

Bachelor-Thesis
Bachelor of Science FHGR in Tourismus
Fachhochschule Graubünden

Anforderungen an Mobilitäts-Hubs im ländlichen Raum am Beispiel des Naturparks Gantrisch

Autorin:

Eggl, Lauriane
19-159-128
Chilcheraa 1
8226 Schleithem
lauriane.eggli@stud.fhgr.ch
+41 79 871 45 43

Advisor:

Voll, Frieder
Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Projektleiter
frieder.voll@fhgr.ch
+41 81 286 39 86

Co-Advisorin/Auftraggeberin:

Katharina Conradin
Bereichsleiterin Wirtschaft, Naturpark Gantrisch]
katharina.conradin@gantrisch.ch
+41 31 808 00 20

Schleithem, 12.08.2022

Zu zitieren als: Eggl, Lauriane (2022): Anforderungen an Mobilitäts-Hubs im ländlichen Raum am Beispiel des Naturparks Gantrisch. Unveröffentlichte Bachelorarbeit. Fachhochschule Graubünden

Abstract

Der Naturpark Gantrisch liegt im Städtedreieck Bern, Thun und Freiburg und zieht viele Touristinnen und Touristen an. Damit diese an- und abreisen sowie sich im Park bewegen können, müssen sie mobil sein. Da der Park nicht mit Schnelligkeit und Häufigkeit des ÖVs punkten kann, ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Parkgebiet hoch. Dieser verursacht zu Spitzenzeiten Stau und ist, im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, schädlicher für die Umwelt. Aus diesem Grund wollen Mitarbeitende des Naturparks Gantrisch den ÖV attraktiver gestalten und die Reisequalität erhöhen. Diese Bachelorarbeit befasst sich mit Mobilitäts-Hubs im Parkgebiet, welche zu abwechslungsreichen und lukrativeren Wartezeiten führen sollen. Damit ist zum Beispiel eine kleine Einkaufsmöglichkeit gegen die Langeweile gemeint.

Dafür wird im Theorieteil als Erstes der Naturpark selbst, gefolgt von den Themen Mobilität und Mobilitäts-Hubs, untersucht. Damit die Theorie auf das Gebiet des Gantrisch angewendet werden kann, werden verschiedene Interviews durchgeführt, auf welche sich die Ergebnisse der Bachelorarbeit stützen. Die InterviewpartnerInnen kommen aus unterschiedlichen Fachgebieten und decken zusammen die Themen Mobilität, Nachhaltigkeit, Mobilitäts-Hub und regionale Kenntnisse ab.

Nachdem die Interviews mit Hilfe der Software MAZQDA ausgewertet und analysiert worden waren, konnten zentrale Ergebnisse gewonnen werden, die in Verbindung mit der Theorie folgende Schlussfolgerungen ergaben: Jeder Mobilitäts-Hub muss individuell geplant und umgesetzt werden, wobei vorab ein Leitfaden erstellt werden kann, welcher Kategorien von unterschiedlichen Mobilitäts-Hubs beinhaltet, die auf die Situation vor Ort zugeschnitten sind. Zu diesen Gruppen zählen Mindestausstattungen, erweiterte Ausstattungen und weitere zentrale Elemente. Allerdings ist dieser Leitfaden nicht eins zu eins auf die jeweiligen Standorte übernehmbar und es sollte Bewegungsfreiheit bestehen.

Des Weiteren muss darauf Wert gelegt werden, dass das Verkehrsaufkommen nicht weiter zunimmt, wenn zusätzlich zum motorisierten Individualverkehr noch neue Angebote existieren. Es soll versucht werden, die BesucherInnen sowie die AnwohnerInnen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) weg und hin zu nachhaltigeren Verkehrsmitteln zu lenken. Dies kann auf unterschiedlichen Wegen erreicht werden. Dazu gehört ein Parkplatzmanagement und/oder ein Verkehrsangebot, das bequemer und attraktiver ist als der MIV.

Als konkrete Standortvorschläge wurden vier Ortschaften erwähnt, welche im Gebiet des Naturparks Gantrisch liegen. Somit können Mitarbeitende des Naturparks Gantrisch diese Standorte für sich überprüfen und analysieren, ob diese die gewünschte Wirkung bringen könnten, und danach weitere Schritte einleiten, wie auch noch nach weiteren Standorte Ausschau halten.

Vorwort

Die Bachelorarbeit bildet die finale Herausforderung des Bachelorstudiums und gibt den Studierenden die Möglichkeit, sich vertieft mit einem Thema auseinanderzusetzen. Da ich in einem Gebiet aufgewachsen bin, welches heute zum Netzwerk Schweizer Pärke gehört, interessiert mich die Entwicklung solcher Regionen besonders. Hinzu kommt auch mein Interesse an der Mobilität, vor allem, wenn dabei die ökologische Nachhaltigkeit gefördert wird. Bereits zuvor habe ich mich in einer Studienarbeit mit dem Netzwerk Schweizer Pärke sowie mit Nachhaltigkeit befasst. Somit versuchte ich, mit dieser Bachelorarbeit mein Wissen in diesen Bereichen zu erweitern und einen – wenn auch bescheidenen – Beitrag zum jetzigen Forschungsstand beizutragen.

An dieser Stelle möchte ich die Gelegenheit nutzen, all denjenigen zu danken, die mich unterstützt haben. Dazu gehört Frieder Voll, welcher mir als Advisor stets mit hilfreichen Ratschlägen zur Seite stand und sich immer Zeit genommen hat. Des Weiteren geht mein Dank an Katharina Conradin, die mich als Co-Advisorin tatkräftig unterstützt hat.

Ausserdem geht mein Dank auch an alle fachkundigen Personen, welche sich die Zeit genommen haben, meine Fragen zu beantworten. Ohne die Hilfe von Martin Moser, Anika Meenken, Christoph Overs und Benjamin Zumbühl wäre das Verfassen der vorliegenden Bachelorarbeit nicht möglich gewesen.

Lauriane Eggli

Chur, August 2022

Inhalt

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis	VII
Verzeichnis der Akronyme und Abkürzungen	VIII
1 Einleitung.....	1
1.1 Ausgangslage	1
1.2 Zielsetzung und Forschungsfrage	1
1.3 Forschungsrelevanz.....	2
1.4 Methodisches Vorgehen.....	2
1.5 Inhaltliche Abgrenzung.....	2
1.6 Aufbau der Arbeit	3
2 Theoretischer Bezugsrahmen.....	4
2.1 Gantrisch und Umgebung	4
2.1.1 Allgemeine Fakten.....	4
2.1.2 Aktuelle Situation der Mobilität im und um den Naturpark Gantrisch.....	6
2.1.3 Wünschenswerte Situation der Mobilität im und um den Naturpark Gantrisch.....	9
2.2 Raumtypologien, Mobilität und Digitalisierung	10
2.2.1 Raumtypologien der Schweiz	10
2.2.2 Definition Mobilität	12
2.2.3 Mobilität im ländlichen Raum.....	12
2.2.4 Digitale Dienstleistungen	12
2.3 Mobilitäts-Hubs	14
2.3.1 Definition	14
2.3.2 Land versus Stadt	15
2.3.3 Planung und Umsetzung	15
2.3.4 Existierende Mobilitäts-Hubs	25
3 Methodik	29
3.1 Forschungsziel und Untersuchungsgrenzen.....	29
3.2 Interviews mit Expertinnen und Experten	29
3.2.1 Objektivität	29
3.2.2 Reliabilität.....	30
3.2.3 Validität	30
3.2.4 Vorgehen und Eigenschaften der Daten.....	30
3.2.5 InterviewpartnerInnen.....	31

4	Ergebnisse.....	32
4.1	Planung und Umsetzung von Mobilitäts-Hubs in Gantrisch	32
4.1.1	Verzicht auf den MIV	32
4.1.2	Standorte	33
4.1.3	Ausstattung	34
4.1.4	Digitale Dienstleistungen	36
4.1.5	Agierende.....	37
4.1.6	Beteiligung und Kommunikation	38
4.1.7	Corporate Design	38
4.1.8	Nachhaltigkeit.....	39
4.1.9	Anpassung des ÖV	39
4.2	Herausforderungen	39
4.2.1	Kantonale Lage	39
4.2.2	Rechtliche Vorschriften.....	39
4.2.3	Finanzierung	40
4.2.4	Kantonsstrasse	40
4.2.5	Verkehrszunahme	40
4.2.6	Vom MIV auf den ÖV	41
4.2.7	Ausbau des ÖV	41
4.2.8	WidersacherInnen	41
4.3	Neues Angebot	41
5	Diskussion.....	43
5.1	Mobilität.....	43
5.1.1	An- und Abreise.....	43
5.1.2	Mobilität im Naturpark Gantrisch	43
5.2	Planung und Umsetzung	44
5.3	Standorte	44
5.4	Ausstattung	45
5.4.1	Parkplätze	46
5.4.2	Verkehrsangebote	46
5.5	Nachhaltigkeit	47
5.6	Finanzen	47
5.7	Rechtliches	47
5.8	Involvierte Agierende.....	48
5.9	Beteiligung und Kommunikation	48

5.10	Vom MIV auf den ÖV	49
5.11	Corporate Design	49
5.12	Digitale Dienstleistungen	49
6	Schluss	51
6.1	Fazit	51
6.2	Limitationen	52
6.3	Implikationen	52
	Literaturverzeichnis	53
	Anhänge	IX
	Anhang A: Interviewpartner	X
	Anhang B: Interviewleitfaden	XI
	Anhang C: Transkribierte Interviews	XXII
	Erklärung der Autorin	

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Arbeitsaufbau	3
Abbildung 2: Karte des Naturparks Gantrisch	4
Abbildung 3: Nutzendengruppe des Naturparks Gantrisch	6
Abbildung 4: Strecke der Linien des Natur- und Sportbusses	8
Abbildung 5: Karte der geplanten Mitfahrpunkte	9
Abbildung 6: Raumtypologien in Klassen unterteilt	10
Abbildung 7: Gemeinden des Naturparks Gantrisch nach Klassen	11
Abbildung 8: Multimodales vs. intermodales Verkehrsverhalten	13
Abbildung 9: Der Planungsprozess im Überblick	16
Abbildung 10: Kategorien von Mobilitäts-Hubs	18
Abbildung 11: Mindestausstattung von Mobilitäts-Hubs in NRW	20
Abbildung 12: Ausstattungselemente auf einen Blick	21
Abbildung 13: Vier Kategorien von Ausstattungsmerkmalen für Mobilitäts-Hubs	22
Abbildung 14: Bewertungsmatrix für Mobilitäts-Hubs im Landkreis Bamberg	26
Abbildung 15: Mobilitäts-Hubs – einheitliche Grundausstattung nach Einsatzbereich	27
Abbildung 16: Mobilitäts-Hubs – erweiterte Ausstattung nach Bedarf	27
Abbildung 17: Ausgewählte InterviewpartnerInnen	31
Abbildung 18: InterviewpartnerInnen, aufgeteilt in Kategorien	31
Abbildung 19: Verkehrsangebote an den vorgeschlagenen Standorten im Gantrisch	36

Verzeichnis der Akronyme und Abkürzungen

ÖV	öffentlicher Verkehr
ÖIV	öffentlicher Individualverkehr
MIV	motorisierter Individualverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
Einw.	EinwohnerInnen
ggf.	gegebenenfalls
BLS	Bern Lötschberg Simplon
P+R	Park + Ride
B+R	Bike + Ride

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Pärke von nationaler Bedeutung, zu welchen auch der Naturpark Gantrisch gehört, zeichnen sich durch eine reiche Biodiversität, atmosphärische Landschaften und hochwertige Kulturgüter aus (Bundesamt für Umwelt [BAFU], 2022). Jährlich besuchen viele Touristinnen und Touristen den Regionalen Naturpark Gantrisch, um verschiedene Aktivitäten zu unternehmen (Naturpark Gantrisch, 2021). Dabei ist die Mobilität von grosser Bedeutung, die jedoch gerade ein Schwachpunkt des Regionalen Naturparks Gantrisch ist. Während der öffentliche Verkehr (ÖV) an vielen Orten in nächster Zeit zunehmen wird, erwartet das Gebiet des Naturparks eine eher unterdurchschnittliche Entwicklung (Stölzle et al., 2015). Gemäss Kindl et al. (Kindl et al., 2018) liegt der Grund für die rückläufigen ÖV-Angebote im demografischen Wandel, wodurch die Angebote nicht mehr tragfähig sind.

Hinzu kommt der Umstand, dass im Tourismus die An- sowie Abreise für drei Viertel der Kohlendioxid-Emissionen im Tourismus verantwortlich sind (Michael Müller-Görnert, o.D.). Mitarbeitende des Regionalen Naturparks Gantrisch haben sich verschiedene Lösungen überlegt, um den genannten Problematiken entgegenzuwirken. Eine davon wäre die Errichtung eines Netzes von Mobilitäts-Hubs im Parkgebiet. Ein Mobilitäts-Hub ist ein Verknüpfungspunkt, an welchem mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden (Unger-Azadi et al., 2022). Dabei steht die NutzerInnen Freundlichkeit, sowie die räumliche Konzentration im Vordergrund (Unger-Azadi et al., 2022).

1.2 Zielsetzung und Forschungsfrage

In der vorliegenden Bachelorarbeit soll untersucht werden, welche Punkte von der Planung bis zur finalen Umsetzung von Mobilitäts-Hubs im Gebiet des Regionalen Naturparks beachtet werden müssen. Dies beinhaltet die Planung, die Standortwahl, die Ausstattung und die involvierten Parteien. Dabei stehen die Nachhaltigkeit und die Steigerung der Reisequalität im Vordergrund. Das schlussendliche Ziel der Mobilität-Hubs ist es, den ÖV attraktiver zu gestalten und somit vermehrt die betroffenen Parteien vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖV zu locken.

Obwohl die Ergebnisse auf den Naturpark Gantrisch zugeschnitten sind, können die Grundüberlegungen auch in anderen ländlichen Regionen übernommen werden. Somit ergibt sich folgende Forschungsfrage:

Welche Anforderungen bestehen an Mobilitäts-Hubs im ländlichen Raum am Beispiel des Naturparks Gantrisch?

1.3 Forschungsrelevanz

Wie bereits erwähnt wurde, liegt der Regionale Naturpark Gantrisch in einer ländlichen Region, in welcher das An- und Abreisen mit dem öffentlichen Verkehr nicht lukrativ ist. Dies wird sich in Zukunft auch nicht verändern, wenn die Problematik nicht gelöst wird. Ein Grund, weshalb die An- und die Abreise mit dem ÖV nicht ansprechend sind, liegt gemäss Katharina Conradin in der Schwierigkeit, Taktfahrpläne im ländlichen Raum zu finanzieren. Somit geht der Trend in Richtung Bedarfsverkehr und alternativer Angebote. Zu beachten ist zudem, dass der ÖV im Vergleich zum MIV umweltschonender ist und daher unterstützt sowie gefördert werden soll (Verband öffentlicher Verkehr [VöV], 2020).

1.4 Methodisches Vorgehen

Als Erstes wird das Thema anhand einer Literaturanalyse untersucht, damit genügend Wissen über den Naturpark sowie über Mobilität und Mobilitäts-Hubs vorliegt. Danach folgen verschiedene Interviews mit fachkundigen Personen. Die Expertinnen und Experten haben unterschiedliche Fachgebiete, wie den Tourismus, die Nachhaltigkeit, die Mobilität oder die Mobilitäts-Hubs. Die Hälfte der fachkundigen Personen stammt aus der Region und besitzt somit Kenntnisse über den Naturpark, die andere Hälfte kennt Letzteren nicht und hat somit einen anderen Blickwinkel auf das Thema.

