



## INHALT

DAS ZUKUNFTSLAND NACHHALTIG MOBIL MACHEN .....	5
1. HERAUSFORDERUNG: OHNE AUTO AUF DEM LAND MOBIL SEIN .....	6
Antwort: Anrufsürgerbus	
Antwort: Bedarfsonreanter Schulbus	
Nächste Schritte	
2. HERAUSFORDERUNG: INS RUFGEBIET ZUR ARBEIT PERIDELN .....	12
Antwort: E-Mobilitätsachse	
Antwort: Mobilitätsstationen	
Nächste Schritte	
3. HERAUSFORDERUNG: AUF SCHÖNEN WEGEN UNTERWEGS SEIN .....	18
Antwort: Öffentliche Landschaftsstromland	
Antwort: Orientierung für Fahrradfahrer und Wanderer	
Nächste Schritte	
KOMMUNIKATION UND AUSTAUSCH: LERNEN VOM MODELLPROJEKT .....	23
REGIONALE ARBEITEN / ZUKUNFTSFRAGEN: MOBILITÄTSKONZEPTE FÜR DIE KLEINTEILIGE SIEDLUNGSSTRUKTUR .....	24

# BEWEGTES LAND

MOBILITÄT IN DIE FLÄCHE BRINGEN

Projektträger  
 Stadt Olfen, Stadt Haltern am See, Gemeinde Nordkirchen,  
 Stadt Seim, Zweckerband ÖPNV

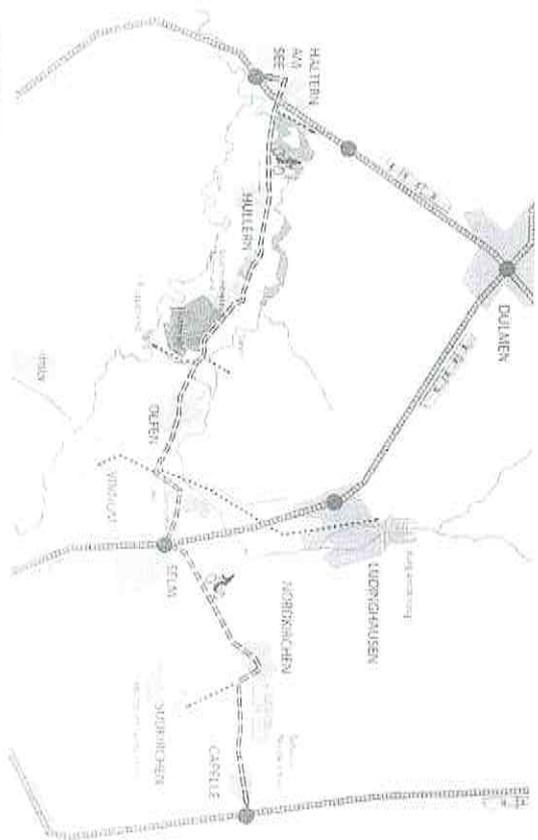
# DAS ZUKUNFTSLAND NACHHALTIG MOBIL MACHEN

Die Art und Weise, wie Menschen sich von A nach B bewegen, um zur Arbeit zu kommen, Einkäufen zu gehen oder Gemeinschaftseinrichtungen wie Schulen zu besuchen, wird sich in den nächsten Jahren grundlegend ändern. Der energetische Wandel macht es nötig, Mittel und Wege der Fortbewegung zu entwickeln, die nicht auf fossile Energien angewiesen sind. Ziel einer nachhaltigen Mobilitätspolitik wird es sein, den Besitz eines Autos von einer Voraussetzung für Mobilität zu einer Möglichkeit unter vie-

len zu machen. Hier gilt das Prinzip „Korn Zwang zur Wahl“. Die demografische Entwicklung fordert vor allem Antworten auf die Frage, wie Jugendliche und alle Menschen ohne Auto mobil werden bzw. bleiben.

In den großen Städten gibt es bereits erfolgreich umgesetzte Konzepte: Carsharing, Leihfahrräder und hochwertiger öffentlicher Verkehr gehören hier mittlerweile zum Alltag. Hier verliert das Auto als Statussymbol an Bedeutung.

In ländlichen Räumen dominiert weiterhin das Auto, häufig gibt es mehrere Autos pro Haushalt. Der Öffentliche Nahverkehr spielt im Alltag der Menschen eine eher untergeordnete Rolle, ist jedoch unverzichtbarer Bestandteil des Verkehrssystems, um Bevölkerungsgruppen ohne Auto „mobil“ zu machen und ihren Anschluss an das öffentliche Leben sicherzustellen.



Zwischen Hulten am See und Kordbühren soll ein „Bewegtes Land“ entstehen. Später soll die gesamte Region von den Erfahrungen profitieren.

Eine ganzheitliche Nahverkehrsinfrastruktur kann ein Beitrag dazu sein, dass Menschen in der Region bleiben und sie als attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort wahrnehmen. Gefragt sind nachhaltige, flexible und bedarfsgerechte Angebote.

Diese Angebote sind auch für die Menschen attraktiv, die die Kulturlandschaften des Münsterlands besuchen wollen. Die öffentliche Verkehrsanbindung des südlichen Münsterlands an das Ruhrgebiet kommt nicht nur Menschen, die dort leben, entgegen, sondern auch Touristen, die von weiter her anreisen.



„Faktor smart Auto“ hat es bisher vor allem in Großstädten: Car-Kee-edy, London (Foto: R. Schmidt)

## FLEXIBLE, FLÄCHENDECKENDE, BÜRGERNAHE UND BEDARFSGERECHTE MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM

Das Modellprojekt „Bewegtes Land“ entwickelt und erprobt Konzepte und Kooperationen für eine nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum. Es will zeigen, wie man im ländlichen Raum auch ohne Auto mobil sein kann.

- nachhaltig zum Arbeitsplatz pendeln kann,
- und die Landschaft mit einem attraktiven Langsamverkehr erschließen kann.

Das Projekt „Bewegtes Land“ hat drei Schwerpunkte:

Erstens erarbeiten die Akteure beispielhafte Lösungen für den Schülertransport und Bürgerbuslinien als Beitrag zur Erschließung des ländlichen Raums mit flexiblen, bedarfsgerechten und effizienteren Mobilitätsangeboten jenseits des Autos. Daher setzt das Projekt bei den Transportarten und Bevölkerungsgruppen an, die im Regelfall auf eine Beförderungsmöglichkeit mit dem ÖPNV angewiesen sind: Zum einen sind dies die Schüler, zum anderen Senioren und andere mobilitätseingeschränkte Personen, die bisher Hauptnutzer von Bürgerbuslinien sind. In diesen Bereichen will „Bewegtes Land“ das Mobilitätsangebot deutlich verbessern. Ziel ist es, ein attraktives Angebot im Öffentlichen Nahverkehr zu schaffen, das sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen und nicht an statischen Linienentwürfen und Haltestellensystemen orientiert. Damit sollen auch Umlandgemeinden vom Auto gewonnen werden, also Menschen, die z. B. freiwillig auf die Autobahn zum Supermarkt zu Gunsten des örtlichen Mobilitätsangebots verzichten. In der Erprobungsphase knüpft das Projekt an zwei bereits existierende Initiativen in der Stadt Olfen an und entwickelt diese modellhaft weiter. Nach einer Auswertung der Erfahrungen in Olfen können Angebote im Kreis Coesfeld umgebaut werden.

Zweithens soll der Anschluss ans Ruhrgebiet umfassend verbessert werden. Eine neue E-Mobilitätsstrasse verläuft zwischen dem Bahnhof Hulten am See, der Stadt Olfen, dem Bahnhof Seim und den Ortsteilen der Stadt Nordkirchen und verbindet die Wohnlagen untereinander und mit den Sahnhalte r.

Drittens widmet sich das Projekt „Bewegtes Land“ der Frage, wie Wege zur Arbeit, zur Schule, zum Verein oder anderen sozialen Einrichtungen vom notwendigen Überl der „Überwindung von Raum“ zum

attraktiven Teil der Freizeit werden können. Am Beispiel des 250m-Rundwegs wird erforscht, wie Körsen für E-Mobilität und andere Radwegnetze so ausgebaut und ergänzt werden können, dass Fahrradfahrer zum selbstverständlichen Teil von Pendlerrouen und Alltagsabläufen wird. Die neu entstehende Infrastruktur steht auch Touristen aus Nah und Fern zur Verfügung.

