auf ihrer Webseite ebenfalls eine interaktive Landkarte mit Daten und Beispielen zum Thema Energie (Energieportal) zur Verfügung. So werden neben Standorten von Windkraft- und Photovoltaikanlagen unter anderem auch Best-Practice Unternehmen aufgezeigt, die einen effizienten Energieverbrauch haben. Durch die Zusammenarbeit der Agenturen kann der Datenbestand erweitert, tiefgreifender und umfassender gehalten werden.

Die Webseiten und weiteren Informationskanäle der WFBB und der SAENA könnten durch die Lausitzer Mobilitätsagentur genutzt werden, um auf bestehende Angebote in der Region aufmerksam zu machen und für deren Nutzung zu sensibilisieren. Mindestens sollen jedoch eine Einbettung und ein Verweis der Aufgabenbereiche der Kompetenzstellen untereinander erfolgen. Die Mobilitätsagentur soll mit Hilfe der Öffentlichkeitsarbeit erfolgreiche Projekte und Best-Practices aus der Lausitz und anderen Regionen vermitteln. Dadurch können sowohl innerhalb der Region Erfolgsgeschichten geteilt als auch die Region Lausitz als Modellregion für innovative Mobilitätslösungen stärker nach außen kommuniziert werden. Somit kann von den Erfolgen, aber auch von den Fehlern der Pioniergemeinden gelernt und Synergieeffekte aus der Zusammenarbeit gezogen werden.

Die öffentlichkeitswirksame Kommunikation kann durch ein einheitliches Corporate Design oder ein Logo einen Wiedererkennungswert für die Lausitzer Mobilitätsagentur schaffen. Diese kann sich somit als Marke in der Lausitz langfristig etablieren. Außerdem wird dadurch ein einheitliches Bild für die Lausitz entwickelt und nach außen kommuniziert.

Eine weitere wichtige Querschnittsaufgabe ist die *Sprachrohrfunktion in die Politik*. Die Lausitzer Mobilitätsagentur sollte dafür verantwortlich sein, die bestehenden Bedarfe, Interessen und Notwendigkeiten der Akteure in Gesprächen vor Ort gebündelt an die entsprechenden Ministerien weiterzugeben. Damit stellt sie ein wichtiges Sprachrohr für kleinere Einzelgemeinden dar und kann auch auf Ministerialebene verdeutlichen, welche Herausforderungen in der Lausitz bestehen. Eine enge Zusammenarbeit mit der Politik ist notwendig, um eine langfristige Strukturstärkung zu erreichen. Die SAENA und die WFBB sind bereits sehr eng an den Ministerien angesiedelt, sodass eine Kommunikation der Mobilitätsagentur für die Lausitz mit den Ministerien in Absprache mit den Kompetenzträgern erfolgen sollte. Dabei ist eine Aufteilung der Themenbereiche zwischen den Institutionen denkbar oder aber die gegenseitige Übermittlung der Anliegen.

3.2.2 Initialberatung



Abbildung 5: Aufgabenschwerpunkt Initialberatung

Die **Initialberatung** ist eine der wichtigsten Aufgaben der Lausitzer Mobilitätsagentur. Wie der Abbildung 5 zu entnehmen ist, besteht diese aus drei Unteraufgaben. Sie verfolgt in erster Linie eine Kümmererfunktion vor Ort und greift dabei neben eigenen Fachexperten (Fördermittelmanager, Umsetzungsunterstützer und Qualitätsmanager) auf die Expertise der bestehenden Kompetenzträger zurück und vermittelt bei tiefergehendem Beratungsbedarf. Die Mitarbeiter vor Ort können dabei auch eine Mediatorenrolle einnehmen und zwischen den beteiligten Akteuren vermitteln und gemeinsam Lösungsansätze finden.

Die Gemeinden können eigeninitiativ auf die Lausitzer Mobilitätsagentur zugehen. Sie fungiert als **Anlauf- und Sammelstelle** für Fragen, Bedarfe, Interessen und Notwendigkeiten der Gemeinden. Wichtig dabei ist es, dass die Mitarbeiter der Mobilitätsagentur durch ihre eigene Fachkompetenz die Problemstellungen in den Gemeinden **strukturiert** aufnehmen und passende Lösungsansätze anstoßen können. Diese Kümmererfunktion vor Ort ist Kernbestandteil der Initialberatung und erweitert damit das Angebot der bestehenden Kompetenzträger WFBB und SAENA, die eine intensive vor Ort Begleitung aufgrund personeller Ressourcen nicht immer ermöglichen können. Im Rahmen der Initialberatung soll die Lausitzer Mobilitätsagentur aber auch **proaktiv auf die Gemeinden zugehen**, für Lösungsansätze sensibilisieren und ihnen Instrumente zur Überwindung von Herausforderungen auf der letzten Meile mit auf den Weg geben. Ziel dieser proaktiven Beratung ist es, die Gemeinden dazu zu befähigen, selbst aktiv zu werden, um bestehende Herausforderungen zu überwinden, Projekte in der Region begleiten und langfristig weiter vorantreiben zu können. Damit ist sie eine der wichtigsten Aufgaben und daher nicht nur Teil der Initialberatung, sondern führt auch in den weiteren Aufgabenschwerpunkten, wie der Umsetzungsunterstützung, zu einer stärkeren Tiefe.

Durch die aktive Sensibilisierung für Handlungsmöglichkeiten kann auch die länderübergreifende Zusammenarbeit gefördert werden. Die Kompetenzträger aus Brandenburg und Sachsen sollen an einen Tisch gebracht und eine **aktive Vernetzung und Vermittlung** angestrebt werden. Häufig liegen bereits in vielen Regionen Erfahrungswerte und Lösungsansätze bezüglich der Überwindung der letzten Meile vor, werden jedoch nicht ausreichend kommuniziert, um eine Übertragbarkeit zu erreichen. Hier ist eine größere Transparenz

und Nutzung der teilweise schon bestehenden Netzwerke nötig, um Best-Practices auch auf andere Regionen übertragen zu können.

Die Lausitzer Mobilitätsagentur leistet Hilfestellung und baut durch die **Bereitstellung von Informationen** Wissen auf und Unklarheiten ab. So informiert sie beispielsweise über in Planung befindliche Mobilitätskonzepte, bestehende Sharing-Systeme und weitere Kompetenz- und Koordinierungsstellen im Bereich Mobilität in der Region. Durch das Aufzeigen der verschiedenen Angebote und Nutzungsmöglichkeiten vor Ort werden diese stärker sichtbar gemacht und es wird für deren Nutzung sensibilisiert. Außerdem informiert die Lausitzer Mobilitätsagentur in Zusammenarbeit mit der WFBB und der SAENA im Rahmen der Initialberatung über bestehende Förderprogramme für die Etablierung von Mobilitätslösungen auf der letzten Meile und die Voraussetzungen zu deren Inanspruchnahme.

Die Initialberater sollen durch ihre **Kümmererfunktion** die Gemeinden bei der Lösungsentwicklung begleiten und dienen als Projektmanager für die fachlichen Experten. Im Rahmen der Initialberatung werden Erstgespräche mit möglichen Experten begleitet und insbesondere der weitere Kommunikationsprozess zwischen den Experten und relevanten Einrichtungen angestoßen. Eine intensive Begleitung vor Ort wird durch die anschließende Umsetzungsunterstützung gewährleistet.

Aus den Gesprächen konnte mitgenommen werden, dass Landkreise und Gemeinden bzw. Gemeinden untereinander häufig mit ähnlichen Problemstellungen zu kämpfen haben, jedoch nicht ausreichend miteinander vernetzt sind. Zudem sind die **Zuständigkeitsbereiche** der Akteure häufig nicht klar kommuniziert. Beispielsweise liegt die Bewältigung von Herausforderungen auf der letzten Meile nicht zwingend im Zuständigkeitsbereich von Landkreisen oder Verkehrsverbänden, sondern ist vielmehr eine Aufgabe der Gemeinde das Mobilitätsangebot über die Mindeststandards des ÖPNV zu entwickeln. Um dies klar zu kommunizieren und die Zuständigkeitsbereiche der einzelnen Akteure konkret aufzuzeigen, bedarf es hier einer Unterstützung durch die Lausitzer Mobilitätsagentur.

3.2.3 Fördermittelmanagement

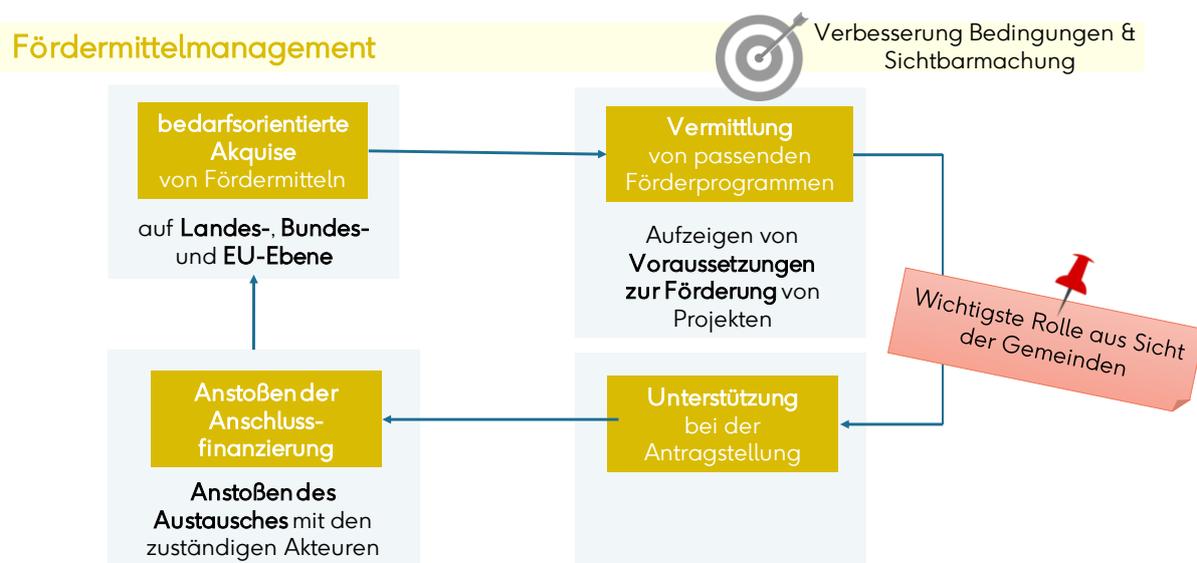


Abbildung 6: Aufgabenschwerpunkt Fördermittelmanagement

Zur verstärkten Umsetzung von (Test-)Projekten und Lösungsansätzen in der Region fehlt es häufig an finanziellen Mitteln. Aus diesem Grund ist das **Fördermittelmanagement** ein

wichtiger Aufgabenschwerpunkt der Lausitzer Mobilitätsagentur, der auch in der Gemeindegewerkstatt durch die Gemeindevertreter als wichtigste Aufgabe bestimmt wurde. Neben der Bereitstellung von Informationen zu den Förderprogrammen kommt auch in diesem Aufgabenschwerpunkt die proaktive Beratung zum Tragen.

Im persönlichen Gespräch mit den Gemeinden weist die Lausitzer Mobilitätsagentur auf für ein Vorhaben **passende Förderprogramme** hin. Sie zeigt auf, welche Maßnahmen konkret durch ein Förderprogramm finanziert werden können und welche Voraussetzungen zur Inanspruchnahme der Mittel bestehen. Diese Aufgabe wird bereits teilweise durch die WFBB und die SAENA übernommen, weswegen bei tiefergehender Fördermittelberatung an diese Kompetenzstellen verwiesen wird oder eine Unterstützung dieser möglich ist.

Die Aufgabe der Lausitzer Mobilitätsagentur liegt außerdem darin, bedarfsorientiert bei der **Fördermittelakquise auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene** zu unterstützen. Insbesondere die Fördermittelakquise und –beratung sind Aufgaben, die durch die bestehenden Kompetenzstellen der WFBB und der SAENA bereits wahrgenommen werden. Der direkte Austausch zwischen den Stellen mit den Ministerien in Sachsen und Brandenburg sollte auch weiterhin gefördert werden. Durch die Unterstützung der Gemeinden im Umgang mit den bestehenden Förderprogrammen werden die Herausforderungen, die bei der Antragstellung und Inanspruchnahme von Fördergeldern entstehen, deutlich. Da sie die Vorgänge im Detail kennt, weiß sie über bürokratische und finanzielle Hürden Bescheid. Die Fachexperten des Fördermittelmanagements der Lausitzer Mobilitätsagentur sind damit in der Lage, diese Herausforderungen und daraus resultierenden Anpassungsvorschläge gebündelt und zielgerichtet an die zuständigen Ministerien und Fördermittelgeber weiterzugeben. Dies sollte im Austausch mit der WFBB und SAENA erfolgen. Dadurch kann gewährleistet werden, dass die konkreten Herausforderungen auf Landes- und Bundesebene berücksichtigt werden und passende Förderprogramme entstehen. Dies kann dazu beitragen, dass bislang zum Teil unausgeschöpfte Fördertöpfe stärker genutzt werden und die bereitgestellten Fördermittel effizienter verteilt werden können. Durch das Aufzeigen der konkreten Problemstellungen sensibilisiert sie die Ministerien für eine Anpassung der regulatorischen Rahmenbedingungen und schafft damit einen Mehrwert für die Gemeinden.

Die Lausitzer Mobilitätsagentur begleitet Gemeinden bei der Antragstellung, in dem sie passende Projektpartner und Kompetenzträger vermittelt und Hinweise zur fristgerechten Einreichung sowie zu den Rahmenbedingungen und zu den Grundlagen einer qualitativ hochwertigen Antragseinreichung gibt. Für die konkrete Förderantragstellung wird jedoch auf am Markt agierende Beratungsunternehmen verwiesen. Dabei ist es nach Markthochlaufphase und Etablierung der Mobilitätsagentur denkbar, dass Unternehmen sich beispielsweise zertifizieren lassen können oder Rahmenverträge mit der Lausitzer Mobilitätsagentur schließen, um durch diese weiterempfohlen und dadurch in eine Vermittlungsliste aufgenommen zu werden, die den Gemeinden zur Verfügung gestellt wird. Für eine tiefere Fördermittelberatung verweist die Lausitzer Mobilitätsagentur an die WFBB und die SAENA, da diese Kompetenzstellen dies zu den Themen Elektromobilität und Ladeinfrastruktur sowie erneuerbare Energien bereits anbieten.

Des Weiteren sensibilisiert die Lausitzer Mobilitätsagentur die Gemeinden bei beginnenden Vorhaben für die Anschlussfinanzierung der Projekte. Sie zeigt verschiedene Möglichkeiten auf, wie Projekte nach Abschluss der Förderperiode langfristig finanziell aufrechterhalten werden können und stößt insbesondere den Austausch mit den zuständigen Akteuren, die zur Finanzierung beitragen könnten, an. In diesem Zusammenhang kann sie auch auf Best-Practice-Beispiele aus anderen Regionen verweisen.

3.2.4 Umsetzungsunterstützung

Umsetzungsunterstützung



Umsetzung & Etablierung

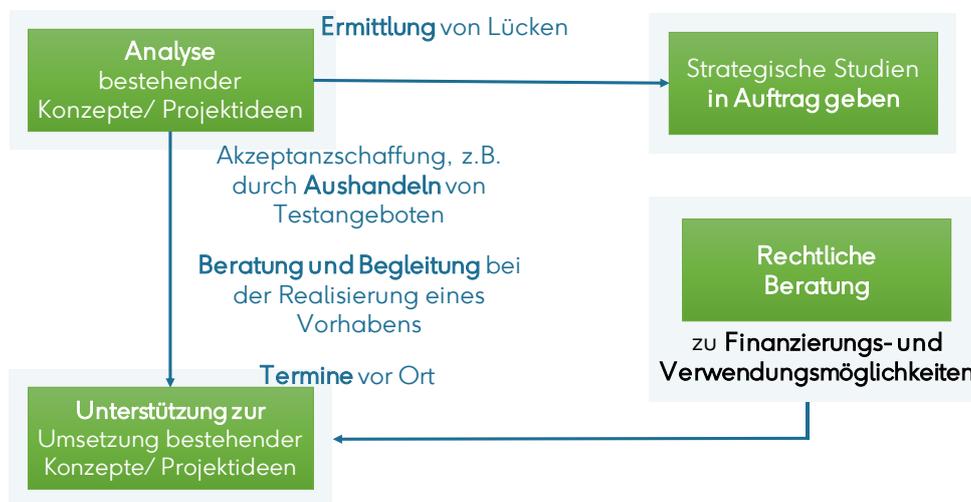


Abbildung 7: Aufgabenschwerpunkt Umsetzungsunterstützung

Die **Umsetzungsunterstützung** der Lausitzer Mobilitätsagentur unterscheidet sich am stärksten von den bestehenden Kompetenzstellen, die zwar im Austausch mit den Gemeinden stehen, aber aufgrund der Aufgabenschwerpunkte und personellen Ressourcen nicht immer die Möglichkeit haben, die Maßnahmenumsetzung vor Ort eng zu begleiten und den Erfolg zu steuern und zu monitoren. Die WFBB und die SAENA verfolgen dies nur vereinzelt für kleinere Teilbereiche. Hier ist eine stärkere Unterstützung bzw. Ergänzung durch die Lausitzer Mobilitätsagentur sinnvoll.

Im Rahmen der Umsetzungsunterstützung analysiert die Lausitzer Mobilitätsagentur bestehende Konzepte und Projektideen, die in der Lausitz in theoretischer Ausführung bereits in einer Vielzahl vorliegen. Um darüber Kenntnis zu erlangen, nimmt sie aktiv Kontakt zu Gemeinden und Landkreisen auf. Die Lausitzer Mobilitätsagentur hat die Aufgabe, stets einen Überblick über diese Ansätze zu behalten. Auf Basis der bestehenden Konzepte und Projektideen ermittelt sie Lücken und kann dadurch abschätzen, welche strategischen Studien in Auftrag gegeben werden sollten, um Forschungs- oder Beratungslücken zu schließen, die notwendig sind, um ein strukturiertes Vorgehen bei der Überwindung der Herausforderungen auf der letzten Meile zu entwickeln, das konkret auf die Bedürfnisse der Region Lausitz zugeschnitten ist. Dafür steht sie auch mit wissenschaftlichen Einrichtungen in Kontakt, wie dies aktuell auch die Wirtschaftsregion Lausitz verfolgt.

Darüber hinaus stellt die Analyse der bestehenden Konzepte und Projektideen eine wichtige Grundlage dar, um die Umsetzungsunterstützung vor Ort stärker voranzutreiben. Dafür arbeitet die Lausitzer Mobilitätsagentur eng mit den Gemeinden und Landkreisen zusammen, um herauszustellen, welche Umsetzungsschritte eingeleitet werden können und nötig sind, um die bestehenden Herausforderungen zur besseren Anbindung der Gemeinde zu überwinden. Sie stößt zielgerichtet die Umsetzung der bestehenden Ansätze an und verbreitet diese Aktivitäten in der gesamten Lausitz, damit Synergien zu anderen Gemeinden und Aktivitäten genutzt werden können.

In den Gesprächen mit der WFBB AK EMO, der SAENA und dem Landesverband Nachhaltiges Sachsen e.V. hat sich herausgestellt, dass häufig **keine ausreichenden personellen**

Kapazitäten vorhanden sind, um eine Beratung und Begleitung von Projekten vor Ort durchführen zu können. Daher bringt diese Aufgabe aus Sicht der Kompetenzträger den höchsten Mehrwert für die Lausitz und stellt einen wichtigen Unterschied zu der entstehenden Mobilitätsagentur dar. Für diese Umsetzungsunterstützung und Vor-Ort-Verfügbarkeit wird daher auch der höchste Eigenanteil der Lausitzer Mobilitätsagentur gesehen. Gemeinsam mit den Gemeinden und den in die Planung involvierten Akteuren unterstützt sie die Entwicklung von Mobilitätslösungen vor Ort. Sie geht mit den Beteiligten ins Gespräch und nimmt deren Meinungsbilder auf. In gemeinsamen Gesprächen mit den Gemeinden ermittelt sie, welche Hindernisse der Umsetzung bisher im Weg standen und wie diese umgangen werden können. Wenn zum Beispiel eine Gemeinde die bestehende Förderlandschaft nicht ausreichend kennt, kann dies die Projektfinanzierung betreffen. Hier ist auf den Aufgabenschwerpunkt des Fördermittelmanagements zu verweisen.

Zudem vermittelt die Mobilitätsagentur für die Lausitz bei unterschiedlichen Interessenslagen zwischen den Akteuren, indem sie in neutralen Gesprächen im Vorfeld ausgearbeitete Kompromisslösungen diskutiert. Auch hier nimmt sie eine Mediatorenrolle ein und unterstützt dabei, eine gemeinsame Kompromisslösung auch langfristig umsetzen zu können. Nur so können die Umsetzung von Projekten weiter vorangetrieben und wirtschaftlich tragfähige Mobilitätsangebote langfristig etabliert werden.

Möchte eine Gemeinde bestimmte Ziele erreichen, wie zum Beispiel eine stärkere Förderung des örtlichen ÖPNV, jedoch nicht weiß, mit welchen Maßnahmen sie dies bestmöglich umsetzen könnte, kann sie sich an die Mobilitätsagentur wenden. Um verschiedene Maßnahmenbündel zu erproben und die Akzeptanz bzw. Wirkung dieser in der Bevölkerung abschätzen zu können, sollte die Lausitzer Mobilitätsagentur durch Gespräche und Verhandlungen mit klassischen oder innovativen Mobilitätsanbietern **Testprojekte** ins Leben rufen.

Neben der Aushandlung solcher Testangebote mit den bestehenden Anbietern sollte der Lausitzer Mobilitätsagentur ein **Erprobungsbudget** zur Verfügung gestellt werden, um Lösungen zur Überwindung der letzten Meile auch unabhängig von Fördertöpfen in den Gemeinden testen zu können. Dafür bietet es sich an, diese Tests mit Aktivitäten, die bereits durch die Gemeinden geplant waren, zu verzahnen. Dabei wäre es auch denkbar, dass sie für Einzelmaßnahmen in den Gemeinden nicht zwingend selbst über das Erprobungsbudget verfügt, sondern für eine gleichmäßige Verteilung von Testangeboten die Gemeinden selbst über flexible Budgets verfügen können, die jedoch in Absprache mit der Lausitzer Mobilitätsagentur eingesetzt werden. Damit soll sichergestellt werden, dass die Mittel auch für den angedachten Zweck der Verbesserung der Mobilitätslösungen insbesondere auf der letzten Meile eingesetzt werden. Die Inanspruchnahme des Testbudgets sollte in jedem Fall unbürokratisch, aber ziel- und zweckorientiert ermöglicht werden. Für Testprojekte, die gemeindeübergreifend durchgeführt werden sollten, sollten finanzielle Mittel aber auch direkt bei der Lausitzer Mobilitätsagentur angesiedelt werden, um den Abstimmungsaufwand zwischen den Gemeinden zu reduzieren.

Beispiele für die **Erprobung von Mobilitätslösungen** sind:

- Aushandlung einer einmonatigen **kostenlosen ÖPNV Nutzung** für Bürger*innen einer Gemeinde mit dem Verkehrsunternehmen: Bürger erhalten Mobilitätspass für vorgegebenes Gebiet, um Hin- und Rückweg zu gewährleisten. Wirtschaftliche Ausfälle werden durch die Mobilitätsagentur und den Gebietskörperschaften abgedeckt → Ziel: Sensibilisierung für Mobilitätsformen abseits des privaten PKW

- Bereitstellung einer **Test-(E-)Fahrzeugflotte** für die Bürger*innen in Absprache mit Carsharing-Anbietern, lokalen Autohändlern oder Stadtwerken. Unterstützung monatlicher Miet- oder Leasingkosten durch die Mobilitätsagentur oder Bereitstellung einer eigenen Test-Flotte → Ziel: Mobilität im ländlichen Raum ohne privaten PKW
- Stärkung von **Mitfahrmöglichkeiten** und Ridesharing-Diensten. Unterstützung der Agentur durch Errichtung von Mitfahrbänken, Aufrufen für Bürgerbusse oder Marketingmaßnahmen sowie notwendige Plattformen. → Ziel: Flexibilität ohne privaten PKW erproben

Dabei ist darauf zu achten, welche Leistungen nach der Testphase extern ausgeschrieben werden. Die **rechtliche Beratung** zu Finanzierungs- und Verwendungsmöglichkeiten eines Vorhabens soll vorwiegend durch externe Anwaltskanzleien durchgeführt werden. Die Gemeinden haben hier die Möglichkeit, bei dem Wunsch nach rechtlicher Bewertung einer Maßnahme im ersten Schritt auf die Lausitzer Mobilitätsagentur zuzugehen. Diese vermittelt die Gemeinden durch Weitergabe der Kontaktdaten an externe Anwaltskanzleien, mit denen sie ggf. Rahmenverträge geschlossen hat. Während sie interessierte Gemeinden an die Kanzleien weitervermittelt, stellt diese im Gegenzug gesammelte Rechtsberatungen bereit, die im Rahmen der Initialberatung zur Aufklärung mit bereitgestellt werden können. So kann die Mobilitätsagentur für die Lausitz an bestehende Strukturen anknüpfen und diese stärken, gleichzeitig aber auch den eigenen Kompetenzbereich weiter ausbauen und Gemeinden im zeitlichen Verlauf immer stärker bei der Umsetzung von Konzepten und Projektideen unterstützen.

3.2.5 Qualitätsmanagement und Identitätsbildung

Qualitätsmanagement und Identitätsbildung



Angebotsverbesserung & einheitliche Lausitz

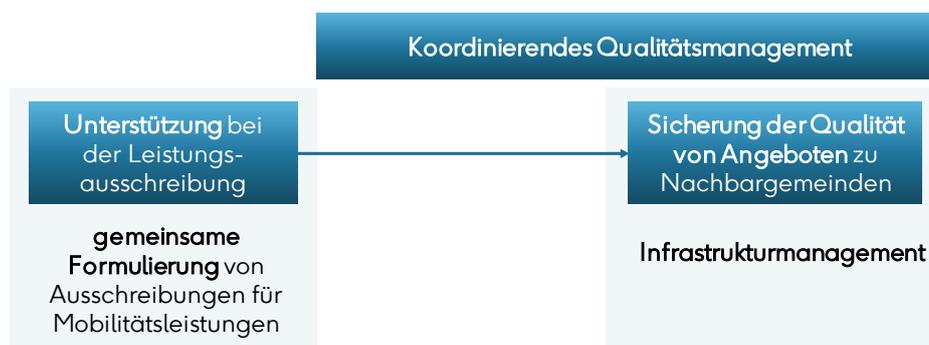


Abbildung 8: Aufgabenschwerpunkt Qualitätsmanagement und Identitätsbildung

Im Rahmen dieses Aufgabenschwerpunktes verfolgt die Lausitzer Mobilitätsagentur das Ziel, die Gemeinden und Aufgabenträger durch gemeinsame Formulierung bei der **Ausschreibung für Mobilitätsdienstleistungen** zu unterstützen. Hierbei bringt sie ihre bisherigen Erfahrungen ein und achtet darauf, dass durch die Ausschreibung auch entsprechend passende Angebote bei der Gemeinde oder den entsprechenden Aufgabenträgern eingehen. Darüber hinaus stellt die Mobilitätsagentur für die Lausitz den Gemeinden (oder Landkreisen) Standardausschreibungen zur Verfügung, als Grundlage für ihre bedürfnisorientierten Leistungsausschreibungen. Die Mobilitätsagentur unterstützt die bestehenden Kompetenzträger in der Lausitz hier nur in zweiter Instanz, übernimmt die Aufgabe der Ausschreibungsunterstützung jedoch nicht komplett.

Eine relevante Aufgabe liegt ebenso darin, den **Austausch zwischen Nachbargemeinden und –landkreisen** anzustoßen, um die Region gemeinsam voranzubringen und ein übergeordnetes Mobilitätsleistungspaket zu schaffen. Die Verknüpfung der Problemlagen der einzelnen Gemeinden spielt hierbei eine zentrale Rolle, um daraus Synergien ziehen und wirkungsvoller in die Ministerien kommunizieren zu können. Dabei steht die Sicherung der Qualität von Angeboten sowohl über die Gemeinde- als auch über die Ländergrenzen hinweg (Infrastrukturmanagement) im Vordergrund. Die Lausitzer Mobilitätsagentur greift dabei auf die Qualitätsstandards der Verkehrsunternehmen und –verbünde zurück. Plant eine Gemeinde eine Ausschreibung, so nimmt die Lausitzer Mobilitätsagentur gleichzeitig Kontakt zu den Nachbargemeinden auf und erkundigt sich, inwieweit Interesse zur gemeinsamen Ausschreibung oder zur Ausschreibung ähnlicher Angebote besteht. Sie verdeutlicht die Relevanz der interkommunalen Zusammenarbeit für die Qualitätssicherung von Angeboten. Ziel dabei ist es, größtmögliche Synergien auszuschöpfen und attraktive Angebote zu schaffen, die sich insbesondere auf den Mehrwert für den Nutzer fokussieren.

Als ein Beispiel ist hier der Radwegeausbau zu nennen, bei dem Nachbargemeinden und gegebenenfalls auch Nachbarlandkreisen involviert werden sollten. Der Abstimmungsprozess kann durch die Lausitzer Mobilitätsagentur begleitet und gesteuert werden. Die interkommunale Zusammenarbeit ist zwingend nötig, da in diesem Fall ein attraktives Angebot für die Nutzer*innen nur in Form eines gemeindeübergreifenden Radwegenetzes geschaffen werden kann. Dadurch, dass die Mobilitätsagentur für die Lausitz gemeinschaftliche Infrastrukturvorhaben anstößt und begleitet, trägt sie zudem dazu bei, ein einheitliches Bild für die Region zu schaffen.

3.2.6 Erläuterung an einem Fallbeispiel

Abschließend wird anhand eines konkreten Fallbeispiels die **Rolle der Lausitzer Mobilitätsagentur**, gegliedert nach den im Portfolio abgesteckten Aufgabenbereichen, erläutert.

Fallbeispiel: Der Bürgermeister (BM) einer Gemeinde der Lausitz hat ein Anliegen: Da ein Großteil der Anwohner*innen einen privaten Pkw und einige der Anwohner*innen sogar einen Zweit- oder Drittwagen besitzen, um ihre täglichen Wege zurückzulegen, möchte er in der Bevölkerung mithilfe nachhaltiger und alternativer Mobilitätslösungen einen Wandel des Mobilitätsverhaltens anstoßen und die Bürger*innen dazu anregen, langfristig ggf. auf einen (zweiten oder dritten) Pkw zu verzichten. Daher möchte der BM in der Gemeinde ein Carsharing-Angebot schaffen und dabei kommunale Fahrzeuge einbeziehen. Weil er nicht weiß, wie genau dabei vorzugehen ist, wendet er sich an die Lausitzer Mobilitätsagentur. Hierzu nimmt er entweder per Mail, per Telefon oder durch Aufsuchen einer der Geschäftsstellen in der Lausitz Kontakt auf¹.

Die nachstehende Abbildung zeigt die Vorgehensweise und Interaktion der Mobilitätsagentur sowie die verschiedenen möglichen Ergebnisse. Hier ist darauf hinzuweisen, dass die Aufgabenschwerpunkte teilweise parallel stattfinden können und dass nicht alle Aufgabenschwerpunkte in Anspruch genommen werden müssen. So kann es beispielsweise sein, dass sich ein BM eine Beratung zu Fördermöglichkeiten für ein geplantes Vorhaben wünscht, jedoch keine weitere Unterstützung durch die Lausitzer Mobilitätsagentur.

¹ Es ist darauf hinzuweisen, dass sich Gemeinden zwar an die Geschäftsstellen wenden können, die Mitarbeiter der Lausitzer Mobilitätsagentur jedoch sehr viel in der Region unterwegs sind, um Projekte vor Ort zu begleiten.

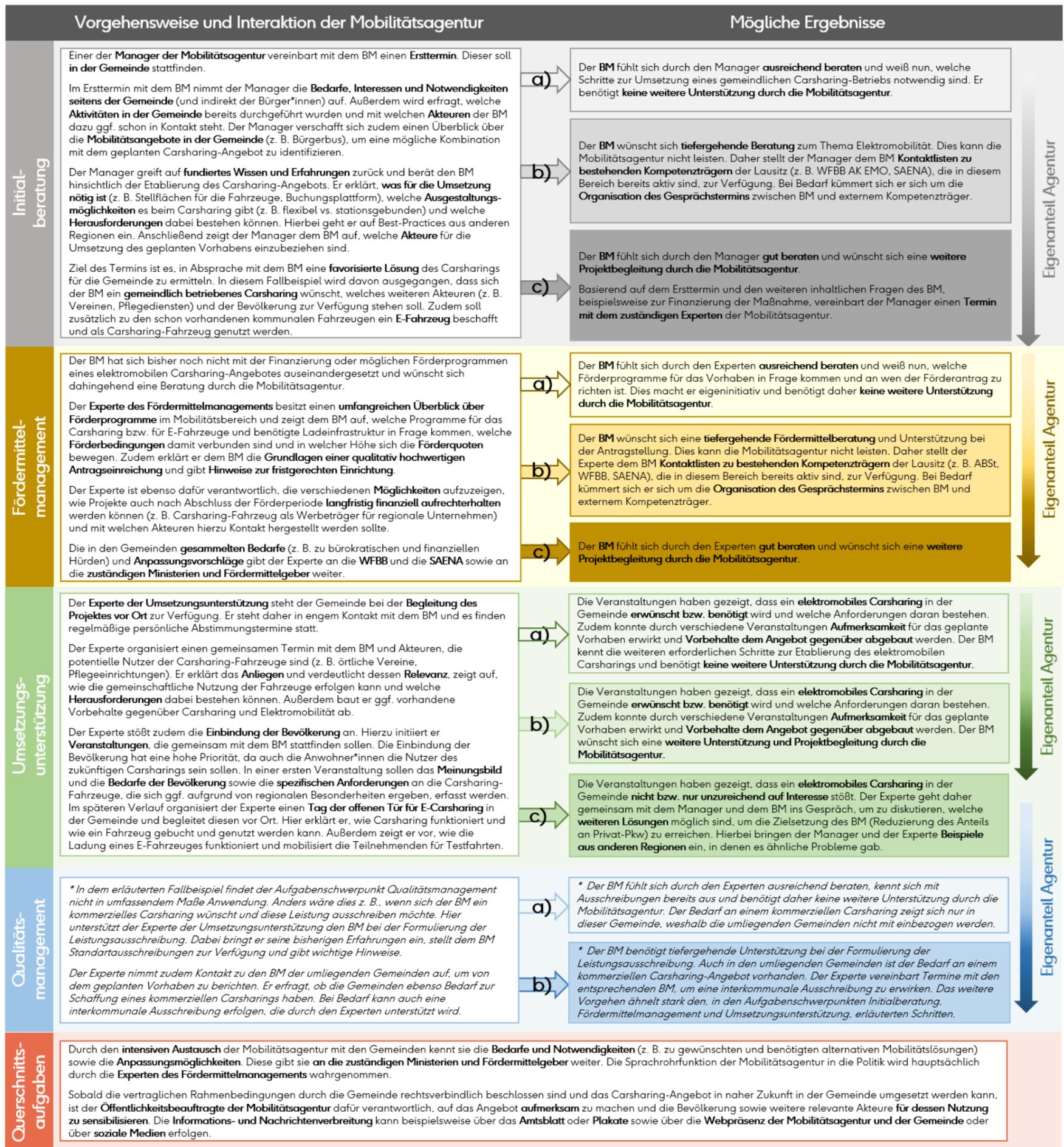


Abbildung 9: Erläuterung der Aufgabenschwerpunkte anhand eines Fallbeispiels

3.3 Akteure und Kommunikation

3.3.1 Einzubindende Akteure

Abbildung 10 zeigt die **Akteure**, mit denen die Lausitzer Mobilitätsagentur sowohl direkt als auch indirekt in Verbindung steht und kommunizieren soll sowie die Akteure, die als Multiplikatoren fungieren.

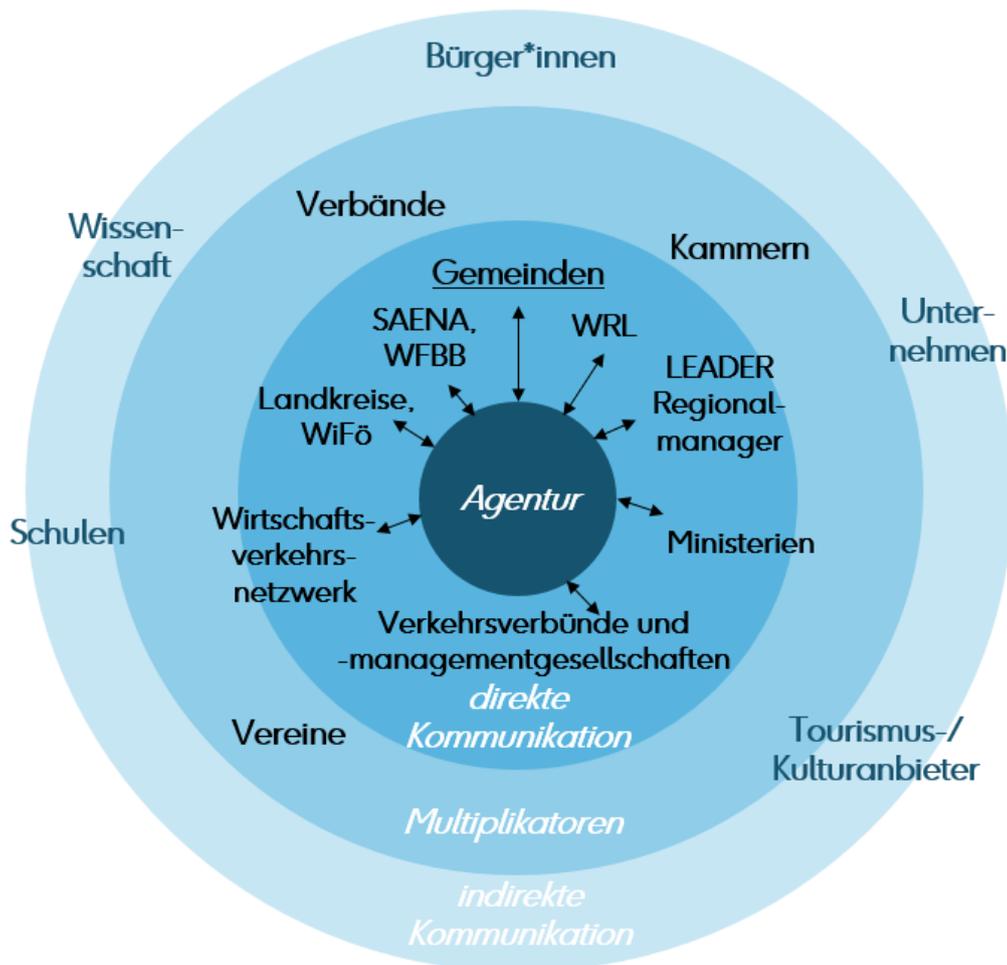


Abbildung 10: Einzubindende Akteure und Art der Kommunikation

Die **Gemeinden** stellen die **Hauptzielgruppe** der Leistungen der Mobilitätsagentur dar, weshalb zu diesen ein aktiver und intensiver Austausch besteht. Bei Fragen oder Problemen können sich die Gemeinden jederzeit an die Lausitzer Mobilitätsagentur wenden. Diese steht mit weiteren, wichtigen Kompetenzträgern in direktem Austausch. Als Beispiele sind hier die Landkreise, die WFBB, die SAENA und die Verkehrsunternehmen und -verbände anzubringen. Mit diesen Akteuren kommuniziert die Lausitzer Mobilitätsagentur direkt. Sie bezieht sie als **externe Partner** in ihre Arbeitsweise und in die Gespräche mit den Gemeinden vor Ort ein.

So gibt die Agentur die in den Gemeinden aufgenommenen Bedarfe und Herausforderungen bei der Schaffung von Mobilitätsangeboten auf der letzten Meile sowie bei der Inanspruchnahme von Fördergeldern an die zuständigen Akteure und Ministerien weiter. Durch

die **gebündelte Weitergabe** dieser Informationen und die Sensibilisierung zur Anpassung der Förderbedingungen besteht hier ein direkter und enger Austausch.

Institutionen, wie Vereine, Verbände oder Kammern, fungieren als wichtige **Multiplikatoren** und geben der Agentur die Bedarfe der Unternehmen, Interessensverbände oder der Bevölkerung gebündelt weiter. Die Maßnahmen, welche die Lausitzer Mobilitätsagentur darauf aufbauend plant und in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren umsetzt, wirken sich indirekt und positiv auf die Unternehmen aus. Diese indirekte Kommunikation betrifft neben den Unternehmen beispielsweise auch Tourismus- und Kulturanbieter sowie die Bevölkerung. Diese Akteure können indirekt von der Lausitzer Mobilitätsagentur profitieren. Diese soll in der Außenwahrnehmung der Bürger*innen jedoch keine Relevanz haben. Das bedeutet, dass die Bevölkerung bei Problemen nicht auf sie selbst zukommt, die Probleme jedoch über die Gemeinden an diese herantragen können. Vielmehr gibt die Lausitzer Mobilitätsagentur den Gemeinden Werkzeuge an die Hand, die Probleme und Anforderungen der Bevölkerung und ansässigen Unternehmen, die exemplarisch in Kapitel 2.2 dargestellt wurden, zu lösen.

Durch die Gemeindegwerkstatt mit den Gemeindevertretern wurde deutlich, dass die Kommunikation mit der Lausitzer Mobilitätsagentur insbesondere transparent, offen und einfach erfolgen soll und durch die Etablierung „runder Tische“ und regelmäßiger Gespräche mit den Akteuren vor Ort **„Brücken“** gebaut und der Weg für eine effiziente und zielorientierte Zusammenarbeit geebnet werden sollen. Hieran schließt sich die Berichtspflicht und Verbreitung von Informationen zu Aktivitäten durch die Öffentlichkeitsarbeit an.