1.5 Inhaltliche Abgrenzung

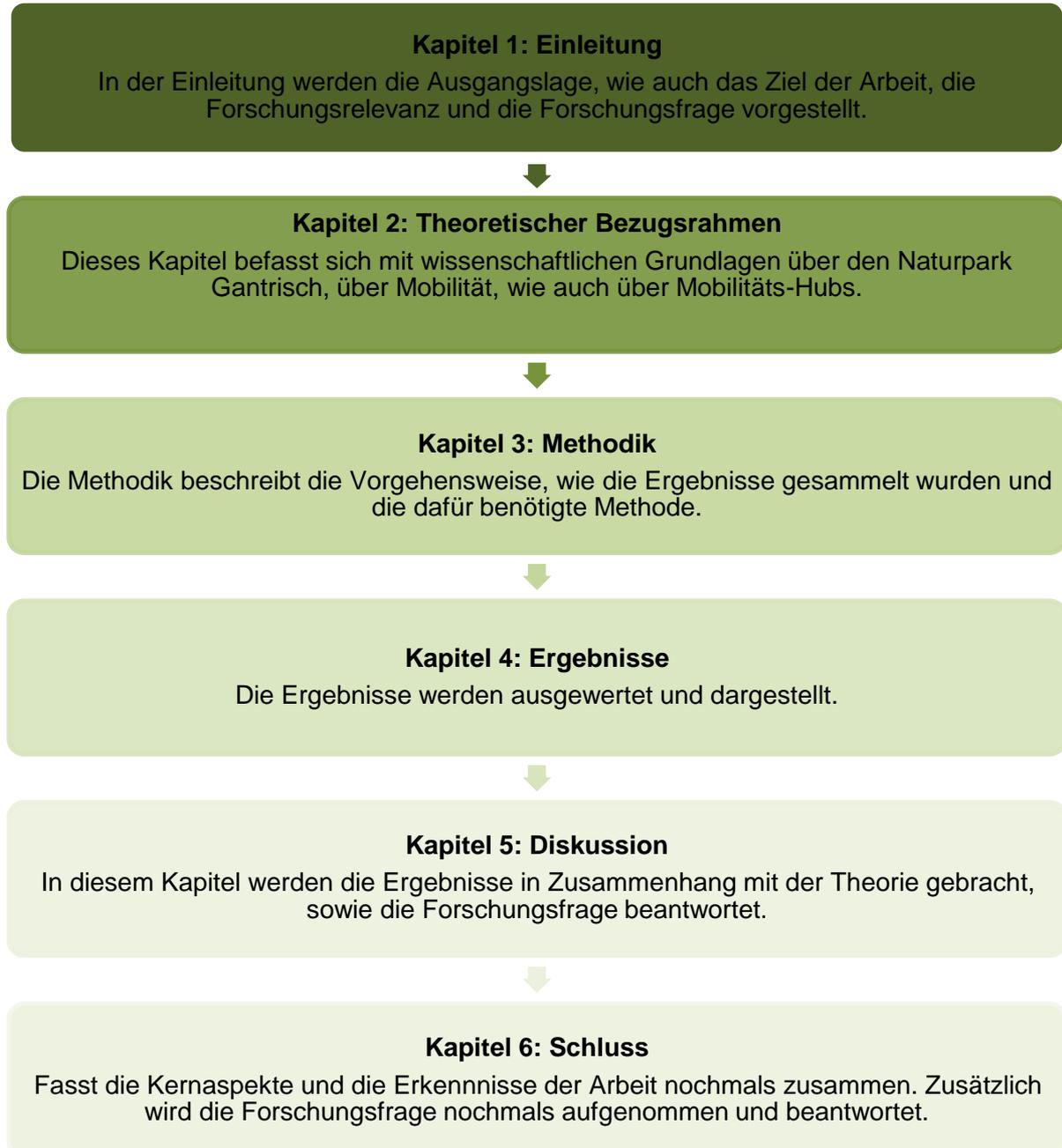
Die Thematik rund um Mobilitäts-Hubs ist umfänglich und komplex. Aus diesem Grund konnte kein ganzheitliches Konzept für den Regionalen Naturpark Gantrisch erarbeitet werden. Wie in Abbildung 9 ersichtlich ist, gibt es viele Schritte bis zum fertigen Mobilitäts-Hub, die jedoch nicht alle aufgegriffen werden konnten.

Es werden lediglich einige Standorte definiert, welche als sinnvoll angesehen werden, allerdings handelt es sich dabei nicht um eine abschliessende Untersuchung des Parkgebietes, da dies zu umfänglich gewesen wäre. Somit wird auch keine exakte Ausstattung der Mobilitäts-Hubs aufgezeigt, da diese zum einen Standortabhängig sind. Zum anderen sind die Ausstattungselemente abhängig von den Bedürfnissen vor Ort, wofür weitere Analysen getätigt werden müssten. Diese Analysen wären wiederum zu umfänglich für die vorliegende Bachelorarbeit. Des Weiteren können nicht alle rechtlichen Vorschriften, wie z. B. Bauvorschriften, dargelegt werden. Zudem kann die Thematik der Finanzierung von Mobilitäts-Hubs in der vorliegenden Bachelorarbeit nicht vollständig geklärt werden, da dies zu komplex ist.

1.6 Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Bachelorarbeit ist folgendermassen aufgebaut:

Abbildung 1: Arbeitsaufbau



Anmerkung: Eigene Darstellung

2 Theoretischer Bezugsrahmen

Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es nur beschränkt Literatur über Mobilitäts-Hubs in ländlichen Regionen, welche nebst dem Nutzen für die AnwohnerInnen auch für die Touristinnen und Touristen gestaltet sind. Deshalb befasst sich dieses Kapitel mit der Region Gantrisch, mit dem ÖV sowie auch mit Mobilitäts-Hubs im Allgemeinen.

2.1 Gantrisch und Umgebung

Nachfolgend wird auf die Region des Naturparks Gantrisch, vor allem in Bezug auf den ÖV und Tourismus, eingegangen.

2.1.1 Allgemeine Fakten

Ganze 406 km² und 38'000 EinwohnerInnen umfasst das Gebiet des Regionalen Naturparks Gantrisch, welcher seit dem Jahr 2012 zu den Schweizer Pärken gehört (Netzwerk Schweizer Pärke [NSP], o.D.). Die 406 km² des Naturparks Gantrisch befinden sich im Dreieck Thun, Freiburg sowie Bern und sind insgesamt auf 19 Gemeinden verteilt, welche in den Kantonen Bern und Freiburg liegen (NSP, o.D.).

Abbildung 2: Karte des Naturparks Gantrisch



Anmerkung: (Naturpark Gantrisch, 2021)

Dass es sich um einen Regionalen Naturpark handelt, bedeutet nicht nur, dass der Park ein Zertifikat von nationaler Bedeutung besitzt, sondern auch, dass mit diesem zahlreiche Aufgaben verbunden sind (Naturpark Gantrisch, 2017). Gemäss dem Bundesamt für Umwelt (BAFU, 2022) liegen diese darin, die Schönheit der Landschaften und die Vielfalt der Natur langfristig

zu erhalten und aufzuwerten, wie auch die nachhaltige Wirtschaft und regionale Wertschöpfung zu fördern. Dies geschieht in den drei Bereichen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt (Naturpark Gantrisch, 2017).

2.1.1.1 Touristische Gebiete

Zum Herzstück des Parks gehört die Gebirgskette mit den vier Gipfeln Nünenenflue, Gantrisch, Bürgle und Ochse, die beliebte Ausflugs- sowie Wandergebiete darstellen (Nussbaum, 2020). Des Weiteren gibt es viele ansprechende Landschaften. Dazu gehören zum Beispiel Moorlandschaften, grosse Waldflächen und Flusslandschaften (NSP, o.D.). Zudem liegen im Regionalen Naturpark Gantrisch viele kulturhistorisch wertvolle Objekte wie die Bäder im Gurnigelgebiet, Schlösser im Gürbetal, der Jakobsweg mit dem Kloster Rüeggisberg, die Burgruine Grasberg, die Kapelle Schwarzenburg sowie auch regionaltypische Bauernhäuser (NSP, o.D.). Zusätzlich können acht Museen und drei Sternwarten im Gebiet des Parks besucht werden (NSP, o.D.).

2.1.1.2 Zielgruppe

Die meisten Gäste im Naturpark Gantrisch kommen aus der Schweiz – und zwar aus den urbanen Zentren Fribourg, Thun und Bern (Förderverein Region Gantrisch [FRG], 2020). Die anderen Gäste stammen aus dem angrenzenden Ausland. Gemäss dem Förderverein Region Gantrisch ist die bzw. der typische Naturparkbesuchende 50 Jahre alt und reist am liebsten mit dem Auto an – entweder zu zweit oder mit der Familie. Der Beweggrund, den Park zu besuchen, ist meistens das (Winter-)Wandern und nicht der Park mit seinen Angeboten selbst (FRG, 2020). Diese typischen Besuchenden kommen oft mehrmals in das Parkgebiet oder zählen sogar zur Stammkundschaft. Der Besuch dauert dabei in der Regel einen Tag (FRG, 2020). Abbildung 3 zeigt die Nutzendengruppe des Regionalen Naturparks Gantrisch und deren Bedürfnisse hinsichtlich der Mobilität auf.

Abbildung 3: Nutzendengruppe des Naturparks Gantrisch

Nutzendengruppen	Ansprüche und Bedürfnisse
Seniorinnen und Senioren	<ul style="list-style-type: none"> - teils eingeschränkte Mobilität - Erschliessung durch ÖV hat einen hohen Stellenwert - auch an Wochentagen auf ÖV-Verbindungen angewiesen
Familien	<ul style="list-style-type: none"> - oft mit MIV unterwegs - hohe Ansprüche an ÖV (Frequenz, Gepäck)
Best Ager	<ul style="list-style-type: none"> - zunehmend bedeutsame Zielgruppe - werden künftig stark anwachsen und die Familien überholen - sind umweltorientiert, gesundheitsbewusst und überdurchschnittlich ausgabefreudig - reisen aus Bequemlichkeit mehrheitlich mit MIV - möglicher Umstieg bei geeigneten ÖV-Verbindungen an den Ausflugszielen und Anreizen
Arbeitende Bevölkerung	<ul style="list-style-type: none"> - besonders häufige Verwendung des Autos durch die aktive Bevölkerungsschicht mit wenig zeitlichem Freiraum - bei geeigneten ÖV-Verbindungen an die Ausflugsziele ist ein Umstieg möglich
Gruppen	<ul style="list-style-type: none"> - grosse Zielgruppe zur Nutzung der ÖV-Angebote - Anreise oft mit Sammeltransporten
Feriengäste	<ul style="list-style-type: none"> - Anreise oftmals mit MIV - zunehmender Wechsel auf ÖV mit Kombi-Angeboten denkbar → Komfort ist bedeutsamer als die Frequenz

Anmerkung: Eigene Darstellung, basierend auf FRG (2020, S. 56)

Die im Vordergrund stehenden Nutzendengruppen im Gebiet des Naturparks sind dabei gemäss FRG (2020) die Gruppen, Familien und die Best Ager. Gemäss der Website des Netzwerks Schweizer Pärke ist der Tourismus in der Region des Naturparks Gantrisch ein Wirtschaftszweig mit hohem Entwicklungspotenzial (NSP, o.D.). Vor allem im Schwarzsee-Gebiet und in den oberen Gemeinden spielt dieser eine zentrale Rolle (NSP, o.D.). Damit der Tourismus aber überhaupt lukrativ sein kann, ist die Mobilität von grosser Bedeutung (Bundesministerium, o.D.).

2.1.2 Aktuelle Situation der Mobilität im und um den Naturpark Gantrisch

Im Naturpark können die Besuchenden sowie die AnwohnerInnen auf unterschiedliche Arten unterwegs sein (Naturpark Gantrisch, o.D.). Dazu zählen der MIV, aber auch der ÖV und der Langsamverkehr (Naturpark Gantrisch, o.D.).

2.1.2.1 An- und Abreise

Der Regionale Naturpark Gantrisch kann mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln erreicht werden. Gemäss Nussbaum beträgt die Fahrzeit mit dem Auto von den Städten Bern, Fribourg und Thun je ungefähr 30 Minuten (Nussbaum, 2020). Des Weiteren erwähnt Nussbaum, dass das Parkgebiet am unkompliziertesten mit dem Auto erreicht werden kann, da zum einen die Strassen gut ausgebaut sind und es zum anderen selten zu grösseren Verkehrsbehinderungen kommt (Nussbaum, 2020), wobei der Verkehrs-Club der Schweiz Bern (o.D.) erwähnt, dass es an den Spitzentagen durchaus zu Stau kommen kann. Trotzdem macht gemäss Nussbaum der MIV den grössten Teil der Mobilität im Park aus. Unterstützt wird der MIV davon, dass an touristischen Ausflugszielen Parkplätze vorhanden sind (Naturpark Gantrisch, o.D.). Des Weiteren stehen verschiedene Verbindungen des ÖV bei der An- und Abreise sowie der Langsamverkehr zur Auswahl (Naturpark Gantrisch, o.D.). Es verkehren mehrere Postauto- und S-Bahn-Linien im und um das Parkgebiet. Gemäss der Website des Naturparks fährt die S6 direkt von Bern nach Schwarzenburg. Von Fribourg aus bieten sich verschiedene Busse an, um an den Schwarzsee oder nach Schwarzenburg zu gelangen. Von Thun sollte am besten die S44 oder die S4 nach Thurnen genommen werden (Naturpark Gantrisch, o.D.). Auf der interaktiven Karte des Naturparks ist ersichtlich, dass die meisten ÖV-Verbindungen in das Parkgebiet mit dem Postauto und nur selten per Bahn zurückgelegt werden (Naturpark Gantrisch, 2021).

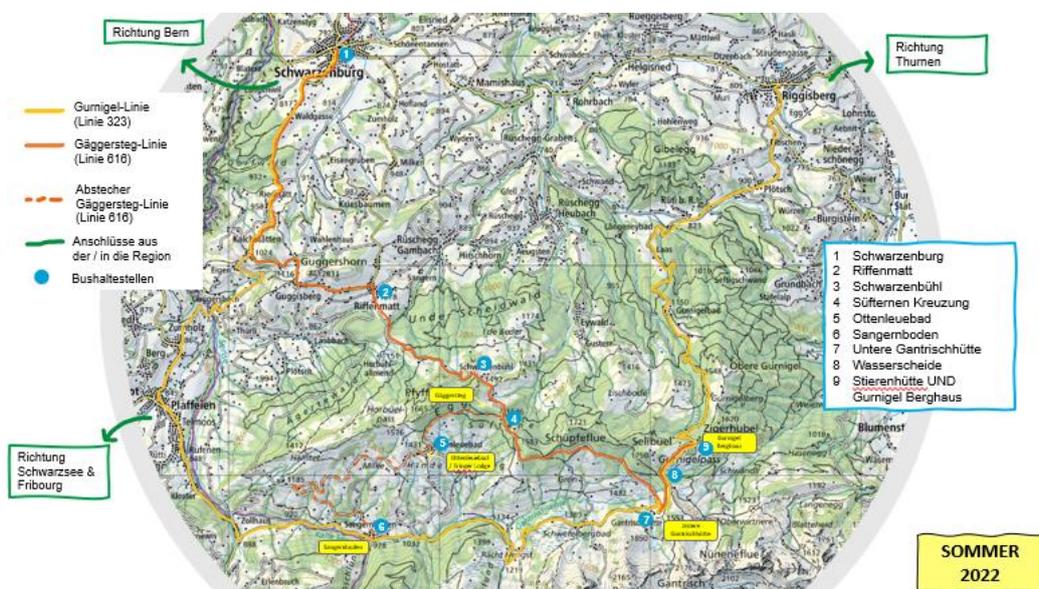
2.1.2.2 Mobilität im Naturpark Gantrisch

Auch im Parkgebiet verkehren hauptsächlich Busverbindungen. Im Jahr 2020 war das Parkgebiet durch 20 Buslinien erschlossen (Nussbaum, 2020). Der FRG erwähnt jedoch in seiner «Vernehmlassung Charta 2022–2031» die grosse Disparität zwischen den problemlos befahrbaren Tallagen und dem eher schwach zugänglichen Hügelland. Das Problem liegt darin, dass sich der ÖV im schwächer besiedelten Raum für die touristische Nutzung oder die Siedlungsentwicklung nur teilweise erschliessen lässt (FRG, 2020). Des Weiteren ist eine Unterstützung durch den Kanton Bern hinsichtlich des ÖV-Angebots für den touristischen Nutzen auf Grund des Gesetzes ausgeschlossen. Unter anderem aus diesen Gründen sind grosse Gebiete vom MIV abhängig (FRG, 2020). Eine weitere Herausforderung ist, dass die Postautos bei ansprechendem Wetter überlastet sind, während sie bei ungünstigem Wetter ohne Passagiere fahren (Oppliger & Lanz, 2013). Dieser Unterschied entsteht durch die Besucherströme, welche bei ansprechendem Wetter deutlich höher ausfallen. Aus diesem Grund wurde gemäss Oppliger und Lanz (2013) ein weiteres Angebot aufgebaut. Dabei handelt es sich um den Natur- und Sportbus von Busalpin (Buslinien im Gantrisch, 2022). Dieser umfasst die Gurnigel-Linie (Linie 323), die Gäggersteg-Linie (Linie 616) und die Linie Abstecher Gäggersteg-Linie (Linie 616). Die Gurnigel-Linie fährt ungefähr zwei Mal pro Tag und ganzjährig (Buslinien im Gantrisch,

Theoretischer Bezugsrahmen

2022). Die Gägersteg-Linie ist von Ende Juni bis Ende Oktober an den Wochenenden in Betrieb. Auf derselben Strecke wie die Gägersteg-Linie verkehrt auch der Gägersteg-Pendelbus, welcher ebenfalls von Ende Juni bis Ende Oktober fährt und die Funktion eines Rufbuses hat (Buslinien im Gantrisch, 2022). Dies bedeutet, er kann abgesagt werden, beispielsweise wegen ungünstigen Wetters. Zusätzlich verkehrt auch im Winter während der Hauptsaison (Weihnachten bis Februar) und nur am Wochenende (Buslinien im Gantrisch, 2022) eine Linie unter der Nummer 615, die Schneebus genannt wird. Des Weiteren gibt es, wie bereits erwähnt wurde, die Linie Abstecher Gägersteg. Diese wird durch den Gägersteg Pendelbus jeweils einmal am Vormittag bedient (Buslinien im Gantrisch, 2022). Der Vorteil dieses Abstechers ist, dass die Verbindung nach Sangernboden (Ortschaft in den Berner Voralpen) verbessert wird (Buslinien im Gantrisch, 2022).