## Inhaltliche Verknüpfungen und Synergien mit anderen Projekten

So wie Bürgerbusse und E-Bikes Räume, Menschen und Infrastrukturen verknüpfen, ist auch das Projekt „Bewegtes Land“ auf Austausch und Verknüpfung ausgerichtet.

- Vor allem beim Thema Arrangements gibt es eine enge Zusammenarbeit mit dem Projekt „Unser Leobauer“ in Olfen. Die Organisatoren des Bürgerbusses sind als Mobilitätszentrale Teil der bürgerschaftlich getragenen Initiative zur Entwicklung eines neuen Standorts für Vereine und Ehrenamt, dem Leobauer.
- Beim Thema der Qualifizierung der Landschaft durch gute Wege- und Orientierungssysteme dient das 250m-Rundweg als Pilotgebiet. Hier gibt es einen intensiven Austausch mit dem Projekt 250m-Rundweg, das Ideen für eine Landschaft der Zukunft findet und experimentell erprobt.

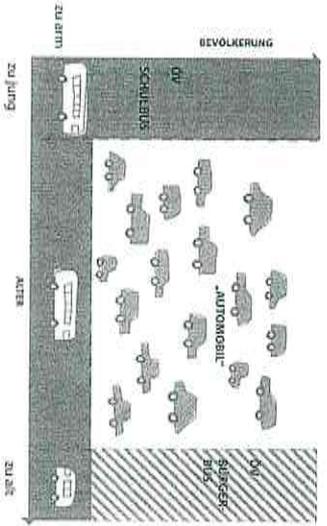
Vor allem wenn es um die Synergien von Angeboten für Pendler und Touristen geht, sind enge Verknüpfungen mit dem Projekt „Musterwege-Steuerleben“ vor allem mit dem Teilprojekt „WasserZwischenräume“, das sich um die touristische Aufwertung der Region kümmert, sinnvoll.

# 1. HERAUSFORDERUNG: OHNE AUTO AUF DEM LAND MOBIL SEIN

Das ohnehin begrenzte Busliniennetz konzentriert sich im ländlichen Raum weitgehend darauf, Schüler zur Schule und nach Hause zu bringen. Der Ortslinienverkehr ist vielerorts ein reiner Schulbusverkehr, der für die übrige Nachfrage keine Bedeutung hat, da das Angebot nicht mit der Nachfrage übereingtrimmt und die Busse zu den Stoßzeiten oft überfüllt sind. Sinkende Schülerzahlen sorgen bei vielen Kommunen dafür, dass die Transportkosten steigen. Außerdem hat der sinkende Bedarf eine schleichende Ausdünnung der ÖPNV-Versorgung zur Folge. Abseits bestehen die Linien gewinnem mehr und mehr die Bürgerbusse als selbstorganisierte, ehrenamtliche Mobilitätsangebote an Bedeutung. Sie springen dort ein, wo Linien nicht mehr kostendeckend betrieben werden können, und stellen mit viel Engagement eine „Grundversicherung“ an Mobilität für viele Menschen her – sind aber oft auf ein Halbesamennetz im Sinne einer konventionellen Buslinie beschränkt. Viele Wohnlagen außerhalb der Stadtzentren sind nicht gut zu erreichen. Das hat gravierende Nachteile für Junge, alte und sozial schwächere Mitglieder der Gesellschaft. Wer nicht über ein Auto verfügt, ist in seiner Mobilität stark eingeschränkt und kann von wesentlichen Qualitäten des Lebens abgeschnittet werden.

Es gilt, flexible, nachfrageorientierte Angebote zu entwickeln, die sich am Bedarf der Bevölkerung orientieren, um sie an die Zentren mit ihren Einrichtungen des öffentlichen Lebens und der Nahversorgung anzubinden. Das gilt vor allem für Siedlungsstrukturen, wie sie im Mittel- und Ostwestfalen zu finden sind.

Hierarchisierung der Autos über die Aktivität und die Lebensqualität – zukünftig auf „von Zwang zur Wahl“ gehen



## ANTWORT: AMRUFBURGERBUS

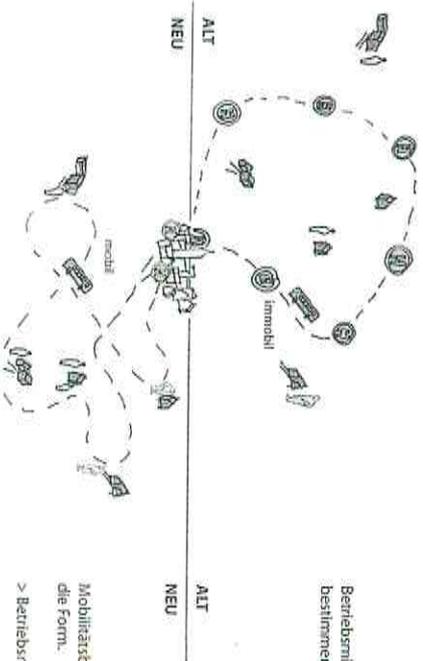
Bisher verbinden Bürgerbuslinien auf Strecken und/oder zu Zeiten mit geringer Nachfrage die Außenbezirke mit den Zentren, um Lücken in der Verkehrsinfrastruktur zu schließen. Als Teil des Maßnahmen ergreifen sie die Linienbusse der Verkehrsunternehmen. Sie verkehren ebenfalls nach einem festgelegten Linienweg und Fahrplan. Der wesentliche Unterschied ist, dass hier die Fahrer ehrenamtlich Aktive sind. Betrieben und organisiert werden Bürgerbusprojekte von Vereinen, die sich für die Mobilität ihrer Mitmenschen einsetzen. Die verkehrstechnische Verantwortung verbleibt jedoch bei einem Verkehrsunternehmen, wie der Regionalverkehrs Münsterland GmbH (RMV).

Anfang 2013 wurde der bereits bestehende Bürgerbusbetrieb in Olfen mit seinen vier Linien an die Bedürfnisse der

Offener Bevölkerung angepasst, um eine größere Nachfrage bei einer größeren Zielgruppe zu erreichen. Der Bürgerbus hat jetzt auf telefonische Anfrage der Bürger diese direkt an ihrem Startpunkt im Außenbezirk (z. B. Wohnort) ab und bringt sie zu den festgelegten Haltestellen an wichtigen Standorten in der Stadtmitte. Anhand der eingehenden Anrufe wird mit Hilfe einer Software eine optimale Route für eine Fahrt des „Anrufbürgerbusses“ ins Stadtzentrum festgelegt. Der Bürgerbus fährt also nur dort hin, wo er gebraucht wird. Leerfahrten und entsprechende Kosten werden deutlich reduziert. Die Rückfahrt erfolgt dann von einer der Haltestellen im Stadtzentrum.

Das ist ein bedarfsorientierter Ansatz, der sich von der Linie löst. Ziel ist es, die Mobilität aller Bürger sicherzustellen damit das Leben in den bestehenden Wohngebieten attraktiv bleibt. Bisher wird der Bus überwiegend von älteren

Menschen genutzt, die aus den Außenbezirken kommend die täglichen Dinge des Lebens, wie Einkäufe, Arzt- oder Amtsbesuche im Stadtzentrum erledigen möchten. Offener Senioren nutzen den Bürgerbus beispielsweise, um zum dokumentarischen Mittagstisch zu kommen. Flankierende Marketingmaßnahmen können helfen, das neue Angebot auch bei Jüngeren bekannt zu machen. Weniger vom Auto abhängig zu sein, entlastet Haushalte finanziell und korrigiert einer Vielfalt von Lebensstilen auch auf dem Land entgegen.