3.3.2 Eigenanteil vs. Einbindung externer Kompetenzträger

Die Lausitzer Mobilitätsagentur berücksichtigt bestehende Kompetenzträger und deren Aufgabenbereiche, um Doppelstrukturen zu vermeiden. Die nachfolgende Abbildung zeigt anhand der identifizierten Aufgabenschwerpunkte und Unteraufgaben den Anteil, den die Lausitzer Mobilitätsagentur selbst leisten soll (**Eigenanteil**) und den Anteil, der durch **externe Akteure** abgebildet wird. In der Abbildung visualisieren die Graphen das Folgende:

- Länge des Graphen: Relevanz der Unteraufgabe
- Anteil des Graphen (gesetztes Kreuz): Anteil der Einbindung der externen Akteure.

Ein kürzerer Graph bedeutet jedoch nicht, dass die Aufgabe weniger wichtig ist, sondern dass diese bereits ausreichend durch die bestehenden Akteure bedient wird und kaum zusätzlicher Unterstützung benötigen.

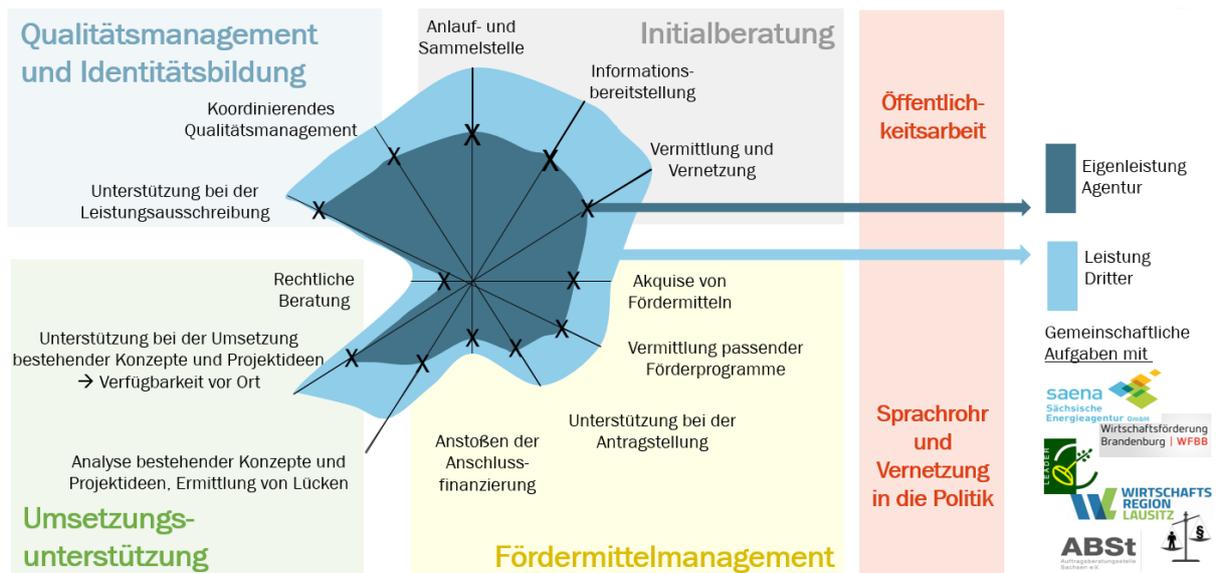


Abbildung 11: Aufgabenschwerpunkte mit Unteraufgaben und Intensität der externen Einbindung

Hierbei wird deutlich, dass die Lausitzer Mobilitätsagentur insbesondere in den Aufgabenschwerpunkten **Initialberatung**, **Umsetzungsunterstützung** sowie **Qualitätsmanagement und Identitätsbildung** einen großen **Eigenanteil** leistet und hier das stärkste Ergänzungspotential zu bestehenden Akteuren besteht. Hiervon ausgenommen ist die rechtliche Beratung als Teil der Umsetzungsunterstützung, da bereits eine Vielzahl an Akteuren vorhanden ist, die dies anbietet. Auch das Fördermittelmanagement wurde in den Gesprächen als relevanter Aufgabenschwerpunkt identifiziert. In diesem Bereich ist die Intensität der externen Einbindung trotzdem hoch, da auch hier viele Kompetenzen in der Region bestehen, welche entsprechende Angebote zur Verfügung stellen.

Aus den Gesprächen mit der WFBB AK EMO und SAENA wurde deutlich, dass insbesondere die „**Kümmerefunktion vor Ort**“ den höchsten Mehrwert für die Region bringen würde. Daher haben auch die Aufgabenschwerpunkte „Initialberatung“ und „Umsetzungsunterstützung“ eine hohe Relevanz, was sich in einem erhöhten Eigenanteil niederschlägt. Hier kann die Lausitzer Mobilitätsagentur ihre Rolle durch starke Eigenleistung und Weitervermittlung an Dritte am stärksten Auspielen.

In Tabelle 2 werden Akteure aufgezeigt, die in die Prozesse der Lausitzer Mobilitätsagentur eingebunden werden können. Dabei handelt es sich lediglich um eine erste Auswahl. Auch weitere Akteure, wie lokale Energieagenturen, Wirtschaftsförderungen, Vereine und Vernetzungsstellen sollten in die Prozesse einbezogen werden. Die Intensität der Einbindung wird durch x...X verdeutlicht. Je größer X ist, desto stärker ist die externe Einbindung.

Tabelle 2: Intensität der externen Einbindung und Beispielakteure

	Initialberatung			Fördermittelmanagement				Umsetzungsunterstützung			Qualitätsmanagement und Identitätsbildung	
	Anlauf- und Sammelstelle	Informationsbereitstellung	Vermittlung und Vernetzung	Akquise von Fördermitteln	Vermittlung passender Förderprogramme	Unterstützung bei der Antragstellung	Anstoßen Anschlussfinanzierung	Analyse bestehender Konzepte und Projektideen	Kümmerer vor Ort	Rechtliche Beratung	Unterstützung bei der Leistungsausschreibung	Koordinierendes Qualitätsmanagement
WFBB	x	x	x	X				x	x			
SAENA	x	x	x	X				x	x			
energy saxony			x									
Wirtschaftsförderungen	x	x	X	x	x		x	x	x		x	x
LEADER-Regionalmanager		x	x		x	x			x			
WRL			X					X				
Auftragsberatungsstelle Sachsen e.V. (ABSt)						X						
Beratungsunternehmen		x			x	X			x			
Anwaltskanzleien										X		
Verkehrsverbände	(x)						x				x	x

3.4 Organisatorischer Aufbau und Personal

Die nachfolgenden Aussagen zum **organisatorischen Aufbau** und zur **Personalaufteilung** basieren auf der Annahme, dass die politischen Entscheidungsträger das Konzept der Lausitzer Mobilitätsagentur befürworten. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für die Funktionsweise des Konzeptes. Abbildung 12 zeigt den möglichen organisatorischen Aufbau der Lausitzer Mobilitätsagentur anhand eines Organigramms.

Eine Geschäftsführung ist notwendig, um die strategische Ausrichtung der Mobilitätsagentur im Blick zu behalten und entsprechende Steuerungen vornehmen zu können. Darüber hinaus ist das interne Personal aufgeteilt in die Manager, die in erster Linie die Initialberatung durchführen sowie den Experten für das Fördermittelmanagement und dem Qualitätsmanagement. Diese Aufteilung wurde auch aufgrund klarer und transparenter Kom-

munikationswege gewählt. Insbesondere in den Ministerien, sollte die Anzahl der Ansprechpartner seitens der Lausitzer Mobilitätsagentur geringgehalten werden. Dies gilt ebenso für die anderen Kompetenzbereiche.



Abbildung 12: Organigramm der Lausitzer Mobilitätsagentur

3.4.1 Mögliche Rechtsformen

Als kurz- bis mittelfristige Lösung wird empfohlen, die Aufgaben und Strukturen der Lausitzer Mobilitätsagentur an **bestehende Institutionen**, wie z. B. die WRL, mit Berichtspflicht an die Staatskanzleien in Sachsen und Brandenburg **anzusiedeln** und mit entsprechenden Personalressourcen auszustatten. Dies hat sich als ein favorisiertes Szenario in der Gemeinde- und ebenso in der Entscheiderwerkstatt herausgestellt und bietet die Möglichkeit, das Konzept und dessen Funktionsweise zu erproben.

Langfristig kann es, eine **neugegründete Rechtsform**, wie eine GmbH, geben. Dabei sollten die Gesellschafter in erster Linie der Freistaat Sachsen und das Land Brandenburg sein. Dies bietet die Möglichkeit, nach Abschluss der Testphase das Leistungsspektrum der Lausitzer Mobilitätsagentur auf beide Länder komplett zu übertragen. Eine ähnliche Organisationsform wurde beispielsweise für die Sächsische Energieagentur SAENA GmbH gewählt. Die Einbeziehung der Landkreise könnte für die Zusammenarbeit sinnvoll sein, wird jedoch aufgrund der aufwändigen Gründungsaktivitäten nicht empfohlen. Bei der länderübergreifenden Zusammenarbeit liegt die Herausforderung insbesondere in der Finanzierung. Hiermit sind komplexe Regelungen verbunden, da eine pauschale Abrechnung nicht möglich ist.

3.4.2 Vertragliche Regelung der Zusammenarbeit

Erfolgt langfristig die Gründung der Lausitzer Mobilitätsagentur durch die Länder Sachsen und Brandenburg, ist eine **Finanzierungs- und Leistungsvereinbarung** mit den Ministerien zur langfristigen Zusammenarbeit zu erstellen. Ein sinnvoller Planungszeitraum für die Finanzierung sollte bei mindestens fünf Jahren, besser zehn Jahren, liegen. Im Rahmen des Vertrages sind unter anderem folgende Punkte genau festzulegen:

- **Finanzierung**
 - Gegenstand der Vereinbarung
 - Beitragsleistung der Länder
 - Bedarf und Finanzierung
 - Zahlungsreise
 - Mindestleistungsbeitrag
 - Regelungsmechanismen bei Veränderung des Leistungsumfangs
 - Fördermittel
- **Mittelverwendung**
 - Initialberatung
 - Fördermittelmanagement
 - Umsetzungsunterstützung
 - Qualitätsmanagement
- **Berichts- und Organisationspflichten**
- **Finanzkontrolle**
 - Kontrollrechte der Länder
 - Externe Finanzkontrolle
- **Allgemeines**
 - Abgrenzung zu anderen Finanzierungsvereinbarungen
 - Grenzüberschreitende Leistungserbringung
 - Vertragsdauer, Vertragsanpassung, Kündigung
 - Kündigungsrechte der Länder
 - Folgevereinbarung

Die intensive Zusammenarbeit mit den Kompetenzträgern WFBB und SAENA sollte über **Kooperationsvereinbarungen** geregelt werden, die insbesondere Schnittstellen und Aufgabenabgrenzungen regeln, aber auch den ordnungsgemäßen Geschäftsbetrieb durch das Wahrnehmen von regelmäßigen Terminen sowie die Gewährung des Informationsflusses gewährleisten. Darüber hinaus empfiehlt sich für eine reibungslose Arbeit eine **Absichtserklärung zur Zusammenarbeit** zwischen den Landkreisen und den Gemeinden. Zudem sollte eine mögliche Teilfinanzierung oder Unterstützung durch die Landkreise, beispielsweise in Form von entsprechenden Konditionen für Büroräume, erfolgen.

Der Informationsfluss zwischen Ministerien, Kompetenzstellen, Landkreisen, Verkehrsverbänden und anderen Stakeholdern zur Lausitzer Mobilitätsagentur muss sichergestellt werden, um einen Mehrwert für die Region Lausitz zu schaffen. Im Gegenzug unterliegt sie der Pflicht des ordnungsgemäßen Geschäftsbetriebs entsprechend relevanter Rechtsvorschriften sowie den Berichtspflichten gegenüber den Gesellschaftern. Regelmäßige Zusammenarbeiten durch die Beauftragung Dritter können durch entsprechende **Rahmenverträge** begünstigt werden, um Planungssicherheit herzustellen.

3.4.3 Personalaufteilung, Markthochlauf und Etablierung

In der Start- und Netzwerkphase sollte die Lausitzer Mobilitätsagentur **zwei Hauptgeschäftsstellen** aufbauen, wobei sich eine in Sachsen und eine in Brandenburg befindet. Die Mitarbeiter arbeiten jedoch hauptsächlich in der Lausitz verteilt, um Projekte eng **vor Ort** begleiten und in umfangreicher Abstimmung mit den Gemeinden und weiteren Akteuren durchführen zu können. Ziel ist es, deren Reiseaufwand möglichst zu minimieren.

Wie Abbildung 13 zeigt, soll die Lausitz für die Anwendung des hier entwickelten Portfolios und für die Umsetzung der Mobilitätsagentur als **Testprojekt** dienen. Im Rahmen des Testprojektes durchläuft die Lausitzer Mobilitätsagentur die Start-, Netzwerk- und Etablierungsphase.

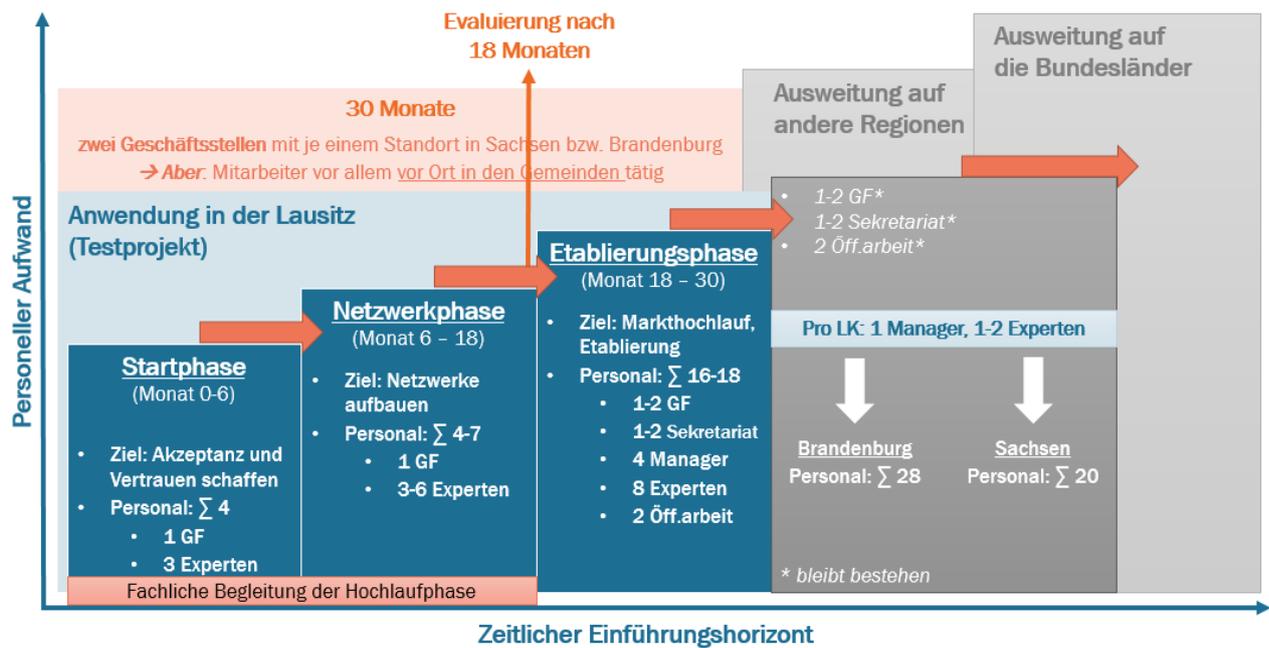


Abbildung 13: Personalaufteilung, Markthochlauf und Etablierung der Lausitzer Mobilitätsagentur

TESTPROJEKT: START-, NETZWERKPHASE

Die **Startphase** kann etwa bis zu einem halben Jahr dauern. Zu Beginn wird mit weniger Mitarbeitern begonnen, um in einem ersten Schritt Akzeptanz und Vertrauen für die Lausitzer Mobilitätsagentur seitens der Gemeinden, Landkreise und beteiligten Akteure zu schaffen. Im zeitlichen Verlauf wird der Personalstamm ausgeweitet.

Es wird empfohlen vier Personen zu starten. Dabei wird eine Person die **Geschäftsführung** innehaben und die drei weiteren Mitarbeiter als **Experten** fungieren. Zu Beginn übernehmen die Experten die Tätigkeiten, die langfristig bei den Managern angesiedelt sind. Außerdem sind sie für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig. Das bedeutet, dass die Gemeinden während der Startphase im ersten Schritt über die Experten Kontakt aufnehmen.

In der Startphase soll ein groß angelegter **Auftaktermin** stattfinden, um die Landkreise und Ministerien einzubinden. Ziel ist es, in diesem ersten Termin Ansprechpartner und Zuständigkeiten vorzustellen und Herausforderungen, die aus Sicht der Landkreise in der Lausitz bestehen, abzufragen. Im Anschluss an den Termin wird eine digitale Ansprechpartner-Plattform erstellt, die eine Übersicht über die Ansprechpartner und Zuständigkeiten in den Landkreisen bietet. Zu einem weiteren Termin werden die Gemeinden hinzugezogen. Hier sollen die Lausitzer Mobilitätsagentur mit ihren Aufgaben und Zielen vorgestellt werden. Zudem werden die Herausforderungen in den Gemeinden aufgenommen. Dies zeigt die Relevanz der Vor-Ort-Verfügbarkeit der Lausitzer Mobilitätsagentur.

Die Herausforderung dabei besteht darin, trotz geringer Personenanzahl am Anfang ausreichend Aufmerksamkeit für die Lausitzer Mobilitätsagentur zu generieren, Kompetenzen aufzubauen und eine enge Begleitung von Projekten vor Ort durchführen zu können. Daher ist es insbesondere in der Startphase von großer Bedeutung, dass die Mitarbeiter der Mobilitätsagentur in der Lausitz sehr präsent sind und beispielsweise in Form von verschiedenen Veranstaltungen für sich werben, um so in einem ersten Schritt Aufmerksamkeit zu generieren, Akzeptanz zu schaffen und Vertrauen aufzubauen. Um die Startphase erfolgreich zu durchlaufen und Netzwerke aufzubauen, können die bestehenden Kompetenzträger,

wie die WRL, die WFBB oder die SAENA, eingebunden werden. Konnten im zeitlichen Verlauf bereits erste Netzwerke aufgebaut werden (**Netzwerkphase**), wird die Anzahl der Experten auf bis zu sechs Personen erhöht.

TESTPROJEKT: ETABLIERUNGSPHASE

Während der **Etablierungsphase** wird für die aufgeführten Aufgabenschwerpunkte ein Personalstamm zwischen 16 und 18 Mitarbeitern (Gesamtlausitz) benötigt.

Die **Geschäftsführung** der etablierten Lausitzer Mobilitätsagentur ist für deren strategische Ausrichtung, Sichtbarmachung in der Region und den engen Austausch auf Ministerialebene verantwortlich und wird durch eine bis zwei Personen ausgeführt. Zudem verfügt die Geschäftsführung über ein Sekretariat mit derselben Personalkapazität.

In der Etablierungsphase wird das interne Personal in die **Manager** (vier Personen) und in die **Experten** (acht Personen) unterteilt. Die Experten übergeben schrittweise ihre Managementtätigkeiten an die Manager ab, welche hauptsächlich die Initialberatung durchführen. Sie arbeiten sich stärker in ihre eigenen fachlichen Bereiche (Fördermittelmanagement, Umsetzungsunterstützung, Qualitätsmanagement) ein. Zudem führen sie zu etwa 30 Prozent ihrer Arbeitszeit auch selbst die Initialberatung durch. Es ist darauf hinzuweisen, dass Manager und Experten Personenidentitäten sein können. Außerdem wird Personal akquiriert, welches insbesondere für die Querschnittsaufgabe **Öffentlichkeitsarbeit** der Lausitzer Mobilitätsagentur zuständig ist, sodass die Experten auch diesen Tätigkeitsbereich schrittweise abgeben. Die Sprachrohrfunktion wird insbesondere durch die Experten des Fördermittelmanagements wahrgenommen. Zur Klärung der operativen Abläufe stehen diese mit den zuständigen Ministerien in engem Kontakt. Bei Angelegenheiten der strategischen Ausrichtung der Lausitzer Mobilitätsagentur kann bei Bedarf die Geschäftsführung hinzugezogen werden.

Die Gemeinden sollen in erster Linie über die Manager Kontakt zu der Mobilitätsagentur für die Lausitz aufnehmen. Diese stehen den Gemeinden zu öffentlichen Sprechzeiten zur Verfügung und vereinbaren bei Bedarf Termine zwischen den Gemeinden und den Experten. Bei intensivem Beratungsbedarf der Gemeinden, der über die Initialberatung hinausgeht, nehmen die Manager auch gemeinsam mit diesen an Ersttermin teil. Dies bedeutet, dass die Experten im ersten Schritt nicht direkt durch die Gemeinden angesprochen werden können. Die Manager stehen stets in engem Kontakt mit den Experten und kommunizieren mit diesen in regelmäßig stattfindenden Terminen.

Wie im vorangegangenen Kapitel bereits erklärt, bezieht das Personal der Lausitzer Mobilitätsagentur **externe Akteure** in direkter Kommunikation in die entsprechenden Aufgabenschwerpunkte ein. Diese werden nachfolgend als „externe Schattenmitarbeiter“ bezeichnet und können gleichzeitig Teil der Lausitzer Mobilitätsagentur sein. Zudem gibt es weitere externe Akteure, die eng mit dieser zusammenarbeiten, wie zum Beispiel die Ministerien oder die Landkreise. Diese stehen mit den Experten in Kontakt, wobei die Fördermittelmanager insbesondere mit den Ministerien, die Umsetzungsunterstützer vor allem mit Projektierern und Umsetzern vor Ort und die Qualitätsmanager vorwiegend mit den Landkreisen kommunizieren. Auch die eben genannten Akteure stehen im ersten Schritt mit den Managern der Lausitzer Mobilitätsagentur in Kontakt, welche diese dann mit den Experten vernetzen.

AUSWEITUNG AUF DIE BUNDESLÄNDER UND ANDERE REGIONEN

Die Testphase für die Lausitz sollte zunächst zweieinhalb Jahre andauern und nach eineinhalb Jahren evaluiert werden. Stellt sich das Konzept im Rahmen des Testprojektes als erfolgreich heraus, kann es verstetigt und auf die Bundesländer **Sachsen** und **Brandenburg** (nicht mehr nur lausitzweit) **ausgeweitet** werden.

Für die Ausweitung empfiehlt sich ein Personalschlüssel von mindestens zwei Personen (ohne Geschäftsführung) je Landkreis in den Bundesländern, die in der Lausitzer Mobilitätsagentur angestellt werden. Dies ergibt einen Personalstamm von insgesamt 20 Mitarbeitern in Sachsen und 28 Mitarbeitern in Brandenburg. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass bereits zwei Landkreise aus Sachsen und sieben Landkreise aus Brandenburg in die Testphase involviert sind. Das bedeutet, dass die vier Personen der Startphase bei der Ausweitung der Lausitzer Mobilitätsagentur auf die Bundesländer als Mitarbeitende erhalten bleiben und somit für Sachsen ein zusätzliches Personal von 16 und für Brandenburg von 24 Personen benötigt wird. Das Konzept kann im Markthochlauf schließlich auch auf andere Regionen übertragen werden.

3.4.4 Budgetplanung

Langfristig werden zur Umsetzung der Lausitzer Mobilitätsagentur **jährliche Kosten** in Höhe von **1,6 Mio. Euro** erwartet. Da sich der Personalstamm erst im zeitlichen Verlauf aufbaut, kann zu Beginn der Testphase von einem geringeren Budget ausgegangen werden. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn in der Aufbauphase öffentliche Gelder in Anspruch genommen werden. Im ersten Jahr wird mit 50 Prozent der Aufwendungen gerechnet, da Personal akquiriert und in die jeweiligen Prozessstufen eingearbeitet werden muss. Empfohlen wird eine starke externe fachliche Begleitung und Unterstützung, insbesondere in der Start- und Netzwerkphase im ersten Jahr für den Markthochlauf und die Etablierung.

Ab dem dritten Jahr wird davon ausgegangen, dass durch zu akquirierende und durchzuführende Forschungsprojekte (direkte und indirekte Zuwendungen) eine Teilfinanzierung des Personals im Umfang von 20 Prozent erfolgen kann. Damit ergeben sich für das **Testprojekt Lausitz** mit einer Dauer von etwa 30 Monaten prognostizierte Aufwendungen von **insgesamt 2,67 Mio. Euro**. Die Abbildung 14 fasst die Budgetplanung zusammen. Eine detaillierte Budgetplanung ist dem Anhang 6.1.2 zu entnehmen.

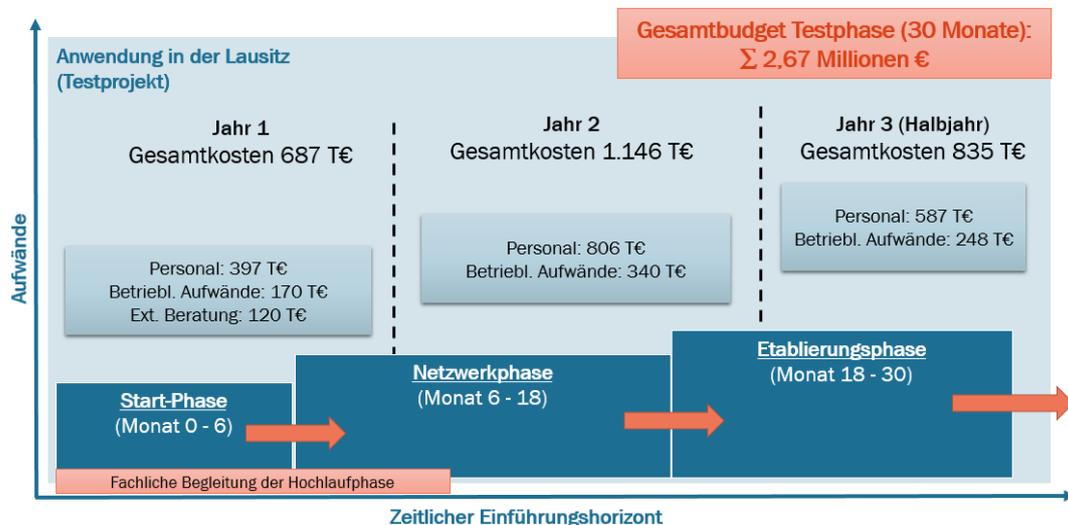


Abbildung 14: Budgetplanung während des Testprojektes

3.5 Mehrwert

Als Ergebnis der im Rahmen des Projektes durchgeführten Veranstaltungen konnte mitgenommen werden, dass durch die Umsetzung der Mobilitätsagentur in der Lausitz verschiedene **Mehrwerte** gewonnen würden. Die nachstehende Abbildung zeigt beispielhaft die Ergebnisse aus der Gemeinde- und Entscheiderwerkstatt:

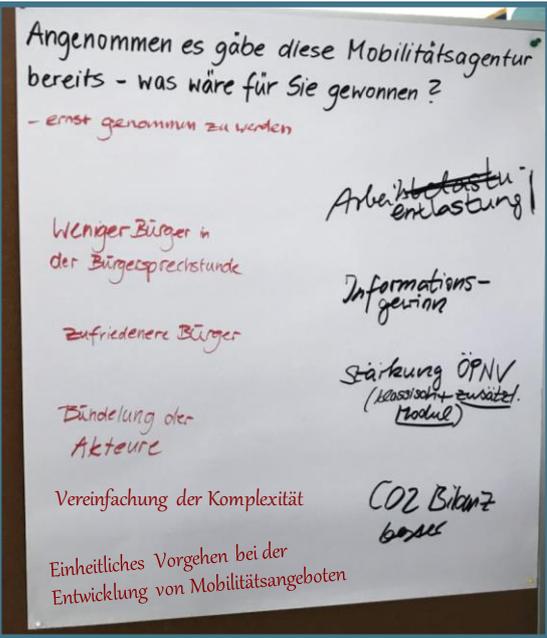
Gemeindewerkstatt, 25.02.20, Weißwasser, 23 Teilnehmende	Entscheiderwerkstatt, 17.03.20, Online, 7 Teilnehmende
	<ul style="list-style-type: none">• Förderung des Austausches, Netzwerkbildung• Verknüpfung der Bundesländer und Anstoßen übergreifender Projekte• Unterstützung des ländlichen, strukturschwachen Raums → Schaffung eines weitreichenden Mobilitätsangebotes• Sprachrohr in die Politik → Förderung des Austausches mit den Ministerien
→ Arbeitsentlastung	→ Stärkung der Kooperation

Abbildung 15: Sammlung der Mehrwerte aus der Gemeinde- und Entscheiderwerkstatt

Als Ergebnis aller durchgeführten Veranstaltungen und der Sammlung der Impulse der verschiedenen Akteure lässt sich feststellen, dass die Lausitzer Mobilitätsagentur eine **dienliche Zusatzleistung** für die Region sein und die Gemeinden langfristig bei der Überwindung ihrer Herausforderungen im Mobilitätsbereich unterstützen kann.

In der Entscheiderwerkstatt hat sich herausgestellt, dass in der Lausitz Gemeinden bzw. Landkreise vorhanden sind, in denen die Akteure schon gut miteinander vernetzt sind und die bestehenden Kompetenzträger die in Kapitel 3.2 erläuterten Aufgaben ausreichend wahrnehmen. Daher wird hier kein hinreichender Unterstützungsbedarf in einer Mobilitätsagentur für die Lausitz gesehen, was mit einer geringen Einschätzung des Mehrwerts verbunden ist. Dies lässt sich jedoch nicht auf die gesamte Lausitz übertragen, da durchaus und zum Teil großer Unterstützungsbedarf in den weiteren Landkreisen besteht.

Unter Berücksichtigung weiterer Veranstaltungen konnten **zusammenfassend folgende Mehrwerte** erfasst werden, die durch die Lausitzer Mobilitätsagentur generiert würden:

Bund und Länder:

- **Sichtbarmachen** von **Herausforderungen** auf kleinräumiger Ebene (Gemeinden, Landkreise)
- stärkere **Ausschöpfung** und bedarfsorientierte Nutzung von **Fördermitteln**
- Verknüpfung der Länder und Anstoßen **länderübergreifender Projekte**
- (Verbesserung der CO₂-Bilanz)

Landkreise und Gemeinden:

- **Sensibilisierung** für **Zuständigkeiten**
- **Verbesserung** des **Austausches** zwischen Projekten und Akteuren, Knüpfen von Erstkontakten, transparente Ansprechpartner zur Lösungsfindung
- **Anstoßen** der **Mit- und Anschlussfinanzierung** von Projekten durch Akteure von Mobilitätsangeboten
- **einheitliches Vorgehen** zur Entwicklung von Mobilitätsangeboten bei ähnlichen Herausforderungen auf der letzten Meile in den Gemeinden
- → **Arbeitsentlastung**, verbesserter **Informationsfluss**, Vereinfachung der Komplexität durch **Bündelung**

Bevölkerung:

- **Informations- und Erfahrungsgewinn** durch **Testangebote**
- verbessertes und **weitreichendes Mobilitätsangebot** insbesondere in ländlichen strukturschwachen Räumen
- Lückenschluss im Infrastrukturausbau, Qualitätssicherung der Angebotsplanung
- → **Zufriedenheit mit dem Mobilitätsangebot vor Ort**

4 Angebotsformen des ÖPNV und der Nahmobilität zur Überwindung der letzten Meile im ländlichen Raum

Eine Vielzahl der Gemeinden in der Lausitz hat teilweise mit großen **Herausforderungen bei der Überwindung der letzten Meile** zu kämpfen. Die Herausforderungen hinsichtlich der Sicherstellung der Mobilität sind insbesondere in den Gemeinden groß, die stark vom demografischen Wandel betroffen sind. Dies trifft nahezu auf alle Gemeinden in der Region zu. Häufig fehlt es an Mobilitätslösungen abseits des privaten PKW. Darunter leiden vor allem Personen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. Kinder, Jugendliche, Senioren und Seniorinnen). Durch die fehlenden Angebote können sie die letzte Meile häufig nicht ohne einen erhöhten Zeit- und/ oder Kostenaufwand überwinden. Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge ist jedoch eine wichtige Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und eine hohe Wohn- und Lebensqualität. Daher spielt es eine wichtige Rolle, nachhaltige und innovative Mobilitätslösungen zu schaffen, um die Anbindung ländlicher Räume zu verbessern und die Überwindung der letzten Meile für die Bevölkerung zu erleichtern.

Bezüglich der Angebotsformen ist ein Wandel zu **bedarfsgestützten Formen** erkennbar. Durch flexible Mobilitätsmodelle in Kombination mit dem konventionellen Linienverkehr kann effizienter auf unterschiedliche Raum- und Nachfragestrukturen eingegangen werden. Aus den bisherigen Erfahrungen ist erkennbar, dass flexible Angebotsformen ein geeignetes Instrument darstellen, um das ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen bzw. zu nachfrageschwachen Zeiten sinnvoll zu ergänzen. Hinzu kommen alternative Mobilitätsformen, wie zum Beispiel Sharing-Angebote.

Die nachstehenden Abbildungen zeigen, welche **Angebotsformen des ÖPNV** bzw. des Nahverkehrs im ländlichen Raum existieren und für die eben dargelegte Problemstellung von Bedeutung sein können.

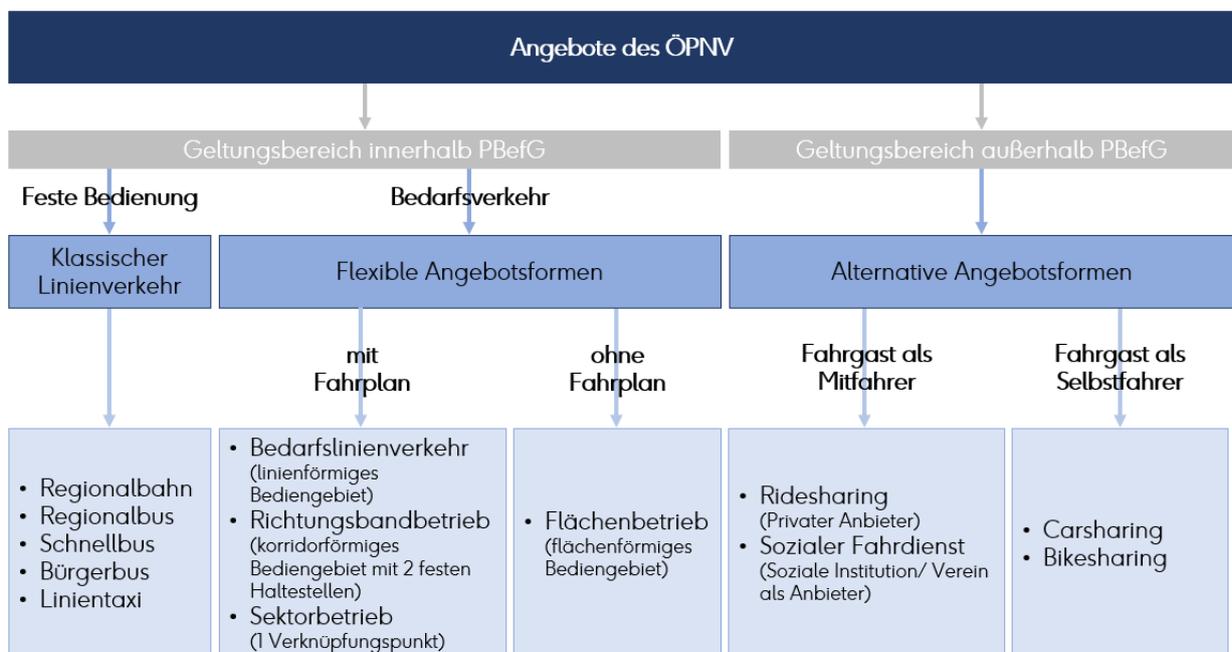


Abbildung 16: Angebote des ÖPNV zur Überwindung der letzten Meile

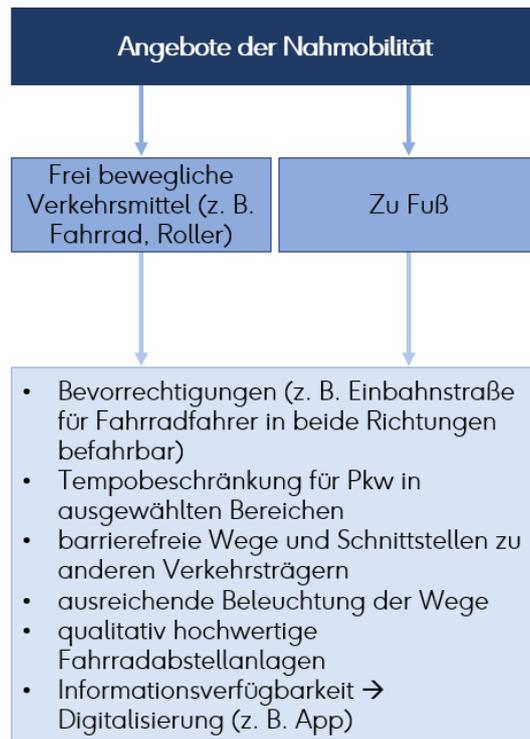


Abbildung 17: Angebote der Nahmobilität zur Überwindung der letzten Meile

Neben Angeboten des ÖPNV können auch Nahmobilitätsangebote zur Überwindung der letzten Meile dienen. Hierzu zählen frei bewegliche Verkehrsmittel (z. B. Fahrrad, Roller) sowie das zu Fuß gehen. Damit diese Mobilitätsformen attraktiv für den Nutzer sind und zur Überwindung der letzten Meile beitragen können, spielen die Beschaffenheit und die Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur eine wichtige Rolle. Barrierefreie Wege, Bevorrechtigungen für Fußgänger und Radfahrer, eine ausreichende Beleuchtung an Fußgänger- und Radwegen sowie qualitativ hochwertige Abstellanlagen an wichtigen Punkten können eine geeignete Möglichkeit sein, um das Radfahren bzw. das zu Fuß gehen attraktiv zu machen.

Auch die Informationsverfügbarkeit, beispielsweise über einen landesweiten Radverkehrsroutenplaner, hat für die Attraktivität der Nahverkehrsmobilität eine hohe Relevanz. Dabei ist ein Trend zur Digitalisierung zu beobachten. So werden beispielsweise auch alternative Mobilitätslösungen sowie Verkehrsmittel der Nahmobilität in digitale Beauskunftungsplattformen integriert.

5 Anwendungsfälle in der Lausitz

Es wurden **zwei Modellgemeinden** ausgewählt, mit denen Ansätze zur Überwindung der letzten Meile herausgearbeitet wurden. Anhand dieser exemplarischen Entwicklungen von Mobilitätslösungen wurden die Aufgabenschwerpunkte und Themenbereiche der Lausitzer Mobilitätsagentur überprüft und die Arbeitsweise validiert.

5.1 Sachsen: Gemeinde Kodersdorf

5.1.1 Ausgangssituation

Die Gemeinde Kodersdorf mit 2 423 Einwohnern² im Landkreis Görlitz wurde als Modellgemeinde mit **Anschlussbedarf des Gewerbegebietes an den öffentlichen SPNV/ ÖPNV** ausgewählt. Kodersdorf ist aufgrund der Anbindung an die Bundesstraße und Autobahnnahe verkehrsgünstig für den MIV angebunden. Mit einer Fläche von 42,54 km² lässt sich die Gemeinde mit seinen Ortsteilen Särichen und Torga als Straßendorf kategorisieren. Hinzu kommen die Ortsteile Kodersdorf Bahnhof und Wiesa westlich bzw. östlich des Straßendorfes. Durch die Entstehung der Ortsteile entlang der Hauptverkehrsstraße sind für den innerörtlichen Verkehr größere Distanzen zurückzulegen.

Abbildung 18 stellt die täglichen Einpendlerströme nach Kodersdorf dar. Es pendeln täglich 1 421 Arbeitskräfte³ in die Gemeinde, von denen die große Mehrheit im Gewerbegebiet Kodersdorf angestellt ist. Etwa 22 % der Pendler kommen nach statistischen Angaben der Bundesagentur für Arbeit aus dem Ausland, wie Polen oder anderen Staaten.

² vgl. Statistisches Landesamt Sachsen 2019
³ zum Stichtag 30.06.2019

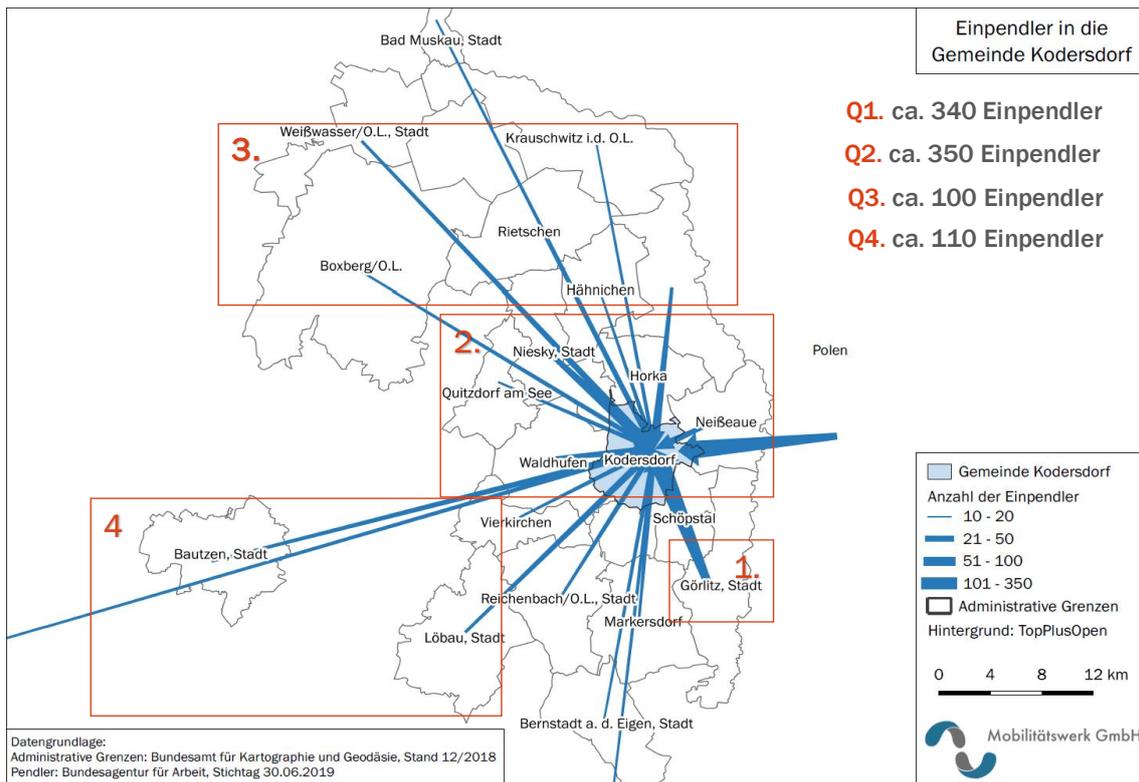


Abbildung 18: Einpendlerströme in die Gemeinde Kodersdorf

Es wurde in Quadranten (Q) abgebildet, wo das **höchste Pendleraufkommen** zu verzeichnen ist und damit zunächst das höchste Nutzerpotential für die Entwicklung alternativer Mobilitätslösungen besteht:

- Q 1: Mit 343 Pendlern pro Tag stammen die höchsten Pendlerströme aus **Görlitz**.
- Q 2: Aus den Gemeinden **Niesky, Horka** und **Waldhufen** fahren täglich insgesamt ca. 350 Pendler in die Gemeinde.