Abbildung 4: Strecke der Linien des Natur- und Sportbusses

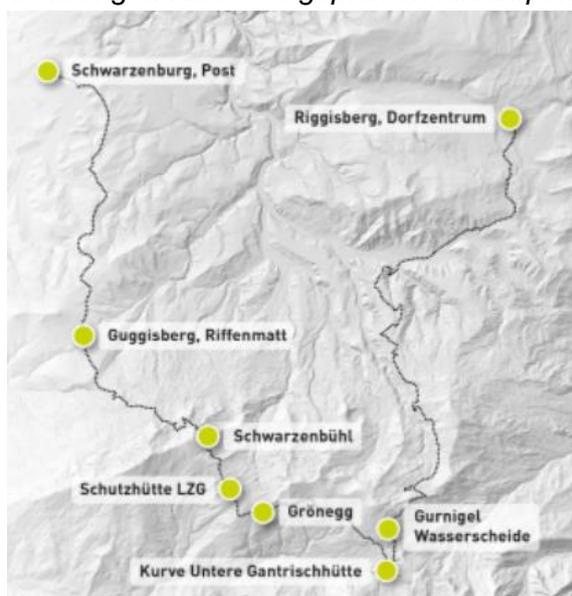


Anmerkung: (Buslinien im Gantrisch, 2022)

Ab dem Sommer 2022 gibt es zudem Punkte im Gelände, welche mit Stelen markiert sind, wie in

Abbildung 5 ersichtlich ist (Naturpark Gantrisch, o.D.). Die Mitfahrpunkte sollen die Erreichbarkeit im Regionalen Naturpark Gantrisch für Personen ohne Auto verbessern.

Abbildung 5: Karte der geplanten Mitfahrpunkte



Anmerkung: (Naturpark Gantrisch, o.D.)

Die Mitfahrpunkte funktionieren folgendermassen (Naturpark Gantrisch, o.D.):

- an den markierten Punkten sichtbar hinstellen,
- Daumen nach oben halten,
- auf die Mitfahrgelegenheit warten,
- einsteigen,
- Fahrziel vereinbaren,
- aussteigen und – je nach Wunsch – freiwillig an den Fahrkosten beteiligen.

2.1.3 Wünschenswerte Situation der Mobilität im und um den Naturpark Gantrisch

Obwohl Mitarbeitende des Naturparks Gantrisch schon einiges für eine ansprechendere ÖV-Verbindung unternommen haben, ist die Situation noch verbesserbar (Spring, 2022). Es sollen mehr BesucherInnen auf den ÖV umsteigen, da der MIV, wie bereits erwähnt wurde, weniger nachhaltig ist. Damit dies gelingt, möchte der Naturpark Gantrisch einige Anpassungen vornehmen.

Im Podcast «Gantrisch im Ohr» erwähnt Katharina Conradin verschiedene Punkte, wie der ÖV im Naturpark Gantrisch verbessert werden kann (Spring, 2022). Am bedeutsamsten dabei ist für Conradin, dass die Qualität der Reise erhöht wird. Dies kann zum einen dadurch erreicht

werden, dass die Busse dann fahren, wenn auch die BesucherInnen kommen (Spring, 2022). Zum anderen ist es auch wesentlich, dass die Wartezeiten beim Umsteigen nicht zu lange dauern, also die Anschlüsse aufeinander abgestimmt sind. Des Weiteren erwähnt Conradin im Podcast, dass ein Rufbussystem verschiedene Vorteile hätte. Zum jetzigen Zeitpunkt fährt der ÖV nach einem fixen Taktfahrplan, also immer zur selben Zeit – unabhängig davon, ob viele oder keine Passagiere den einzelnen ÖV-Kurs nutzen (Spring, 2022). Dies führt bei Leerfahrten zu hohen Kosten. Dieses Problem könnte durch Rufbusse gelöst werden, welche dann fahren, wenn auch BesucherInnen kommen (Spring, 2022). Des Weiteren wären komfortablere Umsteigepunkte ebenfalls eine Möglichkeit, wie die Erlebnisqualität der Reise erhöht werden könnte (K. Conradin, persönliche Kommunikation, 11. Januar 2022). Damit das Angebot aber entsprechend angepasst werden kann, muss Wissen vorhanden sein, wie die Mobilität im ländlichen Raum aussieht.

2.2 Raumtypologien, Mobilität und Digitalisierung

In diesem Kapitel steht die Mobilität im Vordergrund, die mit den verschiedenen Raumtypologien sowie der Digitalisierung in Verbindung gebracht wird. Als Erstes werden die unterschiedlichen Raumtypologien genauer betrachtet und auf das Gebiet des Naturparks Gantrisch angewendet. So kann im Anschluss die Mobilität anhand der zutreffenden Typologie analysiert werden. Schlussendlich folgt das Thema Digitalisierung, welches sich ebenfalls auf die Mobilität bezieht.

2.2.1 Raumtypologien der Schweiz

Das Bundesamt für Raumentwicklung (2005) hat alle Schweizer Gemeinden in vier Klassen von Gebietsräumen unterteilt, welche nochmals in elf weitere Klassen gegliedert werden. Das Ergebnis sieht folgendermassen aus:

Abbildung 6: Raumtypologien in Klassen unterteilt

Typologie in vier Klassen	Typologie in 11 Klassen
0 Agglomerationen und isolierte Städte	0 Agglomerationen und isolierte Städte
1 Periurbaner ländlicher Raum	11 Ansprechende ÖV- und MIV-Erreichbarkeit ¹ 12 Mässige ÖV und günstige MIV-Erreichbarkeit ² 13 Mässige ÖV und mässige MIV-Erreichbarkeit ² 14 Periurbane ländliche Zentren ³
2 Alpine Tourismuszentren	21 Ausserhalb der Agglomeration 22 Innerhalb der Agglomeration
3 Peripherer ländlicher Raum	31 Periphere Zentren (5001–10'000 Einw.)

	32 Periphere Kleinzentren (2001–5000 Einw.) 33 Peripherer ländlicher Raum (501–2000 Einw.) 34 Peripherer bevölkerungsarmer Raum (0–500 Einw.)
--	---

Eigene Darstellung, basierend auf ARE (o.D., S. 2)

¹ Günstige Erreichbarkeit: max. 20 min Fahrtzeit bis zur nächstgelegenen Agglomeration

² Mässige Erreichbarkeit: über 20 min Fahrtzeit bis zur nächstgelegenen Agglomeration für Gemeinden im Mittelland

³ Periurbane ländliche Zentren: Gemeinde mit 5000 bis 10'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und mind. 10 min MIV-Distanz zur nächstgelegenen Agglomeration

2.2.1.1 Typologie im Naturpark Gantrisch

Anhand von Abbildung 6 und den Daten der Excel-Datei vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (2013) können die einzelnen Gemeinden des Regionalen Naturparks Gantrisch den jeweiligen Klassen zugeordnet werden. Somit lässt sich herausfinden, wie günstig die jeweiligen Gemeinden an den ÖV angebunden sind und wie die Qualität der Erreichbarkeit mit dem MIV ist (ARE, 2005).

Abbildung 7: Gemeinden des Naturparks Gantrisch nach Klassen

Gemeinde	Klasse
Wald	12
Oberbalm	12
Schwarzenburg	12
Rüeggisberg	13
Niedermuhlern	12
Toffen	0
Belp	0
Kaufdorf	0
Gerzensee	12
Kirchdorf	12
Rümligen	12
Kirchenthurnen	12
Riggisberg	12
Burgstein	12
Gurzelen	11
Wattenwil	12

Forst-Längenbühl	11
Rüschegg	33
Guggisberg	33
Plaffeien	33

Anmerkung: Eigene Darstellung, basierend auf ARE (2013). Angelehnt an Abbildung 6

Aus diesen Daten lässt sich schliessen, dass die Mehrheit der Gemeinden im periurbanen ländlichen Raum liegt, genauer gesagt 14 der 20 Parkgemeinden. Von diesen 14 Gemeinden im periurbanen ländlichen Raum haben elf eine mässige ÖV-Verbindung und eine günstige MIV-Erreichbarkeit.

2.2.2 Definition Mobilität

In der vorliegenden Arbeit wurde bereits mehrfach der Begriff Mobilität verwendet. Dabei stellt sich jedoch die Frage, worum es sich hierbei handelt.

Gemäss ARE (ARE, 2008) entsteht Mobilität aus dem Bedürfnis, Aktivitäten wahrzunehmen, welche räumlich getrennt sind, so z. B. Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Bildung oder Erholung.

2.2.3 Mobilität im ländlichen Raum

Gemäss Bundesamt für Umwelt (2018) sind die Herausforderungen im periurbanen ländlichen Raum anders als in peripheren Gebieten. Während im periurbanen Raum die Verbesserung der Erlebnis- sowie der Landschaftsqualität für die Bevölkerung im Vordergrund steht, konzentriert sich der periphere Raum auf die Erhaltung der bestehenden Qualitäten (BAFU, 2018). Somit bleiben unerschlossene Gebiete für den Tourismus sowie für die Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung unerschlossen (BAFU, 2018). Dem Verkehrsclub Deutschland zufolge (o.D.) kann aber die Digitalisierung die Nutzung der Mobilität im ländlichen Raum erleichtern.

2.2.4 Digitale Dienstleistungen

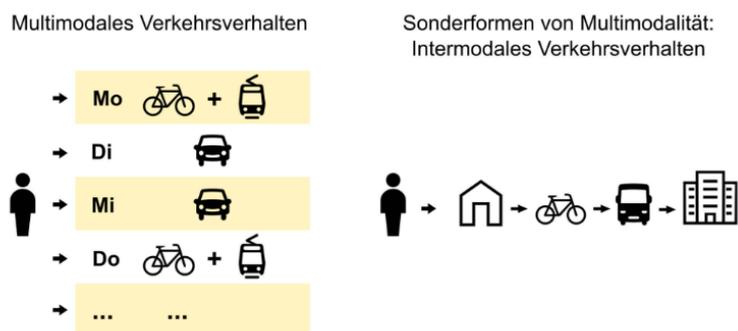
Die Digitalisierung spielt heutzutage in vielen Lebensbereichen eine zentrale Rolle, so auch in der Mobilität (Kindl et al., 2018, S. 7). Dadurch entwickeln sich für Anbietende und Nutzende mehrere Vorteile (Kindl et al., 2018, S. 13). Trotzdem ist oftmals der Überblick über die Auswahl an Verkehrsmitteln für viele Verkehrsteilnehmenden nicht klar (Nationale Plattform Zukunft der Mobilität Arbeitsgruppe 3 [NPM], 2019, S. 8). Hinzu kommt noch, dass gemäss der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität Arbeitsgruppe 3 (NPM) (2019) zu wenig Echtzeitinformationen vorliegen und die Mobilitätsdienstleistungen zu wenig untereinander vernetzt sind. Die NPM (2019) beschreibt die Aufgabe der Digitalisierung im Bereich Mobilität folgendermassen:

«Die Digitalisierung soll Transparenz für Verkehrsteilnehmer/innen, die Stadt und die ländlichen Räume schaffen, um individuelle Mobilität zu vereinfachen, Verkehrsträger effizienter zu

nutzen, ganzheitliche Verkehrsströme besser zu analysieren und folgerichtig beeinflussen zu können» (NPM, 2019, S. 8). Zwei zentrale Begriffe dafür sind die multi- und die intermodale Mobilität.

Der Begriff multimodale Mobilität bedeutet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, z. B., wenn für den Arbeitsweg die Bahn und zum Einkaufen der eigene Pkw genutzt werden (Geske & Reck, o.D.). Die Intermedialität stellt hingegen eine Sonderform der multimodalen Mobilität dar (Park Here, 2020). Gemäss Geske und Reck (o.D.) umfasst die Intermodalität den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln. Damit können die Vorteile der verschiedenen Verkehrsmittel optimal genutzt und kombiniert werden (Unger-Azadi et al., 2022). So kann eine Person mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle fahren und dort auf den Bus umsteigen (Geske & Reck, o.D.).

Abbildung 8: Multimodales vs. intermodales Verkehrsverhalten



Anmerkung: (Geske & Reck, o.D.)

Gemäss Park Here (2020) ist die Digitalisierung speziell bei der intermodalen Mobilität von grosser Bedeutung, da diese die Verknüpfung von Verkehrsmitteln erleichtert. Dazu gehören Informationen wie Verfügbarkeiten der Angebote und Echtzeitinformationen (Unger-Azadi et al., 2022). Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (o.D.-b) sieht verschiedene Einsatzbereiche von digitalen Hilfsmitteln in Tourismusregionen. Vor allem die Echtzeit-BesucherInnen-Lenkung wird betont (BSWBV, o.D.-b). Dadurch sollen der Erholungswert verbessert sowie die Überfüllung der Region und die Verkehrsbelastung reduziert werden (BSWBV, o.D.-b). Dies geschieht z. B. durch Parkplatzsensoren, durch Messen des Verkehrsflusses, durch Ermitteln der Auslastung an touristischen Hotspots und auch im ÖPNV (BSWBV, o.D.-b). Geske und Reck (o.D.) beschreiben für eine optimale Nutzung der multi- bzw. intermodalen Mobilität die Gestaltung und Bereitstellung von Mobilitäts-Hubs.

2.3 Mobilitäts-Hubs

Im folgenden Kapitel wird erklärt, was ein Mobilitäts-Hub ist. Zudem wird eine Auswahl bereits existierender Hubs vorgestellt.

2.3.1 Definition

Ob Mobilstation, Mobilitätsstation, Mobilitätspunkt, Mobilitäts-Hub etc.: Sie alle beinhalten das Gleiche, wobei in der Literatur keine eindeutige Beschreibung existiert, denn solche Hubs implizieren je nach Lage unterschiedliche Ziele, Anforderungen und damit auch verschiedene Merkmale (Helders, 2019). In der vorliegenden Bachelorarbeit wird zum Zweck der Vereinfachung der Begriff Mobilitäts-Hub verwendet.

Die Hauptfunktion eines Mobilitäts-Hubs liegt in der Regel in der Verknüpfung/Vernetzung differenter Mobilitätsangebote (Nahverkehr Rheinland [NVR], o.D.-a). Darüber hinaus stellen Mobilitäts-Hubs gemäss Helders (2019) Serviceinformationen zur optimalen Nutzung des Verkehrsangebotes bereit. Vor allem im ländlichen Raum fördern Mobilitäts-Hubs die Erreichbarkeit, indem diese den ÖV stärken (Helders, 2019).

Nach Nahverkehr Rheinland (NVR) (o.D.-a) müssen mindestens zwei Angebote vorhanden sein, damit ein Mobilitäts-Hub entstehen kann. Dabei ist es von Vorteil, wenn die Angebote räumlich gebündelt sind (NVR, o.D.-b). Zusätzlich sollen Mobilitäts-Hubs das Teilen von Fahrzeugen und den Gebrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel vereinfachen und bestmögliche Mobilitätsoptionen bieten (Regionalkonferenz-Bern-Mittelland [RKBM], 2019).

Bei der Organisation der Mobilitätskette stellen ortsfeste Mobilitäts-Hubs zentrale Orientierungspunkte für Nutzende dar (Kindl et al., 2018). Gemäss Kindl et al. (2018) vermitteln die Mobilitäts-Hubs Nutzenden Sicherheit, indem Letztere sich (fast) immer darauf verlassen können, dass an diesen Punkten verschiedene Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen. Somit dienen Mobilitäts-Hubs laut Kindl et al. (2018) sowohl dem multimodalen Zugang als auch der intermodalen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten.

Dabei umfasst die Idee eines Mobilitäts-Hubs jedoch nicht nur die Mobilitätsfunktion, sondern auch noch viele andere Aufgaben (Oswalt et al., 2021). Unger-Azadi et al. (2022) haben vier wesentliche Grundaufgaben für Mobilitäts-Hubs festgelegt:

- Information/Service,
- Marketing und Kommunikation,
- Verknüpfung von Verkehrsangeboten und
- Aufenthaltsbereiche/Treffpunkt.