Betriebsmittel bestimmen die Mobilität  
Mobilitätsbedarf bestimmt die Form.  
> Betriebsmittel

Ehrenamtiger Bürgerbus (bis 2013)	Neuer Bürgerbus (seit 2013)
Ehrenamtlicher Betrieb	Ehrenamtlicher Betrieb
4 Linien	Keine Linien
Festgelegte Fahrzeiten	Verkehr nach Bedarf (durch telefonische Anmeldung)
Festgelegte Fahrstrecken mit Haltestellen	Kein festgelegter Fahrweg (verkehr zwischen Haus zur und Haltestelle bzw. Haltestelle und Haus)

**Akteure und Trägerchaften Anruf-Bürgerbus**

- Der Bürgerbus Offen e.V. ist die bürgergetragene Mobilitätszentrale der Bürgerstiftung "Unser Leinhaus".
- Weitere Bürgerbusvereine aus der Region lernen vom Bürgerbus Offen e.V. in regelmäßigen Austauschtreffen.
- Der Pro Bürgerbus NRW e.V. unterstützt die Vernetzung der Bürgerbusanbieter.
- Die Regionale Nahverkehrsgemeinschaft Münsterland (RNWG) ist die zuständige Regie- und Bestelleinheit für den strabengebundenen ÖPNV in der Region.
- Die Stadt Offen ist Modellkommune.



• Der Bürgerbus kommt auch zur abgelegenen Hofmark und bringt die Menschen zum Bahnhof zum Hochbrennwerk (Foto: Bgswake 2016, Agentur)



**ANTWORT: BEDARFSORIENTIERTER SCHULBUS**

Durch den absehbaren Rückgang der Schülerzahlen in der Region, die Veränderung der Schulanfahrschaft, die Erweiterung des Schullages in den Nachbargemeinden und unethische Unterrichtsleistungen müssen immer weniger Schüler zur selben Zeit nach Hause gebracht werden. Das hat zur Konsequenz, dass zukünftig mehr Fahrlösungen benötigt werden. Für den klassischen Linienverkehr bedeutet dies, dass teilweise nur eine Handvoll Schüler weiter Strecken mit einem fast leeren Bus nach Hause gefahren werden muss. Dabei muss man sich aufgrund der momentanen Praxis streng an den vorgegebenen Linienverläufen orientieren. Das führt zu sehr langen Strecken, die zum Teil nicht gefahren werden müssten, wenn eine Optimierung an den Wohnorten der Schüler möglich wäre. Hier eine Optimierung der Rückfahrstrecke – entsprechend der jeweils in den Bus einsteigenden Schüler – zu erreichen, ist ein zentraler Ansatz des Projektes.

Bürgerlicher Schulbus	Bedarfsorientierter Schulbus
Leerfahrten	Kaum Leerfahrten
Lange Strecken	Direkte Wege
Angebotsorientiert	Nachfrageorientiert
Hohe Kosten für Kommunen	Sinkende Kosten

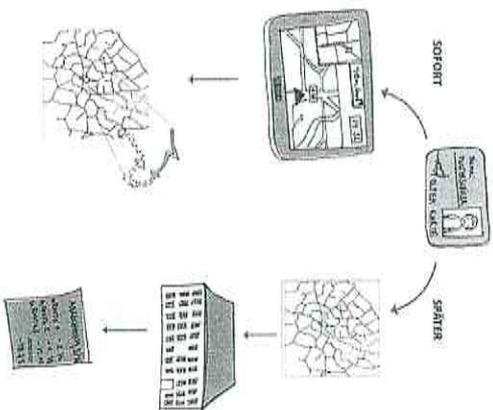
Seit zwei Jahren hat die Stadt Offen in Kooperation mit der Regionalen Nahverkehrsgemeinschaft Münsterland (RNWG) ein bedarfsorientiertes Schülertransportsystem vorbereitet. Ausgestartet mit einer Offen-Karte, auf der für Wohnort gespeichert ist, machen sich nun seit Januar 2013 täglich ca. 200 SchülerInnen und Schüler mit Bussen auf dem Heimweg. Die Fahrstrecke wird nach den georteten Ausweisen der Schüler im Bus errechnet und optimiert. Schüler werden ihren Bedürfnissen entsprechend – ähnlich einem Taxibus oder Anrufsammeltaxi – frei vom Leinweg auf möglichst direktem Weg nach Hause befördert. Eine Reduktion der Leerfahrten ist durch den geringeren Treibstoffverbrauch auch aus Umweltschutzsicht zu begründen. So werden durch kostenquere Anwendung einer technischen Innovation Fahrzeit, Kosten und Treibstoff gleichermaßen eingespart.

Die bisherigen Erfahrungen der Stadt Offen mit dem System sind durchweg positiv. Bei den betroffenen Linien wird erwartet, dass die Kilometerleistung um etwa ein Drittel reduziert werden kann.

Es ist offensichtlich, dass damit auch erhebliche Einsparungen von Fahrzeiten, CO<sub>2</sub>-Produktion und Kosten verbunden sind. Im Moment wird dieser Ansatz durch den Einsatz kostengünstiger Standardprodukte und Standardsoftware weiterentwickelt. Im Sinne einer bedarfsorientierten Weiterentwicklung des Angebotes sollte das System im Rahmen des Projektes zunächst technisch optimiert werden. Gleichzeitig soll ein Konzept für alle weiteren kreisangehörigen Kommunen entwickelt werden.

**Akteure und Trägerchaften Bedarfsorientierter Schulbus**

- Kreisangehörige Kommunen des Kreises Coesfeld übernehmen das System und sorgen für Kostensparnisse in den Bereichen Software und Produkte.
- Die Schulen in Offen unterstützen den bedarfsorientierten Schulbus durch Information und Rückkopplung.
- Die RNWG (Regionale Nahverkehrsgemeinschaft Münsterland) ist die zuständige Regie- und Bestelleinheit für den strabengebundenen ÖPNV in der Region.
- Der Regionalverkehr Münsterland (RVWL) betreibt den Schulbus.
- Forschungseinrichtungen in den Bereichen Verkehrsplanung/-technik und Informatik begleiten das Projekt wissenschaftlich und unterstützen bei der Evaluation.
- Die Stadt Offen ist Modellkommune und Finanzier.
- Der Kreis Coesfeld ist der gesetzliche Aufgabenträger für den Öffentlichen Nahverkehr.



**Im Bus**  
Berechnung  
Ziele  
Route

**Abrechnung im Rathaus**  
Umfang  
Kostenträger  
Unternehmensleistungen

Bedarfsorientierter Schulbus

**NÄCHSTE SCHRITTE**

**Anlaufbürgerbus**

- Evaluation der Testphase in enger Kooperation mit dem Projektbüro der Regionale 2016 Agentur mit besonderem Fokus auf die Zielgruppen.
- Anpassung und evtl. räumliche Ausdehnung des Angebots nach Auswertung der Testphase.
- Workshop mit Gemeinden aus dem Regionale 2016 Gebiet für den Wisconsinstandes.

**Bedarfsorientierter Schulbus**

- Vorstellung der bisherigen Erfahrungen und Ergebnisse in der Bürgermeisterversammlung, Vertiefung in den AGS „Stückreise“ und „Nordkreis“; Vorbereitung der Übertragung des bedarfsorientierten Vorgehens auf andere Kommunen.
- Einführung, kostengünstiger Standardprodukte und Standardsoftware.
- Die RWG organisiert gemeinsam mit den betroffenen Kommunen die Umsetzung des Modells. Nach Abschluss der Projektphase wird die Umsetzung jeweils vor Ort organisiert und

gepflegt. Wichtig ist die Einbeziehung einer genau auf die Bedürfnisse des bedarfsorientierten Schülerverkehrs orientierten Software. Hier ist z.B. eine Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Dortmund angedacht.

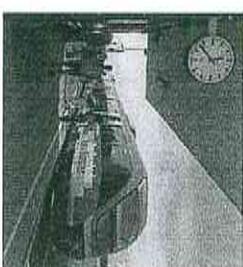
- Evaluation, unter Zuhilfenahme der eingesetzten Software und in enger Kooperation mit dem Projektbüro der Regionale 2016 Agentur.

**2. HERAUSFORDERUNG:  
INS RUHRGEBIET ZUR ARBEIT PENDELN**

Neben Nordkirchen ist Offen der einzige Ort im Kreis Coesfeld, der überwiegend auf das Ruhrgebiet orientiert ist. Das passt nicht in die Grundidee des Regionalverkehrs Münsterland. Er ist in seiner ganzen Konzeption auf möglichst hochwertige Verbindungen zum Zentrum Münster ausgerichtet. Das ist verständlich und wird sich auch nicht ändern lassen.