Durch die Entfernung des Bahnhofs zum Gewerbegebiet nutzt die Mehrheit der Pendler den **privaten PKW**. Dies deckt sich mit dem Modal Split im gesamten Landkreis Görlitz: nahezu drei Viertel der Verkehre werden mit dem MIV zurückgelegt (vgl. ZVON 2018). Ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen und ein großer Parkplatzbedarf entstehen täglich durch die aufgezeigten Pendlerströme.

Kodersdorf ist sowohl durch den Busverkehr als auch durch den SPNV über den im Norden liegenden Bahnhof angeschlossen und bietet damit die Chance, dass mehr Pendler und Bürger*innen auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurückgreifen könnten. Das Bahnhofsareal bietet zukünftig ebenfalls die Möglichkeit zur Weiterentwicklung sowie besseren Anbindung und ist Bestandteil diverser Planungsaktivitäten.

VORARBEITEN UND DURCHFÜHRTE AKTIVITÄTEN

In der Gemeinde und auch seitens des Landkreises Görlitz wurden bereits eine Vielzahl von Vorhaben und Aktivitäten durchgeführt, um den Herausforderungen hinsichtlich der Mobilität im ländlichen Raum zu begegnen. Die Gemeinde hat sich zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes und der Anbindung des Gewerbegebietes an dem Aufruf des BMWi bzw. BMUB „**Ideenwettbewerb für den ländlichen Raum**“ im Jahr 2018 zur Verbesserung

des Mobilitätsangebots im ländlichen Raum beteiligt. Damit wurde ein wichtiger konzeptioneller Grundstein zur Verbesserung der Anbindung gelegt, an den zukünftig angeknüpft werden kann.

Die Problemstellung der Anbindung des Gewerbegebietes wurde bereits in einer **Studie zur Fachkräftesicherung** im Jahr 2017 untersucht, die im Jahr 2020 aktualisiert wird. In der Studie wurde mit Hilfe der anonymisierten Wohnortdaten aufgelöst nach Arbeitszeiten untersucht, wie der klassische ÖPNV und SPNV verbessert werden können, damit mehr Arbeitnehmer*innen mit diesem zur Arbeit fahren. Der Schwerpunkt lag insbesondere auf der Verbesserung des klassischen ÖPNV auf Basis des Bestandsnetzes, der stärker an die Bedürfnisse der Arbeitnehmer*innen angepasst werden sollte. Vorgeschlagene Maßnahmen aus der Studie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Verdichtung vorhandener Linien zu den aufkommensstarken Schichten um 06:00, 14:00 und 22:00 Uhr
- Einrichtung zusätzlicher Haltestellen innerhalb des Gewerbegebietes
- Pendelverkehr Gewerbegebiet – Bahnhof Kodersdorf
- direkte Anbindung des Gewerbegebietes durch Berufsverkehr aus Görlitz

Im Rahmen des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität im ländlichen Raum“ haben die Landkreise Görlitz und Bautzen gemeinsam ein **Konzept einer Mobilitätszentrale** entwickelt, die das Ziel verfolgt, Informationen über Mobilitätsangebote (sowohl ÖPNV- als auch flexible, alternative Angebote) bereitzustellen sowie die Buchung von Fahrkarten und die Disposition von Fahrzeugen zu ermöglichen. Dies soll über eine digitale, intermodale Auskunft- und Buchungsplattform erfolgen, welche (potenziellen) Kunden einen erleichterten Zugang zum Umweltverbund verschafft. Zusätzlich soll ein „Kümmerer“ als Ansprechpartner für die Bürger*innen vor Ort zur Verfügung stehen. Dies sind wichtige Vorarbeiten, an denen auch in dieser Studie angeknüpft wird.

ZUSAMMENFASSUNG: HERAUSFORDERUNGEN IN DER GEMEINDE KODERSDORF

Die Herausforderungen in der Gemeinde hinsichtlich der Anbindung durch die öffentlichen Verkehrsmittel lassen sich wie folgt festhalten:

- Die **SPNV-Haltestelle** Kodersdorf liegt vier bis sechs Kilometer Wegstrecke vom Gemeindezentrum bzw. **vom Gewerbegebiet entfernt**.
- Der **Busverkehr** ist hauptsächlich **auf den Schülerverkehr ausgerichtet** und verkehrt nicht an schulfreien Tagen, sodass er unter aktuellen Umständen für den täglichen Arbeitsweg eine unattraktive Alternative darstellt.
- Es besteht eine sehr **hohe Diskrepanz** zwischen dem **Busverkehr** (Linie 132) und dem **SPNV** (RB 65, RB 64) hinsichtlich der Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie der Entfernung der Haltestelle, die den Bahnhof Kodersdorf erschließt.

Das Gewerbegebiet in Kodersdorf wächst weiterhin. Damit verbunden ist ein steigender, hauptsächlich MIV-getragener Pendlerverkehr, der zu Staugefahr und Parkplatzproblemen führen kann. Auch die zusätzliche Verkehrsbelastung innerhalb der Gemeinde bei Stau oder Sperrung der A4 wirken sich hier negativ aus. Aus diesem Grund sind innovative und attraktive Mobilitätslösungen notwendig, die den öffentlichen Personenverkehr als Grundgerüst nutzen und damit den gesamten Umweltverbund stärken zu können.

Nachfolgend wird der **Schwerpunkt auf den SPNV** als mögliche Alternative für den privaten PKW gelegt, da durch das nicht konstante Angebot des Busverkehrs in Abhängigkeit zu den Schul- und Ferienzeiten eine kurz- bis mittelfristige Nutzung durch die Pendler als nicht realistisch angesehen wird. Alternative Angebote bzw. Fahrtmöglichkeiten wären bei ausfallenden Fahrten nötig, was die Akzeptanz deutlich reduziert.

5.1.2 Potentialabschätzung

Zur Potentialabschätzung der möglichen Maßnahmen zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes wurde eine **straßennetzbasierte Fahrzeitenanalyse** durchgeführt. Abbildung 19 kann jeweils die Fahrtzeit für den MIV und SPNV aus Kodersdorf entnommen werden:

- Eingefärbte Flächen = Fahrtzeit mit dem PKW (MIV)
 - Erreichbarkeit innerhalb von 15 Minuten (grün)
 - Erreichbarkeit innerhalb von 30 Minuten (rot)
- Liniendarstellung = Fahrzeit mit dem Zug (SPNV)
 - Erreichbarkeit in 15 Minuten (gelb)
 - Erreichbarkeit in 30 Minuten (orange)

Dabei wird deutlich, dass insbesondere **Orte**, die **entlang des SPNV-Netzes** liegen, einen tatsächlichen **Zeitvorteil** durch die stärkere Nutzung des SPNV erreichen würden.

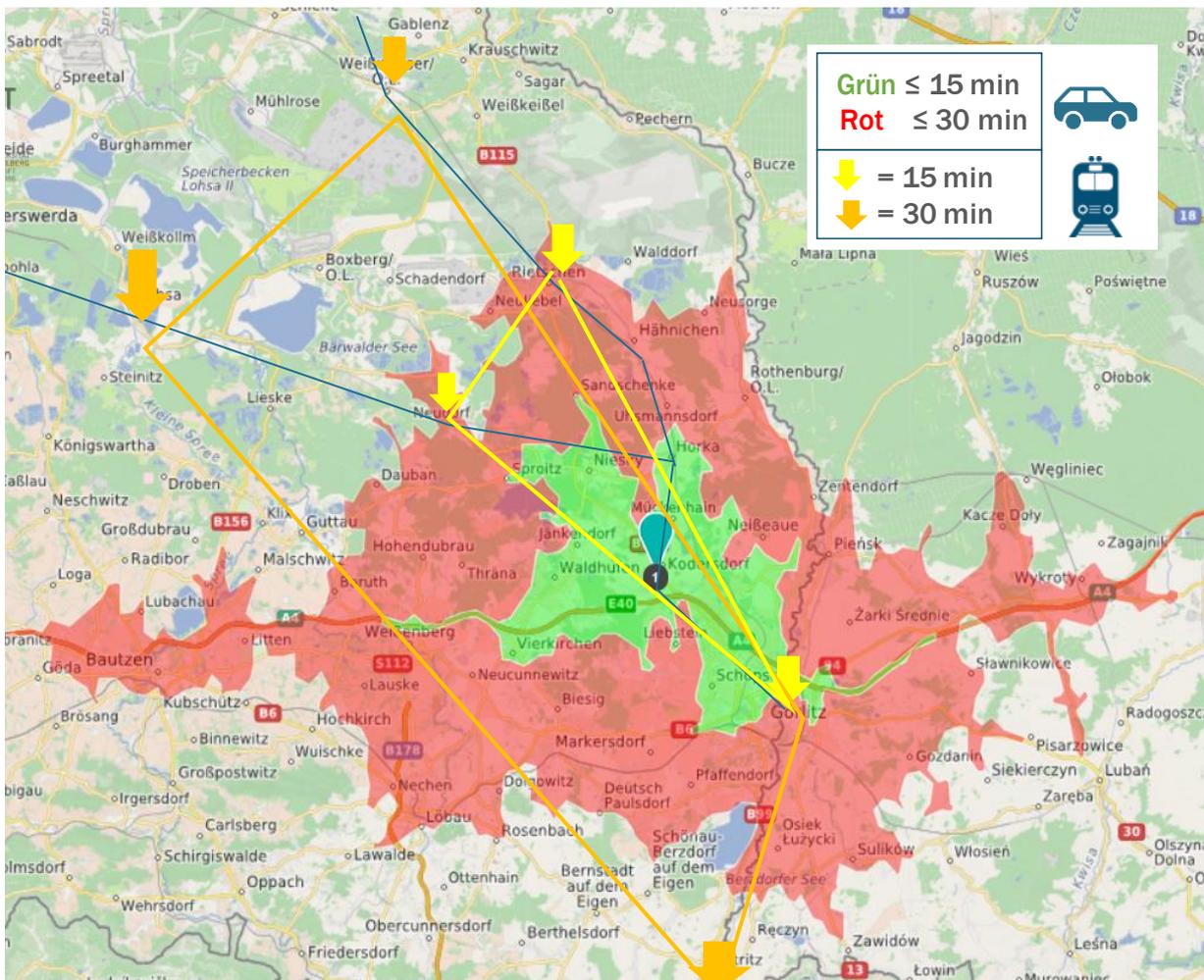


Abbildung 19: Reisezeitvergleich PKW und SPNV in Kodersdorf, Straßennetzbasiertes Routing auf OSM

POTENTIELLE NUTZER DES SPNV: PENDLER

Abgeleitet aus den vorteilhaften Reisezeiten und Pendlerzahlen wird dargestellt, welche Nutzer für ein attraktives, den SPNV ergänzendes, alternatives Mobilitätsangebot in Frage kommen würden.

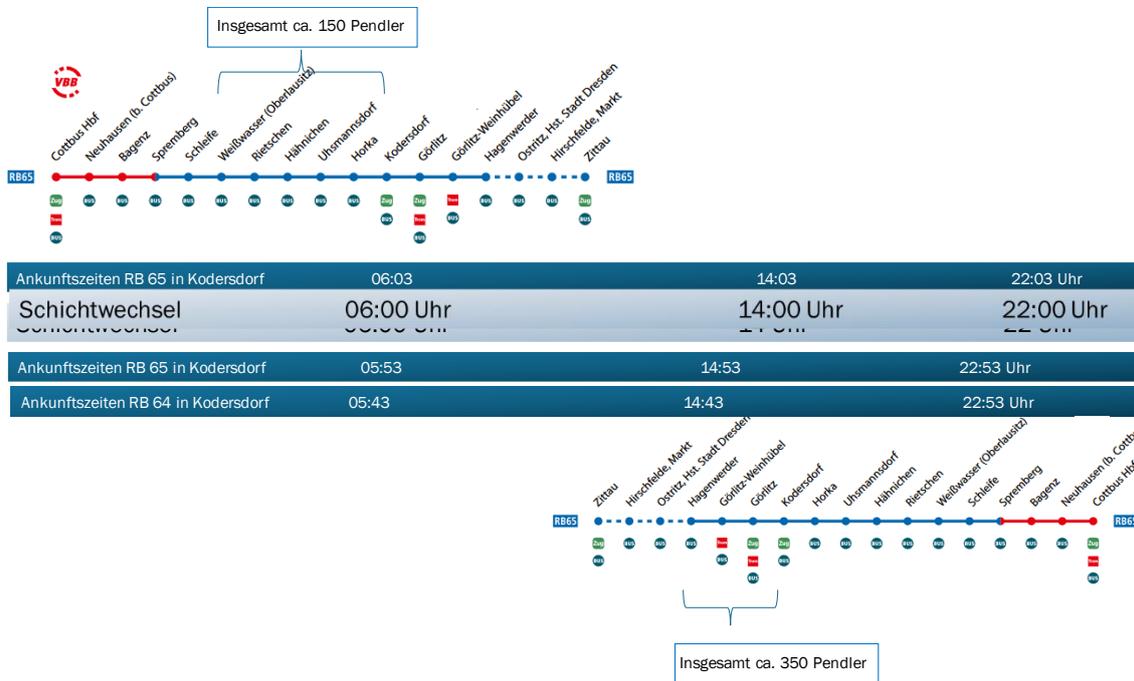


Abbildung 20: Nutzergruppenpotentiale der Pendler nach Kodersdorf

Entlang der Route der Regionalbahnstrecke RB 65 besteht in Richtung Cottbus (Norden) sowie in Richtung Görlitz (Süden) ein **Potential von bis zu 500 Pendlern**, die durch die Zugverbindung aus beiden Richtungen nach Kodersdorf befördert werden könnten (vgl. Abbildung 20). Insbesondere für die Orte entlang der Verbindung in Richtung Cottbus zeigt sich ein Reisezeitvorteil mit der Regionalbahn. Dieser ist in Richtung Görlitz erst ab weitergelegenen Orten, wie Hagenwerder und Zittau, gegeben.

Die Hauptzielgruppe potentieller alternativer Mobilitätsangebote für den Arbeitsweg wird auf ca. 10 % der Pendler nach Kodersdorf geschätzt (**Intensiv-Nutzer**). Zur Abschätzung wurden u. a. die 12,7 % regelmäßige ÖPNV-Nutzer und Radfahrenden im Landkreis berücksichtigt sowie Pendler, die einen Reisezeitvorteil durch den SPNV erlangen. In dieser Gruppe sind auch Auszubildende und Personen ohne Führerschein enthalten. Als weitere potentielle Nutzer werden Pendler mit Wohnort entlang der RB 65 definiert (**Gelegenheitsnutzer**). Im Abgleich zu den 64,5 % MIV-Fahrer im Landkreis wird davon ausgegangen, dass diese mindestens gelegentlich das Angebot nutzen würden, wenn es attraktiv ist. Der Anteil wird auf ca. 60 % geschätzt. Pendler, deren Heimatort nicht in der Nähe eines Bahnhofes liegt (ca. 25 bis 30 %), werden kurz- bis mittelfristig aufgrund zu langer Anfahrtszeiten und Umsteigehäufigkeiten nicht als erste Zielgruppe des Angebotes gesehen.

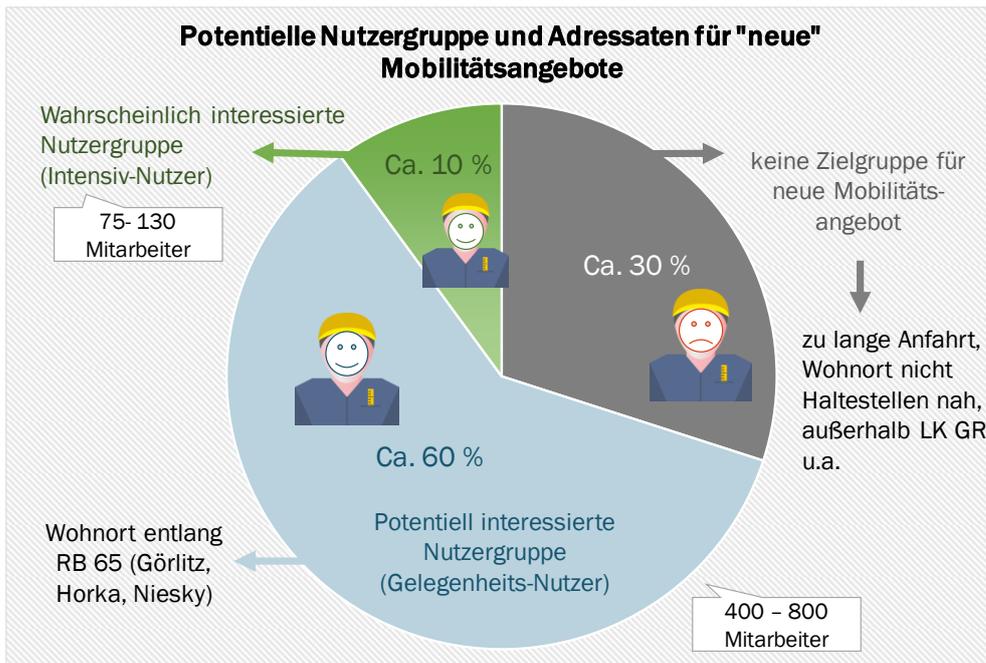


Abbildung 21: Potentielle Nutzergruppen und Erst-Adressaten neuer Mobilitätsangebote

INTERESSE AN DER NUTZUNG ALTERNATIVER MOBILITÄTSANGEBOTE IN DEN UNTERNEHMEN

Aufgrund des Interesses zur Mitwirkung bekamen die Mitarbeiter der Unternehmen Borbet Sachsen GmbH, Aircraft Composites Sachsen GmbH und HS Timber Productions über Beteiligungsplakate die Möglichkeit, ihr Interesse an verschiedenen alternativen Mobilitätslösungen anzugeben (vgl. Abbildung 22).

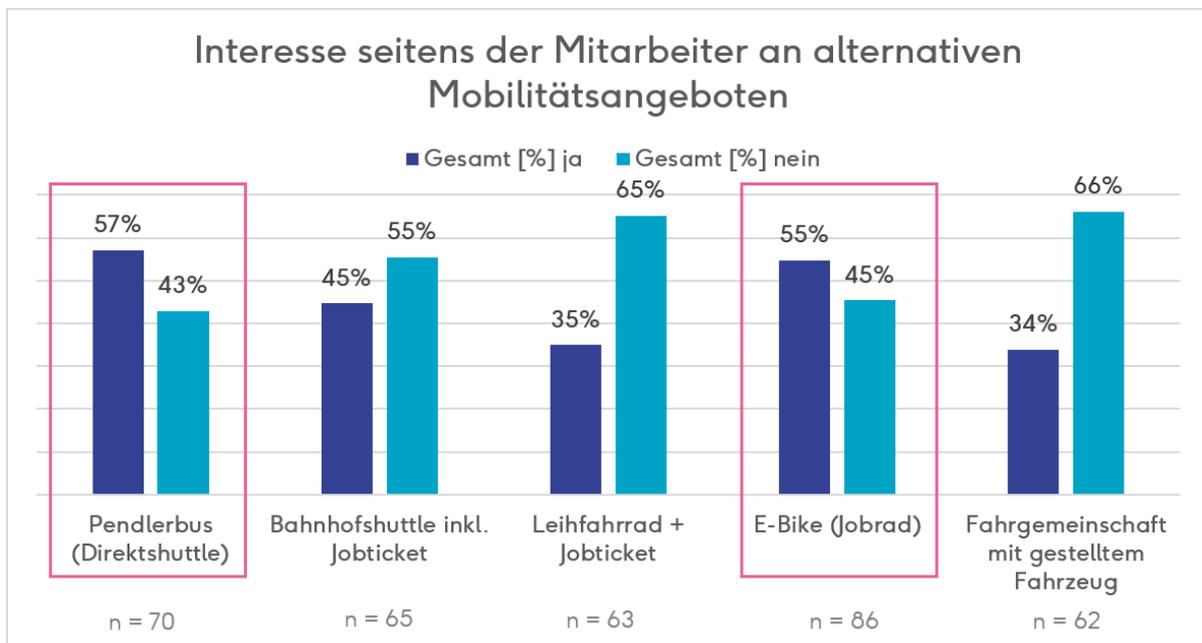


Abbildung 22: Interesse seitens der Mitarbeiter an alternativen Mobilitätslösungen, n = 86⁴

⁴ *n = jeweilige Gesamtteilnehmerzahl – durch das freiwillige Punkteleben ist keine einheitliche Stichprobengröße für die Beteiligung möglich gewesen.

Um eine umsetzungsorientierte Maßnahmenentwicklung für die Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes zu entwickeln, von der auch die Bürger*innen in Kodersdorf für den innergemeindlichen Verkehr profitieren können, wurden folgende **Beteiligungs- und Erfassungsformate** durchgeführt. Erste zentrale Ergebnisse sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Durch diese Beteiligungs- und Erfassungsformate wurden die Ansätze zur Verbesserung des Gesamtmobilitätssystems validiert und konkret auf die Gemeinde angepasst.

Tabella 3: Beteiligungsformate zur Validierung der Handlungsschwerpunkte der Gemeinde Kodersdorf

	Unternehmensstammtisch	Mitarbeiterbeteiligung ⁵	Kartenbasierte Umfrage
Ziel	Erfassung von Herausforderungen und der Bereitschaft zur Beteiligung an alternativen Mobilitätsangeboten	Erfassung des Interesses an der Nutzung alternativer Mobilitätsangebote auf dem Arbeitsweg	Erfassung des Fahrtbedarfs außerhalb des Gewerbegebietes und der Akzeptanz von alternativen Mobilitätsangeboten in der Bevölkerung
Zielgruppe	Unternehmen des Gewerbegebietes	Mitarbeitende der Unternehmen des Gewerbegebietes	Bürger*innen aus Kodersdorf
Format	Workshop-Termin vor Ort	Beteiligungsplakate in den Unternehmen mit Klebepunkten	Fragebogen: Teilnahme digital und in Papierform möglich
Zeitraum	09.03.2020	Mai 2020	März – Mai 2020
Teilnehmende	15	86	50 → Rücklauf 6 % der Bürger*innen
Zentrale Ergebnisse	Es besteht Interesse an alternativen Mobilitätslösungen, um sich als Arbeitgeber attraktiver zu positionieren. Die Hauptzielgruppe wird in den Auszubildenden gesehen, die ohne Führerschein und eigenen PKW nur schwer in das Gewerbegebiet pendeln können. Zudem bestehen bereits Fahrgemeinschaften in Eigenorganisation und eine Nachfrage nach Ladeinfrastruktur für Pedelecs. Noch nicht vorhanden sind Jobtickets aufgrund zu geringer Nachfrage ⁶ .	Das höchste Interesse seitens der Mitarbeiter besteht an einem Direktshuttlebus für Pendler (57 %) und der Nutzung eines E-Jobrad-Leasings für den Arbeitsweg (55 %). Eine Anpassung des ÖPNV an die Bedürfnisse der Arbeitnehmer*innen würde für die Mehrheit zu einem attraktiveren Angebot führen.	Es besteht großes Interesse an der Nutzung alternativer Mobilitätsangebote, wie Shuttle-Services ⁷ (46 %), Anrufdiensten (24 %) oder geteilten Fahrdiensten (Ridepooling) (15 %). Der höchste Anschlussbedarf besteht an den Bahnhof und nach Görlitz mit Zusatzleistung der personellen Einstiegshilfe. Der favorisierte Einsatzzweck ist Einkaufen.

⁶ Da für die Nutzung eines Jobtickets neben der finanziellen Beteiligung des Arbeitgebers zudem eine entsprechende Nachfrage vorhanden sein muss, ist eine proaktive Sensibilisierung der Unternehmen in diesem Zusammenhang essentiell.

⁷ Pendelverkehre, die auf der gleichen Route mit festgelegten Start- und Zielpunkten verkehren.

INTERESSE AN DER NUTZUNG ALTERNATIVER MOBILITÄTSANGEBOTE IN DER BEVÖLKERUNG

Abseits der Befragungen in den Unternehmen des Gewerbegebietes wurde auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung in Kodersdorf das Interesse an der Nutzung alternativer Mobilitätslösungen erfasst (vgl. Abbildung 23).

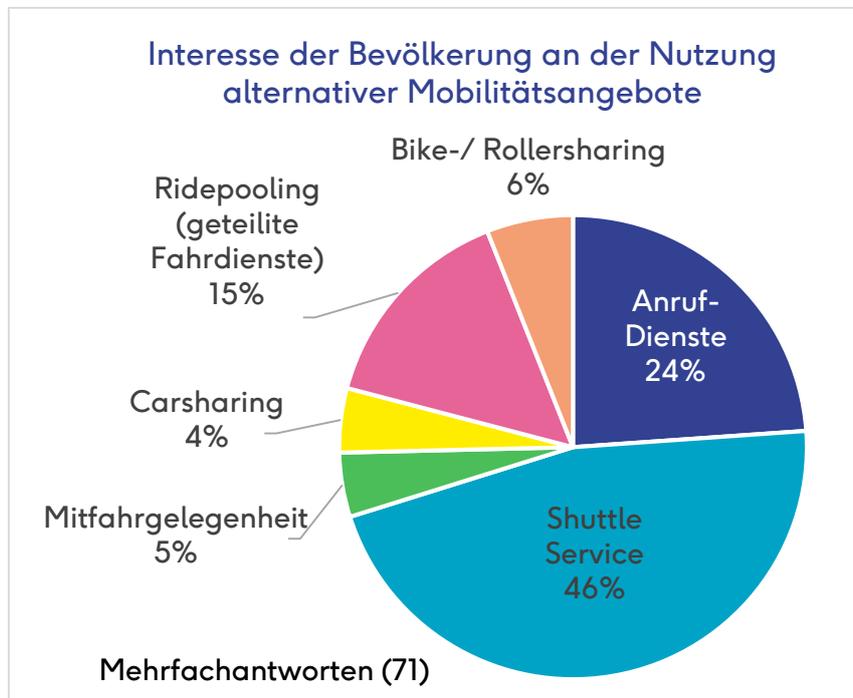


Abbildung 23: Interesse an der Nutzung alternativer Mobilitätsangebote, n = 71

Dabei konnte herausgestellt werden, dass sich die Mehrheit der befragten Bürger*innen die Nutzung von **alternativen Mobilitätsangeboten** in Form von Shuttle Services oder geteilten Fahrdiensten vorstellen kann. Dies bildet eine gute Grundlage dafür, dass die nachfolgend vorgestellten alternativen Mobilitätslösungen für die Gemeinde von der Bevölkerung akzeptiert werden. Trotz der verhaltenen Beteiligung ist die Anbindung des Bahnhofs durch alternative Verkehre ein relevantes Thema in Kodersdorf und lässt sich gut mit den Anforderungen der Mitarbeiter des Gewerbegebietes vereinbaren.

Neben dem Interesse an alternativen Mobilitätsangeboten konnte durch die Bürgerbeteiligung mittels der kartenbasierten Umfrage ebenfalls eine hohe Relevanz der **Verbesserung des Radverkehrs** aufgenommen werden.

5.1.3 Handlungsschwerpunkte für Kodersdorf

Die Überwindung der letzten Meile in Kodersdorf sollte mithilfe von **multifunktionalen** und verschiedenen **Angebotsformen** erfolgen. Nachfolgend werden die Handlungsschwerpunkte für die Gemeinde Kodersdorf vorgestellt (vgl. Abbildung 24).

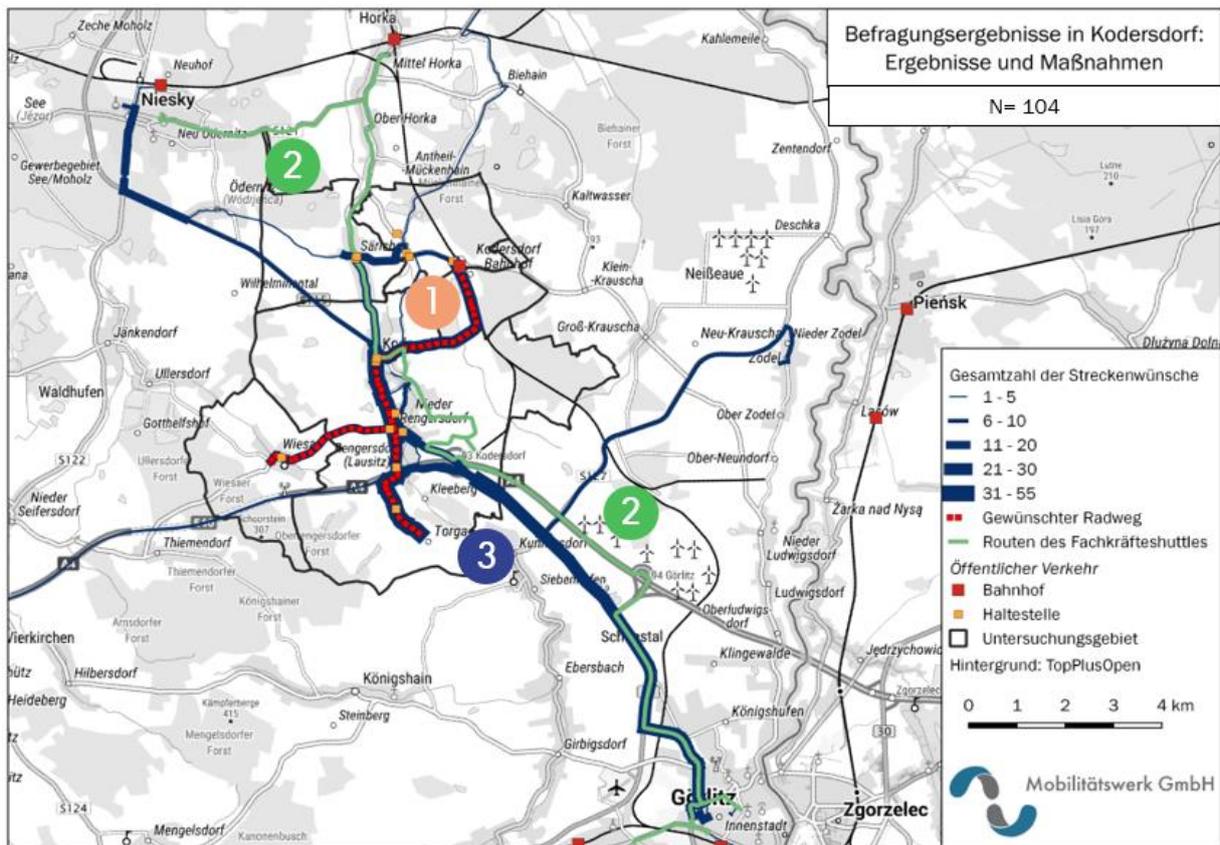


Abbildung 24: Übersicht priorisierte Maßnahmen

- 1.**  **Stärkung Radverkehr**
 → Relevanz in Kodersdorf
 → Verbesserung Radinfrastruktur und qualitative Abstellanlagen
 → betriebliche Angebote (Jobrad-Leasing) (Pendlerverkehr)
- 2.**  **Zielgruppenspezifischer Shuttle Einsatz**
 → (1) **Direktshuttle** nach Görlitz oder Niesky und Horka
 → Direktanbindung Pendler und Bevölkerung
 → (2) **Bahnhofshuttle** mit Halt im Ortskern
 → Anbindungsmöglichkeit Bahnhof Pendler und Bevölkerung
- 3.**  **Ausweitung Testphase: Multifunktionsshuttle**
 → Einkaufsshuttle
 → Dienstleistung für Pendler und Bevölkerung
- 4.**  **Leuchtturm-Projekt Kodersdorf**
 → Erweiterung Mobilitätsangebot am Bahnhof und im Ortskern
 → digitale Koordinierung

1 Stärkung Radverkehr

Wie der Abbildung 25 entnommen werden kann, wünschen sich die befragten Bürger*innen insbesondere auf den Strecken zum **Kodersdorfer Bahnhof** und zu den angrenzenden Gemeinden **Rengersdorf** und **Wiesa** eine verbesserte Radinfrastruktur.

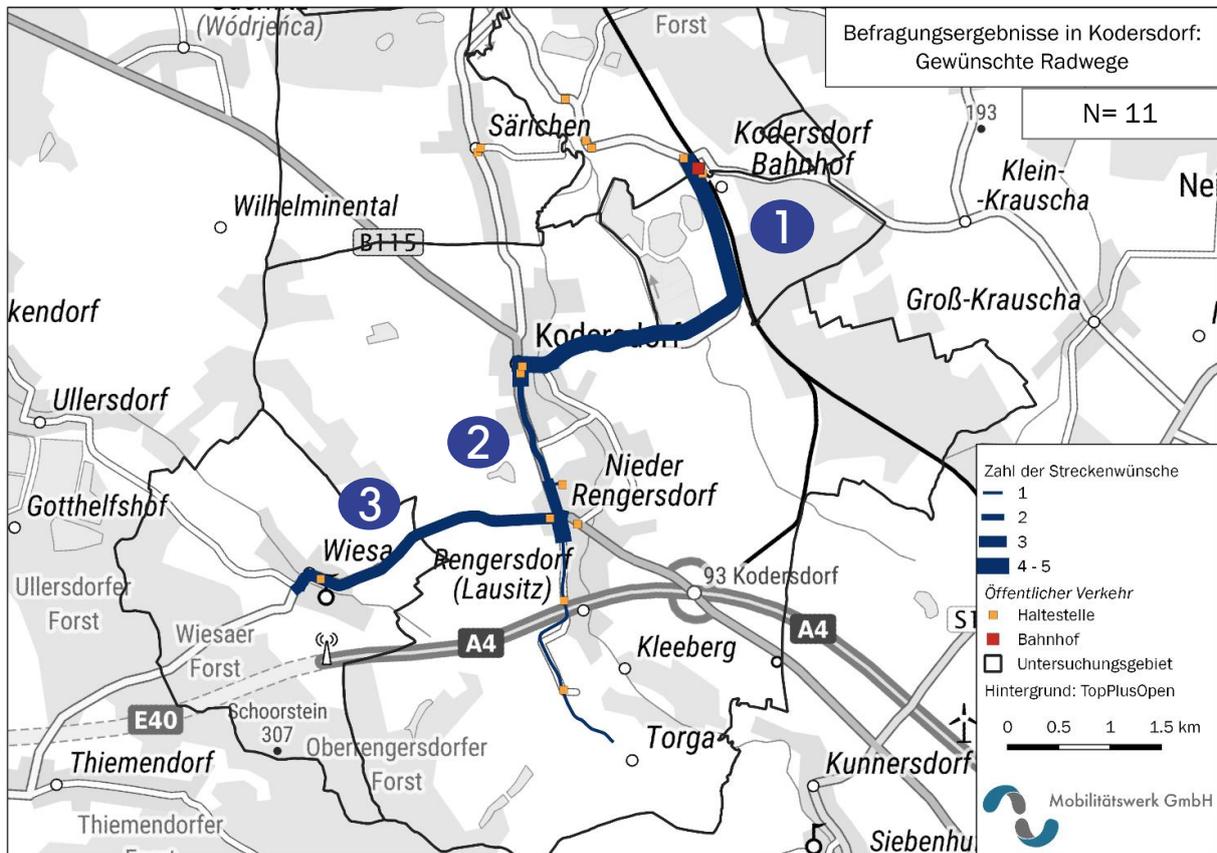


Abbildung 25: Gewünschte Radwege der befragten Bürger*innen, n = 11

Der Bedarf zur Verbesserung dieser Strecken wurde bereits im **Radverkehrskonzept des Landkreises Görlitz** aufgenommen. Folgende Empfehlungen werden für die drei nummerierten Strecken gegeben:

1. Strecken zum **Kodersdorfer Bahnhof** und zur Gemeinde **Wiesa** wurden im Radverkehrskonzept u. a. aufgrund der Definition als Nebennetz für den weiteren Ausbau als Bedarfsklasse C klassifiziert. Für Verkehre innerhalb der Gemeinde und der Anbindung an andere Regionen ist diese Route sehr relevant, was sich u. a. durch die häufige Nennung auszeichnet. Daher wird empfohlen, aufgrund der wahrgenommenen Unsicherheit diese Route auf die Bedarfsklasse A hochzustufen und einen sicheren baulichen Radweg zu errichten, der nicht im Mischverkehr mitläuft.
2. Die Strecke von **Kodersdorf nach Rengersdorf** wurde bereits als Hauptnetz der Bedarfsklasse A zugeordnet. Hier sollte aufgrund der bestehenden Unfallgefahr durch das hohe Aufkommen des Schwerlastverkehrs ein baulich getrennter, straßenbegleitender Radweg entstehen und den Radfahrenden mehr Sicherheit bieten. Damit kann auch die Anbindung an den Kodersdorfer Bahnhof verbessert werden.
3. Unter Berücksichtigung der Umfrageergebnisse sollte ebenfalls für die **Strecke nach Wiesa** eine Verbesserung des Bestandsnetzes vorgenommen werden.

Auch durch die Beteiligung der Mitarbeiter wurde deutlich, dass das Thema Radverkehr eine hohe Relevanz hat. Mehr als die Hälfte aller Befragten (55 %) befürworten die Nutzung eines **E-Jobrad-Leasings**, durch das für den Arbeitsweg ein Pedelec genutzt werden könnte, welches vergünstigt über Gehaltsumwandlung beziehbar wäre.

Dies verdeutlicht, dass verschiedene Maßnahmen in Ergänzung zu einem Shuttleverkehr in der Gemeinde Kodersdorf gestärkt werden sollten. Durch die Stärkung des Radverkehrs (Verbesserung Radinfrastruktur, qualitative Abstellanlagen z. B. am Bahnhof, im Industriegebiet etc.) wird aktuell für die Gemeinde der **höchste Nutzen** erwartet.

② Zielgruppenspezifischer Shuttle Einsatz

LANGFRISTIG VERBESSERT ANBINDUNG DES BAHNHOFES DURCH DEN ÖPNV

Um eine langfristige Verbesserung des Mobilitätsangebotes in, nach und von Kodersdorf zu erreichen, sollte der **ÖPNV** als wichtige **Grundstruktur** genutzt werden. Die Anbindung des Gewerbegebietes durch den Busverkehr würde eine Umlegung der Route erfordern, da die Busse derzeit weder direkt durch das Gewerbegebiet noch direkt am Bahnhof verkehren. Daraus würden zudem hohe Mehrkosten für den Verkehrsverbund entstehen, die nur bei einer entsprechenden Nutzung zu rechtfertigen wären. Nichtsdestotrotz gaben 55 % der befragten Mitarbeiter des Gewerbegebietes an, dass sie den ÖPNV attraktiver fänden, wenn eine Schleifenfahrt durch das Gewerbegebiet⁸ bzw. eine passende Verbindung für die Schichtzeiten bestehen würde (Zustimmung 58 %⁹).

Auch die Bürger*innen bemängelten neben der **Entfernung der (bahnhofsnahe) Bushaltestelle** die nicht passenden Umsteigezeiten. Für Fahrten nach Görlitz oder Hoyerswerda sind die Anschlusszeiten nicht passend. Auch besteht eine sehr hohe Diskrepanz zwischen den Abfahrtsfrequenzen des ÖPNV und des SPNV am Bahnhof Kodersdorf mit vier Busabfahrten zu 62 Abfahrten des SPNV. Daher empfiehlt sich neben der Ausrichtung auf Umsteigezeiten insbesondere auch eine Taktverdichtung.

Zudem sind die **Ankunfts- und Abfahrtszeiten des SPNV** am Bahnhof Kodersdorf mit den 19 verschiedenen Schichtzeiten im Gewerbegebiet kaum kompatibel. Fast 60 % der befragten Mitarbeiter gaben an, dass sie den ÖPNV eher nutzen würden, wenn die Ankunfts- und Abfahrtszeiten an die Schichtzeiten angepasst wären. Hieraus lässt sich bereits erkennen, dass durch die Verbesserung des bestehenden Angebotes bereits eine höhere Nutzung des ÖPNV erreicht werden könnte.

DIREKTSHUTTLE GEWERBEGEBIET - PENDLERGEBIETE

Das größte Interesse lässt sich bei der Nutzung eines **Direktschuttles** aus den prioritären **Pendlergebieten Görlitz** oder **Niesky** und **Horka** verzeichnen. Um dies umzusetzen wären zwei Busse notwendig. Diese Möglichkeit empfiehlt sich insbesondere als kurz- bis mittelfristig umsetzbare Lösung. Damit besteht die Möglichkeit, die Fahrzeiten nach den Anforderungen der Mitarbeiter auszurichten und die in der Befragung angegebene, durchschnittlich benötigte Zeit zwischen Ankunft und Arbeitsbeginn bzw. Arbeitsende und Abfahrt von ca. 15 bis 25 Minuten zu berücksichtigen. Durch die Anmeldung von Bedarfen könnten auch kleine Verzögerungen berücksichtigt und damit entsprechend eine Fahrtgarantie für die Mitarbeiter gewährleistet werden. Dies ist bei der Anbindung des Bahnhofs und der Vorgabe fester Fahrzeiten nur schwer möglich.