Die Verknüpfung von Verkehrsangeboten stellt bei einem Mobilitäts-Hub dabei die Basis dar, welche durch die weiteren Aufgaben als Mehrwert gegenüber einem intermodalen Verknüpfungspunkt ergänzt wird (Unger-Azadi et al., 2022). Des Weiteren können Mobilitäts-Hubs verkehrspolitische und strategische Aufgaben wahrnehmen, wozu z. B. Modellstandorte für E-Mobilität zählen (Unger-Azadi et al., 2022). Dabei sind allerdings je nach Standort nicht alle Aufgaben von gleicher Bedeutung.

2.3.2 Land versus Stadt

Je nach räumlicher Lage haben Mobilitäts-Hubs gemäss Unger-Azadi et al. (2022) differente Aufgaben zu erfüllen. Des Weiteren sind die verschiedenen Anforderungen auch von der Ausstattung des Hubs abhängig (Unger-Azadi et al., 2022). Gemäss der Mobilitätsstrategie 2040 der Region Bern-Mittelland sind Mobilitäts-Hubs in der Stadt vor allem dazu da, um die Umsteigbeziehungen zwischen flächensparenden Verkehrsarten und dem klassischen ÖV anzubieten (RKBM, 2019). Dazu gehören unter anderem Sharing-Angebote und der ÖIV (RKBM, 2019). Obwohl Shared Mobility bislang insbesondere in städtischen Gebieten anzutreffen ist, wären diese Angebote eine Chance für die Mobilität im ländlichen Raum (Kindl et al., 2018). Zusätzlich können Mobilitäts-Hubs eine geeignete Grundversorgung an ÖV im ländlichen Raum sicherstellen (RKBM, 2019). Allerdings sollten die Mobilitäts-Hubs dadurch problemlos mit dem MIV erreichbar sein und auch eine ansprechende ÖV-Verbindung in die Stadt bieten (RKBM, 2019).

Gemäss Unger-Azadi et al. (2022) dienen Mobilitäts-Hubs in ländlichen Regionen zur Verbesserung und Sicherung der Erreichbarkeit unterschiedlicher Ziele. Des Weiteren wurde auf der Regionalkonferenz-Bern-Mittelland (RKBM) (2019) die Bedeutsamkeit von Umsteigemöglichkeiten vom ÖIV zu ÖV und vom MIV zu ÖV auf dem Land erwähnt. Zusätzlich können Mobilitäts-Hubs in ländlichen Regionen zu einem neuen Treffpunkt werden (Innovatros Club, o.D.).

2.3.3 Planung und Umsetzung

Bevor jedoch Mobilitäts-Hubs genutzt werden können, müssen diese geplant werden. Dabei sollten verschiedene Aspekte beachtet werden. Gemäss Leistikow (2019) sollte bei der Planung ganzheitlich und mutig gedacht werden. Dabei muss zum Beispiel die Frage beantwortet werden, welche Angebote ein Mobilitäts-Hub abdecken sollte und ob beispielsweise BerufspendlerInnen oder Touristinnen und Touristen im Vordergrund stehen (Leistikow, 2019).

Das Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen von Unger-Azadi et al. (2022) zeigt folgenden Planungsprozess für die Gemeinden sowie für sich selbst auf.

Abbildung 9: Der Planungsprozess im Überblick

		Aktivität Gemeinde	Input Zukunftsnetz Mobilität NRW
A. Anschubphase	Ggf. Aufnahme in den NVP	Politischer Auftrag zur Umsetzung	Expertise zu Mobilstationen und vernetzte Mobilität, Benennung der AnsprechpartnerInnen
B. Konzeptphase	Fachämterübergreifender Workshop	Festlegung Federführung, Entwicklung Arbeitsprogramm	Vorbereitung, Durchführung, Nachbereitung des Workshops
	Feinplanung	Definition von Standorten und Ausstattung, Förderanmeldung	Vorbereitung, Durchführung, Nachbereitung des Workshops
C. Planungsphase	Herstellung des Baurechts	Klärung der Zuständigkeiten, ggf. Flächenwidmung oder Grunderwerb	Bereitstellung von Musterunterlagen, Beratung
D. Realisierungsphase	Vergabe Bau-/Mobilitätsdienstleistungen	Erstellung von Ausschreibungsunterlagen und Leistungsverzeichnis, Ausschreibung, Vergabe	Bereitstellung von Muster Ausschreibungsunterlagen
	Verkehrsfreigabe	Bauabnahme (der Infrastruktur) und Inbetriebnahme der Mobilitätsdienstleistung	Hinweise zur Kommunikation
E. Betrieb des Mobilitäts-Hubs	Laufender Betrieb	Sicherstellung der Finanzierung, Unterhalt der Mobilstation, Flächen und Angebote	Beratung hinsichtlich verschiedener BetreiberInnenformen

F. Evaluation	Evaluation nach SMART-Kriterien	Überprüfung von Massnahmen und Wirkungen, ggf. Anpassung des Angebotes	Hinweise zur Wirkungs- und Prozessevaluation
	Kontinuierliche Beteiligung	Beteiligung unterschiedlicher Agierender über den gesamten Prozess	Hinweise zur Wirkungs- und Prozessevaluation

Anmerkung: Eigene Darstellung basierend auf Unger-Azadi et al. (2022, S. 14)

Einige der in Abbildung 9 ersichtlichen Schritte werden in diesem Kapitel noch genauer betrachtet. Des Weiteren haben Unger-Azadi et al. (2022, S. 62) eine Checkliste verfasst, die folgende zu beachtende Punkte enthält:

- Zu welchen Kategorien gehören die Mobilitäts-Hubs?
Welche Mindestausstattung soll erreicht werden?
- Wie viele NutzerInnen werden erwartet?
Was kann daraus für die Ausstattung abgeleitet werden?
- Welche Ausstattung lassen die Verhältnisse vor Ort zu?
- Welche individuelle Ausstattung ergibt sich daraus für den Mobilitäts-Hub?
- Wie ist die Netzwirkung?
Müssen bestimmte Funktionen an benachbarte Hubs verlagert werden?
- Wie kann ein politischer Beschluss erreicht werden? Ist die Finanzierung gesichert?
- Sind die Unterlagen für einen Förderantrag vollständig?

Der Planungsprozess sowie die Checkliste sollten bei der Umsetzung der Mobilitäts-Hubs helfen. Dabei sind die rechtlichen Rahmenbedingungen nicht zu vernachlässigen.

2.3.3.1 Rechtlicher Rahmen

Dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) (2021) zufolge müssen beim Aufbau von Mobilitäts-Hubs das Bauplanungs- und Bauordnungsrecht beachtet werden. Ausserdem kann es sein, dass zusätzlich das öffentliche Strassenrecht zu berücksichtigen ist. Allerdings variieren die rechtlichen Rahmenbedingungen je nach Standort und Ausstattung eines Mobilitäts-Hubs.

2.3.3.2 Standorte

Im Grundsatz sind für Mobilstationen sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum gemäss Unger-Azadi et al. (2022) drei Standorttypen denkbar:

- ÖPNV-Verknüpfungspunkte,
- Wohn- und Kernquartiere sowie
- Gewerbegebiete.

Zusätzlich beschreiben Unger-Azadi et al. (2022) die Relevanz einer leicht zu findenden und problemlos einsehbaren Fläche. Somit sind Flächen geeignet, welche bereits im Planungsstadium eine hohe Frequenz an Passantinnen und Passanten verzeichnen (Unger-Azadi et al., 2022). Des Weiteren soll gemäss Unger-Azadi et al. (2022) ein genügend grosses Platzangebot vorhanden sein. Falls nicht alle Angebote wegen Platzmangel räumlich gebunden zur Verfügung gestellt werden können, muss mindestens eine geeignete Beschreibung mit Wegweiser erfolgen (Unger-Azadi et al., 2022, S. 29). Ausserdem müssen vor dem Baubeginn Grundbesitz und baurechtliche Aspekte sowie Bindungen aus dem Umfeld abgeklärt werden, wie zum Beispiel Denkmalschutz und Grünflächen (Unger-Azadi et al., 2022, S. 29). Im Idealfall würde ein Netz an Mobilitäts-Hubs entstehen, also an unterschiedlichen Orten und nicht nur an den grossen Hauptverbindungspunkten (Unger-Azadi et al., 2022, S. 29). Zusätzlich sollte bei einem Mobilitäts-Hub in ländlichen Regionen eine geeignete ÖV-Verbindung in die Stadt gewährleistet werden (RKBM, 2019).

Es gibt nicht den einen Mobilitäts-Hub, welcher überall aufgebaut werden kann. Je nachdem, in welcher Umgebung ein Mobilitäts-Hub liegt und welche Funktion dieser erfüllen soll, sind die Kategorien der Mobilitäts-Hubs unterschiedlich (Unger-Azadi et al., 2022, S. 25). Unger-Azadi et al. (2022) haben Kategorien gebildet, welche neben den Mindestausstattungen auch weitere Ausstattungselemente definieren.

Abbildung 10: Kategorien von Mobilitäts-Hubs

Kategorie	Beschreibung
städtisch-zentral (SZ)	<ul style="list-style-type: none"> - Verknüpfung mit ÖV - Umgebung mit hohem Nachfragepotenzial - hoher Vernetzungsgrad - Erreichbarkeit mit Fahrrad, zu Fuss und mit anderen Sharing-Angeboten
städtisch-peripher (SP)	<ul style="list-style-type: none"> - in Industrie-/Gewerbegebieten, am Stadtrand oder am Übergang zu Wohngebieten - hoher Vernetzungsgrad - Verknüpfung mit Schnellverkehr

	<ul style="list-style-type: none"> - Bedürfnisse der PendlerInnen abgedeckt
regional-zentral (RZ)	<ul style="list-style-type: none"> - regionalverknüpfende Funktion - in Wohn- oder Geschäftsvierteln - Anschluss an Stadt-/Strassenbahnen und Schnellbuslinien - Bedürfnisse des ländlichen Raums und der PendlerInnen abgedeckt - teilweise oder gar nicht vernetzt
regional-peripher (RP)	<ul style="list-style-type: none"> - Schnellverkehre - am Stadtrand, an ländlicher Umgebung oder am Gewerbegebiet - geringe bis keine Vernetzung
lokal (LO)	<ul style="list-style-type: none"> - keine Vernetzung - kein Anschluss - Aufgabe ist kleinräumige Verknüpfung - Abdecken von Bedürfnissen des ländlichen Raumes
Quartier (Q)	<ul style="list-style-type: none"> - in Wohnbebauung integriert - keine Vernetzung - kein direkter Anschluss an ÖPNV - Ausstattung richtet sich nach Bedürfnissen der Bevölkerung im Quartier

Anmerkung: Eigene Darstellung, basierend auf Unger-Azadi et al. (2022, S. 25)

Nachdem der Standort oder die Standorte gefunden und deren Potenzial analysiert sowie die Kategorien definiert worden sind, können die Ausstattungselemente angepasst oder definiert werden.

2.3.3.3 Ausstattung

Wie bereits erwähnt wurde, hängt die Ausstattung mit der Standortwahl zusammen, denn die Ausstattungsmöglichkeiten können je nach Standort variieren und unterschiedlich gestaltet werden. Somit muss jeder Mobilitäts-Hub individuell geplant werden (Helders, 2019). Allerdings empfehlen verschiedene Stellen gewisse Mindestausstattungen, welche Pflicht sind. Dazu können noch differente Ausstattungen integriert werden, wenn Bedarf besteht (Unger-Azadi et al., 2022, S. 28).

Abbildung 11: Mindestausstattung von Mobilitäts-Hubs in NRW

Bei allen Mobilitäts-Hubs	
Säule/Stele mit der Kennzeichnung «Mobilstation NRW»	<ul style="list-style-type: none"> - Wegweiser - Hinweisschilder - bei kleineren Stationen ein Logo zum Aufkleben
Informationen zum Angebot	<ul style="list-style-type: none"> - Umgebungspläne - Nutzungsbedingungen - Aushangfahrplan - Tarifbedingungen
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> - zur Verkehrssicherheit und zur sozialen Kontrolle
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> - Stufenfreiheit - Zwei-Sinne-Prinzip - Wegleitung für Sehbehinderte
Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz	<ul style="list-style-type: none"> - Stühle - Überdachung

Bei Bedarf	
Dynamische Fahrgastinformation	<ul style="list-style-type: none"> - nur bei ÖPNV-/SPNV-Angeboten - mit oder ohne integrierte Uhr
WLAN-Hotspot	<ul style="list-style-type: none"> - für den Gebrauch digitaler Angebote
Fahrkartenverkauf	<ul style="list-style-type: none"> - nur bei ÖPNV-/SPNV-Angeboten - auch im Fahrzeug oder APP möglich
B+R-Anlage	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrradboxen - Stellplätze als Fahrradbügel - verschliessbare Sammelabstellanlage

Anmerkung: Eigene Darstellung, basierend auf (Unger-Azadi et al., 2022)

Zu den genannten Mindestausstattungsmerkmalen gibt es in NRW noch weitere Ausstattungscharakteristika, welche vom Standort abhängig sind (Unger-Azadi et al., 2022). Auch bei hinausgehenden Elementen haben Unger-Azadi et al. (2022) eine Kategorisierung vorgenommen.

Abbildung 12: Ausstattungselemente auf einen Blick

		SZ	SP	RZ	RP	LO	Q
Infrastruktur	Aufenthaltsraum	x	x	x			
	öffentliches WC	xx	xx	xx	xx		
	WLAN-Hotspot				x		
	Photovoltaikanlage						
Information und Service	Nahversorgung	x	xx	xx	xx		
	Servicepunkt, Kundenschaftscenter	xx	xx	xx	xx		
	Serviceautomat	x	xx	xx	xx		
	Lademöglichkeit für Mobilgeräte						
	Notrufsäule	xx	xx	xx	xx		
	Verkaufsautomaten						
	Gepäckschliessfächer, Smart Locker	xx	xx	xx	xx		
	Packstation	x	xx	xx	xx		
	Umkleidekabine/Dusche						
	«Umsonstladen»						
	Videoüberwachung	x	x	x	x		
Fahrrad	Gesicherte B+R-Anlage	xx	xx	xx	xx		
	Fahrradanhänger-Verleih						
	Bikesharing/Fahrradverleih	xx	xx	xx	x		
	Lastenräder, Lastenpedelec	x	x	x	x		
	Pedelec-Ladestation	x	xx	x	x		
	Rad-Luftstation	x	x	x	x		
	Radstation	x	x	x	x		
	Reparaturservice/Werkstatt						
Auto/BürgerInnenbus	BürgerInnenbus						
	Carsharing	xx	xx	xx	x		
	Dorfauto						
	Kurzzeitparkplatz/K+R						
	E-Tanksäule	x	xx	xx	xx		
	P+R-Anlage		xx	x	xx		
	Taxistand	x	xx	xx	x		
Mikromobilität	E-Tretroller-Sharing	x				x	X
	E-Motorroller-Sharing	X	x	x	x		
	(Liefer-)Drohnen						
	elektrische Kleinstfahrzeuge					x	x

Anforderungen an Mobilitäts-Hubs im ländlichen Raum

	Verleihangebote für Familien/Seniorinnen und Senioren						
On-De- mand- Verkehr	(automatisierte) Shuttles/Taxen						
	Ridesharing						
	Rufbus/Anruf-Sammeltaxi						

xx = hohe Notwendigkeit; x = mittlere Notwendigkeit ; lehr = ergänzende/individuelle Ausstattung

Anmerkung: Eigene Darstellung, basierend auf Unger-Azadi et al. (2022, S. 31)

Darüber hinaus existiert von Helders (2019) eine Darstellung von Ausstattungsmerkmalen für Mobilitäts-Hubs für den ländlichen Raum.

Abbildung 13: Vier Kategorien von Ausstattungsmerkmalen für Mobilitäts-Hubs

Kategorie	Ausstattungsmerkmal
Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> - Bushaltestelle - Pkw-Stellplätze - Radabstellanlage - Taxistand - Car-Sharing-Stellplätze - Fahrradverleihsystem (u. a. Pedelec und Lastenrad) - Haltepunkt für Fernbusse - Ladestationen für Elektro-Pkws - Bahnhof und SPNV-Haltepunkt - Strassen-/Stadtbahnstation - Ladestationen für Elektrofahrräder
Serviceangebote	<ul style="list-style-type: none"> - Gepäckschliessfächer - Gastronomie (z. B. Bäcker, Café) - Servicepunkt (mit Personal besetzt) - Self-Service-Dienstleistungen und Verkaufsautomaten - WLAN-Punkt
Aufenthalt	<ul style="list-style-type: none"> - Witterungsschutz - Aufenthaltsraum - Sitzgelegenheit
Informationsangebote	<ul style="list-style-type: none"> - Informationen zu Angeboten der Mobilstation (z. B. Fahrpläne der ÖPNV-Linien, Anleitungen zur Ausleihe und Rückgabe von Sharing-Angeboten oder die Standortbeschilderung der einzelnen Angebote)

	<ul style="list-style-type: none"> - Übersichts- und Stadtplan - dynamische Fahrgastinformation für ÖPNV-Linien (z. B. über eine App) - Notruf-/Informationssprechstelle
--	---

Anmerkung: Eigene Darstellung, basierend auf (Helders, 2019)

Anzumerken ist, dass auch Helders (2019) die Individualität der einzelnen Standorte beschreibt. Somit sind die von ihm in Abbildung 13 genannten Ausstattungsmerkmale nicht vollständig und nicht für jeden Mobilitäts-Hub Pflicht.