Der ÖPNV-Bedarf der Pendler wird auch nicht vom Regionalverkehr des Ruhrgebiets abgedeckt. Das Angebot für die etwa 2000 Pendler ist vor allem aus zwei Gründen unattraktiv:

- Es besteht lediglich eine stündliche Direktverbindung nach Datteln, Anschlüsse zum überregionalen Buslinien (Schnellbus) sind im Fahrplan nicht vorgesehen. In Richtung Münster besteht zwischen R44 und S90 am Ludinghausener Busbahnhof eine Anschlussgarantie.
- Offen liegt auf der Grenze zwischen zwei Tarifverbänden (VRB- und VR-Tarif). Je nach Verbindung ergibt sich ein anderer Tarif, was vor allem Pendlerfahrern nach Dortmund wenig attraktiv macht. Das Umsteigen ist umständlich, und es werden zwei Fahrkarten benötigt.

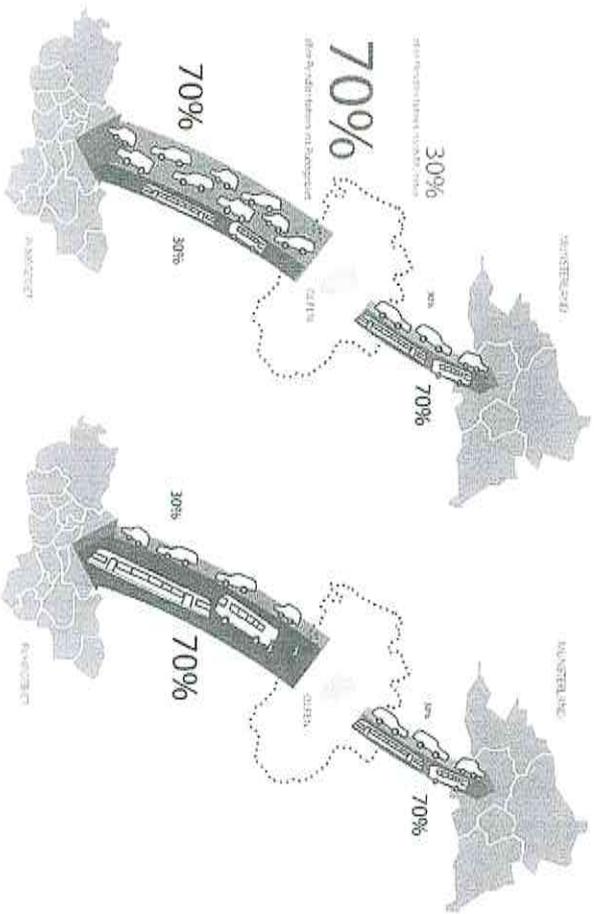


Vom Bahnhof Zéss Geförng nach Dortmund

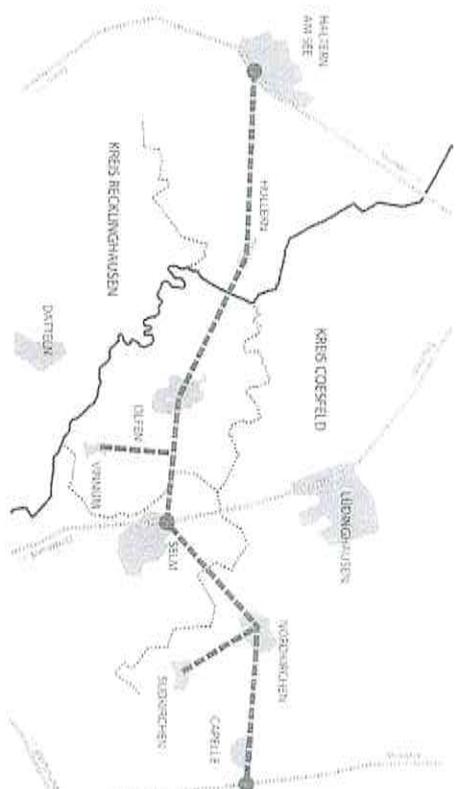
**Regionalbusse im Münsterland**



Das Schenkbusssystem der RWG ist auf fast jeder angezeichnet. Quelle: RWG



Ein höherer Anteil der Ökonomie Bevölkerung pendelt aktuell zum Arbeitsort im Ruhnggebiet per ÖPNV, was für keine Abwanderung spricht, denn Ökonomie mit dem ÖPNV kann zu geringeren Zinsen das ruhige „Reinigungsland“ für, denn die Ökonomie-Ökonomie den Bedarf der Pendler abdecken.



Die neue E-Mobilitätsverkehrs über Gemeinde- und Kreisgrenzen hinweg.

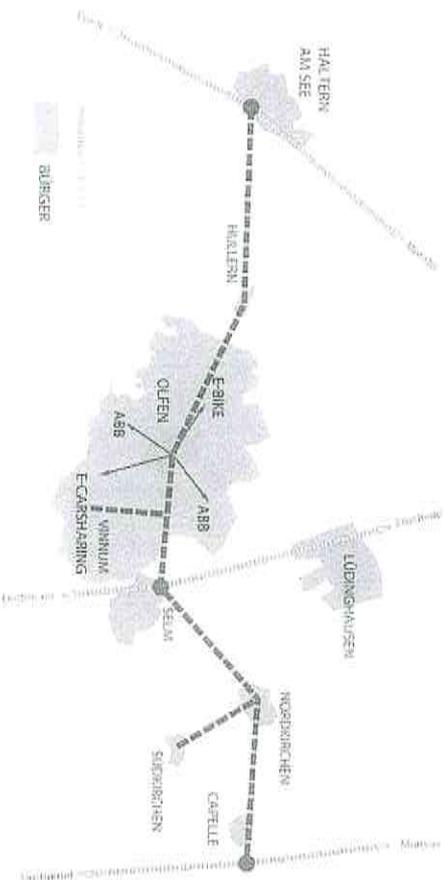
Olfen über nur für 200 Jahre für 2000 Einwohner die Standort im Ruhnggebiet ist Galden im. In dieser mehr am See in der Region gibt es direkt viele Autos pro Einwohner.

**ANTWORT:  
E-MOBILITÄTSACHSE**

Auf der alten Postwegverbindung zwischen Haltern am See und Olfen und weiter über Seim nach Nordkirchen soll eine Schnellstrecke für Elektrofahrzeuge (E-Bikes) entstehen. Der alte Postweg war in der Vergangenheit Teilabschnitt der Postkutschentierverbindung zwischen Köln und Berlin und der schnellste Weg zwischen Haltern am See und Olfen. Heute ist er als Sand- und Schotterweg immer noch weitgehend im Besitz der Kommunen Olfen und Haltern am See. Eine Bürgerinitiative aus Haltern, einem Ortsteil von Haltern am See, engagiert sich für die „Wiederentdeckung“ der Postwegverbindung.

Zukunft soll der alte Postweg als direkter Weg von Olfen zum Bahnhof Haltern am See die Anbindung an den Schienenverkehr ins Ruhnggebiet sicherstellen. In Richtung Osten bietet der E-Trailweg außerdem einen Trainingsplatz zu erreichen. Außerdem lassen sich salzstensive auch touristisch besonders attraktive Orte, wie beispielsweise der Schlosspark Nordkirchen oder die Burg Wierschen an das Elektrofahrnetz anbinden.

Als attraktiv gestaltet, großzügiger und sicherer Weg bildet der alte Postweg zukünftig das Rückgrat der Erschließung der gesamten Landschaft. An den Knotenpunkten kann man einfach auf die Bürgerbusse und neue Carsharing-Angebote wechseln. Auf diese Weise kann erreicht werden, dass



Lieber das Regional- und Fernverkehrs und Langstreckengüter Bildersystembildung

mit Elektromobilität eine nachhaltige Anbindung von Olfen und Nordkirchen an das ÖPNV-Netz des Ruhrgebiets gewährleistet ist.

**ANTWORT:  
MOBILITÄTSSTATIONEN**

Allein die Wege und Fortbewegungsmittel reichen nicht aus. Damit das Umsteigen auf Fahrrad, Bus und Zug wirklich attraktiv wird, braucht es Mobilitätsstationen. Sie sollen an zentralen Umsteigepunkten eingerichtet werden und Leihstationen, Schließflächen, Leihräder und Leihautos zur Verfügung stellen. An einzelnen Stationen wird auch ein kleiner Kiosk mit Proviant für unterwegs entstehen. Um dem Anspruch einer E-Mobilitätsachse gerecht zu werden, muss es dort außerdem Auflade-Stationen für Räder und Autos geben.