⁸ n = 62
⁹ n = 60

Für die Diskussion mit den Unternehmen wurden im Vorfeld unverbindliche Angebote bei **lokalen Taxi- und Busunternehmen** für die potentielle Pendlerlösung eingeholt. Für den Einsatz eines Direktpendlerbusses würden für die Unternehmen täglich ca. 500 Euro (netto) aus Görlitz und 450 Euro (netto) aus Niesky und Horka anfallen. Bei einem ermittelten absoluten Interesse von 40 Mitarbeitern in den drei befragten Unternehmen könnten diese Fahrten über Busse aus den beiden Richtungen realisiert werden. Durch die gemeinsame Finanzierung durch die Unternehmen reduzieren sich die Kosten für die Einzelunternehmen. Bei Einbettung des Shuttleverkehrs in ein Mobilitätsangebot für die gesamte Gemeinde Kodersdorf kann die Finanzierung im Rahmen einer **Nutznießler-Finanzierung** auf weitere Akteure aufgeteilt werden. Die Genehmigung eines solchen Multifunktionsverkehrs erfolgt durch den Landkreis und das Ordnungs- und Straßenverkehrsamt, sofern die Organisation des Angebots über den ÖPNV erfolgt. Weitere Ausführungen hierzu werden in **③ Ausweitung Testphase: Multifunktionsshuttle** dargelegt.

Die Etablierung einer solchen niederschweligen, komfortablen Alternative ist, insbesondere in kurz- bis mittelfristiger Umsetzung, sinnvoll, um den Pendlern langfristig den Umstieg vom privaten PKW auf eine alternative Mobilitätslösung zu erleichtern. Durch eine **kostengünstige Testphase** des Angebots können die Anforderungen der Mitarbeiter, der Auszubildenden und der Bevölkerung erprobt und das Angebot dahingehend angepasst werden. Dies dient dazu, eine entsprechende Akzeptanz für das Angebot, die den Einsatz begründen würde, zu erreichen und langfristig die nachfolgend vorgestellten Lösungen zur Überwindung der letzten Meile umzusetzen.

SHUTTLE GEWERBEGBIET – BAHNHOF KODERSDORF

Neben dem Direktshuttle wurde das Meinungsbild zu einem **Bahnhofsshuttle** abgefragt, welches die Mitarbeiter, die mit dem SPNV den Arbeitsweg beschreiten, zum Gewerbegebiet Kodersdorf befördert und auf dem Weg auch Einstiegsmöglichkeiten für Mitarbeiter aus Kodersdorf bietet. Die Nutzung eines Bahnhofsshuttles in Kombination mit einem vergünstigten Jobticket wurde von der Mehrheit der Mitarbeiter abgelehnt, sodass ein reiner Pendelverkehr vom Kodersdorfer Bahnhof zum Gewerbegebiet aktuell noch nicht lohnenswert umsetzbar ist.

Der kurz- bis mittelfristige Einsatz des Direktshuttles bietet daher eine gute Voraussetzung, um die Mitarbeiter für das langfristige Ziel des Einsatzes eines **Shuttleverkehrs zwischen Bahnhof und Gewerbegebiet** zu sensibilisieren. Zudem können Organisationsprozesse im Gewerbegebiet sukzessive so umgestellt und erprobt werden, dass sie mit dem Mobilitätsangebot vereinbar sind. Dazu gehört beispielsweise auch eine geringfügige Anpassung der Schichtzeiten in den Unternehmen, die den potentiellen Nutzern des Shuttleverkehrs einen großen Mehrwert bieten würde. Weitere Ausführungen hierzu und exemplarische Fahrten des Bahnhofsshuttles sind dem Anhang 6.2.1.3 zu entnehmen.

Wird langfristig die Umsetzung eines Bahnhofsshuttles angestrebt, verringern sich die Kosten für die Unternehmen (im Vergleich zu dem Direktshuttle). Aus der unverbindlichen Angebotseinholung bei lokalen Taxi- und Busunternehmen ging hervor, dass die Kosten für das Bahnhofsshuttle pro Tag zwischen 180 und 400 Euro (netto) liegen würden¹⁰.

Darüber hinaus könnte das Bahnhofsshuttle dann nicht nur dem Werksverkehr dienen, sondern auch durch die Bürger*innen der Gemeinde Kodersdorf genutzt werden, um selbst damit zum Bahnhof oder zum Arbeitsort zu pendeln. Die Gemeinde könnte damit ihren

¹⁰ Fahrzeug für die Werksverkehrsrunde mit bis zu 45 Sitz- und 35 Stehplätzen.

Bürger*innen über die Mindeststandards des ÖPNV hinaus die Möglichkeit eines **Zusatzverkehrs** bieten und sich daran finanziell beteiligen. Dies bietet den Vorteil, dass ein eigenverantwortliches und selbstbestimmtes Handeln der Gemeinde in Bezug auf das Mobilitätsangebot im ländlichen Raum möglich wäre.

Im Rahmen der Beteiligungsformate wurde deutlich, dass trotz großer Anreize eine vergleichsweise geringe Beteiligung an der kartenbasierten Umfrage stattgefunden hat. Dies zeigt, dass für die langfristige Umsetzung eines Bahnhofsshuttles im Vorfeld eine **starke Sensibilisierung** notwendig ist. Es ist von hoher Relevanz, dass die Gemeinde proaktiv auf die Unternehmen und die Bürger*innen zugeht und die Bedeutung und Attraktivität des Angebotes verdeutlicht, wenn sie dieses umsetzen möchte. Ein ähnliches Vorgehen wurde bereits durch eine Nachbargemeinde, Rosenbach im Landkreis Görlitz, umgesetzt. Der Bürgermeister hat bereits im Jahr 2015 mithilfe einer initiativen, proaktiven Sensibilisierung der Bevölkerung und in Absprache mit dem Landkreis und dem Ordnungs- und Straßenverkehrsamt einem Rufbus zu einem Angebot auf einer festen Linie verholfen, um die schlechten Verbindungen in die Stadt in den Abendstunden und Wochenenden auszugleichen (vgl. Sächsische Zeitung 2015). Dies zeigt, wie wichtig das **aktive Werben** für mögliche Mobilitätsangebote ist.

③ Ausweitung Testphase: Multifunktionsshuttle

Es wurde deutlich, dass die Ausweitung von Shuttleverkehren für einen **multifunktionalen Einsatzzweck** sinnvoll ist, um sowohl eine größere Zielgruppe zu erreichen als auch die Finanzierung auf verschiedene Akteure zu verteilen. Ziel ist es, unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger*innen ein **alternatives Verkehrsangebot** bereitzustellen, welches sowohl das Gewerbegebiet Kodersdorf erschließt als auch die Mobilität der Bevölkerung verbessert. Um dies zu erreichen, ist eine reine Pendelverbindung vom Bahnhof zum Gewerbegebiet allein nicht ausreichend. Daher steht der Faktor der Multifunktionalität für die Ausweitung einer Testphase im Vordergrund.

Neben einem Halt am **Bahnhof** und **Gewerbegebiet** sollte die Shuttlelinie im Sinne eines Orts(teil)shuttles mehrere **Haltepunkte im Ortskern** haben, beispielsweise am örtlichen Supermarkt. Dies impliziert, dass der Shuttle neben der für die letzte Meile wichtigen Zubringer-Funktion weitere Mobilitätsbedürfnisse deckt, einerseits einen großen Mehrwert für die Mitarbeiter des Gewerbegebietes und die Bürger*innen schafft und andererseits zu einer hohen Auslastung des Shuttles beiträgt. Bei der Konzeption der Maßnahmen zur Überwindung der letzten Meile soll der wirtschaftlichen Vertretbarkeit ebenso wie dem Faktor der Nachhaltigkeit eine besondere Rolle zugewiesen werden.

EINORDNUNG FLÄCHENBETRIEB

Laut den Vorgaben für räumliche Einsatzbereiche der Angebotsformen ist im Fall von Kodersdorf ein **Flächenbetrieb** anzustreben, der nahräumig die Verbindung von Gemeinden sichert. Die Kodersdorf zugeordnete Verbindungsfunktionsstufe IV nach RIN (FGSV 2009) stützt dieses Vorhaben. Der Flächenbetrieb ist per Definition ein flexibles Angebot und wird erst durch die geplante **Multifunktionalität** des Shuttles zu einem **alternativen Angebot**. Bei einem Flächenbetrieb handelt es sich oft um eine als Linienverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) konzessionierte, bedarfsgesteuerte Angebotsform. Fahrtwünsche werden in Dispositionszentralen gesammelt und den Fahrern mitgeteilt, die die Fahrgäste in Klein- oder Minibussen transportieren. Die Linie sollte durch den Bedarfswunsch angefordert werden. Aus der Befragung wurde deutlich, dass die präferierte Bestellvariante der Bürger*innen ein Anruf per Telefon ist (56 %). Dies sollte auch bei

der Umsetzung des Bedarfsverkehrs berücksichtigt werden. An zweiter Stelle steht die Bestellung über eine App via Smartphone.

Hinsichtlich seiner Merkmale weist der Flächenbetrieb die größtmögliche Anzahl an Freiheitsgraden auf und fungiert deswegen oft als Zubringer zu Regionalbus oder –bahn. Als Verkehrsmittel mit hoher Zuverlässigkeit und Sicherheitsgefühl für Mitfahrende eignet sich der Flächenbetrieb besonders für nachfrageschwache Gebiete, die nicht bündelbare Fahrgastaufkommen besitzen.

Bei der Planung des passgenauen Angebots für Kodersdorf ist es wichtig, einen Entwurf der einzelnen Netzelemente des Angebots zu definieren, um daraufhin die zeitliche Verknüpfung dieser Elemente garantieren zu können. Neben der Erschließung von für die Daseinsvorsorge essentiellen Einrichtungen werden für die Konzeption die Hauptschichtwechselzeiten berücksichtigt. Die Verbindung des zeitlich fest strukturierten Abholens der Mitarbeiter aus dem Gewerbegebiet und der zwischenzeitlichen Funktion als lokaler Rufbus sichert die Überwindung der letzten Meile in doppelter Weise und erfüllt durch die Reduktion von MIV und verkehrsbedingten Luftschadstoffen auch klimapolitische Ziele.

FAVORISIERTER EINSATZZWECK - EINKAUFSSHUTTLE

Der Einsatzzweck des Multifunktionsshuttles wurde von den Bürger*innen wie in der Abbildung 26 dargestellt bewertet. Der **Nutzungszweck „Einkaufen“** wird als am relevantesten kategorisiert. Die dabei größtenteils sehr planbaren Wege lassen sich sehr gut mit dem Einsatz des Shuttles vereinbaren. Ein Drittel der Bürger*innen plant generell die Fahrten ca. eine Woche im Voraus, ein weiteres Drittel mindestens am Vortag.

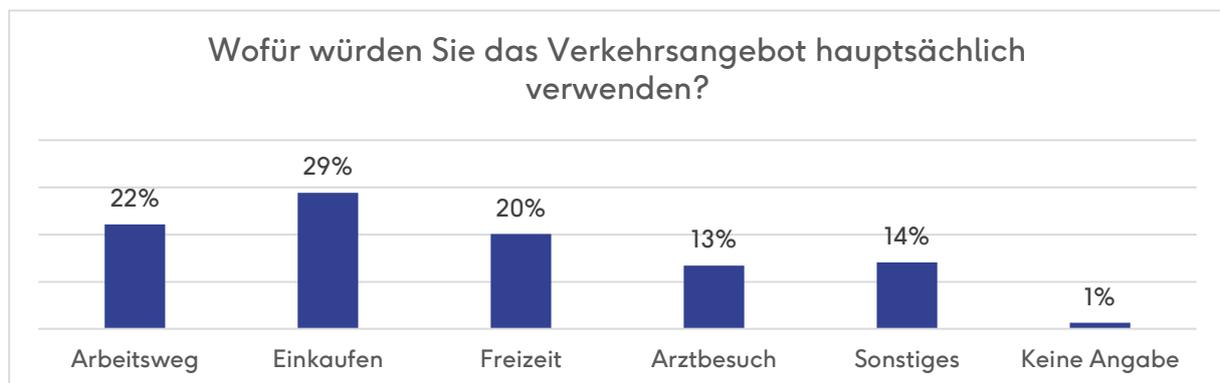


Abbildung 26: Einsatzzweck eines zusätzlichen Multifunktionsshuttles, n = 161

GEWÜNSCHTE STRECKEN

Aus den Umfrageergebnissen konnten die nachstehenden Streckenpräferenzen ermittelt werden. Wie in Abbildung 27 zu sehen ist, wurden insbesondere die Strecken nach **Torga** und zum **Kodersdorfer Bahnhof** häufig benannt. Derzeit verkehrt eine Buslinie auf dieser Strecke, welche lediglich vier Mal täglich (nur an Schultagen) am Bahnhof hält. Dies ist als Anschluss mit den stündlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten des SPNV nicht kompatibel, weshalb sich rund ein Drittel der Befragten eine stündliche Taktung der Buslinie wünscht.

Neben den innerörtlichen Wegen lässt sich auch eine hohe Häufigkeit von gewünschten Angeboten auf der Strecke nach **Görlitz** verzeichnen. Dies deutet ebenfalls auf die schlechte Anbindung des Bahnhofes hin. Auf dieser Parallel-Route zum SPNV wird auch am häufigsten der Wunsch der personellen Einstieghilfe benannt (vgl. Abbildung 28). Dies

kann durch ein Busangebot insbesondere für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen besser gewährleistet werden, weswegen es dennoch lohnend sein kann, die Strecke durch den Bedarfsverkehr zu bedienen.

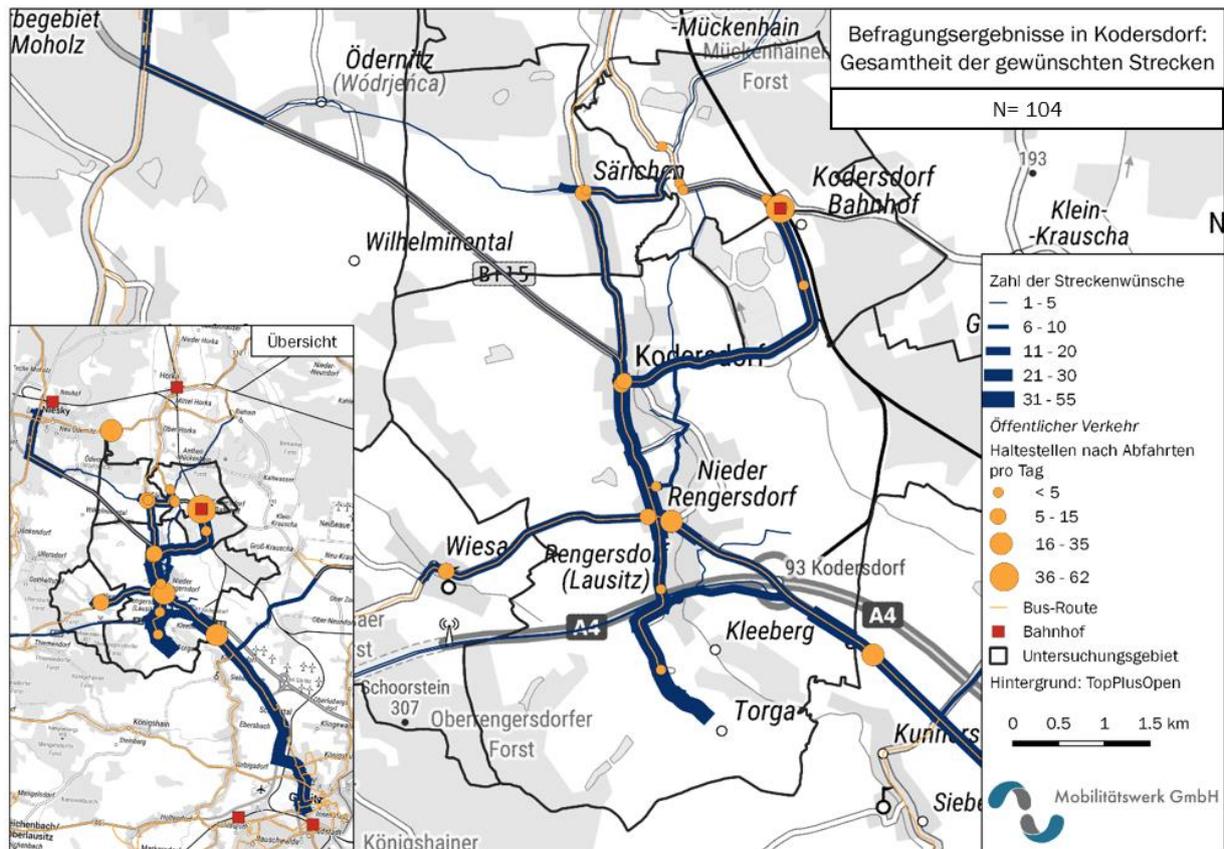


Abbildung 27: Gewünschte Strecken der befragten Bürger*innen, n = 104

GEWÜNSCHTE ZUSATZLEISTUNGEN

Die Bürger*innen wurden zudem gefragt, ob sie sich für das Multifunktionsshuttle **Zusatzleistungen** wünschen, z. B. in Form einer personellen Einstiegshilfe oder einer Fahrradmitnahme, wie dies beispielsweise im SPNV möglich ist. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass ein Drittel der Befragten keine Serviceleistungen benötigt (keine Angabe).

Die Mehrheit der Befragten wünscht sich eine **Fahrradmitnahme**, insbesondere auf der Strecke zwischen dem Kodersdorfer Bahnhof und der Gemeinde Wiesa, was auf die Überwindung der klassischen letzten Meile am Zielbahnhof schließen lässt. Darüber hinaus stieß eine **personelle Einstiegshilfe** insbesondere in Richtung Torga und Görlitz auf großes Interesse. Zur Einordnung sei dabei jedoch anzumerken, dass eine geringe Anzahl von Personen aus dem Ortsteil Torga sehr viele Wege eingezeichnet hat, wodurch eine leichte Verzerrung der Ergebnisse vorliegen könnte (vgl. Abbildung 28).

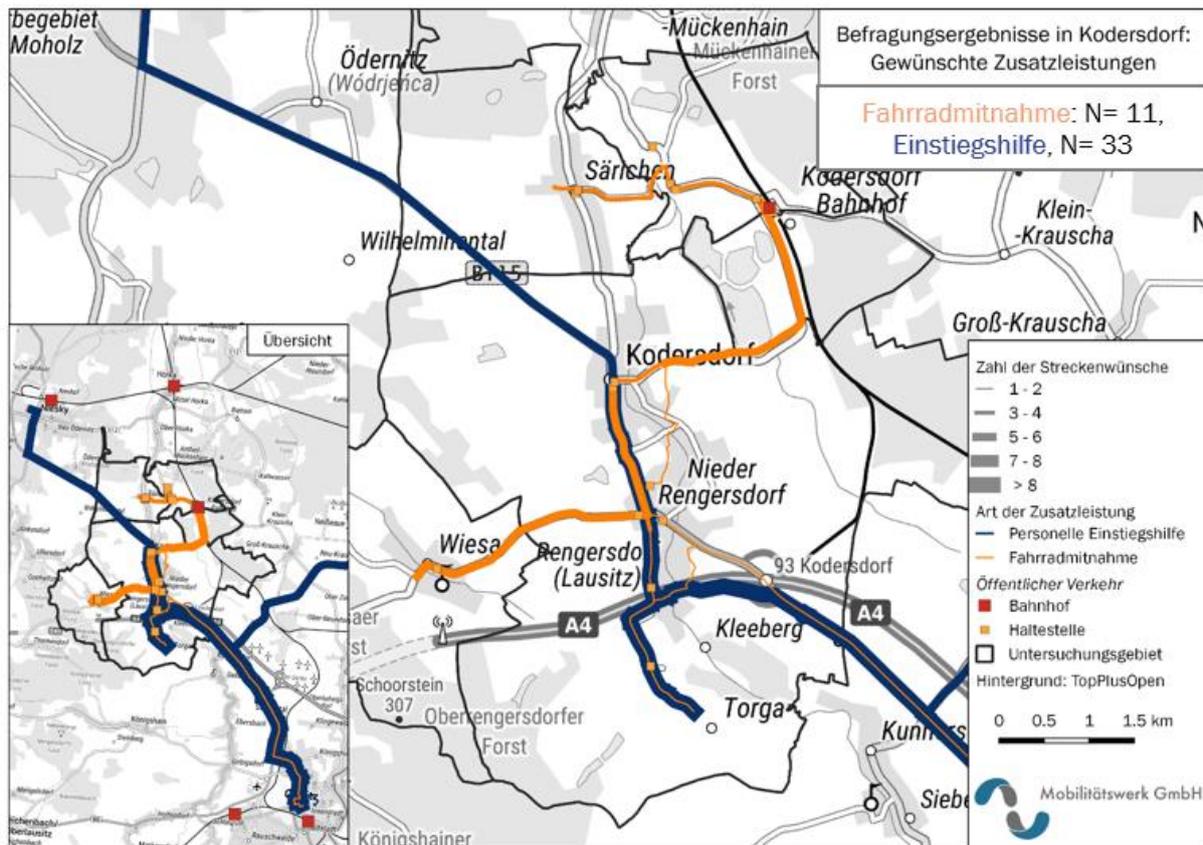


Abbildung 28: Gewünschte Zusatzleistungen der befragten Bürger*innen, n = 11 bzw. 33

UMSETZUNG EINER TESTPHASE

Die **Testphase** des Direktshuttles sollte durch die **Multifunktionsszenarien** ergänzt werden, um auch hierfür eine langfristige Umsetzbarkeit zu erproben. Dies bietet sowohl den beteiligten Akteuren eine Investitionssicherheit als auch den Bürger*innen die Möglichkeit, die Kompatibilität des Angebotes zu den eigenen Anforderungen zu testen. Diese Testphase sollte durch eine Evaluierung begleitet werden, um das Angebot dadurch anpassen und den Anforderungen entsprechend ausgestalten zu können.

Zeitlich bietet es sich aufgrund der im März bis Mai durchgeführten Bürgerbefragung im Anschluss an dieses Projekt an, im Herbst eine Testphase umzusetzen. Dabei wird eine Dauer von mindestens drei bis sechs Monaten empfohlen, damit genügend Personen auf das Angebot aufmerksam werden und dieses auch erproben können.

Die Testphase sollte im Vorfeld durch die Gemeinde angekündigt und **proaktiv** für deren Nutzung sensibilisiert werden, wie dies beispielsweise in der Gemeinde Rosenbach zur Etablierung des ÖPNV-Rufbusses der Fall war. Insbesondere im Hinblick auf die geringe Rücklaufquote der Befragung der Bürger*innen ist zu vermuten, dass aktuell geringes Interesse seitens der Bevölkerung besteht. Deswegen ist eine aktive Begleitung der Testphase durch Bürgerdialoge und –veranstaltungen unabdingbar.

ORGANISATION UND FINANZIERUNG

Im gültigen **Landesentwicklungsplan (LEP) für den Freistaat Sachsen (2013)** sind unter landesplanerischen Gesichtspunkten übergeordnete Ziele für die Weiterentwicklung des ÖPNV dargestellt. So ist es Ziel des LEP, die Verkehrsinfrastruktur in Sachsen so weiterzuentwickeln, dass ein effizientes und leistungsfähiges Verkehrssystem entsteht, welches eine

nachhaltige Mobilität für alle Einwohner und die Belange der Wirtschaft berücksichtigt. Ferner wurde festgehalten, dass auch die Erreichbarkeit peripherer ländlicher Räume durch flexible Bedienformen und innovative Mobilitätskonzepte im ÖPNV sowie eine Anpassung von Straßenausbau- und anderen technischen Standards gesichert werden muss (vgl. LEP 2013). Dies lässt sich gut mit dem Konzept des Multifunktionsshuttles vereinbaren.

Auch der gültige **Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien (2010)** sieht vor allem in den ländlich strukturierten Räumen mit weniger oder nicht gebündelter ÖPNV-Nachfrage flexible (d. h. auf Nachfrageänderungen reagierende), kostengünstige (d. h. sowohl mit geringen Betriebs- als auch Investitionskosten zu betreibende) und attraktive (d. h. die Kunden ansprechende) ÖPNV-Systeme vor, die der Erreichbarkeit zentraler Orte für die Bevölkerung dienen.

Die Organisation des Multifunktionsshuttles und auch ein Testbetrieb sind grundsätzlich sowohl über den ÖPNV als auch über ein alternatives Angebot umsetzbar. Um das Shuttle über den ÖPNV zu realisieren, sollte in Absprache mit dem Landkreis, und je nach Vorhaben mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), auf die Experimentierklausel gemäß § 2 Abs. 7 PBefG zurückgegriffen werden. Unter Berücksichtigung der geltenden Pläne des Landes und der Aufgabenträger sowie der Gegebenheiten vor Ort bietet sich für das Multifunktionsshuttle die Umsetzung eines **alternativen Angebotes** an. Um Konkurrenzangebote zum ÖPNV zu vermeiden, ist eine Zusammenarbeit bei der Planung mit dem Aufgabenträger und dem Landkreis dennoch sehr wichtig. Insbesondere die aktuell durch den Landkreis und das Ordnungs- und Straßenverkehrsamt geplante Umgestaltung des Busverkehrs im Landkreis Görlitz ist hier unbedingt einzubeziehen, um bedarfsgerechte Angebote zu konzipieren.

Die Planung eines ÖPNV-Angebotes steht in engem Zusammenhang mit dessen Finanzierung. Nach dem Besteller-Ersteller-Prinzip muss auf mehreren Ebenen zunächst die Finanzierungsverantwortung geklärt werden. Auf der Ebene der Kreise und der kreisfreien Städte sind dies in der Regel die kommunalen Aufgabenträger, die über den Nahverkehrsplan (NVP) u. a. Ziele, Angebotsstandards und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV in ihrem Aufgabengebiet festlegen. Das im NVP definierte Mindestangebot wird vollständig über den kommunalen Aufgabenträger finanziert. Öffentliche Verkehrsdienstleistungen, die auf Wunsch einzelner Gemeinden zusätzlich angeboten werden und über die definierten Mindeststandards hinausgehen, sollten zumindest teilweise durch Gelder aus den entsprechenden Gemeinden finanziert werden. Eine Mit- oder Alleinfinanzierung durch die Gemeinden hat den Vorteil, dass die Kosten der Angebote offengelegt und den Entscheidungsgremien vor Ort die finanziellen Folgen ihres Wunsches bewusst werden.

Im Vorfeld der Testphase sollten die Finanzierungsmöglichkeiten zwischen den Akteuren eruiert werden. Hierbei ist für die Schaffung eines ergänzenden ÖPNV-Angebotes das Ordnungs- und Straßenverkehrsamt einzubeziehen, da es Aufgabenträger des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs im Landkreis (ÖSPV) ist. In erster Linie sollte abgeklärt werden, inwiefern eine **Mischfinanzierung** genehmigt und für die Gemeinde erprobt werden kann. Neben öffentlichen Zuschüssen bietet sich für das Multifunktionsshuttle eine Kofinanzierung von Akteuren an, die von dem Angebot sowohl direkt als auch indirekt profitieren („**Nutznießler-Finanzierung**“). Hierzu zählen im Fall eines Einkaufsshuttles mit Anbindung an das Gewerbegebiet zum einen die Gemeinde Kodersdorf und ggf. umliegende Gemeinden, zum anderen die Supermarktbetreiber und Arbeitgeber des Gewerbegebietes. Zur finanziellen Beteiligung besteht die Möglichkeit, dass die Beteiligten einen festen

oder aber einen nutzungsabhängigen Betrag bezahlen, der beispielsweise von der Anzahl der beförderten Mitarbeiter, erwarteten Kundenzahlen oder Einwohner abhängen kann.

4 Leuchtturm-Projekt Kodersdorf

Aufgrund der derzeit ermittelten geringen Nachfrage empfiehlt es sich, zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes, Kodersdorf als **Leuchtturm-Projekt** zu platzieren, um eine Sensibilisierung der Bevölkerung zu erreichen. In Verbindung mit anderen Maßnahmen ist die Umsetzung eines Multifunktionsbusses als wichtiger Ansatz für die Stärkung der Anbindungsqualität im ländlichen Raum im Testbetrieb denkbar.

Zur Sensibilisierung der Bürger*innen für potentielle Möglichkeiten kann die **Testphase** des Multifunktionsshuttles genutzt werden, aber auch unabhängig davon sollten alternative Angebote, wie z. B. Mitfahrbanke, Bürger- oder Nachbarschafts-Carsharing gestärkt werden. Dafür empfiehlt sich ein **Mobilitätstag** für die Bevölkerung, mit dem sowohl die Testphase des Multifunktionsshuttles als auch ein Aufruf der Gemeinde zur Stärkung von Vereins- oder bürgergetragenen Carsharing-Angeboten und Bürgerbussen eingeleitet werden könnten. Die Bürger*innen können ihr Interesse für ein ehrenamtliches Engagement für Fahrdienste oder die Bereitstellung des eigenen PKW angeben, die Gemeinde sammelt dies ein und setzt es zusammen mit dem Aufgabenträger um. Zusammen können die Akteure auch eine finanzielle Unterstützung und v. a. rechtliche Absicherung ermöglichen.

Dies kann auch zu einem stärkeren Gemeinschaftsgefühl innerhalb der Gemeinde führen. Ein **Carsharing- oder Fahrdienst-Angebot** kann beispielsweise auch durch die Kodersdorfer gemeinnützige Inklusions- und Servicegesellschaft (KIS) realisiert werden könnte. Da sich aktuell nur 4 % der Befragten vorstellen können, ein Carsharing-Angebot zu nutzen (vgl. Abbildung 23), scheint die kommerzielle Umsetzung durch einen Betreiber aktuell noch nicht realistisch. Eine weitere Möglichkeit ist die Einführung eines **Bürgerbusses**. Hierfür muss ausreichendes bürgerschaftliches Engagement vorhanden sein, welches durch die proaktiv werbende Vorgehensweise der Gemeinde gestärkt werden kann.

Zur Überwindung der Mobilitätsherausforderungen in Kodersdorf ist eine Vielzahl von Mobilitätslösungen nötig, die dafür genutzt werden können, die gesamte Reisekette zu organisieren. Dafür ist die **Bündelung der verschiedenen „neuen Angebote“** essentiell, um einen transparenten und einfachen Zugang zu ermöglichen. Mobilität kann als qualitativ hochwertige und zuverlässige „Marke“ in der Gemeinde durch ein umfassendes Angebot etabliert werden. Die Koordinierung sollte dabei über eine zentrale Stelle erfolgen. Hier kann an die derzeitigen Aktivitäten des Landkreises Görlitz zur Entwicklung einer **Mobilitätszentrale** angeknüpft werden, durch die eine intermodale Beauskunftung, Koordinierung und Verknüpfung von Angeboten, auch unter Einbindung des Taxi-Marktes, erfolgen soll.

KOORDINIERUNG ÜBER DIGITALE PLATTFORM

Die intermodale Beauskunftung kann ein probates Mittel sein, um den Zugang zur Mobilität im ländlichen Raum zu verbessern und durch einfachen Informationszugang die Nutzung des Umweltverbundes zu stärken. Die in Planung befindliche intermodale Beauskunftungsplattform hat eine hohe Relevanz und trifft den Zeitgeist.

Es gibt zwei grundlegende Möglichkeiten, wie die intermodale Beauskunftung organisatorisch stattfinden kann, die mit unterschiedlichen Herausforderungen verbunden sind. Zum einen kann es **einen zentralen Kundenvertragspartner** geben. Hierbei handelt es sich um ein Unternehmen oder ein Konsortium, das verschiedene Mobilitätsanbieter vereint und deren Dienstleistungen vertreibt. Das Unternehmen bzw. Konsortium kann hierbei auch

selbst Mobilitätsdienstleistungen anbieten. Als Beispiel ist hier das Projekt Leipzig mobil zu nennen. Die Beauftragung und Koordinierung der technischen Entwicklung der Mobilitätszentrale der Landkreise Görlitz und Bautzen soll im Verantwortungsbereich des Verkehrsverbundes ZVON liegen. Dieser könnte auch die organisatorische Federführung übernehmen und so als zentraler Ansprechpartner fungieren, auf dessen Plattform die Services weiterer Mobilitätsanbieter integriert werden.

Somit gibt es für den Kunden nur einen zentralen Ansprechpartner, der im Vergleich zu den weiteren integrierten Mobilitätsanbietern direkten Kundenkontakt hat. Dies kann zu einer langfristigen Bindung der Kunden an die Plattform und den –betreiber (ggf. ZVON) beitragen. Zudem kann der Betreiber eine eigene Produkt- und Preisgestaltung vornehmen und Kombiprodukte der einzelnen Angebote zur Verfügung stellen. Dies stellt eine Vereinfachung für den Kunden dar und trägt zur Erhöhung der Attraktivität des Angebots bei.

Die große Herausforderung dieser Organisationsform liegt vor allem in der hohen technischen Komplexität, welche sich durch die Vielzahl der abzubildenden Prozesse ergibt. So kann die Abrechnung beispielsweise direkt zwischen dem zentralen Kundenvertragspartner und den einzelnen Mobilitätsdienstleistern im Hintergrund erfolgen, wie dies bei Leipzig mobil der Fall ist. Damit dies funktionieren kann, muss der zentrale Kundenvertragspartner sowohl technisch als auch inhaltlich ein großes Know-How mitbringen.

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, dass **verschiedene Mobilitätsanbieter und deren Vertriebssysteme auf einer digitalen Plattform** miteinander verknüpft werden. Als Beispiel ist hier free2move zu nennen. Hierbei sind je nach Service unterschiedliche Ansprechpartner für den Kunden vorhanden. Dies ist mit einer einfachen technischen Umsetzung verbunden, da sämtliche Prozesse (wie Auskunft, Buchung, Bezahlung) bei den einzelnen Mobilitätsanbietern verbleiben und somit keine Anpassung bestehender Prozesse nötig ist.

Gleichzeitig geht dies damit einher, dass dem Kunden keine Kombiprodukte zur Verfügung gestellt werden können, die zu einer Erhöhung der Attraktivität des Angebots führen könnten. Problematisch für die Mobilitätsanbieter ist außerdem, dass durch deren Integration in die Plattform kein direkter Kundenkontakt besteht. Dies kann einer nachhaltigen Kundenbindung entgegenwirken. Eine weitere große Herausforderung liegt im Umgang mit Bestandskunden der einzelnen Anbieter. Hier ist zu klären, wie die Datenhaltung stattfinden soll. So kann zum Beispiel ein Partner festgelegt werden, der die Kundendaten auf seinem System führt. Die übrigen Vertragspartner sollten Zugriff auf diese Daten haben.

Eine weitere große Herausforderung liegt darin, eine einheitliche Produktgestaltung zu schaffen und die unterschiedlichen Ticket- und Bezahlsysteme zusammenzubringen. Dies ist mit Schwierigkeiten verbunden, da jeder Anbieter seine eigenen Vorstellungen hat. Der Kunde muss mit jedem Partner einen separaten Vertrag abschließen und erhält dementsprechend Einzelrechnungen, Dies verwehrt dem Kunden eine kombinierte Preisauskunft und bedeutet zusätzlichen Aufwand und hohe Komplexität. Die einzelnen Mobilitätsanbieter sollten sich daher auf gemeinsame Preis- und Tarifvorstellungen einigen. Wird beispielsweise für die Plattform eine Grundgebühr erhoben, sollte dies auch einmalig über die Plattform geschehen und nicht über jeden einzelnen Mobilitätsanbieter. Das lässt sich auch auf die allgemeinen Geschäftsbedingungen übertragen. Die Herausforderung liegt für die Mobilitätsanbieter darin, einheitliche bzw. identische AGB für gleichwertige Nutzungen zu schaffen. Hier ist eine große Kompromissbereitschaft nötig, denn eine einheitliche Gestaltung und unkomplizierte Buchung schafft einen Mehrwert für den Kunden, ist mit einer Vereinfachung und einer Serviceleistung verbunden und somit für den Erfolg der Plattform essentiell.

Beide der angeführten Organisationsformen haben zudem die Herausforderung gemeinsam, sowohl für den Kunden als auch für die vorhandenen Mobilitätsanbieter eine **Anbieterneutralität** zu gewährleisten. Dies bedeutet, dass die intermodale Beauskunftungsplattform in jedem Fall alle in einem bestimmten Gebiet bestehenden Mobilitätsangebote und –dienstleister (z. B. unterschiedlicher Bikesharing-Anbieter) einbinden sollte. Außerdem ist unter den Vertragspartnern zu klären, welche Mobilitätslösungen dem Kunden im ersten Schritt vorgeschlagen werden sollten (z. B. Fokus auf ÖPNV, Zu- bzw. Abbringerverkehr zum ÖPNV durch Sharingangebote), da eine Strecke häufig über mehrere Möglichkeiten und mithilfe unterschiedlicher Fortbewegungsmittel zurückgelegt werden kann.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass je nach Bezugsgebiet und Vertragspartnern **individuelle Vereinbarungen** getroffen werden sollten, um eine intermodale Beauskunftungsplattform für den Kunden unkompliziert und nutzbringend zu gestalten.

5.1.4 Zusammenfassung

KONKRETER MEHRWERT DER LAUSITZER MOBILITÄTSAGENTUR IN KODERSDORF

Die ausführliche Vorgehensweise einer möglichen Lausitzer Mobilitätsagentur in Kodersdorf entsprechend der Aufgabenschwerpunkte ist dem Anhang 6.2.1.1 zu entnehmen.

- Prozesse im Mobilitätsbereich sind häufig sehr langwierig, sodass es stetiger Zusammenarbeit bedarf → **Kümmerer vor Ort**
- Gemeinden müssen dazu befähigt werden, Mobilitätsherausforderungen selbst zu lösen → **Sensibilisieren für Zuständigkeiten und Anstoßen der Mitfinanzierung von Akteuren von Mobilitätsangeboten**
- häufig fehlt es an der Vorstellung von alternativen Mobilitätsangeboten und der Akzeptanz dafür in der Bevölkerung → **Anstoßen von Testangeboten und –phasen**
- zur langfristigen Umsetzung ist die Inanspruchnahme von Fördergeldern nicht ausreichend, da zeitlich befristet → **Anstoßen der Anschlussfinanzierung um effizienten Einsatz von Fördermitteln zu gewährleisten**

WEITERES VORGEHEN DER GEMEINDE

Abschließend lassen sich für die Gemeinde folgende Schritte empfehlen, um deren Mobilitätsangebot und Anbindung insbesondere auf der letzten Meile zu verbessern.

1. Absprachen mit potentiellen Betreibern des Shuttlevverkehrs

- **Unternehmen des Gewerbegebietes** → **kurzfristige Umsetzung als Pendlershuttle**
 - Ziel: Sensibilisieren für die Notwendigkeit und Absprache möglicher finanzieller Beteiligung
 - Aufzeigen der Relevanz und des Bedarfes eines Shuttlevverkehrs zwischen Kodersdorf und Görlitz bzw. Kodersdorf und Niesky/ Horka als kurz- bis mittelfristige Lösung anhand der Umfrageergebnisse
 - Klären einer möglichen finanziellen Beteiligung unter Einbezug der bereits eingeholten Angebote örtlicher Taxi- und Busunternehmen
- **Supermarktbetreiber EDEKA** → **mittel- bis langfristige Umsetzung als Multifunktionsshuttle**
 - Ziel: Sensibilisieren für finanzielle Beteiligung

- Aufzeigen der positiven Effekte für den Supermarkt (Win-Win-Situation)
- bei Bereitschaft Vorantreiben der konkreten Planungen
- **Vereine, Kodersdorfer gemeinnützige Inklusions- und Servicegesellschaft (KIS)**
 - Ziel: Erfassung des ehrenamtlichen Engagements, Sensibilisieren für Betrieb des Shuttleverkehrs
 - Aufzeigen der Möglichkeiten der Zusammenarbeit

2. Absprachen mit dem Ordnungs- und Straßenverkehrsamt als Aufgabenträger des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs im Landkreis Görlitz

- Ziel: Einbinden des Kodersdorfer Shuttleverkehrs in die langfristigen Planungen
- Ergebnisvorstellung des Shuttleverkehrs
- Aufzeigen der Relevanz des Themas Radverkehr in der Gemeinde

3. Anstoßen der Bürgerbeteiligung nach Fertigstellung der Studie der vci GmbH

- Ziel: konkrete Bedarfserfassung entsprechend des geplanten Shuttleverkehrs (z. B. Präferenz an welchen Wochentagen, zu welchen Uhrzeiten) und Sensibilisierung für Nutzung des Shuttleverkehrs
- Ergebnisvorstellung des Shuttleverkehrs
- Einladen weiterer wichtiger Akteure (z. B. Ordnungs- und Straßenverkehrsamt)

4. Umsetzung des Shuttleverkehrs

- vorerst im Rahmen einer Testphase für die Bevölkerung

5.2 Brandenburg: Gemeinden Schulzendorf, Eichwalde, Zeuthen (ZES)

5.2.1 Ausgangssituation

Die Gemeinden Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf (ZES) befinden sich an der südöstlichen Grenze des Stadtrandes von Berlin in Brandenburg und gehören dem Landkreis Dahme-Spreewald an. Die Region ist durch eine Vielzahl an Seen und die Nähe zum Flughafen Berlin Brandenburg International (BER) geprägt. Dieser befindet sich in rund zehn Kilometer Entfernung und soll voraussichtlich am 31.10.2020 eröffnet werden. Zudem werden im näheren Umfeld der Region in nächster Zeit größere Werke eröffnen:

- Inbetriebnahme eines Logistikhubs von Amazon in Kiekebusch, etwa neun Kilometer Entfernung von Schulzendorf (2020)
- Eröffnung der Gigafactory des US-amerikanischen Automobilherstellers Tesla in Grünheide, rund 22 Kilometer Entfernung von Schulzendorf (2021)

Durch diese Entwicklungen ist zusammen mit dem prognostizierten Bevölkerungszuwachs in Berlin ein Anstieg des zukünftigen **Pendler- und Verkehrsaufkommens** zu erwarten. Aufgrund der Lage der Industriestandorte und des BER wird sich dies vor allem in der Ost-West-Verbindung der Gemeinden bemerkbar machen.