Gemäss Unger-Azadi et al. (2022) können die konkrete Ausstattung und deren Umfang von Mobilitäts-Hubs bestimmt werden, indem folgende Faktoren geklärt werden:

- Um welche Kategorie/Art von Mobilitäts-Hub handelt es sich?
- Was ist das Ergebnis der Potenzialanalyse?
Wie hoch ist die Anzahl der potenziellen Nutzenden der jeweiligen Standorte?
- Wie sehen die räumlichen Gegebenheiten aus?

Zusätzlich zu den einzelnen Ausstattungselementen sind ausserdem Informationen vor Ort ein zentraler Bestandteil für die Attraktivität und die Nutzungsfreundlichkeit eines Mobilitäts-Hubs (Unger-Azadi et al., 2022, S. 32). Durch diese Informationen ist die Verwendung der Mobilitäts-Hubs für alle möglich, also auch für Personen, welche sich im Vorfeld keine Informationen eingeholt haben. Zu Letzteren zählen gemäss Unger-Azadi et al. (2022):

- Fahrpläne,
- die Beschriftung der Standorte für die einzelnen Angebote,
- Anleitungen für die Ausleihe und Rückgabe der Sharing-Angebote,
- Tarif- und Nutzungsbedingungen für alle Angebote,
- Umgebungs- und Stationspläne sowie
- AnsprechpartnerInnen und Informationen zur Vorgehensweise bei Problemen.

2.3.3.4 Involvierte Agierende

Hinter allen erwähnten Ausstattungselementen verbirgt sich eine Vielzahl von Agierenden, welche alle rechtzeitig involviert werden müssen (Unger-Azadi et al., 2022, S. 16). Alle Beteiligten müssen gemäss Unger-Azadi et al. (2022) miteinander in den Dialog gebracht werden, damit Risiken und Hemmnisse abgebaut werden können.

Wie bei den Ausstattungselementen sind je nach Struktur des Hubs die Anzahl und die Auswahl der Agierenden unterschiedlich (Unger-Azadi et al., 2022). So können zum Beispiel VerkehrsunternehmerInnen, FahrradverleiherInnen, Ämter, GrundstückseigentümerInnen, das Tiefbauamt, die Verkehrsplanung, Grünflächenämter, die Presse und viele weitere betroffene

und involvierte Personen und Einrichtungen Agierende sein (Unger-Azadi et al., 2022). Dies muss wiederum, wie bei den Ausstattungsmerkmalen, für jeden einzelnen Mobilitäts-Hub individuell ermittelt werden.

2.3.3.5 Kommunikation

Wie bereits erwähnt wurde, müssen die Beteiligten miteinander in den Dialog gebracht werden, denn durch die Kommunikation kann Akzeptanz geschaffen werden, was für den Aufbau von Mobilitäts-Hubs von hoher Bedeutung ist (Unger-Azadi et al., 2022, S. 18). Fachübergreifende Entscheidungen gilt es, miteinander zu besprechen und zu diskutieren (Unger-Azadi et al., 2022, S. 18). Zusätzlich sollen auch die potenziellen NutzerInnen frühzeitig involviert und informiert werden, z. B. im Rahmen von Öffentlichkeitsveranstaltungen. Bereits vor der Inbetriebnahme von Mobilitäts-Hubs sollte das Angebot dieser als Marke entwickelt werden, wobei ein einheitliches Corporate Design zu gestalten eine bedeutende Rolle spielt (Unger-Azadi et al., 2022, S. 21).

2.3.3.6 Corporate Design

Verschiedene Organisationen erwähnen die Relevanz eines Corporate Design, so z. B. Kielregion GMBH (o.D.), Unger-Azadi et al. (2022, S. 21) und Landkreis Bamberg et al. (2020). Dabei definiert Lebedev (2022) Corporate Design als « ... das visuelle Erscheinungsbild eines Unternehmens und/oder einer Organisation». Dabei ist es entscheidend, dass das Corporate Design unverwechselbar ist und unter anderem Name und Logo enthält (Lebedev, 2022; Unger-Azadi et al., 2022, S. 21).

Bei Mobilitäts-Hubs trägt das Corporate Design zum Wiedererkennungswert sowie zur Wegweisung fremder Personen bei (Unger-Azadi et al., 2022). Dabei umfasst das Corporate Design die einheitliche Gestaltung, Informationen der Kundinnen sowie Kunden und ein Leitsystem (Landkreis Bamberg et al., 2020, S. 44). Zudem vermittelt ein Corporate Design einen Qualitätsstandard, welcher bei allen Hubs dieses Designs vorhanden sein soll (Unger-Azadi et al., 2022).

2.3.4 Existierende Mobilitäts-Hubs

Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Anzahl von Mobilitäts-Hubs in ländlichen Regionen, vor allem in Bezug auf den touristischen Nutzen, äusserst begrenzt. Allerdings gibt es trotzdem einige Mobilitäts-Hubs, welche als Inspiration dienen können.

2.3.4.1 Südharzmobil Landkreis Nordhausen

Im Jahr 2020 wurde der Förderantrag vom Landkreis Nordhausen angenommen, bei dem es darum ging, ein Projekt zu realisieren, welches verschiedene elektronische Verkehrsmittel mit dem ÖPNV verknüpft (Südharzmobil Landkreis Nordhausen, o.D.). Als elektronische Verkehrsmittel betrachtet der Südharzmobil Landkreis Nordhausen (o. D.) laut seiner Webseite E-Bikes, E-Scooter und E-Kabinenroller.

Das Ziel des Projektes ist es, zwei Siedlungen im Norden des Freistaates Thüringen besser mit dem ÖPNV zu verbinden. Somit soll auch der wachsende Naturtourismus mit klimaneutralen Beförderungsmitteln gestärkt werden (Südharzmobil Landkreis Nordhausen, o.D.). Dabei wurden gemäss Südharzmobil Landkreis Nordhausen (o.D.) drei Standorte für Mobilitäts-Hubs festgelegt.

Die Hauptstation der drei liegt neben dem höchsten Aussichtsturm, wo sich viele Mountainbike- und Wanderstrecken treffen. Die zweite Station befindet sich direkt an einem Parkplatz und an einer Haltestelle. Dadurch soll der Zugang zum Ort erleichtert werden. Die dritte Station liegt an einem Bahnhof, damit dieser besser erreicht werden kann, da er sich ausserhalb der beiden Gemeinden befindet. Durch diesen Standort sollen PendlerInnen sowie Touristinnen und Touristen, welche mit den Dampfzügen fahren, angesprochen werden (Südharzmobil Landkreis Nordhausen, o.D.). Zum jetzigen Zeitpunkt (Juli 2022) befindet sich das Projekt gemäss Südharzmobil Landkreis Nordhausen (o.D.) in der Probephase. Spätestens im August 2022 startet der Pilotbetrieb (Südharzmobil Landkreis Nordhausen, o.D.).

Mit Hilfe des Projekts soll die Erreichbarkeit kleiner Siedlungseinheiten verbessert werden (Südharzmobil Landkreis Nordhausen, o.D.). Realisiert wird dies, indem Erfahrungen von anderen Gemeinden als Inspiration dienen. Dadurch soll auch der ländliche Raum nachhaltig gestärkt werden (Südharzmobil Landkreis Nordhausen, o.D.).

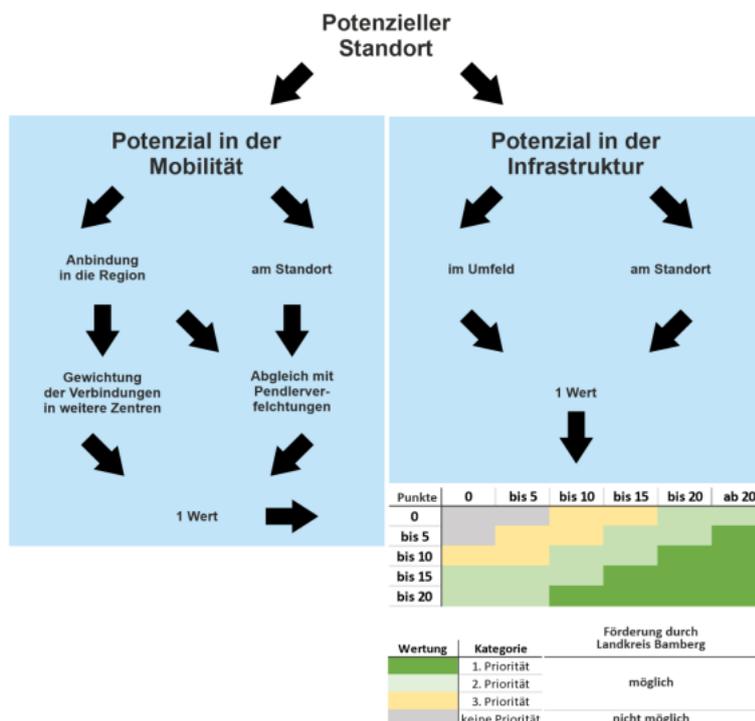
2.3.4.2 Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr erwähnt auf der Webseite die Existenz von Mobilitäts-Hubs im Landkreis Bamberg (BSWBV, o.D.-a). Diese sollen die Klimafreundlichkeit sowie die Attraktivität der Mobilität für BürgerInnen sowie Touristinnen und Touristen fördern (BSWBV, o.D.-a). Mit den Mobilitäts-Hubs soll gemäss BSWBV (o.D.-a) die Vernetzung der Verkehrsmittel Bahn, Bus und Fahrrad gefördert werden. Dies gilt auch für den Umstieg vom Auto auf den ÖV. Im 2020 abgeschlossenen Pilotprojekt wurden insgesamt 15 Standorte definiert (Landkreis Bamberg et al., 2020, S. 15). Diese 15 Hubs liegen entweder

an einem Bahnhof, Busbahnhof, an einer Haltestelle oder an einem sonstigen Standort, welcher als sinnvoll angesehen wurde und über genügend Fläche verfügt (Landkreis Bamberg et al., 2020, S. 15–31).

Damit der Landkreis Bamberg die richtigen Standorte findet, wurden Potenzialermittlungen durchgeführt (Landkreis Bamberg et al., 2020, S. 50). Hierbei wurde zwischen dem Potenzial der Mobilität und jenem der Infrastruktur unterschieden. Wie genau dies aussieht, ist in Abbildung 14 ersichtlich.

Abbildung 14: Bewertungsmatrix für Mobilitäts-Hubs im Landkreis Bamberg



Anmerkung: Bamberg (Landkreis Bamberg et al., 2020, S. 50)

Bezüglich der Standorte nennen Landkreis Bamberg et al. (2020) auch Module für Mobilitäts-Hubs. Auf der einen Seite gehört dazu die Verbindung unterschiedlicher Mobilitätsangebote, wie z. B. Bahn mit Bus, oder die Verknüpfung mit dem Fahrrad (Landkreis Bamberg et al., 2020, S. 34–38). Auf der anderen Seite gibt es weitere erforderliche Module, wozu beispielsweise Dienstleistungen und die Verknüpfung von Infrastrukturbedarf gehören (Landkreis Bamberg et al., 2020, S. 39–41).

Des Weiteren werden die Module sowie die Standorte in drei verschiedene Hub-Typen unterteilt (Landkreis Bamberg et al., 2020, S. 42). Diese sind: (Bus-)Bahnhöfe, Bushaltestellen und PendlerInnenparkplätze (Landkreis Bamberg et al., 2020, S. 42). Für diese Typen haben Landkreis Bamberg et al. (2020) Grundausstattungen definiert und zugeordnet.

Abbildung 15: Mobilitäts-Hubs – einheitliche Grundausstattung nach Einsatzbereich

Stationstyp	ÖV		Auto			Rad			Zu Fuss		Infrastruktur						
	Bahn	Bus	Autoparken	Behindertenstellplatz	Bringen/Abholden	Fahrradparken	Radstation	Radwegintegration	Barrierefreiheit	Fusswegintegration	Markenauftritt	Orientierung	Echtzeitinformation	Aufenthalt	Sicherheit	Elektromobilität	Schliessfächer
1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2		x				x		x	x	x	x		x			x	
3			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x		x	x

1 = (Bus)-Bahnhof, 2 = Bushaltestelle, 3 = PendlerInnenparkplatz

Anmerkung: Eigene Darstellung, basierend auf Landkreis Bamberg et al. (2020, S. 43)

Landkreis Bamberg et al. (2020) raten davon ab, die in Abbildung 15 ersichtlichen Module zu unterschreiten. Dies ist deshalb der Fall, da eine einheitliche Grundausstattung eine konstante Basisqualität garantiert (Landkreis Bamberg et al., 2020, S. 43). Allerdings darf die Grundausstattung je nach Standort individuell erweitert werden, wie in Abbildung 16 veranschaulicht wird.

Abbildung 16: Mobilitäts-Hubs – erweiterte Ausstattung nach Bedarf

Stationstyp	ÖV			Auto		Rad	Infrastruktur				Dienstleistung			
	Bahn	Bus	Fernbusterminal	Carsharing	Taxi Zone	Radstation	Echtzeitinformationen	Toiletten	Schliessfächer	Energiegewinnung	Self-Services	Einzelhandel	Gastronomie	Beratung
1			x	x	x			x		x	x	x	x	x
2			x	x		x	x	x	x	x	x			
3	x	x	x	x						x	x			

1 = (Bus)-Bahnhof, 2 = Bushaltestelle, 3 = PendlerInnenparkplatz

Anmerkung: Eigene Darstellung, basierend auf Landkreis Bamberg et al. (2020, S. 44)

Theoretischer Bezugsrahmen

Das Umsetzungskonzept erwähnt des Weiteren den Tourismus als Potenzial, da die Besuchenden dank der Mobilitäts-Hubs die Möglichkeit haben, die Region nicht nur mit dem Auto zu erreichen (Landkreis Bamberg et al., 2020, S. 47).

3 Methodik

Das folgende Kapitel befasst sich mit dem Forschungsziel der vorliegenden Bachelorarbeit. Des Weiteren wird erläutert, welche Methodik verwendet wird, um zu den Ergebnissen zu gelangen.

3.1 Forschungsziel und Untersuchungsgrenzen

Die Literaturrecherche hat aufgezeigt, wie ein Mobilitäts-Hub in ländlichen Regionen aussehen kann und welche zentralen Elemente zu berücksichtigen sind. Da aber ein Mobilitäts-Hub je nach Standort und Anspruchsgruppen anders gestaltet werden muss, gilt es nun, herauszufinden, wie ein solcher Hub im Regionalen Naturpark Gantrisch aussehen soll. Da überdies noch keine ausreichende Literatur vorhanden ist, werden Interviews mit fachkundigen Personen durchgeführt. Dadurch wird folgende Forschungsfrage geklärt: *Anforderungen an Mobilitäts-Hubs im ländlichen Raum am Beispiel des Naturparks Gantrisch.*

Die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit sollen dazu beitragen, im Regionalen Naturpark Gantrisch ein Netz an Mobilitäts-Hubs zu errichten. Ein abgeschlossenes Konzept zur Umsetzung ist jedoch nicht Teil der vorliegenden Arbeit.

3.2 Interviews mit Expertinnen und Experten

Bei den Gesprächen mit fachkundigen Personen handelt es sich um teilstandardisierte Interviews, die auch Leitfadeninterviews genannt werden und zu den qualitativen Forschungsmethoden gehören (Endres, 2022). Es werden Personen befragt, welche ein spezielles Fachwissen besitzen (Endres, 2022). Dadurch besteht die Möglichkeit, Fragen zum Thema zu stellen, welche am Schluss ausgewertet werden können. Die Wahl fiel auf Interviews mit Expertinnen und Experten, da keine regional-spezifischen Informationen im Zusammenhang mit Mobilitäts-Hubs zur Verfügung standen.

Da für die qualitative Forschung keine einheitlich festgelegten Güterkriterien bestehen (Solis, 2022), wird in dieser Arbeit die Kriterien der quantitativen Forschung übernommen.