Mobilitätsstationen sind vor allem an den Verkehrsknotenpunkten sinnvoll. Dabei wird unterschieden in solche, bei denen der Umstieg von Elektromobilität auf den Zug im Vordergrund steht

Station „Umstieg auf/vom Zug“	Station „Umstieg auf/vom ABB“
Radstellanlage evtl. mit Dienstleistung „Reparatur und Reinigung“ Ahn-Schnell-Fahrrad am See vorhanden	Radstellanlage evtl. mit Dienstleistung „Reparatur und Reinigung“
Radmietstation ElektroRadstation	Radmietstation ElektroRadstation
meist vorhanden	Toiletten, evtl. Kiosk / Café mit Warenraum
Orientierung und Information (Routenverläufe, Abgabepunkte und Aufbestatoren für E-Bikes, Zugfahrpläne, Auskünfte zu Fahrtlänge)	Orientierung und Information (Routenverläufe, Abgabepunkte und Aufbestatoren für E-Bikes, Zugfahrpläne, Auskünfte zu Fahrtlänge, Attraktionen und Zielen)

(Bahnhof Haltern am See und Bahnhof Seim) und solchen, bei denen man vor allem Anschluss an den Bürgerbus hat (Leonhaus Olfen, Innenstadt von Haltern am See, Nordkirchen Innenstadt). Diese Umsteigepunkte müssen so gestaltet sein, dass das Wechseln zwischen den Verkehrsmitteln schnell und einfach möglich ist. Vor allem aber müssen sie Außenhaltungsqualitäten haben und somit als öffentliche Treffpunkte für unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen funktionieren.

An den Stationen wird außerdem über die Carsharing-Angebote, den Anrufbus und das Netz an E-Bikeservice informiert. Sie übernehmen Orientierungsfunktion für Bürger und Touristen gleichermaßen.

Die Maßnahmen umfassen:

- Sicherung und Planung der Trassen
- Lokalisierung und räumliche Planung der Mobilitätsstationen incl. städtebauliches Umfeld
- Ausstattung der Mobilitätsstationen

(Aufladestationen, E-Bikes, evtl. Kiosk etc.)

- Organisation Carsharing-Angebote
- Test der Software

**Akteure und Trägerschaften**

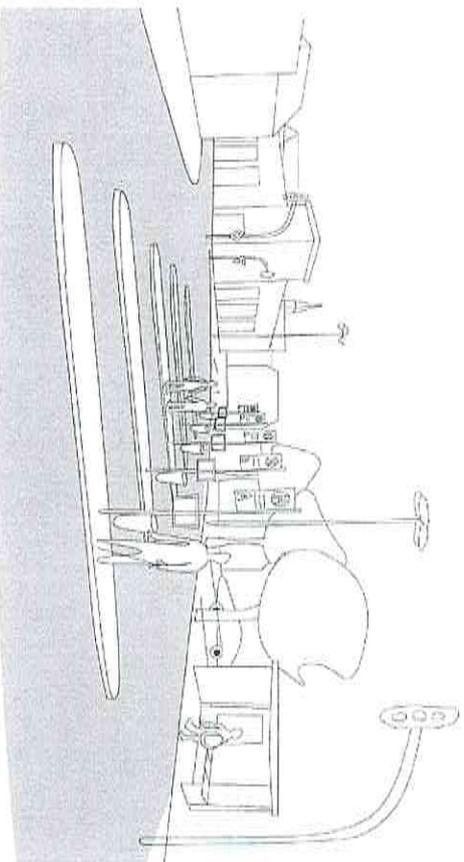
- Die Deutsche Bahn unterstützt die reibungslose Verknüpfung von bürgernahen und öffentlichen Angeboten.
- Die Städte Olfen, Stadt Haltern am See und Seim sowie die Gemeinde Nordkirchen begleiten die Entwicklung der Elektromobilitätsachsen und der Mobilitätsstationen planerisch.
- Der Bürgerbus Olfen e.V. unterstützt als bürgernahere Mobilitätszentrale die Gestaltung der Mobilitätsstationen.

- Der RMV und VKU zuständig für Seim) werden in die Überlegungen einbezogen.
- Der ADFC (LVA Ortsgruppe Seim) wirkt bei der Konzeption mit.

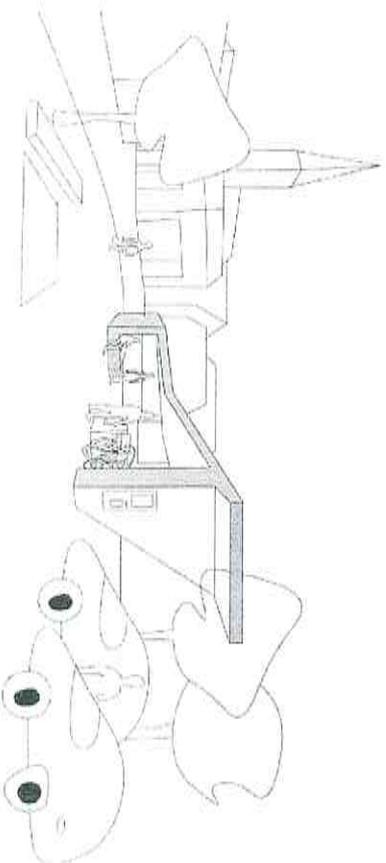
Ein Kernsteam aus interessierten Bürgern in Nordkirchen arbeitet eng mit einem städtischen Mobilitätsverantwortlichen zusammen und tauscht sich regelmäßig mit den bürgerschaftlichen Initiativen in Olfen, Seim und Haltern am See aus.

**NÄCHSTE SCHRITTE**

- Bildung eines Arbeitskreises zur Abstimmung der Vorplanungen und Pilotierungen mit dem Regierungspräsidium, den Gemeinden Haltern am See, Olfen, Seim und Nordkirchen, dem Bürgerbus Olfen e.V. und evtl. Verkehrsträgern und DB.
- Ausschreibung, Begleitung und Beauftragung von Ingenieur- und Architekturbüros zur Planung der Wege und Stationen bzw. der öffentlichen Räume im Umfeld der Stationen.
- Regelmäßige Abstimmungen mit Beauftragten
- Austausch mit der Region, Vorstellung der Zwischenergebnisse



So auch: Viele Besucherhöfe nehmen viel zusätzlichen Raum in Anspruch, sind aber als Außenhöfe oft unattraktiv.



So genau: Attraktive Wohnsituationen sind konzentrierte Umgebungs-, Arbeits-, Wohn- und Freizeiteinheiten.

### 3. HERAUSFORDERUNG: AUF SCHÖNEN WEGEN UNTERWEGS SEIN

Gefragt nach den Gründen, warum sie wandern, antworten die meisten Menschen: „Natur- und Landschaftserlebnis“ (vgl. Profstudien Deutsches Wanderninstitut). Landschaften können Orte der Ruhe und Entspannung sein. Sie sind oft Bindeglied zwischen Mensch und Land und Grund für die Wahl eines ländlichen Wohnorts. Grundvoraussetzung für das intensive Erleben der Landschaft sind attraktive Wege, die den Raum erschließen. Im Sinne einer „Besucherlenkung“ können gute Wegeplanungen zudem sicherstellen, dass ökologisch sehr empfindliche Bereiche vor zu intensiver menschlicher Nutzung geschützt werden.

Im Alltag vieler Menschen dient der Weg bisher nur als Mittel, ein Ziel, also beispielsweise den Arbeitsplatz, den Ausbildungsplatz oder den nächsten Supermarkt zu erreichen. Viele Rad- und Fußwege sind nicht direkt, werden von

Straßenkreuzungen unterbrochen, führen über wenig attraktive Landstraßen und sind unter Umständen gefährlich, da häufig Radwegmarkierungen oder ausserordentlich große Fußgängerbrücke fehlen. Deswegen empfinden viele Menschen ihre alltäglichen Wege als mühsamer stressige Überwindung von Raum.