SPNV

Die Gemeinden Zeuthen und Eichwalde sind direkt an das **S-Bahnnetz** angeschlossen. Die Bahnhöfe stellen die Verbindung zur Metropole Berlin sicher und sind damit wichtige Verkehrsknotenpunkte. Hier verkehrt die Linie S46, welche in Stoßzeiten durch die Linie S8 verstärkt wird. Der Berliner Hauptbahnhof ist dadurch mit einmaligem Umsteigen in knapp 50 Minuten erreichbar.

Problematisch hinsichtlich der Ost-West-Verbindung sind die **Querungen** der Gemeindestraßen mit der S-Bahnlinie. Diese stellen derzeit ein großes Hindernis für alle Verkehrsteilnehmer dar, da aktuell eine Schließzeit von durchschnittlich 30 Minuten pro Stunde besteht. Ab 2021 sollen außerdem die Bauarbeiten für die Verlängerung der S8 in Richtung der Gemeinde Wildau beginnen (südlich der Region ZES in rund sieben Kilometer Entfernung). Zudem ist in mittel- bzw. langfristiger Zukunft eine ICE-Verbindung zwischen Görlitz und Berlin geplant, welche unter anderem über die S-Bahnhöfe in Zeuthen und Eichwalde verlaufen soll. Werden diese Pläne realisiert, ist mit einem noch stärkeren **Verkehrsaufkommen** in der Region zu rechnen. Außerdem bedeutet eine Takterhöhung des SPNV häufigere und damit auch durchschnittlich **längere Schließzeiten**, was die Verkehrsprobleme in den Gemeinden verstärken würde.

Zeuthen und Eichwalde planen deshalb **niveaufreie Querungen** (z. B. in Form von Brücken oder Tunnel), um bessere Bedingungen für die Verkehrsteilnehmer zu schaffen und die Anbindung an die S-Bahnhöfe zu verbessern. Dies wurde vom Land Brandenburg jedoch abgelehnt (vgl. MAZ 2017). Alternativ ist derzeit in Planung, in Zusammenarbeit mit der Technischen Hochschule Wildau die Verkehrsdaten in den Gemeinden Zeuthen Eichwalde und Schulzendorf (ZES) zu erfassen und in ein Verkehrsinformationssystem einzupflegen, um den Verkehrsfluss positiv zu beeinflussen. Dies soll perspektivisch mithilfe einer App erfolgen, die den Verkehrsteilnehmern bzw. den Nutzern der App die Öffnungszeiten der Schranken anzeigt.

ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot in ZES ist als gut zu beurteilen. Die Busverbindungen verkehren in der Regel stündlich und schließen die S-Bahnhöfe Eichwalde und den Bahnhof Zeuthen an¹¹. Trotzdem ist die **Akzeptanz** der Bevölkerung für den ÖPNV relativ **gering** und die Busse werden vorwiegend von Senior*innen, kaum aber von Pendlern genutzt. Ein Großteil der Pendler mit Wohnsitz in der Gemeinde arbeitet außerorts. Dies hat besonders große Auswirkungen auf Schulzendorf, da die Gemeinde selbst keinen Anschluss an den schienengebundenen Verkehr besitzt. Auch, wenn die Arbeitsstätte mit der S-Bahn grundsätzlich erreichbar ist, wird das Angebot aufgrund der **schlechten Anbindung von Schulzendorf** an die S-Bahnhöfe in Zeuthen und Eichwalde kaum in Anspruch genommen. Um zu einem der beiden S-Bahnhöfe zu gelangen, ist ein **vergleichsweise hoher Zeitaufwand** nötig, weshalb viele der Anwohner*innen ihren Arbeitsweg mithilfe des eigenen PKW beschreiten.

ALTERNATIVE ANGEBOTE

In der Region ZES können die Anwohner*innen alternative Mobilitätslösungen nutzen. Der **Ridesharing-Dienst BerlKönig BC**, der seit 2019 in einer Testphase durch die Berliner Ver-

¹¹ Die Buslinien 731 und 738 verbinden Schulzendorf mit dem S-Bahnhof Eichwalde, der Bahnhof in Zeuthen ist mit den Buslinien 731, 733 und 734 erreichbar. Die Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle in den Gemeinden liegt größtenteils unter 500 Meter.

kehrsbetriebe bewirtschaftet wird, pendelt in Form von Minibussen zwischen dem U-Bahnhof Rudow in Berlin bzw. dem S-Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld und Schulzendorf sowie Teilen von Zeuthen. Das Angebot stellt damit eine gute Alternative zur Erreichung von Zielen im Berliner Süden sowie des Flughafens dar. Der Dienst hat keinen festgelegten Fahrplan, sondern fährt zwischen den festgelegten Anfangs- und Zielpunkten bedarfsorientiert nach Vorbestellung durch die BVG-App¹². Das Angebot wird in Schulzendorf bereits bei neugebauten Häusern vermarktet, um für alternative Mobilitätslösungen zu sensibilisieren und ggf. auch langfristig das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung beeinflussen zu können. Die Testphase des Projektes läuft noch bis Ende 2020. Wie es danach mit dem Dienst weitergeht, ist bisher unklar (vgl. BVG 2020). Eine Verlängerung des Angebotes ist aufgrund der Lage der Gemeinde empfehlenswert.

In Eichwalde gibt es einen, durch einen Fahrdienst betriebenen, „**Bürgerbus**“¹³, der aktuell an den beiden Markttagen (Dienstag und Freitag) in der Gemeinde verkehrt. Der Bürgerbus startete 2019 als Testprojekt und wurde insbesondere von den Senioren*innen gut angenommen. Auch in Zeuthen gibt es seit 2019 einen „**Bürgerbus**“, der mittlerweile in die **öffentliche Buslinie 731 integriert** wurde. Dieser fährt täglich zwischen 10 und 15 Uhr und verkehrt dabei vor allem durch Nebenstraßen, die nicht gut an das Haltestellennetz des ÖPNV angebunden sind. Während das Angebot in Eichwalde insbesondere darauf abzielt, den örtlichen Markt zu erreichen, dient der Bürgerbus in Zeuthen vor allem dazu, kleine Nebenstraßen besser an den ÖPNV anzubinden. Beide Angebote in Zeuthen und Eichwalde werden jeweils durch die Gemeinde selbst finanziert (vgl. Gemeinde Zeuthen 2019, Gemeinde Eichwalde o. J.). Für eine langfristige Etablierung des Angebotes ist es sinnvoll, dieses nach der Erprobungsphase in den Landesnahverkehrsplan aufzunehmen, um die finanzielle Belastung für die Gemeinde zu reduzieren.

RADVERKEHR

Das Radverkehrsnetz ist in ZES bisher nur unzureichend ausgebaut. Aufgrund der geringen Breite der Straßen und der Wege entlang der Straßen gibt es **keine Fahrradwege**, sondern lediglich fahrradfreie Wege. Zudem sind die Radwegeverbindungen zwischen den einzelnen Gemeinden teilweise nicht durchgängig und somit für den Nutzer unattraktiv. Auch die Bahnquerungen sind für den Radverkehr nicht optimal. Die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr hat in den Gemeinden ZES eine hohe Priorität, da räumlich grundsätzlich alle Standorte im Gemeindegebiet mit dem Fahrrad erreichbar sind. Aus diesem Grund wurde im Rahmen des Projektes hierauf der Schwerpunkt gelegt.

Im **Projekt NUDAFASZ**¹⁴ wird in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Berlin untersucht, wie die Bedingungen für den Radverkehr verbessert werden können und welches Potential dieser für die Verbesserung der Anbindung der Region ZES an die Metropole Berlin hat. Dabei sollen mithilfe einer App beispielsweise die Häufigkeit der Nutzung der Radwege oder deren Beschaffenheit erfasst werden. Um Doppelungen zu diesen Arbeiten zu vermeiden, erfolgte im Projekt eine intensive Absprache mit der örtlichen Radnetz Initiative und den Projektverantwortlichen.

¹² Für die Nutzung wird ein gültiger BVG-Fahrausweis benötigt. Dieser kann direkt beim Personal im Fahrzeug oder über die BVG-Ticket-App gekauft werden. Zusätzlich kostet eine Fahrt mit dem BerlKönig BC immer 50 Cent.

¹³ Ein Bürgerbus ist ein ehrenamtlich betriebenes Zusatzangebot des ÖPNV, welches ergänzend zum Linienverkehr eingesetzt wird, um die Minimalversorgung (z. B. Arzt, Einkaufen) zu sichern (vgl. Verkehrsverbund Vogtland GmbH 2016). Daher sind die „Bürgerbusse“ in Eichwalde und Zeuthen gemäß der offiziellen Definition nicht als „Bürgerbusse“ im eigentlichen Sinn zu verstehen, da sie durch einen Fahrdienst betrieben werden bzw. wurden.

¹⁴ Nutzerdatengestützte Planung eines integrierten Fahrradverkehrsnetzes für die Kommunen Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf im Umland der Metropole Berlin und des Großflughafens BER

Zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs werden die **Bahnhofsvorplätze** in Zeuthen und in Eichwalde umgestaltet, um damit auch die Attraktivität der S-Bahnlinie zu erhöhen. Hier sollen unter anderem beleuchtete, überdachte und kameraüberwachte Fahrradabstellplätze geschaffen werden. Die Baumaßnahmen werden voraussichtlich Ende 2020/Anfang 2021 abgeschlossen sein (vgl. MAZ 2019a). In Zeuthen gibt es im Gemeindegebiet bereits rund 250 beleuchtete und überdachte Fahrradabstellplätze. Künftig prüft die Gemeinde die Nutzung von **Fahrradboxen** und es sollen **Fahrradbügel** an den ÖPNV-Haltestellen im Gemeindegebiet installiert werden.

Auch die Verbindung von ZES zu der Gemeinde **Schönefeld** und somit zum **Flughafen BER** über einen durchgängigen **Radschnellweg** insbesondere für die Pendler wird diskutiert.¹⁵

5.2.1.1 Initiative Radnetz LDS / ZES+

Die Initiative Radnetz LDS / ZES+ formierte sich nach dem Berliner Rad-Volksentscheid und dessen Erfolgen aus dem Jahr 2015 und setzt sich seitdem für eine **fahrradfreundlichere Infrastruktur** auch im Berliner Umland ein. Die Mitglieder stammen aus Zeuthen, Eichwalde, Schulzendorf und Wildau und verfolgen das Ziel, die größtenteils touristisch geprägte Radverkehrsplanung in Brandenburg **für den Alltagsverkehr zu sensibilisieren** und diesen zudem als umwelt- und klimafreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu stärken. So soll das Netzwerk als Bindeglied zwischen Nutzern und Politik fungieren, welches das Thema Radverkehr in die Orts-, Kreis- und Landtagspolitik einbringt.

Mit dem Internetforum LDS (Landkreis Dahme-Spreewald) ist ein wichtiges Instrument installiert worden, bei dem die Bürger*innen über eine interaktive Karte integrierte Konzepte für wichtige Haupt- und Zubringerwege einsehen können und darüber hinaus eine grobe Einschätzung der Wegequalität der regionalen Radwege erhalten. Das derzeit wichtigste Anliegen stellt die Schaffung **leistungsfähiger Verbindungsachsen** zwischen den Orten und brauchbarer Zubringerwege zu stark frequentierten Zielen, wie (Hoch-)Schulen, Kitas, Einkaufszentren oder großen Arbeitgebern (insbesondere der künftige Flughafen BER) dar.

5.2.1.2 Entwicklung der Flughafenregion BER¹⁶ und deren Auswirkung auf den Planungsraum

Die Eröffnung des Flughafens BER stellt für die umliegenden Gemeinden, aufgrund der zunehmenden Verkehrsnachfrage, eine große Herausforderung dar. Zusammenfassend lassen sich folgende Entwicklungen und Handlungsfelder darstellen:

- Der Flughafen als **Arbeitgeber** sowie weitere **Unternehmensansiedlungen** führen zu **steigenden Arbeitsplatzzahlen**. Der prognostizierte Pendler-Modal-Split wird in einem Verhältnis von ca. 50/ 50 % von IV zu ÖV liegen.
- Für den Großraum wird ein **Anstieg von 33 000 Einwohnern** erwartet.
- Das Straßenverkehrsnetz ist bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze. Es benötigt Maßnahmen, um die **Verkehrsnachfrage zu verlagern** und externe Effekte zu minimieren.

¹⁵ Hierfür hat der Landkreis Dahme-Spreewald eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, deren erste Ergebnisse noch 2020 vorgestellt werden sollen vgl. Lübben (Spreewald) 2020. Die Planung für den Radschnellweg von Königs Wusterhausen zum Flughafen BER ist in den Gemeinden Zeuthen und Wildau insofern vorangeschritten, dass die Gemeindevertretung bzw. Stadtverordnetenversammlung einem entsprechenden Antrag der Grünen zugestimmt hat.¹⁵ In dem Beschlusstext heißt es, dass die Gemeinde Zeuthen den Bau einer Fahrradhaupttroute vom/zum Flughafen BER über Waltersdorf, Zeuthen (Wüstemark), Wildau und Königs Wusterhausen entlang der L400 unterstützt.¹⁵ In anderen Gemeinden wird der Antrag auf den Bau des Radschnellwegs derzeit in den Ausschüssen diskutiert.

¹⁶ vgl. Spreepfan Verkehr GmbH, 2019

- Die zunehmende Verkehrsnachfrage soll u. a. durch den **Ausbau und Erweiterungen im ÖV** bewältigt werden. Dazu gehören:
 - Inbetriebnahme der Dresdner Bahn ab 2025 mit Halt am Flughafen BER,
 - Angebotsausweitung durch Direktverbindung Cottbus – BER – Berlin (RE 20)
 - Erweiterung des Angebotes im Regionalverkehr (Taktverdichtung, größere Fahrzeuge)
 - Ausbau und Entflechtung am Bahnhof Königs Wusterhausen mit Halt der Linie RE 20 und entsprechenden Fahrtzeitverkürzungen
 - Umsetzung der S-Bahn-Verlängerung ins Berliner Umland sowie Verlängerung der U-Bahnlinie 7 bis BER
 - Erhaltung des SPNV-Angebots in Schönefeld
 - Erleichterung des Umstieges auf den ÖPNV durch Park-and-Ride Parkplätze
 - Stärkung von Fuß- und Radverkehr, insbesondere durch die Errichtung neuer Radverkehrsinfrastruktur

Die Verbesserung im Bereich des ÖV und die damit verbundenen kürzeren Reisezeiten lassen Berlin deutlich enger mit den umliegenden Gemeinden zusammenwachsen.

5.2.2 Potentialabschätzung zur Verbesserung der letzten Meile

Die Potentiale und Herausforderungen auf der letzten Meile bestehen insbesondere im Hinblick auf die **Anbindung des ÖPNV**. Durch die Infrastruktur- und Angebotsausweitung ergeben sich für die Gemeinden im Planungsraum perspektivisch konkurrenzfähige Reisezeiten zum MIV. Radschnellwege nach Berlin sowie direkte Verbindungen zu den ÖV-Knotenpunkten bieten dafür Anreize und können Pendler vom BER in die umliegenden Gemeinden leiten und zu einer Entlastung des Straßennetzes führen. Auch haben Strecken innerhalb und zwischen den Gemeinden auf kurze Distanzen ein wesentliches Verlagerungspotential auf den Fuß- und Radverkehr.

Die Voraussetzung für die Kombination von Fahrrad und ÖV liegt darin, ein **attraktives Grundangebot** zu schaffen, um eine schnelle und direkte Erreichbarkeit der ÖV-Verknüpfungspunkte durch eine attraktive, durchgängige Radwegeinfrastruktur sowie ausreichende und hochwertige Fahrradabstellanlagen vor Ort zu errichten.

Grundlegendes Ziel sollte es sein, einen hohen Anteil des MIV auf den Radverkehr zu verlagern. Im Berufsverkehr sind die Potentiale zur Steigerung des Radverkehrs besonders hoch. Neben den Arbeitsschwerpunkten wird dargestellt, welche Handlungsbedarfe und Potentiale im Rahmen der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und der Verknüpfung mit dem ÖPNV bestehen. Durch die Desk-Research und die Absprachen mit den Gemeinden und der Radnetz LDS/ ZES+ lassen sich folgende drei Arbeitsschwerpunkte formulieren:

▪ (1) VERKNÜPFUNG VON ÖV UND RADVERKEHR – KNOTENPUNKT BER/ SCHÖNEFELD

Eine Anbindung an die Gemeinde Schönefeld, insbesondere an den Knotenpunkt BER, spielt aufgrund der Anbindung ins Umland und nach Berlin sowie der Funktion des BER als wichtiger Arbeitgeber eine wesentliche Rolle. Der Radwegeausbau zur Überwindung der letzten Meile ist zu empfehlen, da der Busverkehr zurzeit hauptsächlich nur stündlich verkehrt und das Fahrrad entsprechend das deutlich flexiblere Verkehrsmittel darstellt.

Durch die Sicherstellung der Erreichbarkeit des Bahnhofes am BER könnte eine umweltfreundliche und intermodale Pendlerverbindung hergestellt werden, welche sich durch ihre Attraktivität, Flexibilität und Schnelligkeit im Vergleich zum IV auszeichnet.

- **(2) FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS INNERHALB UND ZWISCHEN DEN GEMEINDEN**

Bisher ist das Radwegenetz in den Gemeinden ungenügend ausgebaut. Perspektivisch wäre das Fahrrad aufgrund der kurzen Distanzen in und zwischen den Gemeinden, bezogen auf die Fahrzeiten, nahezu konkurrenzlos. Insbesondere auf den Strecken mit einer Entfernung von bis zu fünf Kilometern stellt das Fahrrad bereits heute eine komfortable und oft sogar schnellere Alternative zum PKW dar. Daher werden wichtige Ziele in den Gemeinden betrachtet und nach ihrem Radwegpotential untersucht.

- **(3) VERKNÜPFUNG VON ÖV UND RADVERKEHR – KNOTENPUNKT KÖNIGS WUSTERHAUSEN**

Unmittelbar südlich der betrachteten Gemeinden bietet der Bahnhof in Königs Wusterhausen ein ebenso großes Potential, wie der Knotenpunkt am BER/ Schönfeld. Bereits heute ist dieser an das S-Bahn-, Regio- und IC-Netz angebunden. Zukünftig soll hier ein Halt der Linie 20 (Direktverbindung Berlin – BER – Cottbus) hinzukommen.

5.2.2.1 Analyse der Pendlerverflechtungen

Die Betrachtung der **Pendlerverflechtung** erfolgt, aufgrund einer möglichen Verzerrung durch die Berlin-Nähe, zweistufig. Untersucht wurde die gesamte Anzahl an Pendlern, also die Summe der Ein- und Auspendler, um die wichtigsten lokalen und überregionalen Pendlerströme ausfindig zu machen. Im Anschluss wurde die Distanz zwischen den Gemeinden betrachtet, um über die Entfernung Rückschlüsse auf die Erreichbarkeit, insbesondere mit dem Rad, ziehen zu können.

Die **lokale Analyse** der Pendlerverflechtungen untersucht das Pendlerverhalten zwischen den Gemeinden Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf sowie die Pendlerströme aus den angrenzenden Gemeinden Königs Wusterhausen und Wildau.

Die lokale Verbindung mit der höchsten Frequenz an Pendlern ist von **Zeuthen nach Königs Wusterhausen (535 Pendler)**, gefolgt von der Strecke von **Zeuthen nach Wildau (439 Pendler)**. Die Strecke mit der geringsten Distanz verläuft von Zeuthen nach Wildau (2,43 Kilometer). Zudem fällt auf, dass die Verbindungen zwischen den Gemeinden allgemein eher kurz sind (< fünf Kilometer). Auf diese Distanz stellt das Fahrrad oft die schnellere Alternative dar.

Die **überregionale Analyse der Pendlerverflechtungen** untersucht das Pendlerverhalten zwischen den Gemeinden des Untersuchungsgebietes und der Gemeinde Schönfeld sowie der Stadt Berlin. Durch den Flughafen Berlin-Schönfeld sowie perspektivisch den BER und Berlin als Großstadt stellen die Gemeinde Schönfeld und die Stadt Berlin relevante Orte in Bezug auf den Pendlerverkehr in direkter Nähe zum Untersuchungsgebiet dar. In der überregionalen Analyse ist die Strecke von **Zeuthen nach Berlin mit 2 673 Pendlern** die wichtigste Verbindung. Die mittlere Distanz zwischen den Gemeinden ZES und Schönfeld beträgt zehn Kilometer. Die Schaffung eines stabilen Verkehrsnetzes ist essentiell, um eine möglicherweise zunehmende Verkehrsnachfrage und damit einhergehende wachsende Belastung bewältigen zu können¹⁷.

¹⁷ Zwar fallen die Unterschiede in der Bevölkerungs- und Pendlerentwicklung der Gemeinden ZES durch die Inbetriebnahme des Flughafens BER und die Ansiedlung des geplanten Gewerbegebiets laut der bestehenden Prognosen nur minimal aus, eine genaue Prognose zur Bevölkerungs- und Pendlerentwicklung ist allerdings nur sehr bedingt möglich ist.

Die Darstellungen der Pendlerverflechtungen in Kartenform und die tabellarische Aufstellung kann dem Anhang 6.2.2.2 entnommen werden.

ERREICHBARKEITSANALYSE MITTELS REISEZEITVERGLEICHEN

Die Wahl eines Verkehrsmittels für das Pendeln zum Arbeitsort ist unter anderem von der Reisezeit abhängig, die wiederum mit dem Ausbau des Verkehrsnetzes zusammenhängt. Um eine Einschätzung über den aktuellen Infrastrukturausbau für die Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden Eichwalde, Zeuthen und Schulzendorf sowie den wichtigsten Pendlerzielen zu erhalten, wurde ein **Reisezeitvergleich** durchgeführt. Dazu wurde die Reisezeiten¹⁸ des PKW mit denen alternativer Verkehrsmittel (aV) des Umweltverbundes (Fahrrad, Bahn Bus) verglichen. In der folgenden Abbildung 29 ist die Abweichung der Reisedauer dargestellt. Verbindungen, auf denen das Fahrrad ohne die Kombination mit dem ÖPNV die schnellste Alternative ist, sind durch eine gestrichelte Linie gekennzeichnet.

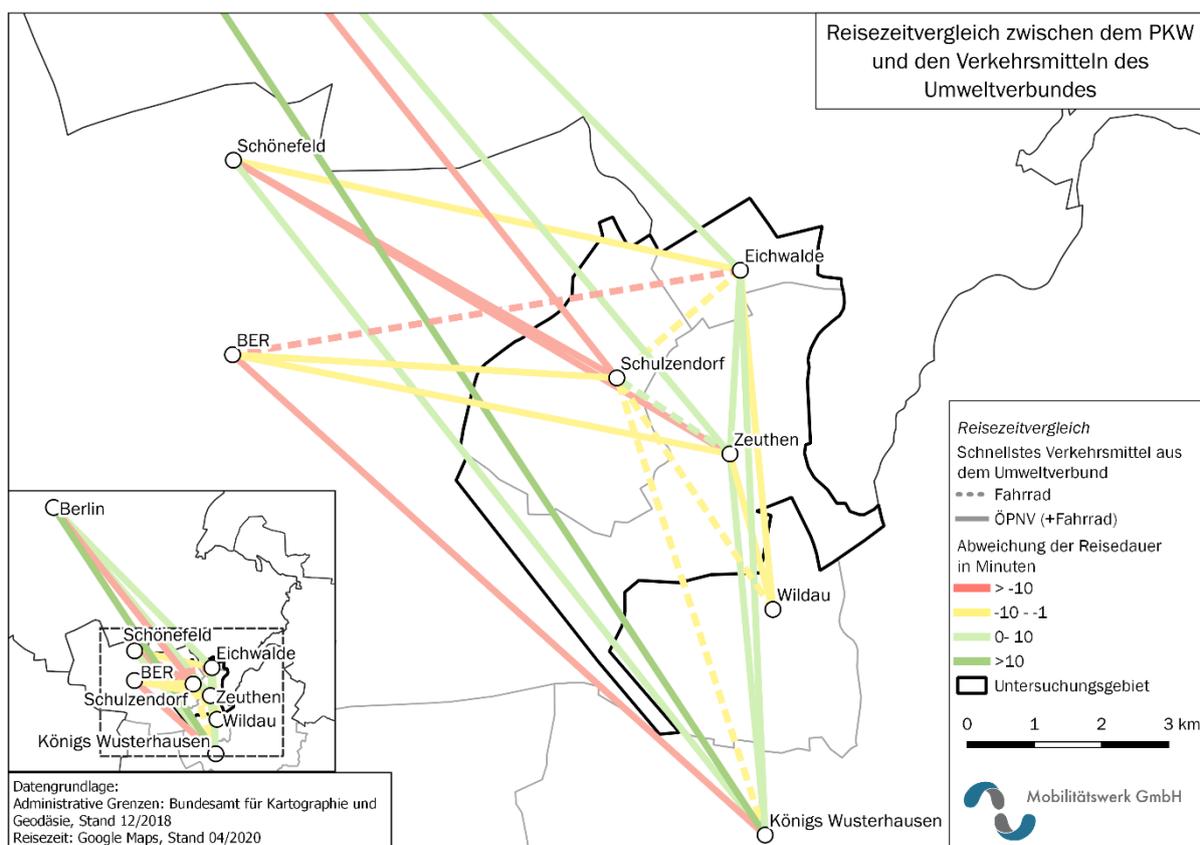


Abbildung 29: Reisezeitvergleich zwischen dem PKW und den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes

Die Farben geben Auskunft über die Abweichung der Reisedauer. Strecken, auf denen das aV des Umweltverbundes (Fahrrad oder Fahrrad + ÖPNV) schneller ist als der PKW, sind grün dargestellt. Gelb sind die Strecken, auf denen das aV bis zu zehn Minuten langsamer ist als der PKW und rot sind die Strecken mit einer Abweichung größer als 10 Minuten.

Der Vergleich zeigt, dass eine Vielzahl der Verbindungen gut oder akzeptabel sind. Allerdings gibt es zwei Orte, welche **negativ** im Reisezeitvergleich auffallen:

- BER – über den ÖPNV noch nicht ideal angebunden, was zu längeren Fahrzeiten führt

¹⁸ Die Fahrzeiten wurden an einem Wochentag zwischen 7 und 8 Uhr betrachtet, da in dieser Zeit viele Pendler unterwegs sind, was aufgrund von Staus vor allem bei der Fahrzeit mit dem PKW eine Rolle spielt.

- Schulzendorf - aufgrund des nicht vorhandenen Anschlusses an die S-Bahn fällt die Reisezeit im Vergleich zu Zeuthen und Eichwalde negativ aus

Die Verbindungen von Zeuthen, Eichwalde und Königs Wusterhausen nach Berlin fallen hingegen sehr **positiv** auf, da die Bahn hier insbesondere aufgrund von Staus deutlich schneller ist als der PKW. Hier liegt das Potential darin, die kombinierten Verkehrsmittel (Rad + ÖPNV) hervorzuheben.

ERREICHBARKEITSANALYSE DER ÖPNV-HALTESTELLEN

Der Erreichbarkeitsanalyse liegt eine Untersuchung der Entfernung zur nächsten Haltestelle/ Bahnhof für alle Einwohner der Gemeinden in fünf Klassen zugrunde, diese Darstellung kann dem Anhang 6.2.2.3 entnommen werden. Daraus wird ersichtlich, dass 77 % der Einwohner¹⁹ in ZES in höchstens **500 Meter Entfernung** zur nächsten Haltestelle/ Bahnhof wohnen. Im Durchschnitt leben die Einwohner in einer Entfernung von 360 Meter zur nächsten Haltestelle, vgl. Tabelle 4.

Tabelle 4: Erreichbarkeit des ÖPNV in ZES

Klasse	Einwohner	Einwohner kumuliert	Anteil	Anteil kumuliert
≤ 100	1 830	1 830	7 %	7 %
101 - 250	7 650	9 480	31 %	38 %
251 - 500	9 638	19 118	39 %	77 %
501 - 1000	5 567	24 685	22 %	99 %
> 1000	151	24 836	1 %	100 %

Abbildung 30 zeigt die Einzugsbereiche der Bushaltestellen in hellblau und die der Bahnhöfe in dunkelblau. Dabei wird ersichtlich, dass nicht alle Einwohner der Gemeinden ZES im Einzugsbereich des ÖPNV liegen (rot dargestellt). Es zeigt sich, dass insbesondere innerhalb von Zeuthen Handlungsbedarf besteht. Hier sind zwar Haltestellen vorhanden, jedoch besitzen diese weniger als zehn Abfahrten pro Tag. Dies gilt ebenso für den nördlichen Teil von Eichwalde. Hier besteht, insbesondere durch den SPNV in beiden Gemeinden, ein besonders hohes Potential zur Verbesserung der Situation auf der letzten Meile und der Erreichbarkeit durch den Ausbau von Radverbindungen zu den S-Bahn-Stationen.

¹⁹ Die Grundlage für die Bevölkerungszahlen bilden die Ergebnisse des Zensus 2011 (100 x 100 Meter Raster), daher kommt es zu einer Abweichung von der heutigen Bevölkerungszahl.

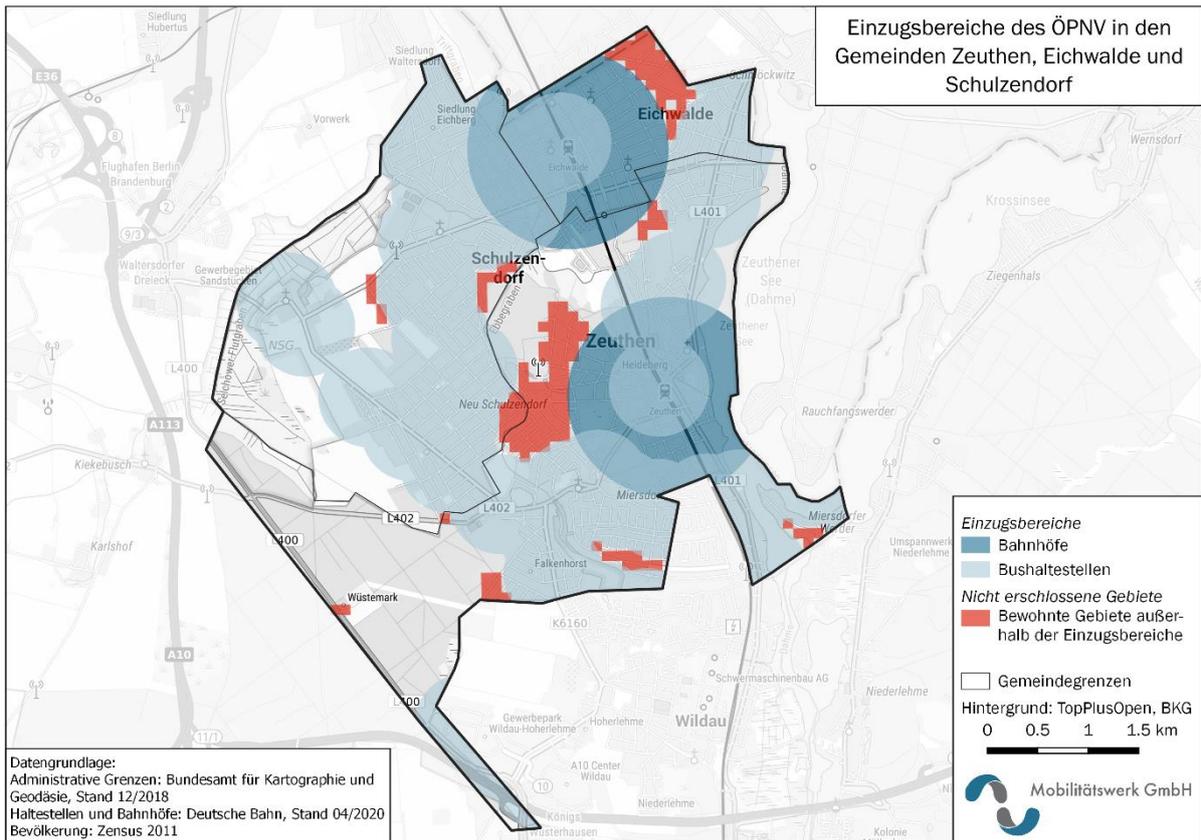


Abbildung 30: Einzugsbereiche des ÖPNV in ZES

Insgesamt befinden sich im Untersuchungsgebiet 27 Bushaltestellen. Davon weisen neun Haltestellen weniger als zehn Abfahrten am Tag auf. Da dies **keine attraktive Abdeckung** darstellt, wurden die Haltestellen in der Untersuchung zunächst nicht berücksichtigt.

QUELLE-ZIEL-ANALYSE

Mit Hilfe einer Quelle-Ziel-Verkehrsmatrix wurde abgebildet, auf welchen Verbindungen potentiell das höchste Radverkehrsaufkommen zu erwarten ist²⁰. Dazu wurden sämtliche Wege mit einem Start- und Zielpunkt ausgewiesen (z. B. Wohnort und nächstgelegene Oberschule). Um einen realistischen Modal Split von 20 % zu erhalten, kann das Ergebnis mit 0,2 multipliziert werden. Die Ergebnisse der Quelle-Ziel-Matrix unterscheiden sich jedoch von einer bloßen Verkehrsmengenkarte, da bei einer Verkehrszählung auch Durchgangsverkehr erfasst wird, die Quelle-Ziel-Matrix aber nur Strecken kleiner als zehn Kilometer abbildet.

Für jede Quell-Ziel-Relation wurde ein Routing durchgeführt und dessen kürzeste Strecke ausgewiesen. Entsprechend wurden die Quelle-Ziel-Relationen auf das konkrete Straßen- und Wegenetz umgelegt. Die Beschreibung der Datengrundlage kann dem Anhang 6.2.2.4 entnommen werden. Die Ergebnisse des Routings werden in Abbildung 31 veranschaulicht. Es wurden die Strecken ab 100 potentiellen Radfahrenden dargestellt. Über die Breite der Linien wird ersichtlich, welche Relationen potentiell besonders nachgefragt werden.

²⁰ Im Ergebnis wird angenommen, dass alle Verkehrsteilnehmer (z. B. Pendler) mit dem Fahrrad fahren (maximales Potential).

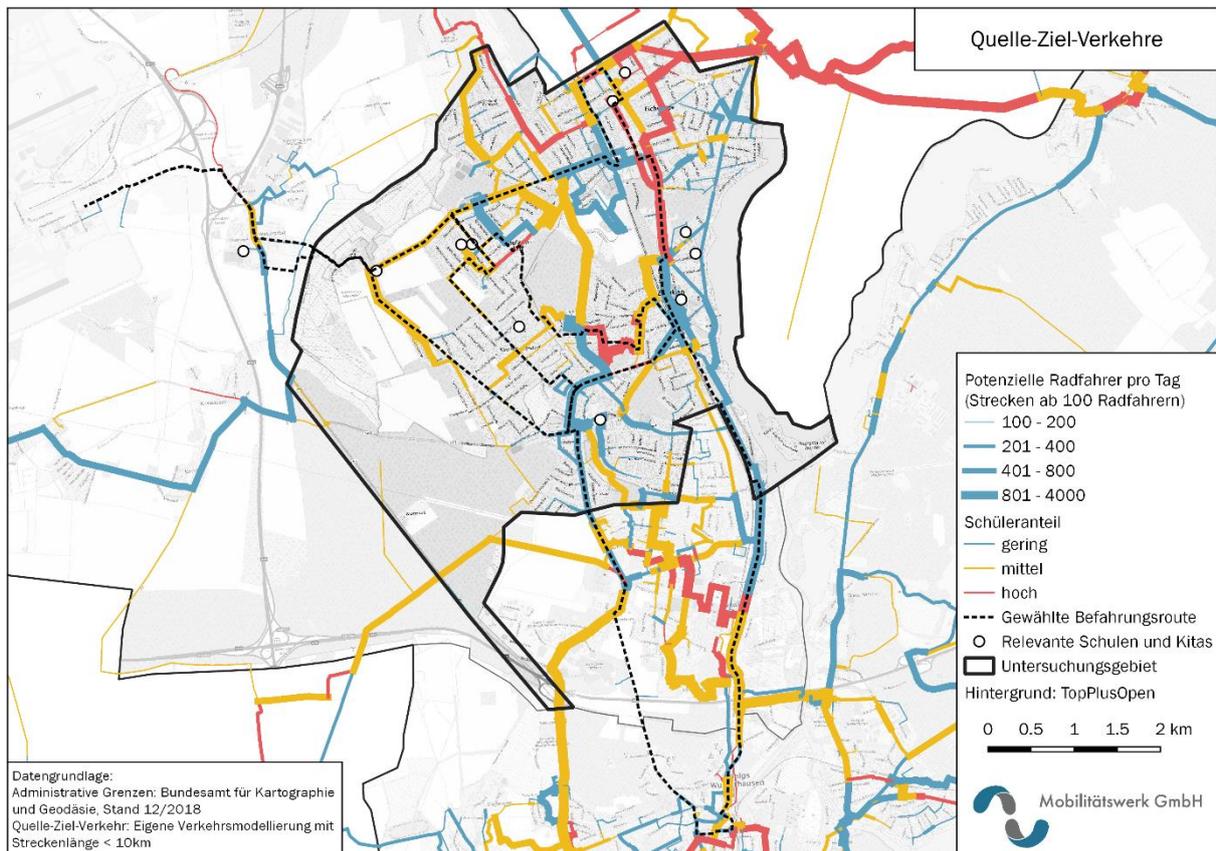


Abbildung 31: Quelle-Ziel-Matrix für die Gemeinden Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf

Das Routing ergab, dass die Verbindungen unter zehn Kilometern mit der potentiell höchsten Verkehrsnachfrage auf den folgenden Strecken liegen:

- entlang der L401 ab Zeuthen/ Wildau bis nach Königs Wusterhausen
- zwischen Eichwalde und Zeuthen
- zwischen dem Zentrum von Schulzendorf nach Eichwalde (Ernst-Thälmann- Straße)
- innerhalb Zeuthens

Da das Routing nur Strecken unter zehn Kilometern berücksichtigt und die Pendlerverflechtung zum BER noch nicht bekannt ist, kann diese Verbindung im Routing derzeit nur unzureichend berücksichtigt werden.

5.2.3 Befahrung und Auswertung von Radwegen

Um Aussagen zur Befahrbarkeit und zu weiteren Attributen zu treffen, wurden ausgewählte Relationen befahren. Deren Auswahl erfolgte nach den folgenden Kriterien:

- Strecken mit einer möglichst hohen Pendlerzahl
- Erreichbarkeit der S-Bahnhöfe im Planungsraum und in Königs Wusterhausen sowie des Knotenpunktes BER
- Erreichbarkeit von Schulen sowie relevanten POI, POS
- Vergleich mit den Haupttrouten der Bürgerinitiative

Die Strecken der Befahrung können zusammen mit einer methodischen Beschreibung dem Anhang 6.2.2.5 entnommen werden.

FÜHRUNGSFORMEN DES RADVERKEHRS

Die gewählte Führungsform für den Radverkehr hat wesentliche Auswirkungen auf die Akzeptanz und Verkehrssicherheit der Bürger*innen. Dabei wird zwischen Radverkehrsführungen innerorts und außerorts unterschieden. Da die Orte im Untersuchungsgebiet in weiten Teilen ineinander übergehen, stellen die Innerortsverbindungen einen bedeutenden Anteil dar. Weitere Planungsgrundlagen zu den Führungsformen wurden ebenfalls im Anhang 6.2.2.5 hinterlegt.

Die folgende Abbildung 32 fasst die aufgenommenen Führungsformen im Untersuchungsgebiet zusammen.

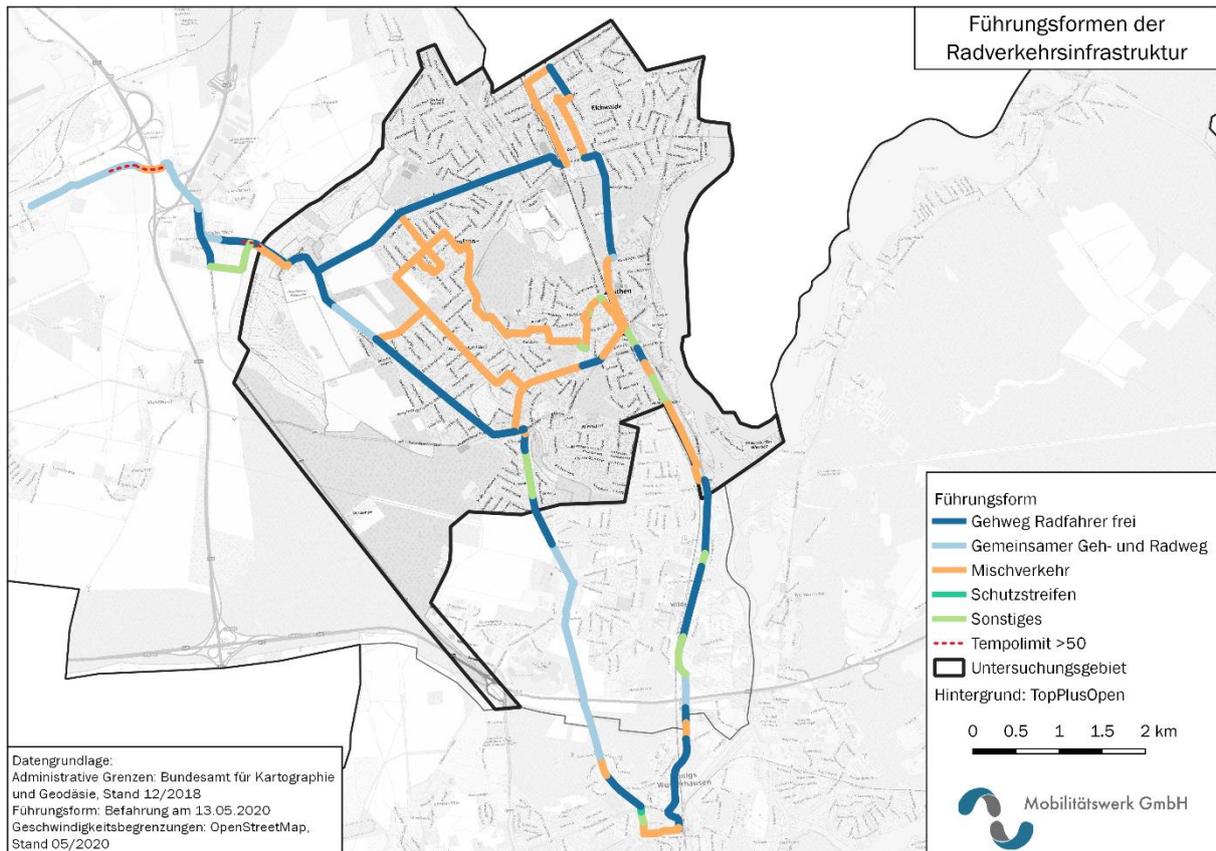


Abbildung 32: Aufgenommene Führungsformen des Radverkehrs im Untersuchungsgebiet

In der Karte ist zu erkennen, dass viele Strecken des Radwegenetzes aktuell im **Mischverkehr** (orange) oder auf **Gehwegen mit „Radfahrer frei“** (dunkelblau) geführt werden²¹.