3.2.1 Objektivität

Die Objektivität ist gegeben, da alle Interviewpartner dieselben Informationen und Anweisungen vor dem Interview erhalten haben. Den Interviewleitfaden haben alle Experten fünf Tage vor dem Interviewtermin zugestellt bekommen, damit genügend Vorbereitungszeit vorhanden war. Während des Interviews haben die Experten Informationen über die Region des Naturpark Gantrisch erhalten, welche für das Verständnis notwendig waren. Des Weiteren ebenfalls über das Thema der Bachelorarbeit, wie auch über die Erwartungen und Anforderungen.

3.2.2 Reliabilität

Zur Reliabilität kann gesagt werden, dass diese grösstenteils gegeben ist. Zwar sind sich die Experten nicht immer einer Meinung, allerdings kommt dies davon, dass die Experten verschiedene Fachgebiete sowie unterschiedliche Ortskenntnisse haben. Zwar haben alle vor dem Interview mit denselben Informationen erhalten, allerdings haben die Experten aus der Region bessere Ortskenntnisse. Somit können die ortskundigen Experten die Lage zum Teil besser einschätzen.

3.2.3 Validität

Die Validität ist dadurch gegeben, da das gemessen wurde, was erforscht werden soll. Alle Experten wurden zum selben Thema befragt. Ausserdem fanden alle Experteninterviews nach dem Verfassen des Theorieteils statt, was dazu führte, dass die Interviewerin bei allen Interviews dasselbe Vorwissen hatte.

3.2.4 Vorgehen und Eigenschaften der Daten

Die in Kapitel 3.2.5, sowie im Anhang A, näher vorgestellten InterviewpartnerInnen wurden basierend auf Kapitel 2 deduktiv ausgewählt. Darüber hinaus wurden die Interviewleitfäden (Anhang B) mit Kapitel 2 als Fundament entwickelt. Somit fanden semistrukturierte Interviews statt, was sich daraus schliessen lässt, dass die Fragen bereits im Voraus festgelegt wurden, die Reihenfolge bei Bedarf während des Interviews abgeändert werden und die Experten frei antworten konnten. Die Durchführung der Interviews fand, mit Einverständnis der jeweiligen Parteien, über Webex oder Zoom statt, was aufgrund der räumlichen Distanz beschlossen wurde. Die Interviews wurden mit der integrierten Aufnahmefunktion aufgezeichnet und anschliessend Wort für Wort transkribiert. Nach der Transkription folgte die deduktive Kategorienbildung, welche ebenfalls auf Kapitel 2 basiert. Die Interviews wurden schlussendlich mit Hilfe von MAXQDA analysiert und ausgewertet. Dabei wurden alle Daten verwendet.

3.2.5 InterviewpartnerInnen

Folgende PartnerInnen wurden für die Interviews ausgewählt:

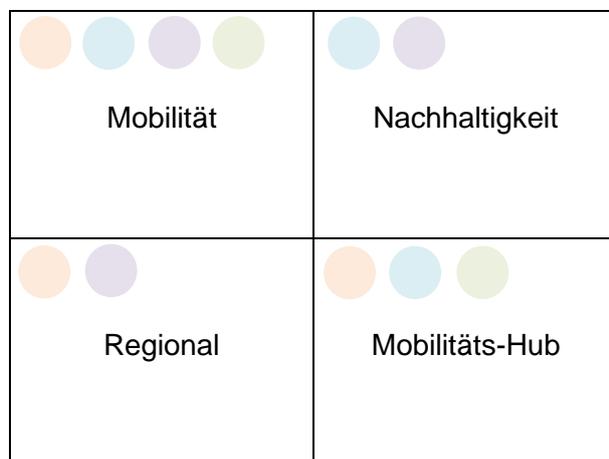
Abbildung 17: Ausgewählte InterviewpartnerInnen

Name	Unternehmen	Funktion
Martin Moser	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Fachbereichsleiter Verkehr
Anika Meenken	Verkehrsclub Deutschland (VCD)	Projektleitung «DIY: Verkehrs- wende selber machen», Spre- cherin für Radverkehr und Mo- bilitätsbildung
Benjamin Zumbühl	Verkehrsclub Schweiz (VCS)	Geschäftsführer
Christoph Overs	Zukunftsnetz Mobilität NRW	Stellv. Leiter Mobilitätsma- nagement

Anmerkung: Eigene Darstellung

Diese InterviewpartnerInnen wurden ausgewählt, da alle mit ihrem unterschiedlichen Fachwissen zum Ergebnis der Arbeit beitragen können.

Abbildung 18: InterviewpartnerInnen, aufgeteilt in Kategorien



Anmerkung: Eigene Darstellung, basierend auf Abbildung 17

4 Ergebnisse

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Interviews aufgezeigt, welche sich hauptsächlich auf das Gebiet des Naturparks Gantrisch in Verbindung mit Mobilitäts-Hubs beziehen.

4.1 Planung und Umsetzung von Mobilitäts-Hubs in Gantrisch

Alle interviewten Parteien sind sich einig, dass Mobilitäts-Hubs im Gebiet des Naturparks Gantrisch eine durchaus positive Wirkung haben können, doch besteht auch ein Konsens darüber, dass die Mobilitäts-Hubs von der Planung bis zur Umsetzung ausreichend durchdacht sein müssen, ansonsten könnten die Auswirkungen auch negativ sein. Dabei kann Abbildung 9 Ideen liefern. Moser erwähnt des Weiteren, dass mit den zuständigen Stellen zusammengearbeitet wird und nicht alles selbstständig durchgeführt werden soll, da dies ebenfalls zu einem Misserfolg führen könnte. Gemäss Overs sei es am besten, wenn dabei der Regionale Naturpark das Vorhaben koordiniert, denn die kleineren Gemeinden haben allein keinen Mehrwert. Ausserdem besteht die Gefahr, dass ein Flickenteppich entsteht, wenn keine übergeordnete Stelle die Fäden in der Hand hat. Diese Stelle sollte etabliert sein und Lust haben, sich mit dem Thema zu beschäftigen. Somit gilt es einiges zu beachten, damit die gewünschten Ziele der Mobilitäts-Hubs erreicht werden. Ein Ziel des Mobilitäts-Hubs im Gebiet des Regionalen Naturparks Gantrisch ist es, die BesucherInnen vom MIV auf den ÖV zu bringen bzw. zur Nutzung von den Mobilitäts-Hubs zu überzeugen.

4.1.1 Verzicht auf den MIV

Damit ein Mobilitäts-Hub überhaupt genutzt bzw. vom MIV auf die Angebote des Hubs gewechselt wird, muss das Angebot vergleichbar, wenn nicht sogar besser sein – und dies, obwohl der MIV gemäss Moser eigentlich das richtige Verkehrsmittel im Raum des Naturparks Gantrisch ist. Nach Moser wäre es der bestmögliche Fall, wenn zum einen die EinwohnerInnen des Gebietes mit dem eigenen Fahrzeug zum Hub kommen und dort das Angebot des Mobilitäts-Hubs nutzen. So würden die Mobilitäts-Hubs als Bündelungseffekt fungieren. Damit Letzterer funktioniert, muss das Verkehrsangebot an den Mobilitäts-Hubs attraktiv sein. Im Gegensatz zu den Einwohnerinnen und Einwohnern sollten die BesucherInnen, welche in den Naturpark wollen, am besten schon mit dem ÖV anreisen und dann das Angebot der Mobilitäts-Hubs nutzen.

Damit dieser Gedanke von Moser funktioniert, muss das Angebot an den Mobilitäts-Hubs auf jeden Fall gleichermassen ansprechend, wenn nicht sogar besser sein als die Nutzung vom MIV. Dies bedeutet, dass z. B. nicht zu oft umgestiegen werden muss, die Fahrzeit nicht viel länger ist und auch die Mitnahme von Sportgeräten möglich ist. Meenken sagt: «Ein multimodales Verkehrssystem, welches die Angebotslücken der einzelnen Verkehrsmittel überwindet,

kann somit mindestens die gleiche Flexibilität und Verfügbarkeit bieten, wie ein privates Auto – und das zu geringeren finanziellen und ökologischen Kosten, wenn es gut gemacht ist.»
#05:05#.

Somit ist es durchaus möglich, Nutzende des MIV mit dem Angebot von multimodalen Verkehrsmitteln auf alternative Angebote zu locken. Entscheidend für die geeignete Umsetzung ist aber unter anderem die Wahl der richtigen Standorte.

4.1.2 Standorte

Die Mobilitäts-Hubs müssen gemäss Meenken an Orten platziert werden, welche ohne Weiteres sichtbar sind. So sind beispielsweise ÖPNV-Haltestellen, Unterkünfte und beliebte Attraktionen ideale Standorte für Mobilitäts-Hubs. Ausserdem seien Mobilitäts-Hubs am beliebtesten, welche fussläufig erreichbar sind.

Zumbühl vom Verkehrsclub Schweiz empfiehlt Schwarzenburg als Standort für einen Mobilitäts-Hub. Zusätzlich rät Zumbühl auch zu einem Standort entlang der Gürbental-Linie, weil von Letzterer aus Richtung Bern lediglich einmal umgestiegen werden muss, was vertretbar sei. Ausserdem hält Moser vom Fachbereich Verkehr der Regionalkonferenz-Bern-Mittelland (RKBM) Vorschläge für Standorte bereit. Dabei beruft er sich auf eine Studie über Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland, welche momentan am Laufen ist. Untersucht wird, wo es innerhalb der 75 vertretenen Gemeinden Mobilitäts-Hubs gibt und wie und wo diese ausgestaltet werden sollen. Ziel sei es, einen optimalen Umsteigeeffekt zu erreichen. Die Studie nennt verschiedene Beispiele als Standorte. Mit dabei sind unter anderem die Gemeinden Belp, Schwarzenburg, Thurnen und Riggisberg, welche alle im Regionalen Naturpark Ganttrisch liegen, wobei diese Aufzählung nicht abschliessend ist. Da diese entweder eine Schienen- oder eine Busverbindung haben, wird von Overs empfohlen, einen RP (regional-periphere) oder einen RZ (regional-zentrale) Mobilitäts-Hub zu errichten, wie dies in Abbildung 10 dargestellt wird. Allerdings dürfen diese Kategorien nicht zu genau genommen werden. Auch kann es durchaus zu Überschneidungen zwischen den Kategorien kommen. Zusätzlich ist gemäss Overs vom Zukunftsnetz NRW ein Netz von Mobilitäts-Hubs von Vorteil. Dies gilt, wenn es nicht nur an einem Bahnhof, sondern auch in der Umgebung einen Mobilitäts-Hub hat. Dies unterstreicht auch die Aussage von Meenken, dass es nicht auf die Anzahl und die Vielfalt der Fahrzeuge an den Hubs ankommt, sondern auf die Vielzahl an Stationen im Gebiet. Moser sieht dies hingegen kritisch. Seiner Meinung nach sollte der Regionale Naturpark Ganttrisch seine Angebote und Ausflugsziele nicht verstreut im Parkgebiet, sondern gebündelt errichten, denn es sei nicht möglich, überallhin eine ÖV-Verbindung zu realisieren. Dies wird in Kapitel 4.2.7 noch genauer erläutert. Am besten sollte vor der Errichtung neuer Angebote auch abgeklärt werden, wie die BesucherInnen dorthin gelangen, denn es darf nicht erwartet werden, dass der ÖV immer zum Angebot kommt.

In Abbildung 9 ist ersichtlich, dass die Ausstattung eines Mobilitäts-Hubs ungefähr zur gleichen Zeit erfolgen muss und diese auch abhängig von der Wahl der Standorte ist.

4.1.3 Ausstattung

Bei der Ausstattung der Hubs werden von den fachkundigen Personen unterschiedliche Elemente aufgezählt. Overs ist der Meinung, dass die Mindestausstattungen des Handbuchs vom Zukunftsnetz NRW übernommen werden können. Des Weiteren erwähnt Moser Parkierungsanlagen und ein attraktives Verkehrsangebot. Auf diese zwei Angebote wird in den Kapiteln 4.1.3.1 sowie 4.1.3.2 näher eingegangen. Zu diesen beiden Charakteristika kommen gemäss Moser Mantelnutzungen. Mit Letzteren sind Angebote gemeint, welche nicht direkt mit dem Verkehr in Verbindung stehen, aber den Standort attraktiver machen. Als Beispiele zählt Moser Post-Pick-up-Stellen, Ladestationen für E-Bikes und Einkaufsmöglichkeiten auf.

In einer Region wie dem Naturpark Gantrisch würde auch ein kleiner Einkaufsladen mit regionalen Produkten sinnvoll sein (K. Conradin, persönliche Kommunikation, 11. Januar 2022) – entweder in einer bestehenden Infrastruktur oder in der Art von Rüedu (Rüedu AG, o.D.). Die Hofläden von Rüedi können 24/7 geöffnet sein und bieten Selbstbedienung an. Des Weiteren kann die Infrastruktur von Rüedu praktisch überall hingestellt werden, wo eine freie Fläche verfügbar ist (Rüedu AG, o.D.), also z. B. auf einer Fläche, welche auch als Parkfläche genutzt werden kann, was es unbedingt auch an einem Mobilitäts-Hub haben muss.

4.1.3.1 Parkplätze

Die fachkundigen Personen sind sich einig, dass das Parkieren an den Mobilitäts-Hubs nötig und für den Erfolg eines Mobilitäts-Hubs in einer periurbanen Region sogar ausschlaggebend ist, denn gemäss Zumbühl ist eine ausschliessliche Erschliessung mit dem ÖV nicht zielführend. Diese Meinung vertritt auch Moser. Er sagt, dass der MIV in Gebieten wie dem Regionalen Naturpark Gantrisch grundsätzlich das richtige Verkehrsmittel ist. Diese Thematik wird in Kapitel 4.2.7 noch genauer erläutert.

Rund um das Thema Parkplätze muss allerdings einiges beachtet werden. Zumbühl erwähnt zum einen, dass weniger Abstellmöglichkeiten im Parkgebiet sinnvoll wären und das kostenfreie Parkieren im Naturpark Gantrisch abgeschafft werden sollte. Gemäss Zumbühl sollte das Parkieren so teuer sein, dass der MIV finanziell nicht mehr attraktiv ist. Er empfiehlt ein Parkmanagement einzuführen, was bereits zwei Parkgemeinden realisiert haben. Somit ist das kostenlose Parkieren in diesen zwei Gemeinden nicht mehr möglich. Diese könnten als Vorbild für die restlichen 17 Gemeinden dienen. Die Handhabung der Parkplätze und deren Kosten sind gemäss Moser jedoch ein komplexes Thema. So ist zunächst ausreichend zu reflektieren, wo das Parkieren teurer werden soll. Moser sagt, dass das Parkieren zwar in den Agglomerationen und Städten hoch bleiben oder erhöht werden soll, nicht aber an den Mobilitäts-Hubs.

Dies ist aus dem Grund der Fall, da die BesucherInnen neben dem teuren Parkieren auch noch das Bahnticket bezahlen müssen. Die Reaktion darauf wäre, dass die BesucherInnen erst recht nicht mehr am Hub parkieren, sondern nach wie vor zum Endziel im Park fahren würden. Somit wäre das Ziel nicht erreicht, die Besuchenden am Hub zu bündeln und diese mit den Feinverteilern im Parkgebiet zu verstreuen. Entscheidend dabei ist jedoch, dass nicht nur die BesucherInnen des Parkes, sondern auch die EinwohnerInnen berücksichtigt werden. Wenn das Parkieren im Gebiet teuer wird, müssten die Gemeinden den EinwohnerInnen und Einwohnern zum Beispiel vergünstigte Parkkarten anbieten. Doch handelt es sich hierbei um ein politisches Thema, welches nicht im Rahmen der vorliegenden Bachelorarbeit behandelt werden kann.

4.1.3.2 Verkehrsangebote

Ein Mobilitäts-Hub kann verschiedene Angebote an Verkehrsmitteln haben. Die fachkundigen Personen zählen beispielsweise Bedarfsangebote wie Sammeltaxis oder Rufbusse auf. Des Weiteren sollen Angebote wie das Ausleihen von Bikes, E-Bikes, E-Scooters oder Carsharing vorhanden sein. Bei diesen Angeboten wird empfohlen, darauf zu achten, dass die ausgeliehenen Verkehrsmittel an allen Hubs und nicht nur an jenem zurückgegeben werden können, bei welchem diese ausgeliehen wurden. Mit anderen Worten gilt es, eine Kooperation zwischen den Mobilitäts-Hubs einzuplanen.

Allerdings hat Moser Zweifel an der Umsetzung von Verleihsystemen, da die meisten BesucherInnen wahrscheinlich ihr eigenes Bike mitnehmen. Somit schätzt Moser das Ausleihpotential im Naturpark als zu gering ein. Allerdings betont er auch, dass er nicht dagegen ist, was bedeutet, wenn jemand ein ansprechendes Konzept hat, das auch noch funktioniert, dann soll ein solches Verleihsystem umgesetzt werden. Zweifel bei der Umsetzung betrifft auch das Carsharing. Allerdings meint Overs, der dies vorgeschlagen hat, nicht ein Carsharing wie in den Grossstädten, sondern ein neues Modell, welches auch in einer touristischen, oder ländlichen Region funktionieren könnte. Momentan wird dieses Projekt in acht Regionen von NRW ausprobiert, sodass bis Ende des Jahres Ergebnisse vorliegen sollten. Danach könnte Overs weiter Auskunft über ein Carsharing-Angebot im Naturpark Gantrisch liefern.