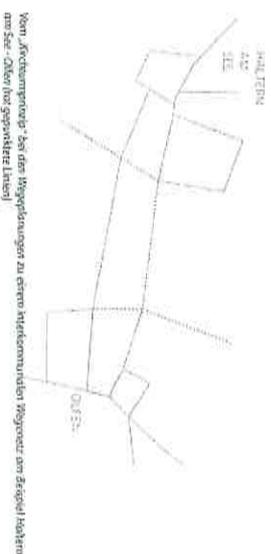
Dazu kommt, dass man zwar auf schönen Wegen „Rund um den Olfen“ und „Rund um die Halteener Seen“ radeln oder spazieren kann, es aber zwischen den „Kirchtrümmern“ und in bisher wenig beachteten Randräumen an guten Wegenetzen fehlt. Die Herausforderung liegt darin, das Kirchtrümmern zu überwinden und stattdessen eine regionale Wegeplanung durch interkommunale Kooperation voranzutreiben. Die Konzepte für regionale Wegesysteme müssen alle Verkehrsmittel berücksichtigen, d.h. Fahrradwege müssen an Haltestellen der Bahn enden und mit Stationen

für den Umstieg auf Regional- und Bürgerbusse verknüpft sein.

Außerdem muss es passende Fortbewegungsmittel (z.B. E-Bikes) und schöne Wege geben, auf denen wenig Ampeln oder andere Hindernisse stören. Vom reinen „Funktionsweg“ muss der Weg zu einem „Erlebnisweg“ werden. Er muss technisch und ästhetisch hohe Anforderungen erfüllen.

Solche Wege sind keineswegs nur im Alltag nutzbar. Der Radtourismus spielt im Münsterland eine große Rolle. Attraktive neue Wegenetze sind auch für die Radtouristen attraktiv. Die vielen Fernrouten und Themenrouten können so vernetzt und ergänzt werden. Zukünftig sollen auch überregionale Attraktionen wie das Schloss Nordkirchen, die Burg Wesering und der Temscheer See über diese schnellen und schönen Radwege an die Bahnhöfe angebunden werden.

Wege zur Arbeit, zum Supermarkt und zum Fußballplatz gemeinsam mit touristischen Wegen zu planen schafft zudem Synergieeffekte: Es muss nur einmal in einen schönen „Multifunktionsweg“ investiert werden.



Vom „Arbeitsweg“ bis des Wegesplanungen zu einem interkommunalen Wegesetz am Beispiel Halten am See – Olden für separierter Leben!



Experimentierraum Zstrahlwald

Der Experimentierraum Zstrahlwald war lange ein Randort und nicht nur, da potente Axtweie seine landschaftlichen Potenziale sichtbar machen, auch in den Jahren der Abwanderung von Touristen das dem nahen Naturschutz.

**ANTWORT:  
ÖFFENTLICHE LANDSCHAFT  
ZSTRAMLAND**

Das Projekt Zstrahlwald erforscht, wie die Landschaft der Zukunft aussehen kann und auf welchen Wegen man sie durchqueren, erfahren und verstehen kann. Allen Experimenten und den Strategien auf der Ebene des Experimentierraums Zstrahlwald liegt eine Annahme zugrunde: Die Landschaft der Zukunft soll ökologisch funktionsfähig, wirtschaftlich tragfähig und mit Genuss erlebbar sein. Erlebbar heißt vor allem, dass es passende Wege und schöne Orte gibt, auf und an denen Menschen sich in die Landschaft vertiefen, beobachten und entspannen können. Erlebbar heißt aber auch, dass es Orte und Wege gibt, die zu Treffpunkten für Menschen werden können.

Im Experimentierraum Zstrahlwald und darüber hinaus soll eine Landschaft entstehen, in denen der Fuß- oder Fahrradweg zum Arbeitsplatz oder Supermarkt so attraktiv ist, dass man ihn als angenehmen Teil der Freizeit empfinden kann. Das Unterwegssein macht dank abwechslungsreicher Wege Spaß und führt trotzdem oft schnell ans Ziel. Die schnelleren Trassen sind direkt, denn kaum jemand ist bereit, große Umwege auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder zum Ausbildungsort in Kauf zu nehmen. Rad- und Fußwege werden so gestaltet, dass sie zur Nutzung einladen und eine richtige Atemnahme zum Auto sind. Damit reagieren sie auf das Bedürfnis vieler Menschen nach Bewegung und körperlichem Ausgleich zum Bürojob.

Die Landschaft der Zukunft soll durch fünf Wegetypen erschlossen sein, die untereinander vernetzt sind. Es gibt Schnellstrecken, E-Promenaden, Radfermouren, Erkundungspfade und nahe Rundwege. Jeder Wegetyp hat einen anderen Charakter. Ausbaugrad und Pflegeaufwand. Außerdem unterscheiden sich die Wegetypen bezüglich ihres Landschaftserlebnisses.

**Schnellstrecken Bus und Bahn  
Überregionale Mobilität**



**Charakter und Zweck:**  
Schnell/Hin/kommen, Weg/kommen

**Landschaftserlebnis:**

Die Wege führen auf dem schnellsten Weg von einem großen Ort zum nächsten. Die Landschaft kann mit den Augen durch Zug- und Busfenster gleich einer Videoquerschnitt wahrgenommen werden. Der Weg als solcher ist nicht Teil des Landschaftserlebnisses, das Fortbewegungsmittel ist hier prägend.

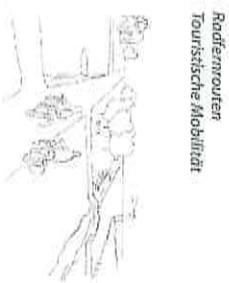
**E-Promenaden  
Metromobilität**



**Charakter und Zweck:**  
Schnell genug Durchkommen, Luft schnappen, Einkaufen, Menschen besuchen

**Landschaftserlebnis:**

Die E-Promenaden sind ein neuer Wegetyp, der das Zstrahlwald und die angrenzenden Räume nachhaltig erschließen wird. Hier geht es darum, auf attraktiven Wegen relativ schnell von A nach B zu kommen, beispielsweise vom Halterer Hauptbahnhof mit dem E-Bike nach Olfen. Eine solche E-Promenade auf dem Alten Restweg dient jedoch mehr als dem Transport von Menschen (und ihren Einkäufen). E-Bikefahrer können sich an der frischen Luft körperlich betätigen, Wind und Welter spüren und die Landschaft vor allem mit den Augen intensiv wahrnehmen. Hier gibt es die Chance, Mobilität und Sport zu verknüpfen.



**Radfernrouten**  
Touristische Mobilität

**Charakter und Zweck:**  
Vorbelkommen, Besuchen

**Landschaftsferlebnis:**  
Fernradwanderwege sind touristische Routen, die die Gegend zwischen Häktern am See und Nordkirchen stellen oder hindurchführen. Das Zstronland und andere Attraktionen wie Schloss Nordkirchen, Burg Vöschling und Tenscher See werden zu Etappen auf einer längeren Tour. Radwanderer suchen besondere Orte auf, weil sie überregional als Highlights bekannt und in Reiseführern benannt sind. Das Landschaftsferlebnis wird hier von diesen Orten aus gedacht, d.h. dass die Wege als Strecke zu einem Ort in Erinnerung bleiben. Für die Radfernrouten sind außerdem Unterkünfte und Rastplätze in der Landschaft interessant.



**Erkundungsstraße**  
Tagesausflüge zu Fuß

**Charakter und Zweck:**  
Langsam, Schwelgen, Versinken

**Landschaftsferlebnis:**  
Erkundungsstraße sind Wanderwege oder Rinde, die so verknüpft sind, dass man auf ihnen schelben endlos das Zstronland erwandern kann. Es geht bei diesen Erkundungen weniger darum, von einem Ort zum anderen zu kommen, sondern darum, durch die Landschaft zu schwelgen und sie intensiver wahrzunehmen. Wildtiere und Pflanzen beobachten, am Ufer der Lippe oder der Stever pausieren, auf der Wäldchling picknicken, den Gedanken freien Lauf lassen – all das sind typische Landschaftsferlebnisse auf den Erkundungsstraßen.



**Milde Rundwege**  
Abendspaziergang

**Charakter und Zweck:**  
Beine vertreten, Hund ausführen, Nachbarn besuchen

**Landschaftsferlebnis:**  
Die Wege sind schnell von Wohn- und Arbeitsorten der Region aus zu erreichen. Sie bieten Möglichkeiten, die unmittelbare Umgebung mit allen Sinnen wahrzunehmen. Mit den Nachbarn plätschen, die weidenden Tiere beobachten, einen Strauß Blumen pflücken – all das sind typische unmittelbare Besegnungen mit der Landschaft und Möglichkeiten, sich den Raum anzueignen.