Die Führung im Mischverkehr bei größeren Geschwindigkeiten und/ oder bei hohem Verkehrsaufkommen stellt ein großes Problem für die sichere Führung des Radverkehrs dar. Daher wurden die befahrene Streckenabschnitte mit einem Tempolimit über 50km/h in Abbildung 32 rot hervorgehoben. Dies ist auf der Verbindung zwischen Schulzendorf und dem BER der Fall:

- Auf der **Waltersdorfer Chaussee** sind Geschwindigkeiten bis zu 100km/h zugelassen und die Führung des Radverkehrs erfolgt in **Richtung Altschulzendorf** auf der Straße mit dem Kfz-Verkehr.

²¹ Eine detaillierte Darstellung nach prozentualem Anteil kann dem Anhang 6.2.2.5, Tabelle 8 entnommen werden.

- Der zweite Abschnitt stellt eine **Brücke auf der Waltersdorfer Allee** kurz vor dem BER nach dem Kreisverkehr dar. Hier sind Geschwindigkeiten bis zu 70 km/h erlaubt. Hier fehlt abschnittsweise ein Radweg, sodass die Radfahrenden im Mischverkehr geführt werden.

OBERFLÄCHEN DER RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Im Zuge der Befahrung wurden der **Oberflächenbelag** sowie dessen Qualität aufgenommen. Das Ergebnis ist in Abbildung 33 dargestellt. Durch eine rote Umrandung besonders hervorgehoben wurden Abschnitte mit einer schlechten Oberflächenqualität.

Zusätzlich wurden **Unfallorte mit Radbeteiligung** aus den Jahren 2017 und 2018²² in der Karte dargestellt, um zu untersuchen, ob es Unfallhäufungen gab. Die dargestellten Unfälle aus Abbildung 33 sind in den meisten Fällen auf einen Zusammenstoß mit einem einbiegenden oder kreuzenden Fahrzeug zurückzuführen. Allerdings sind auch Zusammenstöße mit seitlich in gleicher Richtung fahrenden Fahrzeugen vermerkt, was auf eine zu enge Straße mit Mischverkehr deuten lässt.²³

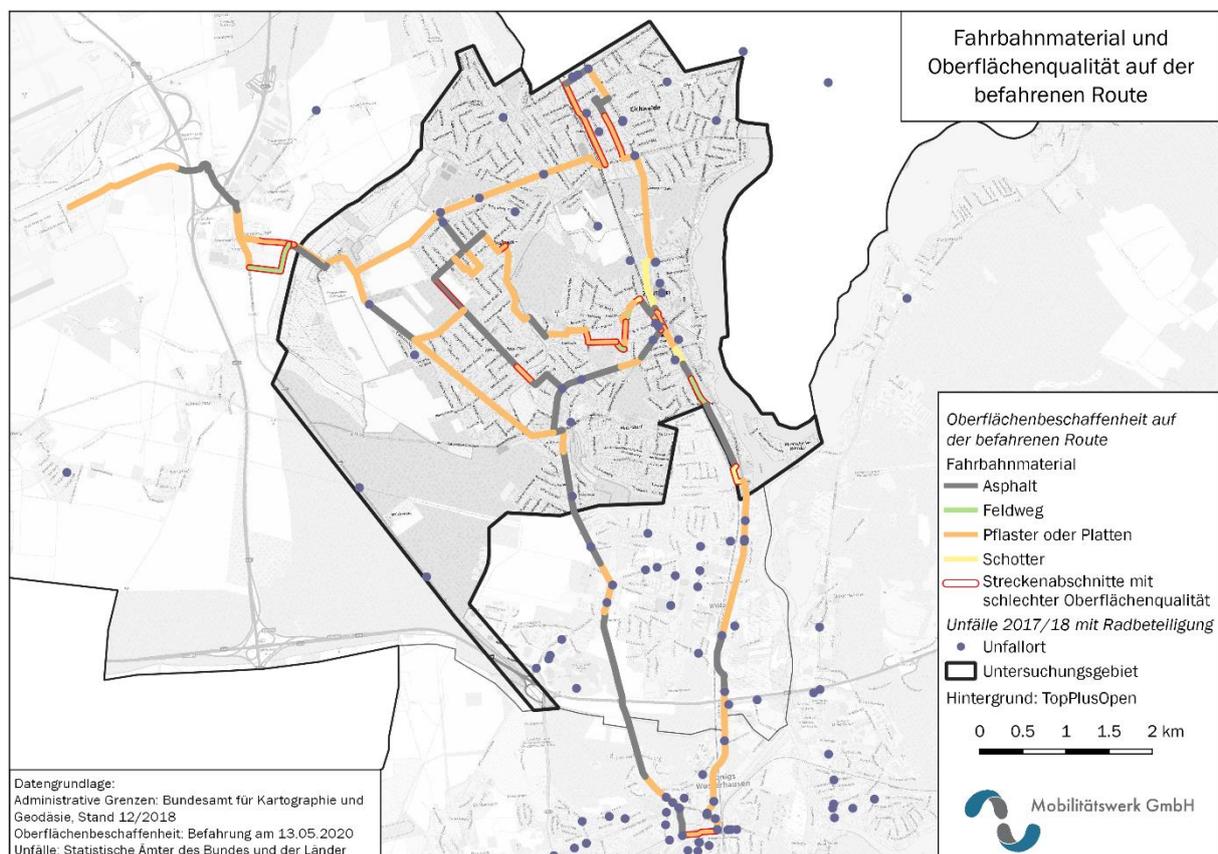


Abbildung 33: Fahrbahnmaterial und Oberflächenqualität auf der befahrenen Route

Der größte Anteil des Fahrbahnmaterials sind **Pflastersteine und Platten** (orange), gefolgt von **Asphalt** (grau)²⁴. Die grundlegenden Anforderungen im Alltagsverkehr, wie ein geringer Rollwiderstand, hohe Griffigkeit und Allwettertauglichkeit, werden am besten durch

²² vgl. unfallatlas.de

²³ vgl. unfallatlas.de

²⁴ Prozentuale Aufteilung kann dem Anhang 6.2.2.2 (Tabelle 9) entnommen werden.

Asphalt erfüllt. Die ebenen Pflastersteine, welche im Untersuchungsgebiet meist für Gehwege mit Radverkehrs freigabe genutzt werden, bieten ebenfalls eine gute Befahrbarkeit.

Bei einem Großteil der Abschnitte, die in Abbildung 33 eine schlechte Befahrbarkeit aufweisen, handelt es sich um Fahrbahnmaterial aus Kopfsteinpflaster bzw. Natursteinpflaster. Zudem wird in diesen Fällen das Fahrrad im Mischverkehr geführt, da aufgrund von Platzmangel keine Freigabe des Gehweges besteht oder kein Gehweg vorhanden ist. Die **Befahrbarkeit der Oberfläche** ist hier entsprechend **schlecht**, was ein sicheres und schnelles Fahren erschwert. Beispielhaft werden die Streckenabschnitte aus Abbildung 33 im folgenden Kapitel mit den entsprechenden Gegenmaßnahmen erläutert.

5.2.4 Maßnahmen zur Radverkehrsförderung auf der letzten Meile

Die vorliegende Ausarbeitung²⁵ dient dazu, Impulse zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr und zur Verknüpfung mit dem ÖPNV zu geben. Hierfür sollen die beispielhaften Maßnahmen mit exemplarischen Lösungsansätzen als Orientierung zur Überwindung der letzten Meile zum Bahnhof dienen. Der Schwerpunkt liegt auf der Förderung des **Radverkehrs im Alltag**. Alltagsverbindungen zeichnen sich durch **direkte, schnelle, sichere** sowie komfortable und sozial kontrollierte Verbindungen aus. Die ausgewählten Strecken wurden unter diesen Gesichtspunkt bewertet. Dabei wurde auf Kartenmaterial der Initiative Radnetz LDS / ZES+ zurückgegriffen.

5.2.4.1 Verknüpfung von ÖV und Radverkehr – Knotenpunkt BER/ Schönefeld

Im Rahmen der Befahrung wurde die Verbindung von Schulzendorf über Waltersdorf (Schulzendorfer Straße) Richtung BER (über Berliner Straße und Waltersdorfer Allee) befahren und untersucht. Die Verbindung stellt den aktuell genutzten Weg Richtung BER/ Schönefeld dar. Zudem bestehen Vorschläge für eine **Radschnellverbindung** auf Teilen dieser Verbindung (Berliner Straße bis BER). Radschnellverbindungen zeichnen sich durch einen **hohen Qualitätsstandard** aus. Dabei sind einige Anforderungen an den Entwurf zu berücksichtigen. Darunter zählen u. a.:

- schnelle, direkte Wege, insbesondere durch wenig Schnittstellen mit Kfz-Verkehr
- getrennte Führung vom Fußverkehr, Belag aus Asphalt oder Beton, Vermeidung von Steigungen (max. sechs %)
- ausreichende Fahrbahnbreiten (Zweirichtungsweg > = vier Meter; Einrichtungsweg > = drei Meter; Engstellen > = 2,5 Meter)

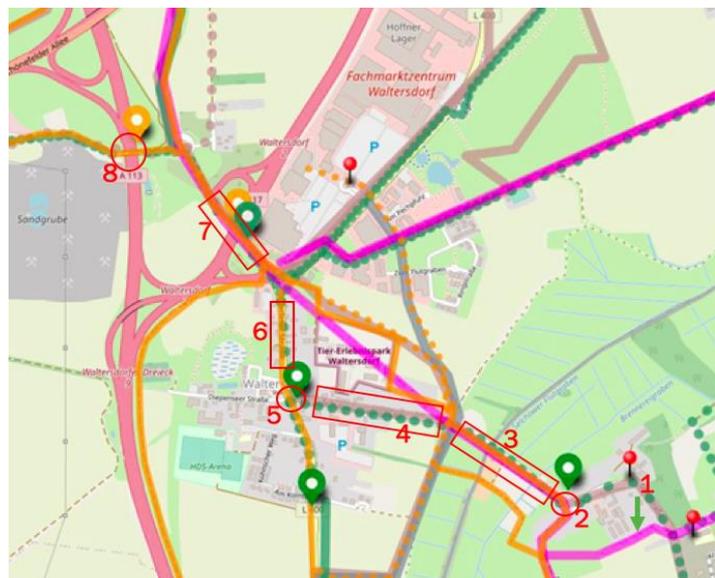


Abbildung 34: Verortung der Handlungsansätze auf der Verbindung zwischen Altschulzendorf und BER/ Schönefeld (Quelle: Radnetz LDS / ZES+)

²⁵ Das Projekt ersetzt kein umfassendes Radverkehrskonzept, da ausschließlich im Rahmen des Projektes Teilstrecken befahren wurden und ein umfassender Blick entsprechend fehlt.

Zudem sei anzumerken, dass zum aktuellen Stand **Radschnellverbindungen ohne eine Vernetzung untereinander** geplant werden. Es ist daher besonders wichtig, eine Integration in das regionale und kommunale Radwegenetz zu schaffen, um einen Lückenschluss zu erreichen.²⁶

Die gewählte Verbindung birgt im aktuellen Zustand einige Herausforderungen. Nachfolgend werden die Ausgangssituation für die Abschnitte und die Maßnahmenvorschläge in Kürze ausgeführt. Detaillierte Vorschläge und Empfehlungen mit entsprechendem Bildmaterial können dem Anhang 6.2.2.6 entnommen werden.

M1: UNTERSUCHUNG EINER ALTERNATIVVERBINDUNG ALS HAUPTVERBINDUNG ZUR DORFSTRABE

Situation:	Empfehlung:
<ul style="list-style-type: none"> • Unübersichtliche Führung des Radverkehrs • Richtung Schulzendorf: freigegebener Gehweg, der Mindestbreite von 2,5 m nicht einhält • Richtung Waltersdorf: Führung der Radfahrer im Mischverkehr • Gehwegbeschaffenheit: Natursteinpflaster mit Beeinträchtigung des Fahrkomforts (In Konsequenz beobachtete regelwidrige Nutzung des Radwegs) 	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung ausreichender Breite und gut befahrbarer Verbindung, was aus Platzgründen aktuell auf dem Gehweg nicht möglich ist <ul style="list-style-type: none"> ○ Ausbau der gegenüberliegenden Straßenseite unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes • Prüfung der alternativen Umgehung der Initiative Radnetz LDS/ ZES+ (pinke Verbindung parallel zur Dorfstraße)

M2: GEFAHRENSTELLE/ ENGSTELLE DORFSTRABE ECKE WALTERSDORFER CHAUSSEE

Situation:	Empfehlung:
<ul style="list-style-type: none"> • K6160 Ecke Dorfstraße – Waltersdorfer Chaussee unmittelbare Engstelle nach Kurve = Gefahrenstelle durch eingeschränkte Sicht • Ankündigung der Gefahrenstelle durch Tempolimit (30 km/h) • Kein durchgängiger Schutzstreifen, Überführung auf schmalen Gehweg 	<ul style="list-style-type: none"> • Führung einer Radschnellverbindung nicht regelkonform möglich (Platzmangel) <ul style="list-style-type: none"> ○ Alternativen prüfen • Erhöhung der Verkehrssicherheit der Engstelle durch Verlängerung des Schutzstreifens und roter Einfärbung

M3 & M4: INSTANDSETZUNG DER WALTERSDORFER CHAUSSEE UND SCHULZENDORFER STRABE

Situation:	Empfehlung:
<ul style="list-style-type: none"> • Einseitiger Gehweg mit Freigabe für Radverkehr, Gegenrichtung: Führung im Mischverkehr bei abschnittswisen zulässigen Geschwindigkeit von bis zu 100 km/h, vgl. Abbildung 34 	<ul style="list-style-type: none"> • Instandsetzung der begleitenden Gehwege mit Radfahrradfreigabe (Entfernung der Bäume in Absprache mit dem Naturschutzrecht) • Geschwindigkeitsbegrenzung reduzieren

²⁶ vgl. Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen, FGSV 2014

<ul style="list-style-type: none"> • Freigegebener Gehweg ist durch Baumallee bepflanzt, wodurch eine Nichteinhaltung der Mindestbreite von 2,5 m entsteht, zusätzliche Überwucherung durch Gräser und Buschwerk 	<ul style="list-style-type: none"> • Auch aufgrund von M2 sollten Alternativen für eine Hauptroute für den Alltagsverkehr geprüft werden
---	---

M5 & M6: ORTSLAGE WALTERSDORF

Situation:	Empfehlung:
<ul style="list-style-type: none"> • Waltersdorf an der Kreuzung an der L 400 und K 6160 liegen große Steine auf dem Gehweg • Entlang der L 400 ursprüngliche Planung einer Radschnellverbindung (direktester Weg zum BER) → ungeeignet aufgrund von Platzgrünen (Radfahrer frei, schmaler Gehweg) 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung der Steine • Alternativverbindung für die Planung des Radschnellweges nötig <ul style="list-style-type: none"> ○ Geplante Umfahrung von der Gemeinde Schönefeld ist dafür geeignet unter Abstimmung mit dem Naturschutzrecht

M7 & M8: LÜCKENSCHLUSS UND SCHAFFUNG VON FAHRRADBRÜCKEN

Situation:	Empfehlung:
<ul style="list-style-type: none"> • Zwei Brücken auf der Berliner Straße (M7) und der Waltersdorfer Allee (M8) ohne Radwege <ul style="list-style-type: none"> ○ M7: schmaler Gehweg, welcher aktuell beidseitig genutzt wird ○ M8: Netzlücke auf der Brücke. Die Wege zur Brücke sind sehr gut ausgebaut, auf der Brücke wird der Radverkehr im Mischverkehr bei Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h geleitet = Gefahrenstelle aufgrund der Sicht- und Geschwindigkeitsverhältnisse 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau einer separaten Fahrradbrücke ist nötig, um Radschnellverbindung hier entlang zu führen (wichtige Hauptverbindung nach Schönefeld)

5.2.4.2 Förderung des Radverkehrs innerhalb und zwischen den Gemeinden

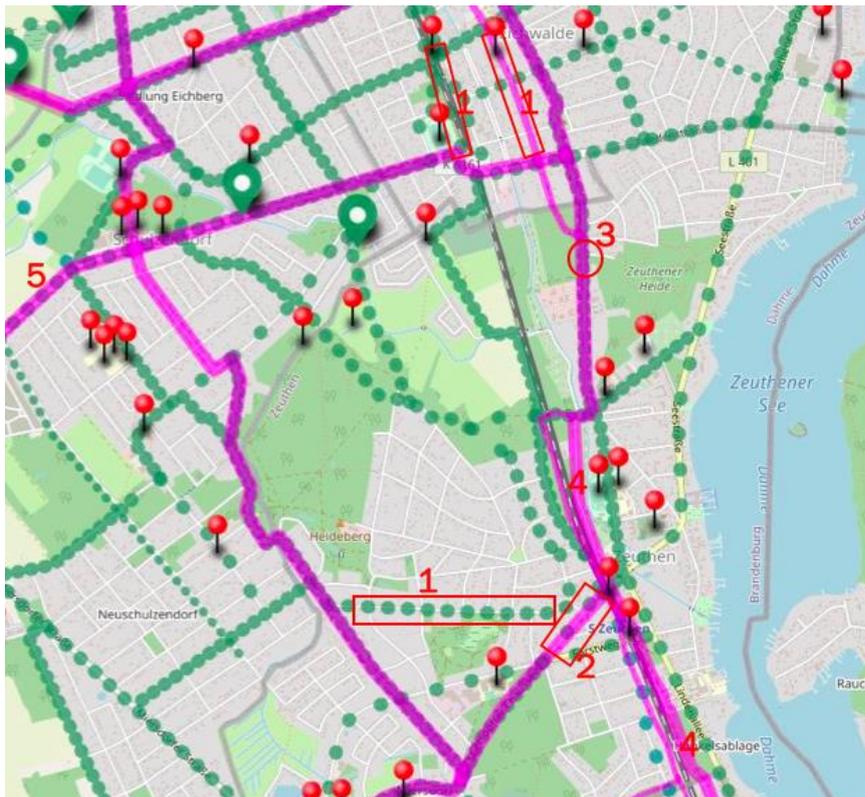


Abbildung 35: Verortung der Handlungsansätze innerhalb der Gemeinden ZES (Quelle: Radnetz LDS / ZES+)

Beispielhaft werden Maßnahmen zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs allgemein und zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen innerhalb der Gemeinden ZES aufgeführt. **Abbildung 35** verortet die nachfolgenden Handlungsansätze. Eine ausführliche Darstellung kann dem Anhang 6.2.2.7 entnommen werden.

M1: ÜBERPLANUNG VON PFLASTERSTRASSEN DURCH EINEN SCHUTZSTREIFEN FÜR RADFAHRENDE

Situation:	Empfehlung:
<ul style="list-style-type: none"> Mischverkehr auf Kopfstein- bzw. Natursteinpflaster mit erheblicher Beeinträchtigung des Fahrkomforts und Sicherheitseinbußen, was eine regelwidrige Nutzung des Gehweges zur Folge hat Gehwege mit Freigabe des Radverkehrs aufgrund von Platzmangel nicht möglich Parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand 	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung sicherer und angenehm nutzbarer Infrastruktur Schutzstreifen für Radfahrende aus Asphalt schaffen Einführung von Halteverböten am Fahrbahnrand mit einem einhergehenden Parkraumkonzept

M2: EINFÜHRUNG EINES HALTEVERBOTES AUF DER MIERSDORFER CHAUSSEE

Situation:	Empfehlung:
<ul style="list-style-type: none"> Abschnittsweise gute Befahrung des Gehweges mit Radverkehrsfreigabe, ab Querung Forststraße keine separate Radverkehrsführung mehr → Nutzung der wichtigen Zubringer-Straßen zum S-Bahnhof Zeuthen nicht möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Einführung von Halteverböten am Fahrbahnrand mit einem einhergehenden Parkraumkonzept Schaffung eines Schutzstreifens für Radfahrende

- Fahren im Mischverkehr nötig, was aufgrund parkender Fahrzeuge am Fahrbahnrand unkomfortabel und z.T. gefährlich ist

M3: VERBREITERUNG DES RADWEGES AUF DER SCHILLERSTRABE

Situation:	Empfehlung:
<ul style="list-style-type: none"> • Durchgängiger Gehweg mit Radverkehrsfreigabe mit abschnittsweiser Verengung für ausschließliche Radverkehrsnutzung (Richtung Zeuthen) ohne Einhaltung der Regelmaße (mind. 1,6 m für Einrichtungsradwege) 	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung des Radweges auf 2 m • Kenntlichmachung der Fußwegführung durch Beschilderung und Piktogramme

M4: SCHAFFUNG EINER ZÜGIG BEFAHRBAREN RADWEGEVERBINDUNG PARALLEL ZUR L 401

Situation:	Empfehlung:
<ul style="list-style-type: none"> • Entlang der L401 durchgängige Gehwegfreigabe für Radverkehr, was nach StVO Schrittgeschwindigkeit und Fußgänger-Vorrang bedeutet → keine zügige und sichere Alltags- bzw. Pendlerverbindung • Potentielle Gefahrenstellen durch Einfahrten 	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativroute entlang der Poststraße in Radwegführungskonzept aufnehmen und ertüchtigen, Vorteile: <ul style="list-style-type: none"> ○ Anschluss an touristisch interessante Route entlang der Dahme (Kombination mit geplantem Wassertaxi) ○ Anbindung des Gewerbegebietes Wildau wäre möglich

M5: AUSBAU EINES RADWEGES AUF DER NÖRDLICHEN SEITE DER ERNST-THÄLMANN-STRABE

Situation:	Empfehlung:
<ul style="list-style-type: none"> • Durchgängiger Gehweg mit Radverkehrsfreigabe bis Eichwalde 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund der Relevanz für die Rad-schnellverbindung sollte auf nördlicher Seite ein Radweg baulich angelegt werden

5.2.4.3 Verknüpfung von ÖV und Radverkehr – Knotenpunkt Königs Wusterhausen

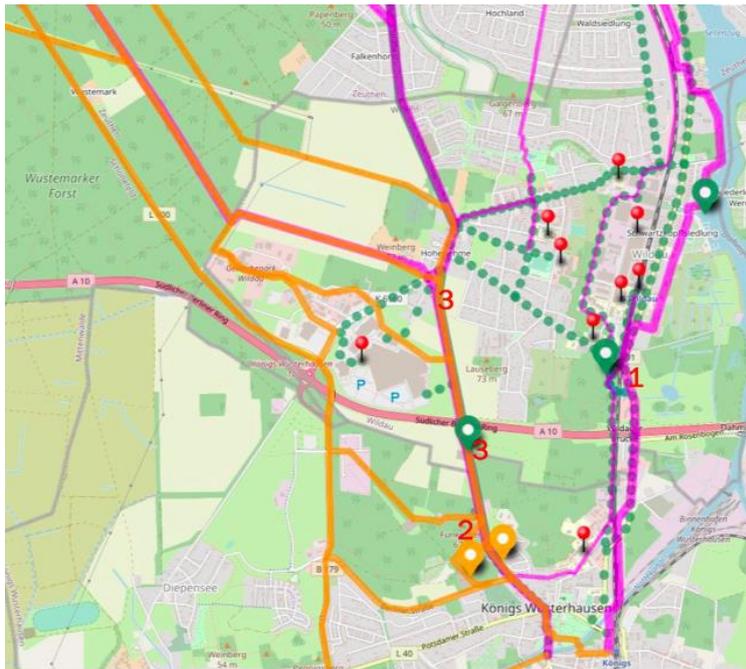


Abbildung 36: Verortung der Handlungsansätze auf der Verbindung nach Königs Wusterhausen
(Quelle: Radnetz LDS / ZES+)

Eine durchgehende Radwegeverbindung nach Königs Wusterhausen hat aufgrund der hohen Pendlerzahlen das Potential, Kfz-Wege auf das Fahrrad zu verlagern. Aus diesem Grund wurde weiterführend die Strecke entlang der L 401 bis zum S-Bahnhof in Königs Wusterhausen befahren. Zudem wurde ein Variantenvorschlag der Radschnellverbindung über Funckerberg und Goethebahn untersucht. **Abbildung 36** zeigt die Verortung der

nachfolgenden Handlungsansätze. Die detaillierte Darstellung kann dem Anhang entnommen werden.

M1: LÜCKENSCHLUSS UND SICHERUNG DER QUERUNG DER L 401

Situation:	Empfehlung:
<ul style="list-style-type: none"> Durchgehend begleitender Gehweg mit Radverkehrsfreigabe (L 401) mit Ende am Ortsausgang Wildau und Überführung in den Mischverkehr = Gefahrenstelle aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens 	<ul style="list-style-type: none"> Lückenschluss mit geeignetem Radweg abseits des KFZ-Verkehrs

M2: HINWEIS ZU ALTERNATIVE DER RADSCHNELLVERBINDUNG ÜBER FUNCKERBERG

Situation:	Empfehlung:
<ul style="list-style-type: none"> Durch starken Anstieg der Route über den Funckerberg > 6 % keine schnelle Befahrbarkeit und durch Platzmangel kein regelkonformer Ausbau mit Mindestbreite von 4 m möglich = ungeeignet für den Schnellradweg 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung von Alternativverbindungen unter Berücksichtigung von Umwegfaktoren und Machbarkeit

M3: ENTFERNUNG EINES TEILS DER UMLAUFSPERRE AN DER VERBINDUNG ÜBER GOETHEBAHN

Situation:	Empfehlung:
<ul style="list-style-type: none"> Breiter und gut ausgebauter Geh- und Radweg entlang der Goethestraße auf beiden Seiten in Königs Wusterhausen und Wildau durch Umlaufsperrn 	<ul style="list-style-type: none"> Teil-Entfernung der Umlaufsperrn dient dennoch dem Ziel der Begrenzung für KFZ-Verkehr, führt jedoch zu deutlich besserer Radverkehrsführung

gesichert, die Verkehrsführung mit Lastenrädern, Pedelecs oder Rollstühlen nur schwer ermöglichen

unter Berücksichtigung der regelkonformen 2 Meter Wegbreite

5.2.5 Alternative Maßnahmen zur Überwindung der letzten Meile

Die Umsetzung und Verbesserung der untersuchten Streckenabschnitte zum Lückenschluss und der Anbindung der S-Bahnhöfe hat sowohl für den Alltagsverkehr und den Pendlern als auch für weitere Lebensbereiche wie dem Tourismus hohe Auswirkungen.

VERKNÜPFUNG MIT DEM TOURISMUS: WASSERWEGE UND RADVERKEHR

Mit mehr als 130 Seen und 8 800 Hektar Wasserfläche bildet das Dahme-Seenland eine attraktive Touristenregion. Der Dahme-Spreekreis gehört zu den wasserreichsten Regionen in Brandenburg und nimmt aufgrund der durchgehend möglichen Befahrung der einzelnen Seen entlang der Dahme und der verbindenden Kanäle eine herausragende Position in der Binnenschifffahrt in Deutschland ein. Das Betrachtungsgebiet liegt entlang der **Dahme-Wasserstraße**, welche seit über 350 Jahren als Binnenschifffahrtstransportweg bekannt ist.

Derzeit gibt es Pläne, welche die Einrichtung einer **Fähre** vorsehen, um die Gemeinden Schmöckwitz, Eichwalde, Zeuthen, Wildau und Königs Wusterhausen auf dem Wasserweg miteinander zu verbinden. Ziel dieser Fähre ist es, mit der Inbetriebnahme ab 2022/ 2023 den ökologischen Tagestourismus durch **solarbetriebene Schiffe** zu fördern. Die Transportmöglichkeit von Fahrrädern auf den geplanten **Wassertaxen** ist ein wichtiger Schritt, um einerseits den Alltagsradverkehr innerhalb dieser Gemeinden zu stärken und die Distanzen in umliegende Gemeinden des Betrachtungsgebietes zu verkürzen, und andererseits, um den Fahrradtourismus in der Region weiter zu entwickeln. (vgl. MAZ 2019b).

Aufgrund der dichten Uferbebauung bestehen jedoch nur wenige öffentliche Zugänge des Dahme-Radwegs zum Ufer, weshalb die Fähre eine attraktive **Ergänzung des Radwegs** darstellt. Durch das Angebot können die touristischen Aktivitäten in der Region gestärkt und zudem der Alltags- und Tourismusverkehr besser miteinander verknüpft werden.

Um eine regelmäßige Nutzung der Wassertaxen in Verbindung mit der Fahrradmitnahme durch die Bevölkerung zu schaffen, ist eine nutzerfreundliche und praktikable Infrastruktur für die Fahrräder auch auf den Booten notwendig. Dazu gehört eine angemessene Anzahl an **Fahrradstellplätzen an Bord**. Denkbar ist auch die **Installation von PV-Anlagen und Ladefrastruktur** zur Ladung von Pedelecs während der Fahrt. Darüber hinaus würde eine Integration der Fährtickets in das reguläre Ticketangebot des VBB Hemmnisse bei der Nutzung beseitigen und die Nutzung erleichtern. Als ein Beispiel für eine gelungene Verknüpfung von Radverkehr und Wasserstraßen kann das Potsdamer Wassertaxi angeführt werden.

ÖPNV IN KOMBINATION MIT FLEXIBLEN BEDIENFORMEN

Es konnte dargestellt werden, dass insbesondere die Gemeinde Schulzendorf nicht gut an den SPNV angebunden ist. Aufgrund des vergleichsweise hohen Zeitaufwandes scheint der ÖPNV als Möglichkeit zum Erreichen der Arbeitsstätte über die nahegelegenen S-Bahnhöfe für Pendler eher unattraktiv, sodass diese häufiger auf den privaten PKW zurückgreifen. Strecken zu Zielorten müssen jedoch möglichst **schnell, einfach** und **regelmäßig** zurückgelegt werden können, um für den Nutzer attraktiv zu sein. Dies ist neben den S-

Bahnhöfen auch für weitere wichtige Knotenpunkte in den Gemeinden, wie z. B. Supermärkte, der Fall.

In Kapitel 5.2.2 wurde bereits auf den Reisezeitvergleich zwischen dem ÖPNV und dem PKW eingegangen. Anhand der Untersuchung wurde deutlich, dass insbesondere Strecken in Richtung Berlin aus den Gemeinden ZES mit dem ÖPNV schneller zurückgelegt werden können als mit dem PKW. Auch Königs Wusterhausen kann, ausgehend von den Gemeinden Zeuthen und Eichwalde, mit dem ÖPNV (bzw. dem SPNV) schneller erreicht werden. Dies zeigt, dass der ÖPNV in der Region durchaus eine attraktive Möglichkeit zum Erreichen eines Ziels sein kann und ausgewählte Strecken schneller zurückgelegt werden können als dies mit dem PKW möglich ist.

Um dies den Anwohner*innen stärker zu kommunizieren und Akzeptanz für den ÖPNV zu schaffen, ist eine **intensive Vermarktung des ÖPNV** in Kombination mit verschiedenen **Maßnahmen zur Imageverbesserung** (z. B. Slogan: „Schnell und einfach mit dem Bus in die Landeshauptstadt“) nötig. Dabei sollten die konkreten Reisezeiten zu ausgewählten Destinationen benannt werden, um ein Bewusstsein dafür zu schaffen. Dies könnte durch ein Informationspaket zum Thema ÖPNV in der Region erweitert und an jeden Haushalt geschickt werden. Mit den Marketingmaßnahmen einhergehen sollte eine testweise Erhöhung der Taktung. Die Testphase sollte bei Zusenden des Informationspaketes angepriesen werden. Die starke Vermarktung ist hier essenziell, um die Bevölkerung neugierig auf das Angebot zu machen und eine Taktverdichtung zu begründen.

Der ÖPNV kann zudem durch den Einsatz von bedarfsorientierten **Ruf-, Bürgerbussen oder Shuttleverkehren** ergänzt und gestärkt werden. Auch empfiehlt sich eine (kostenfreie bzw. kostengünstige) **Testphase**, um durch den niederschweligen Zugang den Anwohner*innen die Möglichkeit zum Ausprobieren zu bieten und sie für das Angebot zu sensibilisieren. In Kapitel 5.2.1 wurde darauf hingewiesen, dass es in Zeuthen und in Eichwalde bereits flexible Bedienformen in Form eines „Bürgerbusses“ gibt. Die Angebote werden gut angenommen, daher wird eine Ausweitung einer **flexiblen, bedarfsorientierten Mobilitätslösung** in Form eines Bürgerbusses insbesondere aufgrund der schlechten ÖPNV-Anbindung an die nahegelegenen S-Bahnhöfe auch auf die Gemeinde **Schulzendorf** empfohlen werden, um die Überwindung der letzten Meile zu unterstützen. Eine Fahrradmitnahme sollte in dem Busverkehr erlaubt sein, um auch am Zielbahnhof die letzte Meile zurücklegen zu können.

CARSHARING

Eine weitere Möglichkeit zur Anbindung der letzten Meile stellt ein **Carsharing-Angebot** dar. Dieses sollte zu Beginn insbesondere in **Schulzendorf** erprobt werden, um die fehlenden Bedarfsverkehre und die schlechte Anbindung an den SPNV auszugleichen. Ein **Carsharing-Angebot** gibt es in den Gemeinden bisher nicht.

Für den Erfolg und die Funktionalität eines Carsharing-Angebots ist es wichtig, die **spezifischen Bedürfnisse** der Bevölkerung zu berücksichtigen, um für sie einen Mehrwert und dementsprechend eine hohe Attraktivität des Angebots zu schaffen. In Schulzendorf ergeben sich aufgrund der hohen Anzahl an Einfamilienhäusern und des damit verbundenen hohen Anteils an **privaten PKW** den Aussagen der Gemeindevertreter zu folge spezifische Bedarfe, beispielsweise in Form von **großen Fahrzeugen** (z. B. Van, Transporter) oder einer **Anhängerkupplung**, um Kompostabfälle o. Ä. zu transportieren. Ein Carsharing-Angebot sollte diese Anforderungen berücksichtigen und dementsprechend Fahrzeuge mit diesen Merkmalen vorhalten.

Es wird zwischen stationsbasiertem und flexiblem²⁷ Carsharing unterschieden. Ein Großteil der Anwohner*innen der Region arbeitet außerhalb des eigenen Wohnortes. Das **flexible Carsharing** kann jedoch keine Mobilitätsgarantie in Wohnort- oder Bahnhofsnähe gewährleisten. Aufgrund des damit verbundenen, hohen **Dispositionsaufwandes** und der **fehlenden Mobilitätsgarantie** ist ein flexibles Carsharing zur Überwindung der letzten Meile in der Region und zur Verbesserung der Anbindung von Schulzendorf an die S-Bahnhöfe Zeuthen und Eichwalde daher nicht geeignet. **Stationsbasiertes Carsharing**, beispielsweise zur Erledigung größerer Einkäufe, kann in der Region hingegen eine geeignete und attraktive Lösung zur Überwindung der letzten Meile sein. Carsharing-Stationen sollten in **Wohnortnähe** sowie an wichtigen Orten mit **hoher funktionaler Dichte**, wie z. B. am Rathaus mit angrenzenden Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen, platziert werden, um auf das Angebot aufmerksam zu machen und für dessen Nutzung zu sensibilisieren. Auch in der Nähe von **Unternehmen** oder **Behörden** können Carsharing-Stationen auch gut in kleineren Gemeinden funktionieren, da die ergänzende Inanspruchnahme als Dienstwagen zu einer Grundauslastung der Carsharing-Fahrzeuge beiträgt. Diese können in den Zwischenzeiten, in den Abendstunden und am Wochenende entsprechend von den Bürgern*innen genutzt werden.

In Anbetracht wirtschaftlicher Herausforderungen bei der Etablierung des Carsharings ist es empfehlenswert, dass in Schulzendorf zunächst ein **Nachbarschafts-Carsharing** etabliert wird. Dies ist vor allem sinnvoll, wenn der Großteil der Anwohner*innen und potentiellen Nutzer ähnliche Mobilitätsbedürfnisse bzw. Anforderungen an das Fahrzeug hat. Möglich ist auch die Organisation über einen örtlichen Verein. Das Nachbarschafts- bzw. Vereins-Carsharing ermöglicht auch eine **Kombination** der Fahrzeuge mit **betrieblicher und/ oder kommunaler Nutzung**. Dies trägt zu einer verbesserten Auslastung des Angebots bei.

Wird das Angebot im zeitlichen Verlauf durch die Bevölkerung immer häufiger in Anspruch genommen, kann über eine Nachverdichtung mit Carsharing-Fahrzeugen oder langfristige Erweiterung der Carsharing-Stationen in den Gemeinden Zeuthen und Eichwalde sowie in den Randbereichen der Region nachgedacht werden. Um auf das Angebot aufmerksam zu machen, sollte in der Gemeinde eine Informationskampagne durchgeführt werden. So kann das Angebot beispielsweise bei neugebauten Häusern mit vermarktet werden, wie dies bereits beim BerlKönig BC der Fall ist. Zudem ist es möglich, dies mit dem Informationspaket zum ÖPNV zu verbinden, dieses auf alternative Mobilitätslösungen auszuweiten und über das Carsharing zu informieren.

5.2.6 Zusammenfassung

KONKRETER MEHRWERT DER LAUSITZER MOBILITÄTSAGENTUR IN ZES

Die ausführliche Vorgehensweise einer möglichen Lausitzer Mobilitätsagentur in ZES entsprechend der Aufgabenschwerpunkte aus Kapitel 3.2 ist dem Anhang 6.2.2.1 zu entnehmen.

Durch die **übergeordnete Koordination und Bündelung** der Lausitzer Mobilitätsagentur in den Gemeinden Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf konnten:

- die Gemeinden ZES mit Schönefeld zusammengebracht werden und treiben nun die gemeinsame Planung des Radverkehrs voran → **Lückenschluss für den Infrastrukturausbau**

²⁷ Flexibles Carsharing bedeutet, dass die Carsharing-Fahrzeuge stationsunabhängig innerhalb eines Bedienegebietes ausgeliehen und wieder abgegeben werden können.

- die Planungsstände in den einzelnen Gemeinden vermittelt werden → **verbesserter Informationsfluss**
- die Lücken in den Aktivitäten zu dem bestehenden NUDAFa-Projekt zur Verbesserung des Radverkehrs in der Region aufgedeckt und damit um die Untersuchung der Anbindung nach Schönefeld ergänzt werden, was einen essentiellen Beitrag zur Verbesserung der Gesamtverkehrsleistung bieten wird → **Qualitätssicherung der Angebotsplanung**

WEITERES VORGEHEN DER GEMEINDEN

Abschließend lassen sich für die Gemeinden folgende Schritte empfehlen, um deren Mobilitätsangebot und Anbindung insbesondere auf der letzten Meile zu verbessern. Routenbezogene Maßnahmen wurden in der Karte entsprechend eingefärbt (vgl. Abbildung 37).

1. **Planung der Radschnellverbindung und entsprechende Festlegung der Route (gelb)**
2. **Integration der Radschnellverbindung durch die Anbindung der Haupttroutenverbindungen/ Zubringer (hellgrün)**

Daraus resultierendes Potential:

- Verbesserung der Erreichbarkeit des BER sowie der Gemeinde Schönefeld
- Ausschöpfung der Verlagerung von Pendlerwegen auf das Fahrrad

3. **Verbesserung der Radwege innerhalb der Gemeinden mit dem Ziel des Lückenschlusses zu den Regional- und S-Bahnhöfen**

- Teilasphaltierung ausgewählter Strecken in den Gemeinden ZES (pink)
- Instandhaltung der bestehenden Wege
- Erstellung eines Parkraumkonzeptes
- Ausbau der Hauptverbindung entlang und parallel zur L 401 (türkis)

Daraus resultierendes Potential:

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Bahnhöfe im Untersuchungsraum
- Anschluss an den Knotenpunkt Königs Wusterhausen
- hohes Potential der Verlagerung von Pendlerwegen auf das Fahrrad und in Kombination mit dem ÖPNV

4. **Erprobung eines Nachbarschafts-Carsharing-Angebotes und ehrenamtlicher Bürgerbusse in Schulzendorf**

- proaktive Aufrufe durch die Gemeinde zum Einsammeln des ehrenamtlichen Interesses seitens der Bürger*innen

Daraus resultierendes Potential:

- Reduktion der Anschaffung von Zweitwagen
- Stärkung des Gemeinschaftsgefühls in den Gemeinden
- Verbesserung des Gesamtmobilitätsangebotes in der Gemeinde

5. **Attraktivieren des ÖPNV-Angebotes und Sensibilisieren für Reisezeiten**

- Ermöglichen der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn
- stärkere Kommunikation der Reisezeitvorteile

- Einbindung des Angebotes Wassertaxi mit Fahrradmitnahme in das Tarifsystem des VBB, Sensibilisieren für die Inanspruchnahme für Alltagsverkehre

Daraus resultierendes Potential:

- Ausschöpfen von Verlagerungspotentialen
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV
- stärkere Nutzung des ÖPNV und Überwindung der letzten Meile am Zielbahnhof mit dem Fahrrad durch die Verbesserung der Radwegeinfrastruktur



Abbildung 37: Vorschläge für Maßnahmen entlang ausgewählter Verbindungen (Quelle: OSM)

Literaturverzeichnis

Berliner Agentur für Elektromobilität (2020): eMO Berliner Agentur für Elektromobilität. URL: <https://www.emo-berlin.de/de/> (Abruf am 24.03.2020).