Angebote, welche sicherlich erwünscht und genutzt werden würden, sind Ladestationen für E-Bikes und Abstellplätze für Bikes.

Neben den bereits erwähnten Angeboten ist der ÖV ebenfalls von Bedeutung. Die bereits erwähnte Studie der RKBM über Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland hat Kategorien festgelegt, welche ebenfalls den Umfang des ÖVs definieren, wie in Abbildung 19 ersichtlich ist. Zu beachten ist allerdings, dass die Abbildung nicht vollständig ist, da die Untersuchung noch nicht publiziert wurde. Im Zwischenbericht dieser Studie verfügt die Abbildung

über Mobilitäts-Hub-Typen von A-H. Hinzu kommen noch zwei weitere Spalten, welche die Lage sowie das Dienstleistungsangebot beinhalten.

Abbildung 19: Verkehrsangebote an den vorgeschlagenen Standorten im Gantrisch

Typ	Verkehrsangebot	Beispiel
E	S-Bahn-Haltestelle, eine oder mehrere Buslinien, ausgebautes B+R-Angebot, je nach Lage mit P+R-Angebot	Belp
F	S-Bahn-Haltestelle, eine oder mehrere Buslinien, ausgebautes P+R- und B+R-Angebot	Schwarzenburg
G	S-Bahn-Haltestelle im ländlichen Raum mit ausgebautem P+R-Angebot	Thurnen
H	On-Demand-Shuttles, Ski- und Bikebus etc.	Riggisberg

Anmerkung: Eigene Darstellung basierend auf Ecoplan AG et al. (2022)

Gerade Typ H ist für den Naturpark Gantrisch von Bedeutung, denn diese Kategorie beinhaltet den Tourismus- und Freizeitverkehr, welcher zu gewissen Zeitpunkten (z. B. am Wochenende) ausgeprägter ist.

4.1.4 Digitale Dienstleistungen

Ein zentraler Punkt bei der NutzerInnen-freundlichen Gestaltung von Mobilitäts-Hubs sind digitale Dienstleistungen. Die NutzerInnen sollen sich gemäss Meenken nicht an verschiedenen Plattformen anmelden müssen, sondern alles innerhalb einer Plattform nutzen können. Zusätzlich soll bei der Anmeldung die Validierung des Führerscheins möglich sein, falls dieser für die Angebote benötigt wird. Ein wesentlicher Punkt, den es zu beachten gilt, ist der Umgang mit persönlichen Daten, also mit dem Datenschutz.

Das Ausleihen von Angeboten soll entweder online oder vor Ort per App möglich sein. Bereits vor dem Urlaub sollte die Möglichkeit bestehen, Angebote zu reservieren. Des Weiteren können Angaben über die Auslastung der Angebote für die NutzerInnen von Bedeutung sein. Damit ist zum Beispiel die Möglichkeit gemeint, von unterwegs abzuklären, an welchen Hubs es noch freie Ladestationen für das E-Bike gibt. Somit wird verhindert, dass die Nutzenden zum Hub fahren, ohne das Angebot nutzen zu können, da es bereits ausgelastet ist. Wenn frühzeitig sichtbar wird, dass das Angebot nicht mehr verfügbar ist, kann die Planung dementsprechend angepasst werden.

Ebenfalls einen Vorteil haben nachfragegesteuerte Verkehrsmittel durch die Möglichkeit von digitalen Dienstleistungen, denn NutzerInnen können beispielsweise in der App angeben, wenn das Angebot benötigt wird. Somit kann die Kommunikation zwischen Nutzenden und AnbieterInnen vereinfacht werden. Nach Meenken sind sogar viele nachfragegesteuerte öffentliche Verkehrsmittel erst durch App-basierte Buchungsformen möglich und gerade im ländlichen Raum von Relevanz.

Eine weitere Nutzung digitaler Hilfsmittel ist gemäss Zumbühl zusätzlich die Möglichkeit, mit digitalen Systemen anzuzeigen, ob überhaupt noch Parkplätze am Zielort frei sind. Mit dieser Möglichkeit kann verhindert werden, dass alle BesucherInnen an ein Ziel fahren, an welchem gar keine Parkplätze mehr frei sind, worauf der ganze Weg wieder zurückgefahren werden muss. So ist diese Situation auch für den Tourismus in der Region schädlich. Zum einen verliert der Naturpark so schnell BesucherInnen, denn diese werden mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mehr in den Naturpark kommen. Zum anderen ist das Verkehrsaufkommen hoch, was Stau wie auch Emissionen verursachen kann, jedoch ist die touristische Wertschöpfung gering, da die BesucherInnen nichts konsumieren.

Es sollte aber auch darauf geachtet werden, dass nicht nur eine App verfügbar ist, denn viele Besuchenden wollen wegen einer einmaligen Nutzung keine App herunterladen. Entweder sollte eine Alternative, beispielsweise über die Website oder vor Ort an einem Automaten/Schalter, angeboten werden.

Gerade die Möglichkeit vor Ort, ohne irgendwelche Geräte, darf nicht vergessen werden, denn es gibt NutzerInnen, welche keinen Zugang zu digitalen Hilfsmitteln haben. Wenn dies nicht angeboten wird, werden diese ausgeschlossen, was nicht der Sinn und Zweck eines Mobilitäts-Hubs sein soll. Im Idealfall wären die Angebote an der Information für Touristinnen und Touristen oder auch in einem grösseren Hotel beziehbar.

4.1.5 Agierende

Es gibt einige Agierende, welche involviert werden müssen. Einige davon sind offensichtlich, wie zum Beispiel die Kantone, Gemeinden, ÖV-Anbietende und NutzerInnen. Weniger offensichtliche sind beispielsweise die LandbesitzerInnen, die VerkehrsträgerInnen der Umweltverbände, die Gemeindeversammlung und Agierende, welche Interesse daran haben, dass die Besuchenden auf einfachstem Weg zu ihnen gelangen. Dazu gehören beispielsweise Hoteliers oder BetreiberInnen von Bergbahnen. Im Idealfall können diese sogar noch Geld investieren. Ausserdem nennen die Expertinnen und Experten die Bevölkerung als für den Erfolg eines Mobilitäts-Hubs äusserst wesentlich und ausschlaggebend. Wenn die Akzeptanz der Bevölkerung nicht vorhanden ist, wird die Situation komplizierter. Damit die Akzeptanz aufgebaut werden kann, braucht es eine günstige Kommunikation. Auch die Möglichkeit der Beteiligung sollte gegeben sein.

4.1.6 Beteiligung und Kommunikation

Das Thema Beteiligung ist für den Erfolg eines Mobilitäts-Hubs äusserst bedeutsam und wird oft unterschätzt. Wesentlich zu beachten ist dabei, dass die Beteiligung von Anfang bis zum Ende parallel mitläuft und keine Pause macht. Dies bedeutet auch nach der Umsetzung immer wieder zu evaluieren und zu überlegen, was positiv ankommt und was nicht, denn wenn die Beteiligung vernachlässigt wird, ist am Ende zwar eine ansprechende Idee vorhanden, die Finanzierung und die politische Rückendeckung sind auch gewährleistet, aber die Betroffenen, wie die AnwohnerInnen machen bei diesem Vorhaben nicht mit.

Dabei sollte unbedingt beachtet werden, dass nicht nur die BefürworterInnen, sondern auch die WidersacherInnen angesprochen werden. Für diesen Prozess ist ein günstiges Dialogverfahren ausschlaggebend. Dabei soll klar kommuniziert werden, was von den Beteiligten erwartet wird. Oft wird gesagt, dass eine Beteiligung erfolgt, diese schlussendlich aber nur reiner Information entspricht, was zu viel Missmut führen kann. Es sollte klar kommuniziert werden, was zum Beispiel von den Anwohnerinnen und Anwohnern erwartet wird. Naheliegender wäre es, eine Umfrage zu starten, was die Betroffenen sich wünschen. Dies sollte gemäss Overs aber von professionellen Fachkräften realisiert werden. Das Problem bei gewöhnlichen Umfragen sieht Overs darin, dass nicht gänzlich wahre Antworten zurückkommen. Wenn beispielsweise die Frage gestellt wird, ob jemand öfters Fahrrad fahren würde, wenn die Möglichkeit besteht, antwortet viele mit einem Ja. Wenn dann aber das Angebot verfügbar ist, wird es doch nicht genutzt. Aus diesem Grund empfiehlt Overs, die Befragung professionellen Fachkräften zu überlassen.

Allerdings ist es nicht nur wesentlich, die AnwohnerInnen und die direkt Betroffenen zu informieren, sondern auch die Touristinnen und Touristen. Die Kommunikation soll dabei über verschiedene Kanäle erfolgen, zum einen über die sozialen Netzwerke, welche heutzutage fast nicht mehr aus dem Alltag wegzudenken sind, aber auch über die Webseite und mit Hilfe klassischer Flyer und Plakate. Diese können im Tourismus-Zentrum, aber auch an Bahnhöfen und weiteren Orten platziert werden. Auf jeden Fall sollte aber mehrgleisig informiert werden, damit auch möglichst alle Zielgruppen erreicht werden.

Als ein Part der Kommunikation zählt auch das Corporate Design, denn es ist gemäss Meenken ein Teil des Informations- und Kommunikationskonzepts.

4.1.7 Corporate Design

Das Corporate Design wird auch während der Interviews als ein zentraler Bestandteil eines Mobilitäts-Hubs angesehen. Wenn ein Label entwickelt wird, können die Mobilitäts-Hubs problemlos, zum Beispiel durch Säulen oder Markierungen auf dem Boden, gekennzeichnet werden. Dazu gehören auch Wegweiser, damit das Angebot ohne Weiteres gefunden werden kann. Zudem hilft ein Corporate Design dabei, einen Hub attraktiver zu machen.

4.1.8 Nachhaltigkeit

Um die Mobilitäts-Hubs selbst so nachhaltig wie möglich zu gestalten, rät Meenken zum einen, die Bedachung von der Gebäude mit Solarmodulen auszustatten, mit welchen die E-Bikes, E-Scooter und weitere elektronische Verkehrsmittel aufgeladen werden können. Falls dies nicht möglich ist, könnte auch eine Dachbegrünung zu mehr Nachhaltigkeit beitragen. Des Weiteren sollten, wenn möglich, nachhaltige Materialien verwendet werden. Zusätzlich handeln nicht alle AnbieterInnen gleichermassen ansprechend, was den Bereich Nachhaltigkeit betrifft. Allerdings ist dies auch eine Preisfrage.

4.1.9 Anpassung des ÖV

Zum jetzigen Zeitpunkt ist der Takt der ÖV-Verbindungen im Parkgebiet gemäss Zumbühl zu schwach. Wenn der erste Bus am Morgen verpasst wird, fährt der nächste erst wieder ein paar Stunden später. Somit sollten die Mobilitäts-Hubs Angebote bieten, welche regelmässiger verkehren. Damit spricht Zumbühl aber nicht nur den ÖV an, sondern auch nach Bedarf gesteuerte Systeme im Sinne von Rufbussen. Der Ausbau des ÖVs wäre zwar wünschenswert, allerdings tauchen da einige Schwierigkeiten auf, welche in Kapitel 4.2.7 genauer beschrieben werden.

4.2 Herausforderungen

Bei einem solchen Vorhaben, wie der Errichtung eines Netzes von Mobilitäts-Hubs, werden früher oder später Herausforderungen entstehen. Beim Regionalen Naturpark Gantrisch ist dies zum Beispiel, dass die Gemeinden in zwei Kantonen liegen.

4.2.1 Kantonale Lage

Die Gemeinden des Regionalen Naturparks Gantrisch liegen, wie bereits erwähnt wurde, in zwei verschiedenen Kantonen. Aus diesem Grund müssen zwei kantonale Gesetzgebungen beachtet werden, welche den ÖV regeln. Somit sind ein kantonaler Austausch sowie jener unter den Gemeinden wesentlich, wenn etwas geplant wird. Vor allem sollte dabei auch beachtet werden, dass durch neue Projekte nicht noch mehr MIV angezogen wird.

4.2.2 Rechtliche Vorschriften

Gemäss Moser existieren keine rechtlichen Vorschriften bezüglich der Mobilitäts-Hubs. Es gibt aber vom ARE einen Leitfaden und der Verband öffentlicher Verkehr ist momentan am Verfassen eines Leitfadens. Somit gibt es Leitfaden und Richtlinien, aber keine rechtlichen Vorschriften. Allerdings müssen bei dem Standort die Eigentumsverhältnisse des Bodens geklärt werden. Zum Beispiel gehört der Bahnhof Schwarzenburg der BLS. Sobald die Gebäude-

grenze überschritten wird, gilt es als Gemeindeboden. Somit braucht es ein geeignetes Gesamtkonzept zwischen der/dem Infrastrukturbesitzenden, der Gemeinde und dem Kanton. Dies betrifft ebenfalls die Finanzierung.

4.2.3 Finanzierung

Die Realisierung solcher Mobilitäts-Hubs ist mit Kosten verbunden, sodass finanzielle Mittel zur Verfügung stehen müssen. Dabei sind sich die fachkundigen Personen darüber einig, dass dies eine grosse Herausforderung darstellt und keiner eine endgültige Lösung dafür bereithält. Es werden Finanzierungsmittel wie Steuergelder, Fördermittel und Investorinnen sowie Investoren genannt, allerdings ohne einen konkreten Vorschlag. Overs erwähnt aber zusätzlich, dass die Kosten des Autoverkehrs auch einbezogen werden sollten, da durch den MIV ebenfalls Ausgaben entstehen, welche nicht vergessen werden dürfen, wie zum Beispiel Kosten für die Verkehrssicherheit und externe für die Umwelt. Zusätzlich kann vielleicht auch Geld gespart werden, wenn mit dem gearbeitet wird, was in erster Linie vorhanden ist.

4.2.4 Kantonsstrasse

Zu diesen externen Kosten für die Umwelt kann die Kantonsstrasse über dem Gurnigel im Naturpark Gantrisch gezählt werden. Diese Strasse wird gerne als Rennstrecke genutzt und ist bei Ausflugs Gästen beliebt. Zwar betrifft diese nicht den MIV im Parkgebiet, jedoch verursacht sie Lärm- sowie Lichtemissionen. Dies erschwert unter anderem das Ziel des Naturparks, ein Sternenpark zu sein. Das Problem ist, dass die Strasse nicht gesperrt werden kann, da dies kantonal geregelt ist. Allerdings findet Zumbühl, dass sich der Regionale Naturpark Gantrisch politisch mehr bei den Kantonen und Gemeinden für seine Ziele einsetzen soll. So könnte der Naturpark Gantrisch vielleicht eine zeitliche Beschränkung für die Kantonsstrasse erreichen.

4.2.5 Verkehrszunahme

Wie bereits erwähnt wurde, kann die Wirkung eines Mobilitäts-Hubs durchaus positiv auf das Parkgebiet sein. Allerdings äussert Zumbühl Bedenken bezüglich der Verkehrszunahme, also dass durch die Mobilitäts-Hubs zusätzlich Mobilität entsteht. Dies wäre der Fall, wenn der MIV im bisherigen Umfang verkehrt und zusätzlich noch die neu geschaffenen Angebote hinzukommen und keine Verlagerung vom MIV auf die neuen Angebote stattfindet. Somit müssen die Mobilitäts-Hubs so gestaltet werden, dass sie attraktiver sind als der MIV.

4.2.6 Vom MIV auf den ÖV

Damit die Mobilitäts-Hubs als Umsteigepunkt genutzt werden, müssen diese attraktiver sein als die Fortbewegung mit dem MIV.

Dazu sollte darauf geachtet werden, dass kein häufiger Umstieg erfolgen muss. Auch sollte die Geschwindigkeit der Verbindung berücksichtigt werden. Somit sollte das ÖV-Angebot dementsprechend angepasst werden.

Zusätzlich sollen die Mobilitäts-Hubs auch mit dem Langsamverkehr erreicht werden. Dabei ist auch zu beachten, dass die Infrastruktur dafür stimmt, wie auch eine Beschriftung des Weges vorhanden ist. Gemeint sind damit zum Beispiel gut beschilderte Fahrradwege, welche zu den Mobilitäts-Hubs führen, damit der Mobilitäts-Hub auch mit dem Bike erreichbar ist.