**ANTWORT:  
ORIENTIERUNG FÜR FAHR-  
RADFAHRER UND WÄNDERER**

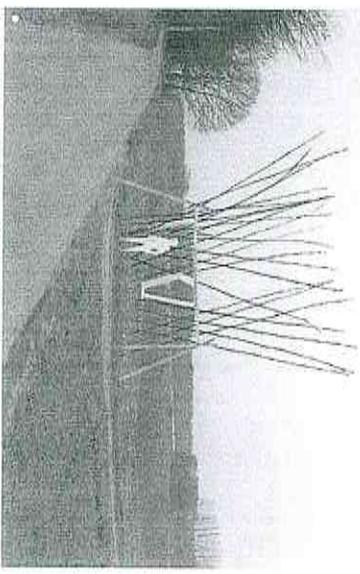
Auch im Rest des westlichen Münsterlandes ist Fahrradfahren beliebt. Die „Plätzer“ sind weit über die Region hinaus bekannt, insgesamt ist die Region von einem fahrmässigen Wegenetz durchzogen. Jedoch fehlt es für die Gesucher der Region oft an Orientierung. Ihnen helfen gute, einheitliche Beschilderungen und Orientierungspunkte in der Landschaft. Im Zstronland entsteht dazu ein Orientierungssystem, das durch seine baubotanische Gestaltung wiedererkennbar ist.

**Akteure und Trägerstrukturen**

- Der Arbeitskreis Zstronland, in dem die Städte Olfen und Haltern am See, die Vogelhang-Stiftung, die Geisenwasser AG und der Lippeverband vertreten sind, steuert das Projekt Zstronland. Ein Wissenschaftlicher Beirat und Fachbüros beraten und unterstützen den Arbeitskreis. In allen Experimenten und als Teil von Strategien im Experimentiertraum Zstronland ist die Optimierung der Wegesysteme zentraler Bestandteil der Planungen.
- Das Büro Baubotanik gestaltet das Orientierungssystem im Zstronland.

**NÄCHSTE SCHRITTE**

- Weiterentwicklung regionale Wegekonzepte, Vorbereitung Realisierung von Modellabschnitten
- Planung und Bau Orientierungssystem
- Evaluation der Erschließung, Anpassungen und weitere Realisierungen



• Orientierungssystem im Zstronland (Daueranlage: Büro Baubotanik)

## KOMMUNIKATION UND AUSTAUSCH: LERNEN VOM MODELLPROJEKT

Für zwei Teilprojekte ist die Kommunikation lokal und regional bereits in vielen Gängen, denn am 14. Januar 2013 wurde die Schülerbefragung ganz konkret auf Bedarfserhebung umgestellt. Und auch für den Bürgerbus hieß es in fetten Letzern auf Flyern und Websites: „Ab Mittwoch, den 16. Januar 2013 fahren wir bedarfsgesteuert!“

### Kommunikation vor Ort

**Bürgerbus:**  
In Offen begleiteten Zeitungen und Radio die Umsetzung. Hallo Münsterland (Ausgabe Lüdinghausen) brachte am 13. 1. 2013 auf der Titelseite den Aufmacher „Bei Anruf Bus“ und im Inneren eine genaue Information. Auch die Ruhrnachrichten und Radio Krepenkerl berichteten.

**Schluss:**  
Schon vor zwei Jahren ist das Projekt in Gesprächen und Versammlungen mit Lehrerkollegen und Eltern erörtert worden. Der erste „neue“ Schulbusstag verlief geplant:  
• Die Aktiven des Bürgerbus-Vereins werden jeden Hasehal mit einer Informationschrift versorgen.  
• Mitte Februar 2013 wurden die Erfahrungen der ersten vier Wochen mit Anmeldeungsverfahren und Betrieb ausgewertet, um sofort Anpassungen vornehmen zu können.



**Bürgerbus Offen**  
Bürger fahren für Bürger



Fahrt nur auf halbtägliche Busfahrten

**Kommunikation in die Region**

**Auf Kreisbene:**  
Die beiden Busmodelle in Offen stießen bei den Bürgermeistern im Kreis Coesfeld auf großes Interesse. Es wird je eine Arbeitsgruppe für den Nord- und den Südkreis gebildet, in denen die Übertragung der beiden Modelle erörtert wird.  
**Auf regionaler Ebene:**  
Die Regionale-Agentur und das mit der Themenbearbeitung Mobilität beauftragte Büro Partnersozietät sind in die Diskussion über das Projekt einbezogen. Auch aus benachbarten Kreisen wird Interesse signalisiert.  
Geplant:

## REGIONALE-KRITERIEN / ZUKUNFTSFRAGEN: INNOVATIVE MOBILITÄTSKONZEPTE FÜR DIE KLEINTEILIGE SIEDLUNGSSTRUKTUR

- Im ersten Halbjahr 2013 soll (im Sinne des Veranstaltungsformats „Zu Besuch bei Projekttagen“) ein Mobilitätstag mit den Schwerpunkten Bürgerbus und Schülerverkehr in Offen stattfinden. Neben den Nachbarkommunen werden alle Regionale-Kommunen und die Kreise Steinfurt und Warendorf besonders angesprochen.
- Spätere Veranstaltungen dieses Typs können dann das Thema „E-Mobilität“ aufgreifen.
- Im Präsentationsjahr der Regionale 2016 können alle Bürgerbusse und Schulbusse, die im Rahmen des Projekts „Bewegtes Land“ und seiner Mittelstreifen bedarfsorientiert fahren, ein gemeinsames Signet mit Zukunfts- und Regionale-Bezug tragen.

### Kommunikation auf Landes- und Bundesebene

Der Bürgerbusverein Offen beteiligt sich an den Aktivitäten und Erfahrungsaustauschen des Vereins Pro Bürgerbus NRW. Dazu gehören u.a. die Jahreshauptversammlungen und Seminare, bei denen neue Entwicklungen ausgetauscht und Erfahrungen weitergegeben werden. Im Jahr 2012 stellte Offen für den Beitrag auf der „Sünen Woche“ in Berlin einen Bus zur Verfügung. Zum Thema „E-Mobilität und Öffentliche Landschaft“ suchten die Projektträger den Austausch auf Tagungen.

Durch fachliche, technische und wissenschaftliche Begleitung der Projektbausteine sollen für den bedarfsgerechten Betrieb der Bürgerbusse, Schulbusse, für die Eltkilverbindungen sowie Fuß- und Radwege im Kreis Coesfeld und im gesamten Zukunftsländ wichtige Erkenntnisse gewonnen werden. Dazu werden die Ergebnisse des Pilotprojektes ausgewertet und dokumentiert. Außerdem wird im Rahmen des Projekts Zielforschung getrieben, welche Rolle Wege (E-Mobilitätsstrassen, Rad- und Wanderwegesysteme) in einer Landschaft der Zukunft spielen können und wie „Mobilität“ zugleich „Landschaft genießen“ bedeuten kann.

### „Bewegtes Land“ erfüllt die Regionale-Kriterien:

#### Regionale Bedeutung

Der Erfahrungstransfer über den Erprobungsraum und den Kreis Coesfeld hinaus in das gesamte Regionale-Gebiet ist in der Projektstruktur fest verankert. Zudem macht die Stadt Offen als Modellkommune ihre Erfahrungen bei Planung und Umsetzung der neuen Buskonzepte durch eine begleitende Projektkommunikation für die Region nutzbar. Über den ersten Erprobungsraum Stadt Offen hinaus ist dieses Projekt im Besonderen „Schülerverkehr“ übertragbar auf alle Schulniveaus in den ländlichen Bereich. Grundsätzlich ist dieser Lösungsansatz für alle ländlichen Bereiche mit starken Verkehrsdefiziten der Schulstandorte und zurückgehenden

### Schülerzahlen anwendbar. Im westlichen Münsterland sind in vielen Orten Bürgerbusvereine aktiv, die ebenfalls von den Erfahrungen des Projektes profitieren können. Darüber hinaus ist das Projekt so angelegt, dass Öffentliche Hand, Verkehrsunternehmen und ehrenamtlich Aktive zusammen mit externen Fachleuten nach zukunftsweisenden und passgenauen Ideen zur Ausgestaltung des ÖPNV in der Region suchen.