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) (2020): BerlKönig Sonderfahrt. URL: <https://www.berlkoenig.de/> (Abruf am 07.05.2020).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Planungsleitfaden für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen. URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?__blob=publicationFile (Abruf am 29.05.2020).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2016): Regionalstrategie Daseinsvorsorge. Leitfaden für die Praxis. URL: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/ministerien/BMVI/Ver-schiedeneThemen/2016/regionalstrategie-daseinsvorsorge-leitfaden-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (Abruf am 29.05.2020).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2018): Sicherung von Versorgung und Mobilität. Strategien und Praxisbeispiele für gleichwertige Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen. URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/abschlussbericht-versorgung-mobilitaet-laendlicher-raum.pdf?__blob=publicationFile (Abruf am 29.05.2020).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2019): Ziele, Baukosten, Bundesländer. Infografiken zu Radschnellwegen im Fahrradportal. URL: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/21516> (Abruf am 29.05.2020).

Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (2019) Grundlagenermittlung Flughafenregion BER. URL: https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/8bb9f9a3f80aa77b39a2287cc1545b2c194355/2019-10-15_kag_ber-umfeld_pressetermin_fg_1.pdf (Abruf am 29.05.2020).

Gemeinde Eichwalde (o. J.): Der Bürgerbus fährt. URL: <https://www.eichwalde.de/aktuelle-meldungen/der-buergerbus-faehrt/> (Abruf am 07.05.2020).

Gemeinde Schulzendorf (2019): Sitzung der Gemeindeverwaltung am 04.09.2019. URL: <https://www.schulzendorf.de/news/1/521461/nachrichten/sitzung-der-gemeindevertretung-am-04.09.2019.html> (Abruf am 15.03.2020).

Gemeinde Zeuthen (2019): Bürgerbus wird fortgebührt. URL: <https://www.zeuthen.de/Buergerbus-wird-fortgefuehrt-659100.html> (Abruf am 7.05.2020).

Gemeindeverwaltung Kodersdorf (2017): Studie zur Fachkräftesicherung am Industriestandort Kodersdorf.

Industrie- und Handelskammer Cottbus (2019): Verkehrs- und Engpassanalyse Flughafen- und Flughafenumfeldanbindung. Ergebnispräsentation Gesamtstudie. URL:

https://www.cottbus.ihk.de/standort-suedbrandenburg/download/86_60572a5dc90eaec199945e25fd10cf.html (Abruf am 29.05.2020).

Landkreis Görlitz (2019): Modellvorhaben Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen. URL: https://www.kreis-goerlitz.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?item_id=852937&waid=395&modul_id=34&record_id=97536 (Abruf am 12.05.2020).

Lübben (Spreewald) (2020): Radschnellweg Berlin – BER – Königs Wusterhausen. In: Amtsblatt für den Landkreis Dahme-Spreewald, Jg. 27, Nr. 05., S. 8.

Märkische Allgemeine (MAZ) (2017): Land und Bahn wollen keine niveaufreie Querung. URL: <https://www.maz-online.de/Lokales/Dahme-Spreewald/Land-und-Bahn-wollen-keine-niveaufreie-Querung> (Abruf am 07.05.2020).

Märkische Allgemeine (MAZ) (2019a): Umbau der S-Bahnhöfe geht schleppend voran. URL: <https://www.maz-online.de/Lokales/Dahme-Spreewald/Zeuthen/Umbau-in-Zeuthen-und-Eichwalde-verzoegert-sich-Bahnhoefe-sollen-erst-2020-2021-fertig-uebergeben-werden> (Abruf am 07.05.2020).

Märkische Allgemeine (MAZ) (2019b): Verkehrt auf der Dahme bald eine Fähre? URL: <https://www.maz-online.de/Lokales/Dahme-Spreewald/Mit-der-Faehre-von-Berlin-nach-Zeuthen-Kommunen-im-noerdlichen-Dahmeland-planen-Faehrbetrieb-auf-der-Dahme> (Abruf am 07.05.2020).

Mobilitätsagentur Wien GmbH (2020) Mobilitätsagentur Wien. URL: <https://www.mobilitaetsagentur.at/> (Abruf am 25.03.2020).

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (2020): Neubürgerprojekt. Gscheid mobil – die Mobilitätsberatung für Neubürger. URL: <https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/gscheid-mobil.html> (Abruf am 14.05.2020).

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (2020): Kompetenzzentrum neuer ÖPNV. URL: <https://www.nvbw.de/aufgaben/neue-oepnv-angebotsformen/kompetenzzentrum-neuer-oepnv/> (Abruf am 25.03.2020).

Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (2018): Gemeinsamer Schlussbericht Mobilitäts-Hub. URL: https://www.nasa.de/fileadmin/content/04_projekte/01_forschungsprojekte/07_mobilitaetshub/pdf/MobilitaetsHub_Gemeinsamer_Schlussbericht.pdf (Abruf am 08.05.2020)

Radnetz LDS / ZES+ (2020): Netzwerk Fahrradfreundliches LDS. URL: <https://www.radnetz-lds.de/karte/> (Abruf am 09.05.2020).

Regionaler Planungsverband Oberlausitz-Niederschlesien (2019): Zweite Gesamtforschreibung des Regionalplans für die Planungsregion Oberlausitz-Niederschlesien. URL: <https://www.rpv-oberlausitz-niederschlesien.de/regionalplanung/zweite-gesamtforschreibung-des-regionalplans.html> (Abruf am 29.05.2020).

Sächsische Energieagentur – SAENA GmbH (2020): SAENA Angebote. URL: <https://www.saena.de/angebote.html> (Abruf am 10.03.2020).

Sächsische Staatskanzlei (2013): Landesentwicklungsplan 2013. URL: https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift_gesamt/12896/39468.html (Abruf am 29.05.2020).

- Sächsische Zeitung (2015):** Rufbus wird zur festen Linie. URL: <https://www.saechische.de/plus/rufbus-wird-zur-festen-linie-3055962.html> (Abruf am 03.06.2020).
- Statistisches Landesamt Sachsen (2019):** Bevölkerung des Freistaates Sachsen jeweils am Monatsende ausgewählter Berichtmonate nach Gemeinden, Stand 30. November 2019. URL: https://www.statistik.sachsen.de/download/010_GB-Bev/Bev_Z_Gemeinde_akt.pdf (Abruf am 04.03.2020).
- Tourismus- und Kulturamt Bad Säckingen (2020):** Mobilitätsagentur in der Tourist-Information Bad Säckingen. URL: <https://www.badsaeckingen.de/de/informationen-service/tourismus-kulturamt/mobilitaetsagentur/> (Abruf am 26.03.2020).
- Trägerkreis E-Mobilität Mecklenburg-Vorpommern e. V. (2020):** Kompetenzzentrum E-Mobilität Mecklenburg-Vorpommern. URL: <https://emevo.de/> (Abruf am 26.03.2020).
- Verkehrsverbund Vogtland GmbH (2016):** Planung und Umsetzung eines Bürgerbusmodells im Nahverkehrsraum Vogtland. URL: <https://www.landesentwicklung.sachsen.de/download/Landesentwicklung/Workshop%20%20Thors-ten%20M%C3%BCller%20ZV%20%C3%96PNV%20Vogtland.pdf> (Abruf am 14.05.2020).
- Wirtschaftsförderung Brandenburg (WFBB) (2020):** Branchen und Cluster. URL: <https://www.wfbb.de/de/ClusterBranchen/%C3%9Cber-die-Cluster> (Abruf am 10.03.2020).
- Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) (2018):** Nahverkehrsplan Fortschreibung 2018. URL: https://www.zvon.de/de/dnl/NVP_ZVON_Beschlussfassung_2018.1174.pdf (Abruf am 29.05.2020).
- Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) (2018):** Autonomes Fahren als Lösungsansatz für die ÖPNV-Flächenerschließung im ländlichen Raum am Beispiel Kodersdorf.

6 Anhang

6.1 Portfolio der Lausitzer Mobilitätsagentur

6.1.1 Ausgewählte Kommunikationswege

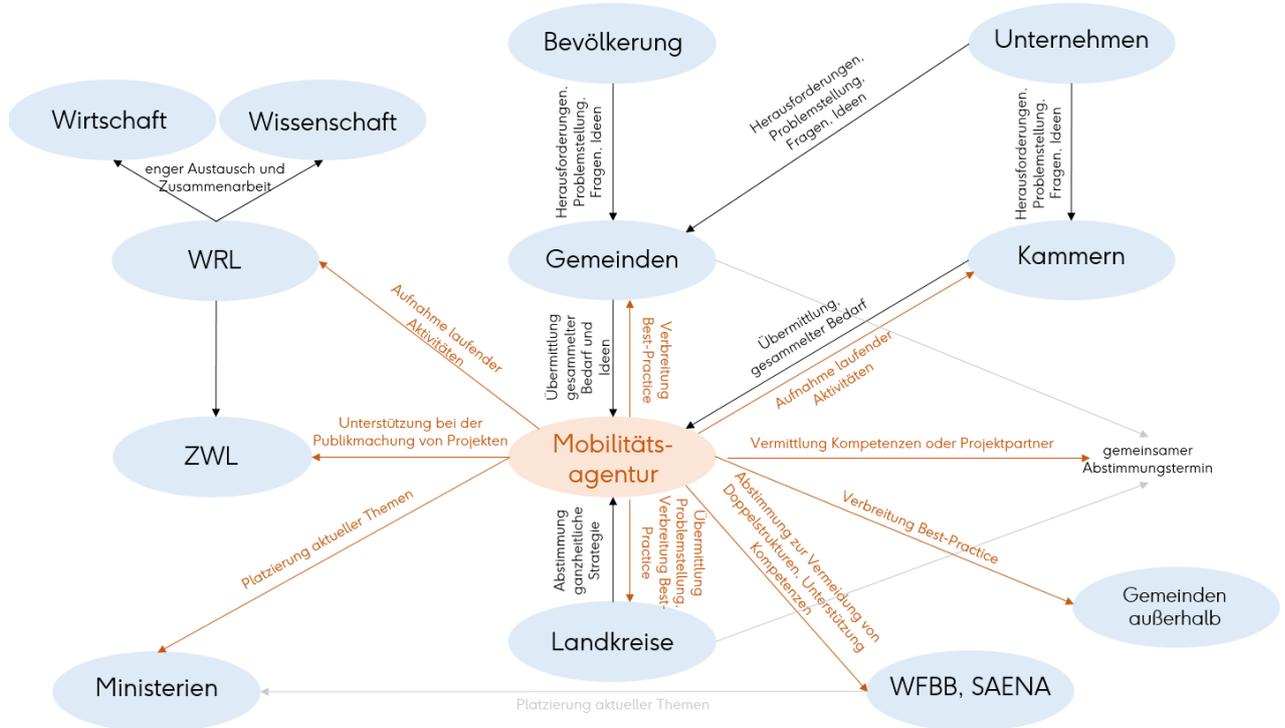


Abbildung 38: Anlauf- und Sammelstelle, Vermittlung, Vernetzung und Sprachrohr-Funktion

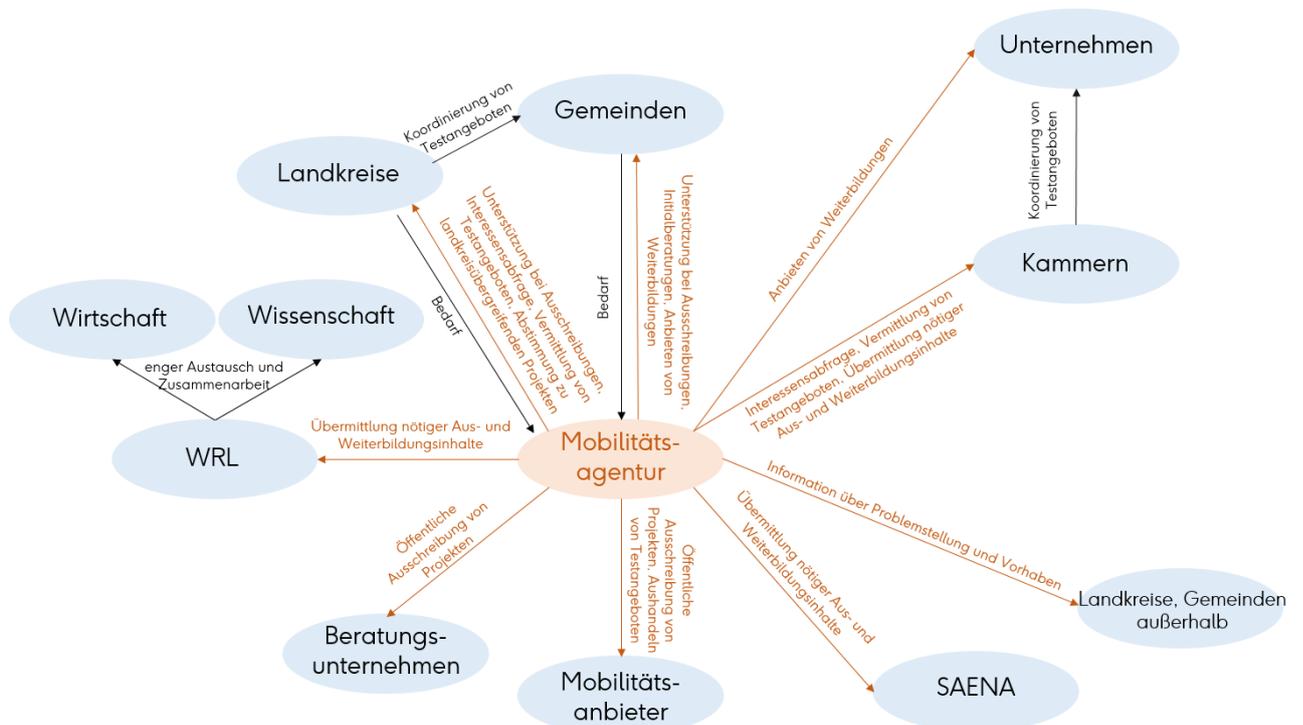


Abbildung 39: Unterstützung bei der Leistungsausschreibung

6.1.2 Budgetplanung

Tabelle 5: Budgetplanung Testprojekt

	Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3 ²⁸
Personalkostenaufwand inkl. Abgaben	396,8 T€	806,1 T€	586,6 T€
Geschäftsführer	90,0	90,0	45,0
Prokurist	-	37,5	37,5
Manager/ Kümmerer und Experten	306,8	613,6	409,1
Assistenz und Öffentlichkeitsarbeit	-	25,0	75,0
Hilfskräfte	-	40,0	20,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen²⁹	170 T€	340 T€	248 T€
Externe Beratung	120 T€	-	-
Gesamtkosten pro Jahr	962,8 T€	1.132,5 T€	834,6 T€
Gesamtkosten Testphase			2.668 T€

6.2 Anwendungsfälle in der Lausitz

6.2.1 Kodersdorf

6.2.1.1 Darstellung der Aufgabenschwerpunkte anhand eines Fallbeispiels

Der Bürgermeister (BM) der Gemeinde Kodersdorf hat ein Anliegen. Die **Verbindung** zwischen dem im Südosten gelegenen **Gewerbegebiet** und dem im Nordosten befindlichen **S-Bahnhof** der Gemeinde soll **für die Mitarbeiter verbessert** werden. Da die Abfahrtszeiten des ÖPNV als Verbindung zwischen den beiden Standorten mit den bisherigen Schichtzeiten nicht kompatibel sind, greift der Großteil der Mitarbeiter auf den privaten PKW zurück.

Die nachstehende Abbildung zeigt die **Vorgehensweise und Interaktion der Lausitz Mobilitätsagentur** sowie die verschiedenen möglichen **Ergebnisse** anhand der Gemeinde Kodersdorf. Im Rahmen dieses Projektes wird das Vorhaben durch die Mobilitätswerk GmbH unterstützt. Die in diesem Zusammenhang **durchgeführten Tätigkeiten** sollen **in Zukunft durch die Lausitzer Mobilitätsagentur** wahrgenommen werden.

²⁸ Erste Hälfte des dritten Jahres (Testphase = 2,5 Jahre)

²⁹ Hardware/ Software/ Dienste; Telekommunikation/ Breitband; Miete/ Büroeinrichtung/ Versicherung; Reisekosten, eigene Veranstaltungen; Beratung/ Materialien; Buchhaltung/ Wirtschaftsprüfung

Vorgehensweise und Interaktion der Mobilitätsagentur		Akteure vor Ort
Initialberatung	<p>Einer der Manager der Mobilitätsagentur vereinbart mit dem BM einen Ersttermin. Dieser findet in Kodersdorf statt. Da der BM bereits gut mit relevanten Akteuren vernetzt ist, sind bei dem Termin auch Vertreter des Landkreises (LK) Görlitz sowie der Entwicklungsgesellschaft Niederschlesische Oberlausitz mbH anwesend.</p> <p>Im Ersttermin nimmt der Manager die aktuelle Situation, Bedarfe, Interessen und Notwendigkeiten seitens der Gemeinde auf. Außerdem wird erfragt, welche Aktivitäten in der Gemeinde bereits durchgeführt wurden und mit welchen Akteuren der BM dazu schon in Kontakt steht. In Kodersdorf wurde eine Studie zur Erfassung des Mobilitätsbedarfes in den Unternehmen des Gewerbegebietes durchgeführt. Die Mobilitätsagentur baut auf diesen Ergebnissen auf und erarbeitet, welche Lücken dabei ggf. bestehen und welche weiteren Schritte erforderlich sind, um das Problem der Anbindung des Gewerbegebietes zu lösen.</p> <p>Der Manager greift auf fundierte Wissen und Erfahrungen zurück und berät den BM hinsichtlich der Möglichkeiten, die zur Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes bestehen. In Anlehnung an die bisherigen Bestrebungen wurde ein Shuttlebus als mögliche mittelfristige Umsetzung in Kodersdorf favorisiert, welcher zusätzlich weitere Dienste (z. B. Einkaufsbus) übernehmen soll. Der Manager erklärt, wo eine derartige Umsetzung bereits gelungen ist, was dafür nötig ist und welche Herausforderungen dabei jedoch bestehen können. Anschließend zeigt auf, wie das weitere Vorgehen aussehen kann und welche Akteure dabei einzubeziehen sind (z. B. Verkehrsverbund ZVON, Unternehmen des Gewerbegebietes). Hierbei wird auf die weitreichenden Beziehungen des BM aufgebaut.</p>	<p>Gemeinde Kodersdorf Mobilitätswerk GmbH Landkreis Görlitz ENO mbH</p> <p>Mehrwert der Agentur: Ermittlung von Lücken → Einbezug der Bevölkerung</p>
Fördermittelmanagement	<p>Der Experte des Fördermittelmanagements besitzt einen umfangreichen Überblick über Förderprogramme im Mobilitätsbereich. Er zeigt dem BM auf, welche Förderprogramme für die Etablierung des Shuttles zur Überwindung der letzten Meile in Kodersdorf in Frage kommen könnten, welche Voraussetzungen es zur Inanspruchnahme der Fördermittel gibt und in welcher Höhe sich die Förderquoten bewegen. Außerdem gibt er Hinweise, welche Akteure in einem Projektkonsortium beteiligt sein müssen, um die dafür notwendigen Kompetenzbereiche abdecken und den jeweiligen Förderrichtlinien entsprechen zu können. Zudem erklärt er dem BM die Grundlagen einer qualitativ hochwertigen Antragseinreichung und gibt Hinweise zur fristgerechten Einrichtung.</p> <p>Der Experte ist ebenso dafür verantwortlich aufzuzeigen, welche verschiedenen Betreibermodelle es für das Shuttle gibt, wie dieses Projekt auch nach Abschluss der Förderperiode langfristig finanziell aufrechterhalten werden kann und mit welchen weiteren Akteuren hierzu ggf. Kontakt hergestellt werden sollte. Diese Möglichkeiten werden im Rahmen der Umsetzungsunterstützung in Kodersdorf gemeinsam mit den relevanten Akteuren vor Ort diskutiert.</p> <p>Die in den Gemeinden gesammelten Bedarfe (z. B. zu bürokratischen und finanziellen Hürden) und Anpassungsvorschläge gibt der Experte an die WFBB und die SAENA sowie an die zuständigen Ministerien und Fördermittelgeber weiter.</p>	<p>Gemeinde Kodersdorf Mobilitätswerk GmbH Landkreis Görlitz ENO mbH Technische Universität Dresden vci mbH</p> <p>Mehrwert der Agentur: Anstoßen der Aufnahme in Forschungsprojekt</p>
Umsetzungsunterstützung	<p>Der Experte der Umsetzungsunterstützung steht der Gemeinde bei der Begleitung des Projektes vor Ort zur Verfügung. Er steht in engem Kontakt mit dem BM und es finden regelmäßige Abstimmungstermine statt.</p> <p>Der Experte stößt die Einbindung der Bevölkerung an. Dies hat für den BM eine hohe Priorität und ist wichtig, da das Fachkräfteshuttle zusätzlich weitere Dienste übernehmen soll, die allen Anwohner*innen der Gemeinde zur Verfügung stehen. Der Experte zeigt dem BM auf, welche Akteure für die Bedarfserfassung (Mobilitätsbedarf, Kritik, Verbesserungsvorschläge etc.) in der Bevölkerung in Frage kommen und welche Voraussetzungen diese aufweisen müssen. Anschließend unterstützt der Experte bei der Vermittlung, indem er einen Termin mit dem BM und dem externen Akteur organisiert und begleitet.</p> <p>Im Anschluss an die Bedarfserfassung und nach Eruierten der unterschiedlichen Betreibermodelle holt der Experte bei verschiedenen örtlichen Taxiunternehmen, welche das Shuttle potentiell betreiben könnten, Angebote ein. Zudem versucht er, mit den Taxiunternehmen eine für die Bevölkerung kostenlose Testphase des Shuttles auszuhandeln, um einen stärkeren Anreiz für dessen Nutzung zu schaffen und auf das Angebot aufmerksam zu machen.</p> <p>Gemeinsam mit dem BM, den ansässigen Unternehmen und weiteren wichtigen Akteuren, wie Landkreis- und Verkehrsverbundvertretern, wird in einem Unternehmenstammtisch in Kodersdorf das durch die Mobilitätsagentur erarbeitete Konzept für das Shuttle diskutiert und weiterentwickelt. Es werden die Angebote der Taxiunternehmen und langfristige Finanzierungsmöglichkeiten durchgesprochen. Mithilfe des Termins vor Ort kann der Bedarf der Unternehmen konkretisiert werden.</p>	<p>Gemeinde Kodersdorf Mobilitätswerk GmbH ZVON Taxiunternehmen Unternehmen Gewerbegebiet Bevölkerung</p> <p>Mehrwert der Agentur: Einholen von Angeboten, Aushandeln Testangebot</p>
Qualitätsmanagement	<p>Der Experte des Qualitätsmanagements ist dafür verantwortlich, das finale und funktionierende Konzept des Shuttles in Kodersdorf an andere Regionen und Gemeinden heranzutragen, die vergleichbare Voraussetzungen aufweisen und mit ähnlichen Herausforderungen zu kämpfen haben. Das Multifunktionshuttle in der Gemeinde Kodersdorf dient somit als Best-Practice-Beispiel für die Etablierung einer solchen Mobilitätslösung zur Überwindung der letzten Meile.</p> <p>Bei der Publikmachung erfolgt eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Experten und dem Öffentlichkeitsbeauftragten der Mobilitätsagentur.</p>	<p>Gemeinde Kodersdorf Mobilitätswerk GmbH Landkreis Görlitz</p> <p>Mehrwert der Agentur: Best-Practice</p>
Querschnittsaufgaben	<p>Durch den intensiven Austausch der Mobilitätsagentur mit der Gemeinde kennt sie deren Bedarfe und Notwendigkeiten sowie die Anpassungsmöglichkeiten. Diese gibt sie gesammelt mit den Erfahrungen aus weiteren Gemeinden an die zuständigen Ministerien und Fördermittelgeber weiter. Durch die Weitergabe der Informationen kann sie, z. B. in Form eines Empfehlungsschreibens, ggf. eine Unterstützung bei der Finanzierung des Angebots erwirken. Die Sprachrohrfunktion der Mobilitätsagentur in die Politik wird hauptsächlich durch die Experten des Fördermittelmanagements wahrgenommen.</p> <p>Sobald feststeht, dass das Multifunktionshuttle rechtsgültig in Kodersdorf verkehren kann, macht der Öffentlichkeitsbeauftragte der Mobilitätsagentur zum einen auf das Angebot selbst, zum anderen auf die kostenlose Testphase aufmerksam und sensibilisiert für dessen Nutzung. Die Informations- und Nachrichtenverbreitung kann erneut über das Amtsblatt oder Plakate sowie über die Webpräsenz der Mobilitätsagentur und der Gemeinde oder über soziale Medien erfolgen.</p>	<p>Gemeinde Kodersdorf Mobilitätswerk GmbH</p> <p>Mehrwert der Agentur: Sensibilisierung</p>

Abbildung 40: Vorgehensweise der Lausitzer Mobilitätsagentur am Beispiel Kodersdorf

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund des **hohen Engagements der Gemeinde** und der bereits vorhandenen, **weitreichenden Netzwerkbeziehungen** zu relevanten Akteuren das geplante Vorhaben in Kodersdorf **auch ohne die Hilfe der Lausitzer Mobilitätsagentur** hätte **umgesetzt** werden können. Diese Voraussetzungen bringen jedoch nicht alle Gemeinden der Lausitz mit, weshalb die **Mobilitätsagentur als unterstützende Kraft** einen **großen Mehrwert für die Region** insgesamt bieten kann.

6.2.1.2 Nutzung eines alternativen Angebotes

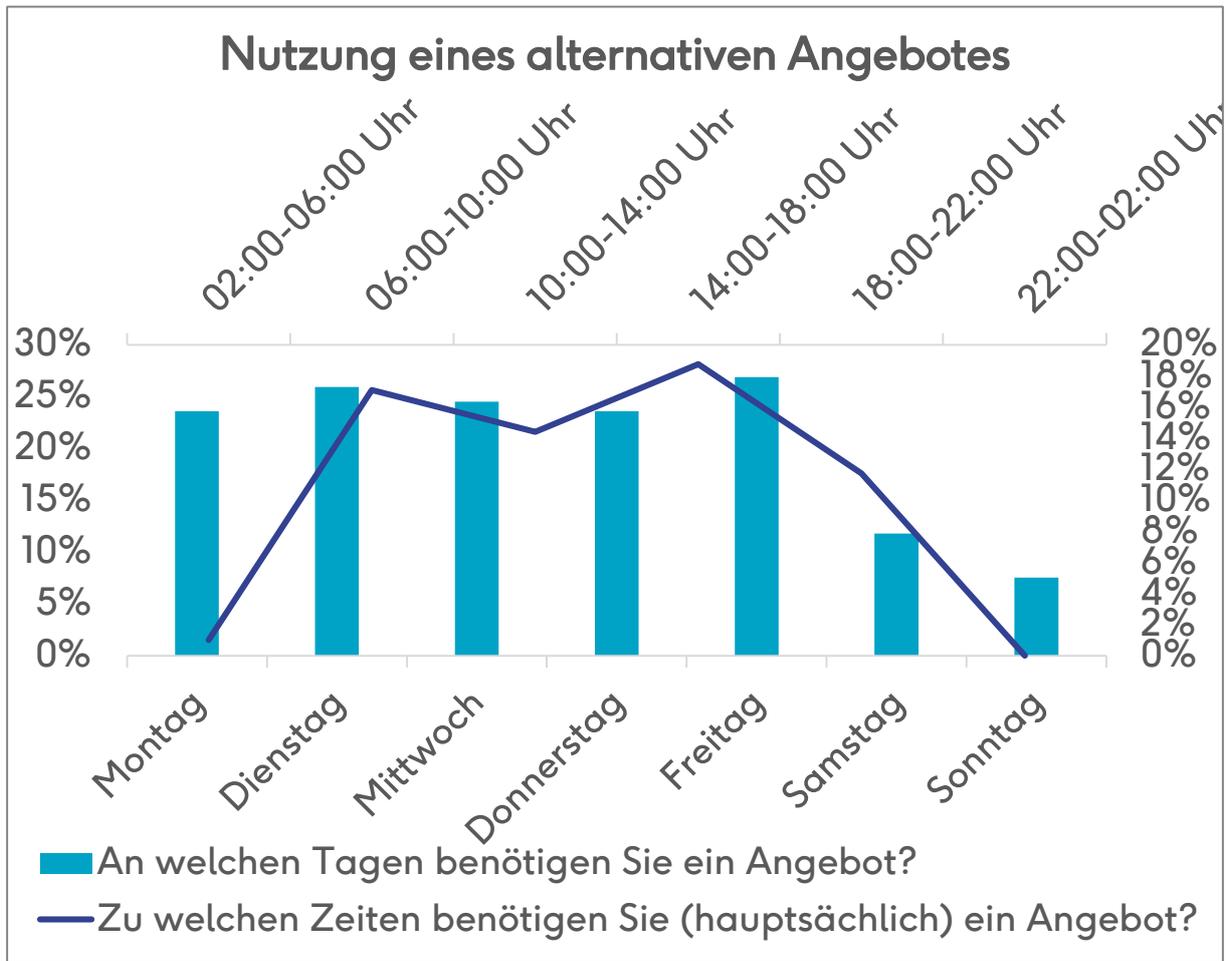


Abbildung 41: Nutzung eines alternativen Angebotes

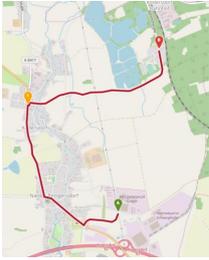
6.2.1.3 Bahnhofsshuttle – Exemplarischer Zeitplan



Abbildung 42: Shuttle Kodersdorfer Bahnhof - Gewerbegebiet



**Potentiell
350 Pendler**



Ankunft Zug aus GR	05:53	13:53	21:53
Shuttle Abfahrt Bhf. Kodersdorf	05:55	13:55	21:55
Shuttle Abfahrt aus Kodersdorf	06:02	14:02	22:02
Ankunft Industriegelände	06:05	14:05	22:05
Schichtbeginn & -ende	06:20	14:20	22:20
Rückfahrt zum Bhf.	06:40	14:40	22:40
Shuttle Abfahrt aus Kodersdorf	06:44	14:44	22:44
Ankunft Bhf. Kodersdorf	06:51	14:51	22:51
Abfahrt Zug	07:03	15:03	23:03

15min
20 min
10 min



6 Fahrten

Ca. 350 € (netto)
am Tag
Ca. 45 (Sitz-) + 35
(Stehplätze)

Abbildung 43: Shuttle Kodersdorfer Bahnhof - Gewerbegebiet mit Schichtverschiebung um 20 Minuten



**Potentiell
500 Pendler**



Ankunft Zug aus GR + Weißwasser	05:53 06:03	13:53 14:03	21:53 22:03
Shuttle Abfahrt Bhf. Kodersdorf	06:05	14:05	22:05
Shuttle Abfahrt aus Kodersdorf	06:12	14:12	22:12
Ankunft Industriegelände	06:15	14:15	22:15
Schichtbeginn & -ende	06:30	14:30	22:30
Rückfahrt zum Bhf.	06:40	14:40	22:40
Shuttle Abfahrt aus Kodersdorf	06:44	14:44	22:44
Ankunft Bhf. Kodersdorf	06:51	14:51	22:51
Abfahrt Zug	06:53 07:03	14:53 15:03	22:53 23:03

15min
10 min
2 min



6 Fahrten

Ca. 350 € (netto)
am Tag
Ca. 45 (Sitz-) + 35
(Stehplätze)

Abbildung 44: Shuttle Kodersdorfer Bahnhof - Gewerbegebiet mit Schichtverschiebung um 30 Minuten

6.2.2 Zeuthen, Eichwalde, Schulzendorf

6.2.2.1 Darstellung der Aufgabenschwerpunkte anhand eines Fallbeispiels

Die Bürgermeister (BM) der Gemeinden Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf (ZES) haben ein Anliegen. Zur **Verbesserung der Anbindung an die S-Bahnhaltestellen** in Zeuthen und Eichwalde sowie zur nahegelegenen Gemeinde Schönefeld (und somit **zum Flughafen**) sollen die **Bedingungen für den Fahrradverkehr verbessert** werden, um mithilfe dieses Verkehrsmittels die letzte Meile zu überwinden.

Die nachstehende Abbildung zeigt die **Vorgehensweise und Interaktion der Lausitzer Mobilitätsagentur** sowie die verschiedenen möglichen **Ergebnisse** anhand der Region ZES. Im Rahmen dieses Projektes wird das Vorhaben durch die Mobilitätswerk GmbH unterstützt. Die in diesem Zusammenhang **durchgeführten Tätigkeiten** sollen in **Zukunft durch die Lausitzer Mobilitätsagentur** wahrgenommen werden.

Vorgehensweise und Interaktion der Mobilitätsagentur		Akteure vor Ort
Initial-beratung	<p>Einer der Manager der Mobilitätsagentur vereinbart mit den BM einen Ersttermin. Dieser findet in Schulzendorf statt.</p> <p>Im Ersttermin nimmt der Manager die aktuelle Situation, Bedarfe, Interessen und Notwendigkeiten seitens der Gemeinden auf. Außerdem wird erfragt, welche Aktivitäten in den Gemeinden bereits durchgeführt wurden und mit welchen Akteuren die BM dazu schon in Kontakt stehen. Hier ist auf die Initiative Radnetz LDS / ZES+ hinzuweisen, die bereits Aktivitäten im Radverkehrsbereich in der Region durchgeführt hat. Die Mobilitätsagentur baut auf den Aktivitäten der Initiative auf und erarbeitet gemeinsam mit ihr, welche Lücken ggf. bestehen und welche weiteren Schritte erforderlich sind, um die Bedingungen für den Radverkehr in der Region zu verbessern.</p> <p>Der Manager greift auf fundiertes Wissen und Erfahrungen zurück und führt eine Erstberatung durch, um die grundsätzlichen Möglichkeiten zur Verbesserung des Radverkehrs in der Region aufzuzeigen. Er erklärt, wo eine derartige Umsetzung bereits gelungen ist, was dafür nötig ist und welche Herausforderungen dabei jedoch bestehen können.</p> <p>Der Manager zeigt auf, wie das weitere Vorgehen aussehen kann. Die Entscheidung darüber, welche Maßnahmen in ZES genau umgesetzt werden sollen, erfolgt in enger Absprache mit der Initiative. Hierzu nimmt der Manager Kontakt zu dieser auf, um Doppelarbeit zu vermeiden und deren Arbeit in der Region sinnvoll zu ergänzen.</p>	<p style="text-align: center;">Gemeinden ZES Mobilitätswerk GmbH Initiative Radnetz LDS / ZES+</p> <p style="text-align: center; background-color: #f08080;">Mehrwert der Agentur: Ermittlung von Lücken → Analyse N-S-Verbindung</p>
Fördermittelmanagement	<p>Der Experte des Fördermittelmanagements besitzt einen umfangreichen Überblick über Förderprogramme im Mobilitätsbereich. Er zeigt den BM auf, welche Förderprogramme für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zur Überwindung der letzten Meile in ZES in Frage kommen könnten, welche Voraussetzungen es zur Inanspruchnahme der Fördermittel gibt und in welcher Höhe sich die Förderquoten bewegen. Außerdem gibt er Hinweise, welche Akteure in einem Projektkonsortium beteiligt sein müssen, um die dafür notwendigen Kompetenzbereiche abzudecken und den jeweiligen Förderrichtlinien entsprechen zu können. Zudem erklärt er den BM die Grundlagen einer qualitativ hochwertigen Antragseinreichung und gibt Hinweise zur fristgerechten Einrichtung.</p> <p>Die in den Gemeinden gesammelten Bedarfe (z. B. zu bürokratischen und finanziellen Hürden) und die Anpassungsvorschläge gibt der Experte an die WFBB und die SAENA sowie an die zuständigen Ministerien und Fördermittelgeber weiter.</p>	<p style="text-align: center;">Gemeinden ZES Mobilitätswerk GmbH</p> <p style="text-align: center; background-color: #f08080;">Mehrwert der Agentur: ...</p>
Umsetzungsunterstützung	<p>Der Experte der Umsetzungsunterstützung steht der Gemeinde bei der Begleitung des Projektes vor Ort zur Verfügung. Er steht in engem Kontakt mit den BM und es finden regelmäßige Abstimmungstermine statt.</p> <p>In Absprache mit der Initiative und aufbauend auf deren bereits durchgeführten Aktivitäten übernimmt der Experte eine Befahrung vor Ort, um die Beschaffenheit der Radwegeinfrastruktur auf ausgewählten Strecken zu erfassen und zu dokumentieren. Damit unterstützt er die Arbeit der Initiative und ergänzt diese sinnvoll.</p> <p>Unter Berücksichtigung von Pendlerstatistik und Reisezeitvergleich nimmt der Experte eine Potentialabschätzung des Radverkehrs in der Region vor, um letztendlich einen Lückenschluss zwischen den einzelnen Radwegen zu erzielen und das Anliegen der BM umsetzen zu können. Mithilfe der Befahrung vor Ort konnten der im Vorfeld bereits bekannte Bedarf in den Gemeinden gefestigt bzw. konkretisiert und die weiteren erforderlichen Verfahrensschritte genauer definiert werden.</p>	<p style="text-align: center;">Gemeinden ZES Mobilitätswerk GmbH</p> <p style="text-align: center; background-color: #f08080;">Mehrwert der Agentur: Bedarfserfassung vor Ort</p>
Qualitätsmanagement	<p>Der Experte des Qualitätsmanagements ist dafür verantwortlich, das finale und funktionierende interkommunale Radverkehrskonzept der Region ZES an andere Regionen und Gemeinden heranzutragen, die vergleichbare Voraussetzungen aufweisen und mit ähnlichen Herausforderungen zu kämpfen haben. Die Region dient somit als Best-Practice-Beispiel für die Etablierung einer solchen Mobilitätslösung zur Überwindung der letzten Meile.</p> <p>Bei der Publikmachung erfolgt eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Experten und dem Öffentlichkeitsbeauftragten der Mobilitätsagentur.</p>	<p style="text-align: center;">Gemeinden ZES Mobilitätswerk GmbH</p> <p style="text-align: center; background-color: #f08080;">Mehrwert der Agentur: Best-Practice</p>
Überschnittsaufgaben	<p>Durch den intensiven Austausch der Mobilitätsagentur mit der Gemeinde kennt sie deren Bedarfe und Notwendigkeiten sowie die Anpassungsmöglichkeiten. Diese gibt sie gesammelt mit den Erfahrungen aus weiteren Gemeinden an die zuständigen Ministerien und Fördermittelgeber weiter. Durch die Weitergabe der Informationen kann sie, z. B. in Form eines Empfehlungsschreibens, ggf. eine Unterstützung bei der Finanzierung des Angebots erwirken. Die Sprachrohrfunktion der Mobilitätsagentur in die Politik wird hauptsächlich durch die Experten des Fördermittelmanagements wahrgenommen.</p> <p>Der Öffentlichkeitsbeauftragte der Mobilitätsagentur macht auf das geplante Vorhaben in der Region aufmerksam und sensibilisiert für die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel zur Überwindung der letzten Meile. Die Informations- und Nachrichtenverbreitung kann über das Amtsblatt oder Plakate sowie über die Webpräsenz der Mobilitätsagentur und der Gemeinden oder über soziale Medien erfolgen.</p>	<p style="text-align: center;">Gemeinden ZES Mobilitätswerk GmbH</p> <p style="text-align: center; background-color: #f08080;">Mehrwert der Agentur: Sensibilisierung</p>

Abbildung 45: Vorgehensweise der Lausitzer Mobilitätsagentur am Beispiel ZES

6.2.2.2 Pendlerverflechtungen in ZES und Umgebung

Lokale Analyse der Pendlerverflechtungen:

Die lokale Analyse der Pendlerverflechtungen untersucht das Pendlerverhalten zwischen den Gemeinden Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf sowie die Pendlerströme aus den angrenzenden Gemeinden Königs Wusterhausen und Wildau. Diese wurden aufgrund der direkten Lage zum Untersuchungsgebiet und der daraus resultierenden planerischen Relevanz mit in diese Analyse einbezogen. Abbildung 46 zeigt die Ergebnisse Analyse:

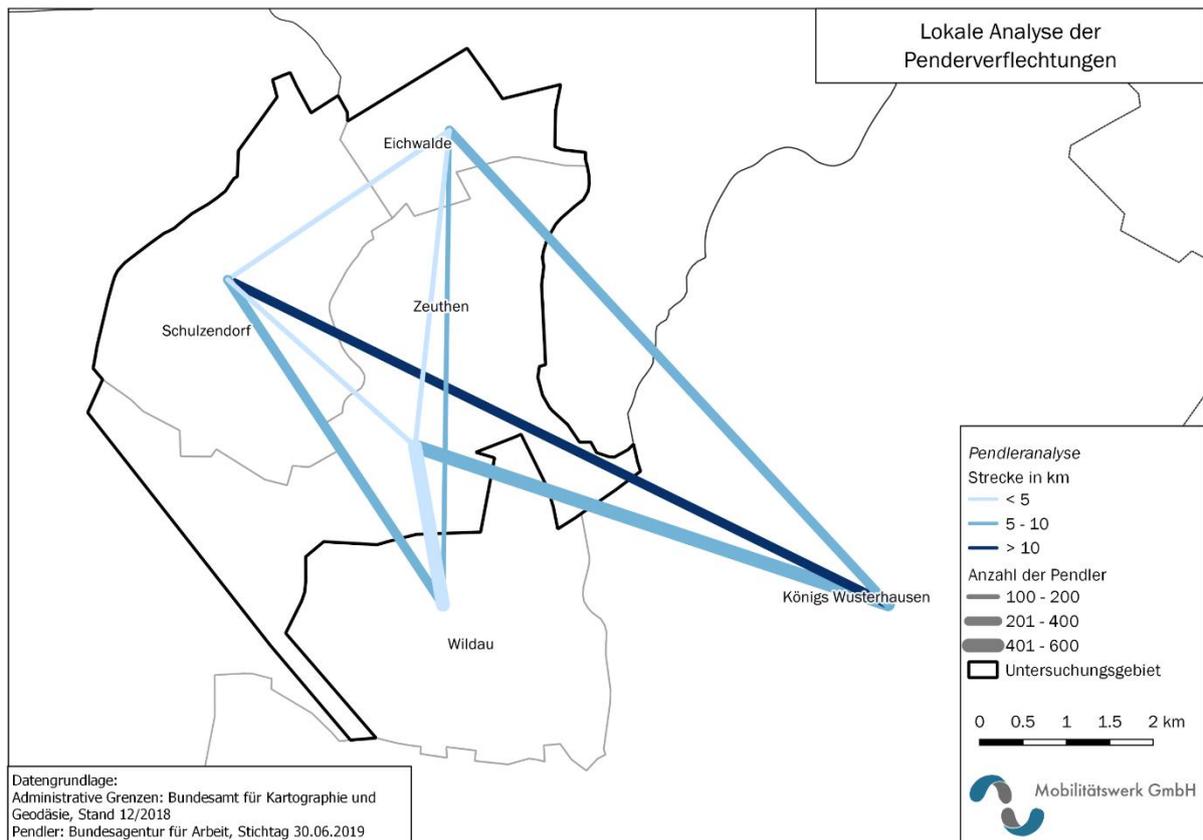


Abbildung 46: Ergebnis der lokalen Pendlerverflechtungen

Die **Verbindungen mit den meisten Pendlern** sind die Verbindung **Zeuthen – Königs Wusterhausen** mit 535 Pendlern und **Zeuthen – Wildau** mit 439 Pendlern. Dies verdeutlicht die Relevanz des Einbezugs dieser Gemeinden in die Planung. Dazu zeichnet sich die Verbindung Zeuthen – Wildau durch eine kurze Distanz von 2,43 Kilometern aus. Auch die **Verbindungen zwischen den Gemeinden des Untersuchungsgebietes** weisen mit **unter fünf Kilometern kurze Distanzen** auf. Insbesondere auf diesen Strecken stellt das Fahrrad bereits heute eine komfortable und oft sogar schnellere Alternative zum PKW dar.

Tabelle 6: Ergebnis der lokalen Pendlerverflechtungen

Verbindung	Luftlinie in km	Annähernde Strecke in km	Anzahl Pendler
Zeuthen - Königs Wusterhausen	5,76	7,48	535
Zeuthen - Wildau	1,87	2,43	434
Schulzendorf - Königs Wusterhausen	8,50	11,05	272

Schulzendorf - Wildau	4,52	5,88	229
Eichwalde - Königs Wusterhausen	7,48	9,72	208
Eichwalde - Wildau	5,51	7,17	180
Eichwalde - Zeuthen	3,69	4,8	148
Zeuthen - Schulzendorf	2,90	3,77	145
Schulzendorf - Eichwalde	3,09	4,02	113

Überregionale Analyse der Pendlerverflechtungen:

Die **überregionale Analyse der Pendlerverflechtungen** untersucht das Pendlerverhalten zwischen den Gemeinden des Untersuchungsgebietes und der Gemeinde Schönefeld sowie der Stadt Berlin. Durch den Flughafen Berlin-Schönefeld sowie perspektivisch den BER und Berlin als Großstadt stellen die Gemeinde Schönefeld und die Stadt Berlin relevante Orte in Bezug auf den Pendlerverkehr in direkter Nähe zum Untersuchungsgebiet dar.

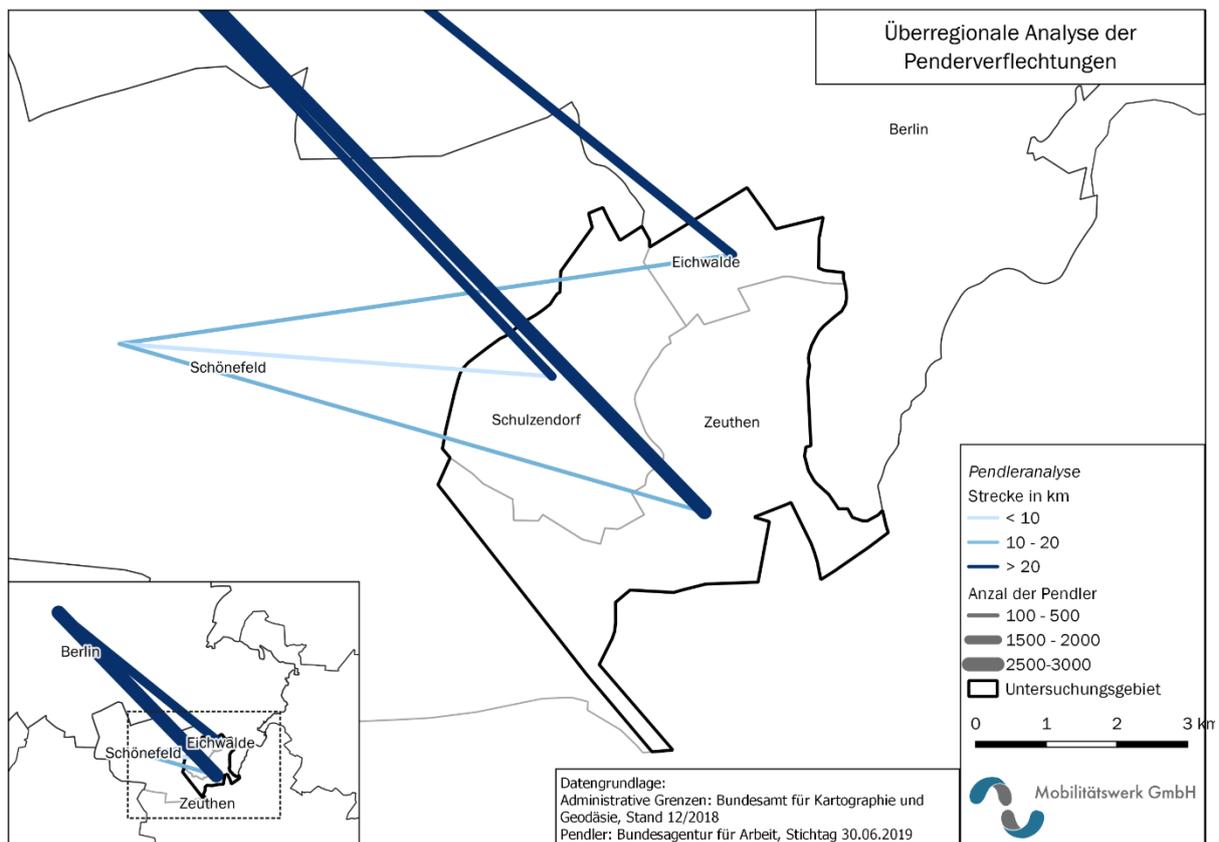


Abbildung 47: Ergebnis der überregionalen Pendlerverflechtungen

Die **Verbindungen mit den meisten Pendlern** sind die Verbindung **Zeuthen – Berlin** mit 2 673 Pendlern und **Schulzendorf – Berlin** mit 1 950 Pendlern. Von der Distanz ist Schönefeld von allen drei Gemeinden per Fahrrad zu erreichen, die angenäherte Strecke liegt hier im Schnitt bei ca. zehn Kilometern.

Tabelle 7: Ergebnis der überregionalen Pendlerverflechtungen

Verbindung	Luftlinie in km	Annähernde Strecke in km	Anzahl Pendler
Zeuthen - Berlin	25,34	32,95	2 673
Schulzendorf - Berlin	22,45	29,19	1 950
Eichwalde - Berlin	23,15	30,09	1 700
Schulzendorf - Schönefeld	6,14	7,99	218
Zeuthen - Schönefeld	8,63	11,22	211
Eichwalde - Schönefeld	8,78	11,41	124

6.2.2.3 Erreichbarkeit des ÖPNV in ZES

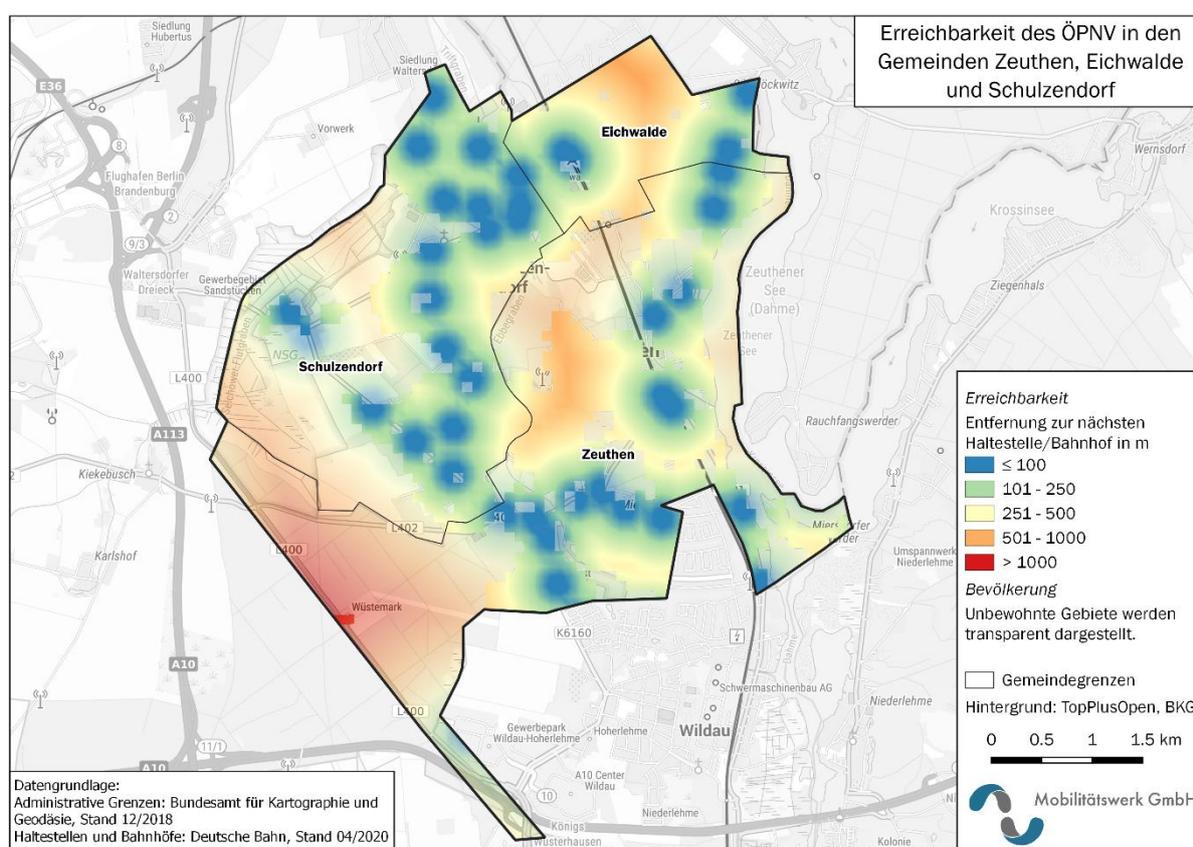


Abbildung 48: Erreichbarkeit des ÖPNV in ZES

6.2.2.4 Datengrundlage Quelle-Ziel-Analyse ZES

Als Datengrundlage dienen:

- Zensus-Daten im 100 x 100 Meter-Raster (mit Angaben zu Einwohnerzahl und Alter)
- Pendlerverflechtung zwischen Gemeinden (Bundesagentur für Arbeit, Stand 2019)
- PoI, PoS von OpenStreetMap
- Standorte von Unternehmen inklusive Mitarbeiterzahl (Kompass, Stand 2020)
- Allgemeinbildende Schulen und Kindergärten (Bildungsserver Berlin Brandenburg sowie OpenStreetMap, Stand 2020)

Bei der Pendleranalyse wurden **Unternehmenstandorte nach der Mitarbeiterzahl** gewichtet und die Pendlerverflechtung berücksichtigt.

Für den **Schülerverkehr** wurden jeweils für einen **Wohnort (Quelle)** die **nächstgelegene Schule (Ziel)**, unterschieden nach Schultyp (Grundschule, Oberschule, Gymnasium), ausgewählt und basierend auf der Anzahl an Einwohnern unter 18 Jahren die potenzielle Anzahl an Schülern berechnet. Dabei wurde beispielsweise für das Routing der Grundschüler nur die anteilige Anzahl der Einwohner verwendet.

6.2.2.5 Befahrung ZES

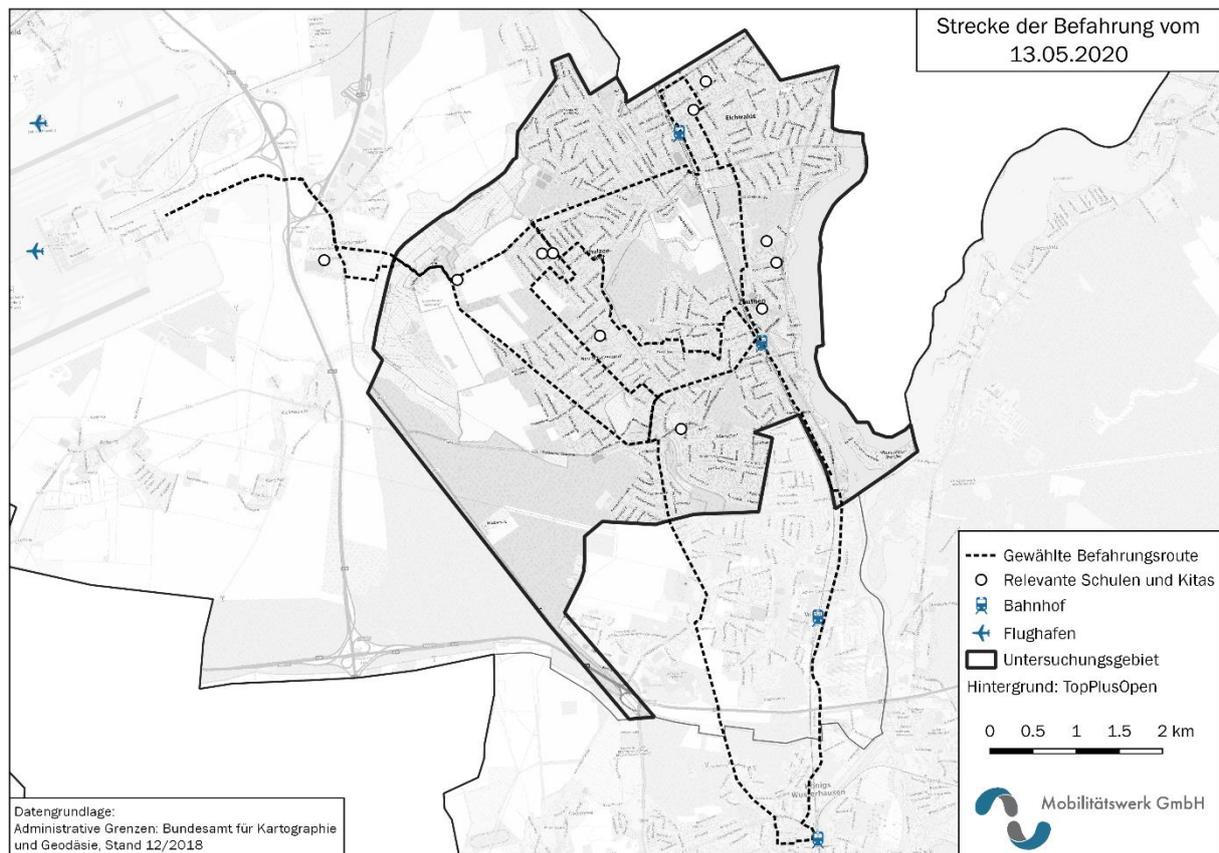


Abbildung 49: Strecke der Befahrung

Abbildung 49 zeigt die Strecke der Befahrung, die am 13.05.2020 durchgeführt wurde. Insgesamt wurden rund **40 Kilometer des Straßen- und Wegenetzes** befahren und kartiert. Es wurden Angaben u. a. zum **Oberflächenbelag**, zu den **Führungsformen**, **Barrieren** und **Gefahrenstellen** aufgenommen. Außerdem wurde eine Bewertung der Befahrbarkeit vorgenommen. Die Einteilung der Abschnitte erfolgte in den drei Qualitätsstufen *gut*, *mittel* und *schlecht*.

Durch die georeferenzierte Erfassung der Daten konnten diese im Anschluss genau lokalisiert und somit kartiert werden. Dies ermöglichte eine genaue Analyse des Bestandes und insbesondere der Defizite im Gebiet.

FÜHRUNGSFORMEN DES RADVERKEHRS

Die gewählte Führungsform für den Radverkehr hat wesentliche Auswirkungen auf die Akzeptanz und Verkehrssicherheit der Bürger*innen. Dabei wird zwischen Radverkehrsfüh-

rungen innerorts und außerorts unterschieden. Da die Orte im Untersuchungsgebiet in weiten Teilen ineinander übergehen, stellen die Innerortsverbindungen einen bedeutenden Anteil dar.

Innerorts hängt die Wahl der Radverkehrsführung im Wesentlichen von der Geschwindigkeit und der Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs ab. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) werden dafür verschiedene Belastungsbereiche definiert, anhand derer die geeignete Führungsform gewählt wird.

Die folgende Abbildung zeigt die Belastungsbereiche in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit und der Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs. Dabei gelten keine harten Trennlinien zwischen den Belastungsbereichen.³⁰

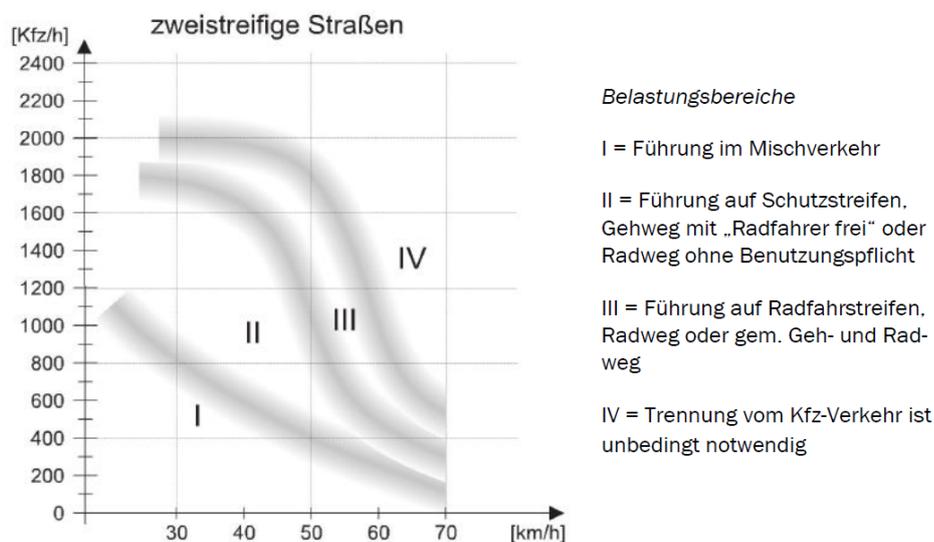


Abbildung 50: Belastungsbereiche für die Wahl der Radverkehrsführung

Dabei wird deutlich, dass der Radverkehr bei **Geschwindigkeiten von bis zu 30 km/h** meist im **Mischverkehr** geführt werden kann. Auch bei einer Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h ist dies möglich, wenn die Kfz-Verkehrsstärke in der Spitzenstunde höchstens 400 Kfz/h beträgt. **Bei höheren Verkehrsstärken werden weitere Angebote für den Radverkehr notwendig.** Außerorts ist die Führung des Radverkehrs von der Entwurfsklasse der Landstraße (EKL) abhängig.³¹

Die genauen Anteile der Verteilung der Führungsformen im Untersuchungsgebiet ZES sind in der folgenden Tabelle 8 zusammengefasst.

Tabelle 8: Anteile der Führungsformen des Radverkehrs im Untersuchungsgebiet

Führungsform der befahrenen Verbindungen	Anteil
Mischverkehr	41 %
Gehweg „Radfahrer frei“	35,9 %

³⁰ vgl. ERA (FGSV) 2010

³¹ vgl. Richtlinien für die Anlagen von Landstraßen (RAL) (FGSV)

Gemeinsamer Geh- und Radweg	15,5 %
Schutzstreifen	0,3 %
Sonstiges	7,3 %

OBERFLÄCHENBELAG IN ZES

Wie auch aus der Tabelle 9 zu entnehmen ist, stellen **Pflastersteine und Platten** (orange) den **größten Anteil des Fahrbahnmaterials** der befahrenen Strecken dar, gefolgt von **Asphalt** (grau).

Tabelle 9: Anteile der verschiedenen Fahrbahnmaterialien

Fahrbahnmaterial	Anteil
Asphalt	34,3 %
Feldweg	3,1 %
Pflaster oder Platten	59,8 %
Schotter	2,8 %

6.2.2.6 Maßnahmen: Verknüpfung ÖV und Radverkehr – Knotenpunkt BER/ Schönefeld

MI: UNTERSUCHUNG EINER ALTERNATIVVERBINDUNG ALS HAUPTVERBINDUNG ZUR DORFSTRASSE

Ausgehend von Schulzendorf besteht auf der **Dorfstraße durch Altschulzendorf** eine unübersichtliche Führung des Radverkehrs. Der Radverkehr ist in Gegenrichtung (Richtung Schulzendorf) auf einem schmalen Gehweg freigegeben (dadurch keine Einhaltung der Mindestbreiten von 2,5 Metern). Richtung Waltersdorf werden die Radfahrer im Mischverkehr geführt. Der Gehweg besteht aus Natursteinpflaster, wodurch der Fahrkomfort beeinträchtigt wird³².



Abbildung 51: Dorfstraße durch Altschulzendorf

³² Durch Beobachtung während der Befahrung fiel auf, dass die anzutreffenden Radfahrenden die Verbindung im Mischverkehr (Richtung Waltersdorf) auf der Straßenfahrbahn meiden und somit die Komforteinbußen auf dem Natursteinpflaster in Kauf nehmen, um subjektiv sicherer zu fahren. Jedoch bedeutet dies, dass die Radfahrenden Richtung Waltersdorf nicht regelkonform fahren.

Um eine attraktive Radwegeverbindung für den Alltagsverkehr zu schaffen, muss eine **ausreichend breite** sowie **gut befahrbare Verbindung** geschaffen werden. Dies ist aus Platzgründen auf dem bestehenden Gehweg nicht möglich. Ein **Ausbau auf der gegenüberliegenden Straßenseite** ist denkbar. Hier besteht wiederum ein hohes Konfliktpotential, da perspektivisch Mauerteile der Patronatskirche entfernt sowie Flächeneigentum erworben werden müsste. Die von der Initiative Radnetz LDS/ZES+ vorgeschlagene Umgehung der Verbindung (pinke Verbindung parallel zur Dorfstraße) ist demnach unbedingt zu prüfen.

M2: GEFAHRENSTELLE/ ENGSTELLE DORFSTRASSE ECKE WALTERSDORFER CHAUSSEE

Auf der K 6160 an der **Ecke Dorfstraße – Waltersdorfer Chaussee** befindet sich unmittelbar nach einer Kurve eine Engstelle, welche eine Gefahrenstelle darstellt. Durch die eingeschränkten Sichtverhältnisse werden die entgegenkommenden Radfahrenden erst kurzfristig wahrgenommen. Die Engstelle wird bereits vorher angekündigt und ist mit einer Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen. Die Radfahrenden werden über einen Schutzstreifen durch die Engstelle geführt. Dieser endet an einem sehr schmalen Gehweg kurz vor einer Einfahrt (vgl. Abbildung 52, rechts).



Abbildung 52: Engstelle Dorfstraße Ecke Waltersdorfer Chaussee

Die Führung einer Radschnellverbindung ist über die Engstelle nicht möglich. Radschnellverbindungen müssen in Engstelle mindestens 2,5 Meter Breite aufweisen. Dies ist im vorliegenden Fall aufgrund des Platzmangels nicht möglich.

Auch die Führung eine Hauptverbindung für Pendler mit Anschluss an die Radschnellverbindung ist ungeeignet. Für eine Alltagsverbindung, welche eine sicherere und komfortablere Befahrbarkeit gewährleisten sowie potentiell durch eine Vielzahl von Radfahrenden genutzt werden soll, ist die Führung durch die Gefahrenstelle ungeeignet.

Dennoch sollte die **Verkehrssicherheit der Engstelle verbessert** werden. Dafür sollte der **Schutzstreifen verlängert** sowie **rot eingefärbt** werden, damit Autofahrer frühzeitig erkennen, dass die Fahrbahn mit Radfahrenden geteilt wird.

M3 & M4: INSTANDSETZUNG DER WALTERSDORFER CHAUSSEE UND SCHULZENDORFER STRASSE

Bei den Streckenabschnitten M3 **Waltersdorfer Chaussee** und M4 **Schulzendorfer Straße** gibt es aktuell einen einseitigen Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr, wodurch in eine Richtung die Führung im Mischverkehr erfolgt. Allerdings sind auf der K 6160 - Waltersdorfer Chaussee abschnittsweise Geschwindigkeiten bis 100 km/h erlaubt (vgl. Abbildung 32). Der Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr ist zudem durch eine Baumallee bepflanzt,

welche wiederum zu Nichteinhaltung der Mindestbreiten für Geh- und Radwege (2,5 Meter³³) führt, da diese die Fahrbahn unterbrechen. Zusätzlich wird die Fahrbahn durch Gräser überwuchert und Pflastersteine verrutschen (vgl. Abbildung 53).



Abbildung 53: Waltersdorfer Chaussee

Aufgrund der Engstelle (M2) auf der Waltersdorfer Chaussee sind **Alternativen für eine Hauptroute** für den Alltagsverkehr zu prüfen. Wird jedoch die Hauptverbindung auf der Waltersdorfer Chaussee gewählt, ist der **begleitende Gehweg** mit Freigabe für den Radverkehr **instand zu setzen**. Hierzu empfiehlt sich die Entfernung der Bäume, um die Abwicklung eines schnellen und leistungsstarken Radverkehrsaufkommens zu gewährleisten. Dies ist mit dem Naturschutzrecht abzustimmen, da zwischen Altschulzendorf und Waltersdorf ein Naturschutzgebiet besteht. Zusätzlich sollten die Geschwindigkeiten auf der Straße herabgesetzt werden.

Weiterführend besteht auf der Schulzendorfer Straße (M4) eine ähnliche Problematik (vgl. Abbildung 54).



Abbildung 54: Schulzendorfer Straße, Ortslage Waltersdorf

Innerorts bestehen zwar keine hohen Geschwindigkeiten (max. 50 km/h), jedoch ist der Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr ebenfalls in einen unzureichenden Zustand. Durch die Baumallee wird der Gehweg verkleinert und Äste und Gräser überwuchern diesen. Die Straße stellt zwar keine relevante Haupt- oder Radschellverbindung dar, ist jedoch als Zubringer **instand zu setzen**.

M5 & M6: ORTSLAGE WALTERSDORF

In **Waltersdorf** an der Kreuzung an der L 400 und K 6160 liegen Steine auf dem Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr und verengen somit die Fahrbahn für Radfahrende

33 vgl. ERA, 2010

(M5). Die **Steine** sollten entsprechend **entfernt** werden, um eine gut befahrbare, durchgängige Radwegeverbindung zu gewährleisten.



Abbildung 55: Steine auf dem Gehweg an der Kreuzung L 400 und K 6160

Zudem besteht entlang der L 400 die ursprüngliche Planung einer Radschnellverbindung Richtung BER, da dies der direkteste Weg ist. Die Ortslage Waltersdorf ist jedoch aus Platzgründen ungeeignet für eine Radschnellverbindung.

Aktuell ist auf westlicher Seite, Richtung Königs Wusterhausen, ein begleitender Gehweg mit „Radfahrer frei“ durchgängig vorhanden. In Gegenrichtung zum BER ist aktuell nur ein schmaler Gehweg vorhanden.



*Abbildung 56: Geh- und Radwege auf der L 400 durch Waltersdorf
(links: Richtung Königs Wusterhausen; Mitte und rechts: Richtung BER/ Schönefeld)*

Der Ausbau einer Radschnellverbindung ist aus Platzgründen nicht möglich, da hierfür mindestens drei Meter Fahrbahnbreite beidseitig zur Verfügung stehen müssten. Auch die Erweiterung des Gehweges (auf 2,5 Meter) ist nur möglich, wenn die Baumallee entfernt und Flächeneigentum erworben wird.

Aus diesem Grund sollte eine **Alternativverbindung** gewählt werden. In Frage kommt hierfür die Umgebung von Waltersdorf auf der östlichen oder westlichen Seite, wie durch die Initiative Radnetz LDS / ZES+ in Abbildung 34 orange dargestellt. Durch die Gemeinde Schönefeld soll voraussichtlich bis Dezember 2021 eine Ortsumfahrung auf östlicher Seite (in Abbildung 34 mit orangenen Punkten und grau unterlegt) geschaffen werden, um den Verkehr aus dem Ortskern von Waltersdorf umzuleiten. Die geplante Umfahrung wäre dazu geeignet, eine Radschnellverbindung zu berücksichtigen. Hier können weitere Planungen ansetzen. Dies ist jedoch aufgrund des angrenzenden Naturschutzgebietes mit dem Naturschutzrecht abzustimmen.

M7 & M8: LÜCKENSCHLUSS UND SCHAFFUNG VON FAHRRADBRÜCKEN

Die Abschnitte M7 und M8 umfassen zwei **Brücken** auf der **Berliner Straße** (M7) und der **Waltersdorfer Allee** (M8). Hier gibt es keine Radwege.

Auf der Brücke Berliner Straße (M7) über die A117 besteht im aktuellen Zustand nur ein sehr schmales Gehweg (vgl. Abbildung 57). Während der Befahrung konnte beobachtet werden, dass dieser jedoch auch durch Radfahrende genutzt wird (auch in Gegenrichtung), welche die stark befahrene Straße meiden.



Abbildung 57: Brücke über die A117 (Berliner Straße) mit schmalen Gehweg

Auf dem Abschnitt M8 – Waltersdorfer Allee besteht eine Netzlücke auf der Brücke über die A113. Auf beiden Seiten der Brücke besteht ein gut ausgebauter Geh- und Radweg. Die Führung über die Brücke erfolgt wiederum im Mischverkehr, auf der bis zu 70 km/h erlaubt sind. Da anzunehmen ist, dass diese Strecke in Zukunft gut genutzt werden wird, stellt die Führung im Mischverkehr hier potentiell ein Problem bei der Verkehrssicherheit dar. Zusätzlich ist die Brücke mit einer Steigung versehen, wodurch die Sichtverhältnisse des entgegenkommenden Verkehrs eingeschränkt sind (vgl. Abbildung 58).



Abbildung 58: Brücke zum BER (links: Blick vom BER kommend, rechts: Blick in Richtung BER)

In beiden Fällen (M7 und M8) sollte der **Bau einer Fahrradbrücke** erfolgen, da perspektivisch die Radschnellverbindung entlang dieser Strecke geführt wird oder als wichtige Hauptverbindung Richtung Schönefeld dient. Zu bedenken ist dabei, dass Radschnellverbindungen getrennt vom Fußverkehr errichtet werden. Aktuell sind die Verbindungen zum BER jedoch gemeinsam geführte Wege.

6.2.2.7 Maßnahmen: Radverkehr innerhalb der Gemeinden ZES

M1: ÜBERPLANUNG VON PFLASTERSTRABEN DURCH EINEN SCHUTZSTREIFEN FÜR RADFAHRENDE

Wie bereits beschrieben, bestehen einige Straßen, auf denen das Fahrrad im Mischverkehr geführt wird, aus Kopfstein- bzw. Natursteinpflaster. Gepflasterte Verbindungen sind mit

einer erheblichen Beeinträchtigung des Fahrkomforts sowie Sicherheitseinbußen (z. B. Einspuren von schmalen Reifen in die Fugen, Rutschgefahr bei Nässe, schwereres Ausweichen etc.) verbunden. Da der Fahrkomfort insgesamt unattraktiv ist, wählen Radfahrende meist andere Strecken oder fahren regelwidrig auf dem Gehweg. Beispielhaft hierfür sind die in Tabelle 10 aufgeführten Verbindungen. Bei den Strecken war ein Ausbau der Gehwege mit Freigabe des Radverkehrs (mindestens 2,5 Meter Breite) aufgrund des Platzmangels teilweise nicht möglich. Zudem parken einige Fahrzeuge am Fahrbahnrand.

Tabelle 10: Kopfsteinpflaster und Führung im Mischverkehr sowie parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand

	<p>Beispiel August-Bebel-Allee:</p> <p>Verbindung zum S-Bahnhof Eichwalde. Kein Radweg oder Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr vorhanden.</p>
	<p>Beispiel Puschkinallee:</p> <p>Verbindung mit hohem Anteil an Schülerverkehr. Dadurch besteht erhöhter Sicherheitsbedarf.</p>
	<p>Beispiel Parkstraße:</p> <p>Verbindung mit perspektivisch hoher Verkehrsnachfrage und hohem Anteil an Pendlern. Zubringer S-Bahnhof Zeuthen.</p>

Im Allgemeinen können Personen eher zur Nutzung des Fahrrads bewegt werden, wenn die Infrastruktur eine sichere und angenehme Nutzung ermöglicht. Somit liegt es auch an der Qualität der Verkehrsanlage, ob die Entscheidung auf das Fahrrad fällt.

Auf den beispielhaft aufgeführten Wegen sollte, zur Verbesserung der Situation für Radfahrende, ein **Schutzstreifen für Radfahrende aus Asphalt** geschaffen werden. Aus diesem Grund ist auch die **Einführung eines Halteverbotes** nötig. Da hiervon einige Stellplätze betroffen sind, ist die Erstellung eines Parkraumkonzeptes nötig.

M2: EINFÜHRUNG EINES HALTEVERBOTES AUF DER MIERSDORFER CHAUSSEE

Die **Miersdorfer Chaussee** ist abschnittsweise bereits gut durch einen Gehweg mit Radverkehrsfreigabe ausgebaut. Ab der Querung der Forststraße besteht jedoch keine separate Radverkehrsführung mehr. Die Miersdorfer Chaussee sowie der Forstweg sind jedoch wichtige Zubringer-Straßen zum S-Bahnhof in Zeuthen. Auf beiden Verbindungen ist für die Radfahrenden das Fahren im Mischverkehr nötig, jedoch ist dies durch parkenden Fahrzeuge am Fahrbahnrand mitunter unkomfortabel und gefährlich (vgl. Abbildung 59).



Abbildung 59: Miersdorfer Chaussee

Aus diesem Grund ist, zur Verbesserung der Erreichbarkeit, ebenfalls ein **Halteverbot einzuführen** und wenn möglich ein **Schutzstreifen** (Schutzstreifen mindestens 1,5 Meter breit und Restfahrbahn $\geq 4,5$ Meter) für **Radfahrende** zu schaffen.

M3: VERBREITERUNG DES RADWEGES AUF DER SCHILLERSTRASSE

Auf der **Schillerstraße** ist ein nahezu durchgängiger Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr vorhanden. Dieser wird jedoch abschnittsweise auf westlicher Seite Richtung Zeuthen verengt, um zu verdeutlichen, dass der Weg nun nur noch durch Radfahrende genutzt werden darf. Neben dem schmalen Radweg sind jedoch Reifenspuren von Überholvorgängen vorhanden (vgl. Abbildung 60). Der Weg hält entsprechend nicht die Regellmaße von mindestens 1,6 Metern für einen Einrichtungsradweg ein.



Abbildung 60: Schmalen Radweg auf der Schillerstraße

Aus diesem Grund ist der **Radweg auf zwei Meter zu erweitern**. Zudem ist durch **Beschilderung und Piktogramme** kenntlich zu machen, dass Fußgänger in diesem Fall auf die gegenüberliegende Straßenseite wechseln müssen.

M4: SCHAFFUNG EINER ZÜGIG BEFAHRBAREN RADWEGEVERBINDUNG PARALLEL ZUR L 401

Entlang der L 401 besteht durchgängig durch Zeuthen und Wildau ein Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr. Gehwege mit „Radfahrer frei“ bedeuten gemäß StVO jedoch Schrittgeschwindigkeit und Vorrang für Fußgänger, was entsprechend keine zügige und sichere Alltags- bzw. Pendlerverbindung für Radfahrende darstellt. Zudem sind auf dieser Strecke einige Einfahrten vorhanden, welche potentielle Gefahrenstellen darstellen.

Gemäß dem Vorschlag der Initiative Radnetz LDS / ZES+ wurde aus diesem Grund die vorgeschlagene Parallelverbindung abgefahren, kartiert und bewertet. Diese führt über die Alte Poststraße, am S-Bahnhof in Zeuthen vorbei über die Straßen An der Eisenbahn, Hochwaldstraße bis Holundersteg (vgl. **Abbildung 35**). Weiterführend wird eine Verbindung an der Dahme entlang durch die Initiative vorgeschlagen, welche im Rahmen des Projektes jedoch nicht abgefahren wurde. Aus diesem Grund können keine Aussagen über die Machbarkeit getroffen werden, jedoch bietet sich die Verbindung besonders für touristische Zwecke an und könnte Anschluss an das geplante Wassertaxi (vgl. Kapitel 5.2.5) schaffen. In Tabelle 11 werden zu den Abschnitten die entsprechenden Maßnahmen benannt:

Tabelle 11: Maßnahmen für den abschnittsweisen Ausbau einer Radwegeverbindung parallel zur L 401

<p>Ertüchtigung und Ausbau der Alten Poststraße zu einer Fahrradstraße.</p>	
<p>Ausbau des Weges An der Eisenbahn zu einem separaten Radweg und begleitenden Gehweg.</p>	
<p>Ertüchtigung und Ausbau des Walstückes zwischen An der Eisenbahn und Hochwaldstraße zu einem separaten Radweg und begleitenden Gehweg. Hier ist ggf. Flächenerwerb notwendig.</p>	

Prüfung der Realisierbarkeit einer Fahrradstraße auf der Hochwaldstraße und dem Holundersteg.



Eine weitere interessante **Alternativverbindung** verläuft auf der westlichen Seite der Bahnstrecke, wobei hier ebenfalls noch nicht durchgängige Wege vorhanden sind. Im Rahmen weiterer Planungen ist diese Verbindung ebenfalls zu prüfen. Die Verbindung bietet sich räumlich und aufgrund des Flächeneigentums besonders an. Hingegen ist für die Verbindung auf westlicher Seite der Flächenerwerb notwendig. Zudem wäre somit eine Anbindung an das Gewerbegebiet in Wildau möglich.

M5: AUSBAU EINES RADWEGES AUF DER NÖRDLICHEN SEITE DER ERNST-THÄLMANN-STRASSE

Auf der **Ernst-Thälmann-Straße** befindet sich auf südlicher Seite ein durchgängiger Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr bis nach Eichwalde. Der Verbindung wird jedoch als Zubringer zu der Radschnellverbindung künftig eine wichtige Bedeutung für Pendler haben. Aus diesem Grund ist auf nördlicher Seite ein baulich angelegter Radweg zu schaffen.

6.2.2.8 Maßnahmen: Verknüpfung ÖV und Radverkehr – Knotenpunkt Königs Wusterhausen

M1: LÜCKENSCHLUSS UND SICHERUNG DER QUERUNG DER L 401

Wie zuvor beschrieben, befindet sich **entlang der L 401** ein nahezu durchgehender begleitender Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr. Am Ortsausgang Wildau endet der Radweg jedoch und wird auf die Straße geführt. Das Fahren im Mischverkehr stellt für die Radfahrenden jedoch aufgrund der stark befahrenen Straße keine attraktive Führung dar.



Abbildung 61: Netzlücken (links: Ortsausgang Wildau, rechts: zwischen Kreisverkehr + Wildauer Brücke)

Etwas weiter entfernt wird ein gemeinsamer Geh- und Radweg auf östlicher Seite weitergeführt und abschnittsweise (zwischen Kreisverkehr und Wildauer Brücke) unterbrochen. Hier ist ein Lückenschluss notwendig. Entsprechend sind die Radwege durch eine geeignete Führung abseits des Kfz-Verkehrs entlang der L 401 auszubauen und zu ertüchtigen.

M2: HINWEIS ZU ALTERNATIVE DER RADSCHNELLVERBINDUNG ÜBER FUNKERBERG



Abbildung 62: Anstieg am Funkeberg

Eine **Führung der Radschnellverbindung über Funkeberg** kommt aufgrund der starken Steigung von über sechs %, welche keine schnelle Befahrbarkeit ermöglicht, **nicht in Frage**. Zudem ist der Ausbau einer mindestens vier Meter breiten Radwegeverbindung aus Platzgründen nicht umsetzbar.

Entsprechend sind die **Alternativverbindungen zu untersuchen** (u. a. nach Umwegfaktor und Machbarkeit).

M3: ENTFERNUNG EINES TEILS DER UMLAUFSPERRE AN DER VERBINDUNG ÜBER GOETHEBAHN

Entlang der **Goethebahn** befindet sich ein breiter sowie gut ausgebauter Geh- und Radweg. Dieser wird auf beiden Seiten in Königs Wusterhausen sowie in Wildau durch Umlaufsperrungen gesichert.



Abbildung 63: Umlaufsperrungen auf der Goethebahn

Umlaufsperrungen sind nur bei besonderen Umständen erlaubt und nur gerechtfertigt, wenn der abzzielende Nutzen nicht mit anderen Mitteln erreicht werden kann. In der Regel weisen sie auf Hindernisse hin, z. B. Treppen oder sehr steile Wege. Im vorliegenden Fall scheinen sie der Begrenzung des Kfz-Verkehrs zu dienen. Darüber hinaus ist das Durchfahren der Umlaufsperrungen mit Lastenrädern, Pedelecs oder Rollstühlen (Barrierefreiheit) ungeeignet. Für eine bessere Befahrbarkeit sollte daher ein **Teil der Umlaufsperrungen entfernt werden**, sodass ein **zwei Meter breiter Weg** zur Verfügung steht. Kfz werden somit weiterhin ausgegrenzt.

Förderung

Gefördert aus Mitteln des Bundes, des Freistaates Sachsen und des Landes Brandenburg im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsinfrastruktur“.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie

Impressum

Herausgeber:

Wirtschaftsregion Lausitz GmbH
Projekt Zukunftswerkstatt Lausitz
Heideweg 2, 02953 Bad Muskau
T +49 35771 6599-10
E zukunft@wirtschaftsregion-lausitz.de

Ansprechpartner:

Matthias Lampel, Projektmanager Mobilität und Digitalisierung

In Zusammenarbeit mit:

Mobilitätswerk GmbH
Eisenstückstr. 5, 01069 Dresden
T +49 351 275 60669
E anfrage@mobilitaetswerk.de