Das ehrenamtliche Engagement der Bürgerbusvereine soll weiter gestärkt und effizienter gemacht werden. In Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen werden die Pilotanwendungen neuer Softwarelösungen entwickelt und im lokalen Praktikum erprobt. In den Grundlagensprojekten „Gesamterspektive Flusslandschaften“ und „Immen Leben – Neue Qualitäten entwickeln“ wird die Bedeutung der Nahversorgung und Erreichbarkeit in ländlich geprägten Regionen wie dem westlichen Münsterland deutlich.



Amr Akh, aus Offen präsentiert auf der Gewissenswoche 2013 in Berlin. Foto: Regional-Agentur

### Zukunftsthema

Die Projektidee hat weitläufige Bezüge zu den künftigen Herausforderungen und Zukunftsthemen der Raumentwicklung im Westmünsterland. Zum einen hat die Regionale 2016 die Frage aufgeworfen, wie sich die Menschen zukünftig in der Region bewegen werden. Gerade die weitläufige und disperse Siedlungsstruktur des westlichen Münsterlandes erfordert innovative Mobilitätskonzepte, die auf die Bedürfnisse der Bewohner ausgerichtet sind und trotzdem technisch und wirtschaftlich tragfähig sind. Gesucht sind Ideen jenseits der derzeitigeren PKW-Kultur. Besonders für Schüler, Ältere oder anderweitig mobilitätsenggeschänkte Personen, die abseits der Stadt- und Ortskernzentren wohnen und/oder kein Auto besitzen, ist ein hochwertiges Nahverkehrsangebot ein Schlüssel zum Erhalt der Lebensqualität und der Teilhabe am sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Leben in ihrem Umfeld. Die gute und unkomplizierte Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen ist außerdem für Familien mit Kindern ein wichtiges Kriterium für die Wahl des Wohnortes. Auch bei der Anwerbung von Fachkräften kann die Ausstattung der Bildungslandschaft eine Rolle spielen. Die Umsetzung der Projektidee wäre somit mitteilbar ein Beitrag zur Standortattraktivität der Region. Außerdem ist die Frage nach der Verbindung von Mobilität und Landschaftserlebnis (und der Aneignung von Raum, von Region) eine zentrale Frage für das westliche Münsterland. Eine Region, in



Das Bundesministerium für Verkehr hat der Stadt Ulm 2012 im Wettbewerb um innovative Mobilitätskonzepte den ersten Preis verliehen. Das Bild zeigt Peter Bergmann als „Gewinner“.

der es traditionell viel „Erdverbundenheit“ gibt, muss sich die Frage stellen, wie zukünftige Generationen an die Region gebunden werden können. Die Landschaften der Region zu erkunden und als Teil der Lebensqualität kennenzulernen ist deshalb ein Zukunftsthema.

**Innovationskraft**

Bisher bestimmt beim Öffentlichen Nahverkehr in Deutschland das „Betriebsmittel“ bzw. das Unternehmen die Mobilität der Menschen, konzeptionell innovativ ist der durchgehende Wechsel auf eine Bedarfserfüllung im Angebot von Schülerverkehr und Bürgerbus nach

sind für den kommunalen Aufgabenträger erstmals die exakte Abrechnung der erbrachten Leistungen („geteilte Nutzklammer“) mit den Dienstleistern und damit die unproblematische Zuordnung der einzelnen Kosten zu den einzelnen Kostenträgern möglich. Diese Umstellung führt in der Regel zu geringeren Kosten. Gemeindeförderfähiges Handeln, das sich an den alltäglichen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen ausrichtet, kombiniert mit technisch zukunftsweisenden Lösungen kann zu einer Stabilitäts- und Stärkung der Nachfrage in dünn besiedelten Bereichen beitragen. Außerdem wird hier eine Lösung für die Fragen, die der energetische Wandel aufwirft, aufgezeigt: Die E-Bikes sind eine ressourcenschonende Form der Fortbewegung und die bedarfsgerechte Organisation des Schülerverkehrs sorgt für Ressourceneffizienz.



Zukunftswort: Schwere für Bürgerbus

**Modellkonzepte für ländliche Räume**

Rund 50 % der Bevölkerung in der Bundesrepublik Deutschland leben in ländlich geprägten Regionen, in denen sich ebenfalls die Frage nach praxistauglichen Ideen zur Organisation eines leistungsfähigen und wirtschaftlich tragfähigen Nahverkehrs in Konkurrenz zum PKW stellt. In dünn besiedelten Gebieten ist der Schülerverkehr in der Regel die Hauptfunktion und damit wichtigste wirtschaftliche Basis des ÖPNV, sodass sinkende Schülerzahlen sowohl Kostensteigerungen als auch fast zwangsläufig eine Ausdünnung des Mobilitätsangebotes und eine rückläufige Nachfrage zur Folge haben. Für diese Regionen kann das Projekt Vorbildwirkung entfalten und Ideengeber sein, indem es im Zukunftsland technisch innovative, kosteneffiziente und organisatorisch konsequent am Bedarf orientierte Mobilitätsangebote entwickelt und erprobt. Alleine in Nordrhein-Westfalen existieren beispielsweise 103 Bürgerbuslinien, die ebenfalls von den spezifischen Erkenntnissen aus dem Projekt „Bewegtes Land“ profitieren können. Darüber hinaus sind Lösungen für einen flexiblen, bedarfsorientierten Schülertransport – angesichts der bundesweit spürbaren Veränderungen im Schulbetrieb hin zum „offenen Ganztag“ und dem anhaltenden Kostendruck öffentlicher Haushalte – auch in städtisch geprägten Regionen und Kommunen jederder Größe gefragt. Durch die vorgesehene wissenschaftliche Begleitung sowie die geplante Durchführung von Fachveranstaltungen zum Thema im Rahmen der Projektkooperation wird bereits während der Erprobungsphase der Dialog mit der bundesweiten Fachwelt und mit interessierten Initiativen gesucht. Gleichzeitig könnte dieses Praxisexperiment einen wesentlichen Beitrag zur laufenden Diskussion über die Flexibilisierung der „Altenzweie“ im Öffentlichen Nahverkehr leisten, der über die Grenzen der Region hinaus Beachtung findet.

Die „Regio“ „Bewegtes Land“ kann unterschiedliche Antworten auf zwei der 10 Zukunftfragen mit dem „Innovationskriterium Zukunftsland“:

Im Fokus steht die Zukunftsfrage 2: Wie können sich Menschen insbesondere Frauen, Schüler, aber auch Rentner in Zukunft in der Region frei und selbstständig, räumlich und sozial innovative Mobilitätskonzepte?

Darüber hinaus sind Antworten auf die Zukunftsfrage 6, etwa flexible Konzepte und die Erhebung von Ideen und Aktivitäten im Raum richtigen Anknüpfungspunkten. Wie sehen die Konzeptions-entwürfe der Zukunft aus? Wie sind sie auf dem regionalen Maßstab organisiert? Wie werden sie in der Region umgesetzt? Welche Chancen und Risiken bestehen bei der Umsetzung? Welche weiteren Möglichkeiten der Umsetzung sind denkbar? Welche weiteren Möglichkeiten der Umsetzung sind denkbar?



**ZukunftsLAND**  
Regionale 2016

REGIONALE 2016 Agentur GmbH  
Schlossplatz 4  
46342 Velen  
Fon: 02863 38398-0  
Fax: 02863 38398-99  
Mail: [info@regionale2016.de](mailto:info@regionale2016.de)  
[www.regionale2016.de](http://www.regionale2016.de)

Diese Broschüre basiert auf einer umfangreicheren Projektstudie, die jeder Projektträger im Laufe der Entwicklung seiner Projektidee hin zu einem realisierungsfähigen Projekt erarbeiten muss. Bis zu einer Realisierung kann und wird sich die Idee noch erheblich weiter entwickeln und sich dabei auch noch verändern. Die Projektstudie markiert somit als vorläufiges Arbeitsergebnis einen Zwischenstand. Weitere Informationen über diese oder andere Projektideen im Qualifizierungsverfahren der Regionale 2016 sind bei der Regionale 2016 Agentur GmbH oder den jeweiligen Projektträgern erhältlich. Einen Überblick gibt es unter [www.regionale2016.de](http://www.regionale2016.de).