4.2.7 Ausbau des ÖV

Beim Erweitern des ÖV-Angebotes kommen einige Herausforderungen auf den Naturpark Gantrisch zu. Moser erwähnt die Angebotsverordnung. In dieser ist klar definiert, wie hoch die Frequenz ist und wie der Kostendeckungsgrad einer ÖV-Linie sein sollte. Dadurch ist der Ausbau von ÖV-Linien im ländlichen Raum eine grosse Herausforderung. Hinzu kommt noch der Umstand, dass, wie bereits erwähnt wurde, der Kanton Bern keine Linien finanziell unterstützt, welche einem touristischen Zweck dienen. Allerdings besteht in dispersen Räumen trotzdem die Möglichkeit, eine Linie mit touristischem Nutzen abgeltungsberechtigt durchzubringen, wenn diese eine Erschliessungsfunktion, wie beispielsweise in Tälern, erfüllen. Dies könnte auch im Regionalen Naturpark Gantrisch der Fall sein, da dieser gemäss Moser eine disperse Siedlungsstruktur besitzt.

4.2.8 WidersacherInnen

Üblicherweise hat ein solches Projekt nicht nur BefürworterInnen. Overs meint damit nicht unbedingt die zentralen Agierenden, an welche viele Personen an dieser Stelle denken dürften. Vielmehr bezieht sich Overs zum Beispiel auf Betroffene, welchen durch die Mobilitäts-Hubs die Parkplätze weggenommen werden. Auch hier sei ein geeignetes Dialogverfahren zu starten, während die WidersacherInnen über den ganzen Prozess hinweg mitzunehmen sind.

4.3 Neues Angebot

Trotz allen Schwierigkeiten und Herausforderungen, welche erwähnt wurden, ist die RKBM zusammen mit den Gemeinden an der Aufgabe beteiligt, das Potenzial einer Expresslinie von Freiburg nach Thun zu prüfen, welche Halt in Schwarzenburg und Riggisberg macht. Das Ziel dieser Linie wäre es, eine Personenmasse schnell in ein regionales Zentrum zu bringen, welches über ein attraktives ÖV-Feinverteilungsnetz verfügt. Damit das Angebot auch für Park-

Ergebnisse

besucherInnen nutzbar ist, soll ein Anhänger hinterhergezogen werden, welcher Platz für Gepäck oder Bikes bietet. Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es kein Verkehrsmittel, welches diese Strecke so schnell, wie es erwünscht ist, und ohne Umstieg zurücklegt. Dieses Angebot wäre somit auch für den Regionalen Naturpark Gantrisch von Vorteil.

5 Diskussion

Im Rahmen dieses Kapitels werden die vorangegangenen Ergebnisse in Zusammenhang mit dem theoretischen Bezugsrahmen gebracht und diskutiert. Dies ist auch gleich die Antwort auf die Forschungsfrage, welche folgendermassen lautet: *Welche Anforderungen bestehen an Mobilitäts-Hubs im ländlichen Raum am Beispiel des Naturparks Gantrisch?*

5.1 Mobilität

Der Regionale Naturpark Gantrisch liegt mehrheitlich im periurbanen Raum, was per Definition eine mässige ÖV-Verbindung, dafür eine ansprechende MIV-Erreichbarkeit bedeutet. Dies deckt sich auch mit den Aussagen der fachkundigen Personen, welche keine reine Erschliessung des Parkes mit dem ÖV in Betracht ziehen. Vielmehr wird der MIV sogar als das richtige Verkehrsmittel für diesen Raum angesehen. Dennoch wird in periurbanen Räumen versucht, die Erlebnis- sowie die Landschaftsqualität für die Bevölkerung zu erhalten und zu verbessern. Somit macht es durchaus Sinn, Mobilitäts-Hubs zu errichten. Denn diese Hubs sollen dazu führen, dass die Reisequalität in der Region steigt, was ebenfalls die Erlebnisqualität positiv beeinflussen soll.

5.1.1 An- und Abreise

In Kapitel 2.1.2.1 werden unterschiedliche Arten genannt, wie die BesucherInnen in den Naturpark Gantrisch gelangen. Dazu gehören der ÖV, der MIV sowie der Langsamverkehr. Der theoretische Bezugsrahmen ist mit den fachkundigen Personen einer Meinung, dass das Parkgebiet mit dem MIV am unkompliziertesten und bequemsten zu erreichen ist. Dies ist jedoch laut Forschenden sowie laut Expertinnen und Experten nicht die optimale Lösung. Gründe hierfür sind ein zu hohes Verkehrsaufkommen sowie verschiedene Emissionen wie Lärm, Licht und Abgase. Die Expertinnen und Experten sehen allerdings auch, dass eine alleinige Erschliessung des Parkgebietes mit dem ÖV nicht zielführend sein kann. Dies deckt sich auch mit der Typologie von den Gemeinden des Naturparks, da die Mehrzahl eine mässige ÖV-Verbindung haben, dafür jedoch eine geeignete MIV-Erreichbarkeit. Aus diesem Grund sollen die Mobilitäts-Hubs als Bündelungspunkt fungieren und die BesucherInnen sowie die AnwohnerInnen auf den ÖV und die Langsamverkehrsmittel verteilen – sei es jetzt nach ausserhalb des Parkgebietes oder in das Gebiet hinein.

5.1.2 Mobilität im Naturpark Gantrisch

Vor allem die nicht ortskundigen Expertinnen und Experten raten dem Naturpark Gantrisch zu Bedarfsverkehr, zu Mitfahrpunkten und On-Demand-Angeboten. Wie allerdings in Kapitel

2.1.2.2 ersichtlich wird, hat der Naturpark Gantrisch bereits solche Angebote, welche zur Verfügung stehen. Dazu gehören die Gägersteg-Linie, welche von Ende Juni bis Ende Oktober an den Wochenenden verkehrt, und der Gägersteg-Pendelbus, welcher die Funktion eines Rufbusses hat und ebenfalls von Ende Juni bis Ende Oktober verkehrt. Hinzu kommt auch das Angebot der Linie 615, welche in der Hauptsaison von Weihnachten bis Februar in Betrieb ist. Somit bietet der Naturpark Gantrisch einerseits einen Rufbus an und stimmt zum anderen das Angebot auf die Anzahl der erwarteten BesucherInnen ab, was in Richtung des Bedarfsverkehrs geht.

Zum Angebot der Natur- und Sportbusse kommt das Interesse des Naturparkes über Mitfahrpunkte hinzu, welche seit dem Sommer 2022 im Parkgebiet installiert sein sollten. Somit ist dieser Vorschlag der Expertinnen und Experten bereits gedeckt. Dies zeigt, dass der Regionale Naturpark Gantrisch engagiert und innovativ im Bereich von Mobilität ist und somit sicherlich auch Interesse an ansprechend geplanten Mobilitäts-Hubs hat.

5.2 Planung und Umsetzung

Nachdem eine Organisation oder eine interessierte Partei festgestellt hat, dass Mobilitäts-Hubs in einer Region durchaus Sinn machen können, geht es an die Planung und Umsetzung. Als Anhaltspunkt für Mitarbeitende des Regionalen Naturparks Gantrisch, wann welcher Schritt erfolgen sollte, kann die Abbildung 9 als Hilfsmittel verwendet werden. Zwar ist diese nicht auf die Region des Regionalen Naturparks Gantrisch angepasst, doch kann die Vorgehensweise beibehalten werden.

5.3 Standorte

Die richtigen Standorte gehören unter anderem zu jenen Elementen, welche den Erfolg von Mobilitäts-Hubs wesentlich beeinflussen. Zum einen sollen sie an Orten liegen, welche problemlos erreicht werden können – am besten auf unterschiedliche Weise, also nicht nur mit dem MIV, sondern auch zu Fuss und per ÖV.

Die Anzahl der Mobilitäts-Hubs, welche im Parkgebiet errichtet werden sollen, kann nicht ohne Weiteres bestimmt werden. Auf der einen Seite berichten die Expertinnen und Experten, dass ein Netz von Mobilitäts-Hubs Sinn macht und auch, dass die Anzahl der Hubs wesentlicher ist als die Menge und Vielfalt der Fahrzeuge. Auf der anderen Seite wird aber auch Kritik geäußert, dass die Angebote des Naturparkes zu verstreut sind und nicht überall hin eine neue ÖV-Verbindung gebaut werden kann, denn im Idealfall gibt es von einem Mobilitäts-Hub des ländlichen Raums in die Stadt eine geeignete ÖV-Verbindung. Wohl auch aus diesem Grund wird Schwarzenburg mehrfach als günstiger Standort genannt, so wie auch Belp, Thurnen und Riggisberg. Diese Standorte verfügen alle über eine ÖV-Anbindung, sei es eine Bahnverbindung

oder On-Demand-Shuttles. Zusätzlich wird in Kapitel 2.1.1.1 das Schwarzsee-Gebiet im Naturpark als erfolgversprechendes Gebiet für den Tourismus genannt. Somit könnte auch diese Region bei der Standortsuche nicht ausser Acht gelassen werden.

Doch nicht nur die Standorte allein machen den Erfolg eines Mobilitäts-Hub aus. Es kommen noch weitere zu beachtende Aspekte hinzu, wie unter anderem eine geeignete Wegweisung und eine angemessene Ausstattung.

5.4 Ausstattung

In der Theorie sowie im Vergleich mit anderen Mobilitäts-Hubs gibt es viele Ausstattungselemente, welche in den Mobilitäts-Hub integriert werden können. Allerdings ist dies je nach Standort individuell abzuwägen. Auch sollten alle Standorte über eine gewisse Mindestausstattung verfügen, welche auch an allen Mobilitäts-Hubs zu finden ist. Empfohlen wurden die Mindestausstattungen, welche in Abbildung 11 ersichtlich sind. In Abbildung 15 sind ebenfalls Ausstattungselemente zu finden, welche noch nach Hub-Kategorien unterteilt sind. Allerdings stimmen diese weniger mit den Aussagen der Expertinnen und Experten überein. Dies zeigt auf, dass solch vorgegebene Grundaustattungen jeweils nochmals überprüft und analysiert werden sollen, bevor diese konkret in die Planung einbezogen werden.

Des Weiteren gibt es noch weitere Ausstattungsmerkmale, die auch Mantelnutzungen genannt werden, welche für jeden Hub-Standort innerhalb eines Netzes an Mobilitäts-Hubs individuell überprüft und geplant werden müssen. Für die Mantelnutzungen können Abbildung 13 und Abbildung 16 als Inspiration dienen. Genannt wurde in den Interviews mit fachkundigen Personen als Mantelnutzung zum Beispiel eine Pick-up-Poststelle, an welcher die AnwohnerInnen ihre Pakete abholen können. Als Anhaltspunkt könnte Abbildung 19 dienen, welche auch auf die Gegebenheiten angepasst ist. Zu beachten ist allerdings, dass es sich bei der Abbildung 19 lediglich um einen Ausschnitt aus der Originalquelle handelt, da die Studie noch nicht öffentlich zugänglich ist. Als Ergänzung können sowohl Abbildung 11 als auch Abbildung 12 dienen, wobei diese nicht eins zu eins übernommen werden dürfen, denn in den Interviews mit Expertinnen und Experten wurde empfohlen, ein Netz an Mobilitäts-Hubs zu errichten. Wie in Abbildung 10 ersichtlich, weisen die empfohlenen Kategorien allerdings lediglich einen geringen bis keinen Vernetzungsgrad auf, was wiederum Abbildung 11, sowie Abbildung 12 beeinflusst. Allerdings spiegelt dies auch die Aussage der fachkundigen Person wider, dass die Kategorisierung nicht zu eng gesehen werden darf und Bewegungsfreiraum besteht. Was aber gemäss allen Experten und ExpertInnen vorhanden sein sollte, sind Informationen vor Ort. Des Weiteren sind Verkehrsangebote sowie Parkplätze von Bedeutung.

5.4.1 Parkplätze

Parkieren zu können an einem Mobilitäts-Hub im periurbanen Raum ist beinahe zwingend. Ansonsten würden die Angebote eines Mobilitäts-Hubs nur wenig genutzt werden und die BesucherInnen sowie die AnwohnerInnen würden weiterhin den MIV nutzen. Also müssen Parkplätze zwingend vorhanden sein. Wie hoch die Parkgebühren sein sollen – sowohl an den Mobilitäts-Hubs als auch an anderen Orten im Naturpark selbst – spielt eine zentrale Rolle. Allerdings ist die Kalkulation, wie viel die Parkplätze an welchen Orten jeweils kosten sollten, nicht ohne Weiteres möglich. Sie sollte ausreichend durchdacht, wenn nicht sogar auf politischer Ebene diskutiert werden.

Ein Leitsystem, welches anzeigt, ob die Parkplätze am finalen Ausflugsziel bereits besetzt sind, würde zudem aus ökonomischer sowie ökologischer Sicht Sinn ergeben, denn ohne dieses Leitsystem besteht die Gefahr, dass die Leute durch das ganze Parkgebiet fahren, keinen Parkplatz finden und ohne jegliche Konsumation umkehren. Dadurch verursachen die Besuchenden zwar Emissionen, aber generieren keine Wertschöpfung. Ausserdem kommen viele dieser BesucherInnen aufgrund dieser negativen Erfahrung nicht mehr in den Naturpark Ganttrisch.

Nachdem das Auto auf dem Parkplatz parkiert worden ist, sollten die zur Verfügung stehenden Angebote des Mobilitäts-Hub genutzt werden.

5.4.2 Verkehrsangebote

Die Frage, die es bei den verkehrstechnischen Angeboten zu beachten gilt, lautet: Welche verkehrstechnischen Angebote können in der Umgebung des Naturparks genutzt werden und welche werden auch verwendet? Oftmals werden Verleihangebote, beispielsweise für Bikes und E-Bikes, genannt. Allerdings sollten die Bedenken über die Rentabilität im Gebiet des Naturparks Ganttrisch nochmals überprüft werden, bevor ein solches Angebot errichtet wird. Was aber sicherlich Zuspruch findet, sind Ladestationen für E-Bikes sowie Plätze, um die Bikes abzustellen. Ebenfalls ist das Angebot des ÖVs je nach Standort unterschiedlich. Es geht von schnellen Zugverbindungen bis zu ÖV, welche auf Abruf fahren. Dies ist wiederum standortabhängig. Auch in diesem Bereich ist Abbildung 19 ein geeigneter Anhaltspunkt. Die in Überlegung befindende Expresslinie von Freiburg nach Thun wäre ein optimales ÖV-Angebot für die Mobilitäts-Hubs – vor allem auch für jene, welche direkt an dieser Linie liegen, was in Schwarzenburg und Riggisberg der Fall ist.

Weitere neue ÖV-Verbindungen werden aufgrund der Angebotsverordnung nur schwer umzusetzen sein. Falls dennoch neue Verbindungen geplant werden wollen, sollte zwingend auch die Möglichkeit von Bedarfsverkehr und Rufbussen geklärt werden.

Die Nachhaltigkeit kann aber nicht nur durch die Nutzung des richtigen Verkehrsangebotes gefördert werden, sondern auch durch die Ausgestaltung der Infrastruktur.

5.5 Nachhaltigkeit

Mit Solarmodulen auf den Dächern könnten die Akkus von E-Bikes oder, wenn vorhanden, auch von E-Scooter und E-Autos, geladen werden. Ausserdem sind die verschiedenen Anbietenden von E-Bikes sowie E-Scooters und Akkus unterschiedlich nachhaltig. Die einen AnbieterInnen haben einen stärkeren Fokus auf dieser Thematik, andere weniger. Dazu zählen aber nicht nur AnbieterInnen der Verkehrsangebote, sondern auch andere, welche vor Ort integriert werden können, wie zum Beispiel die Materialien zum Bau eines Bike-Unterstands oder die Produkte eines Hofladens. Zusätzlich kann ein ausreichend durchdachtes multimodales Verkehrssystem hinsichtlich ökologischer Kosten ein besseres Ergebnis erzielen als das Auto – allerdings nur, wenn ansprechende Arbeit geleistet wurde. Des Weiteren können mit einem multimodalen Verkehrssystem ebenfalls die finanziellen Kosten im Vergleich zum Auto reduziert werden.

5.6 Finanzen

Die Anreise mit dem Auto kann zwar bequemer sein, ist jedoch nicht gratis. Es fallen Kosten an, wie zum Beispiel für die Verkehrssicherheit. Allerdings zeichnet sich noch keine eindeutige Finanzierung für das Projekt von Mobilitäts-Hubs im Gantrisch ab.

Es werden zwar Möglichkeiten angesprochen, allerdings ohne Gewähr, dass diese funktionieren. Ein Beispiel ist die Beantragung von Fördermitteln, allerdings ist nicht bekannt, ob diese einen Effekt haben. Des Weiteren können Investorinnen und Investoren angesprochen werden. Damit sind beispielsweise BergbahnbetreiberInnen gemeint, welche Interesse daran haben, dass BesucherInnen zu ihnen kommen. Eine weitere Möglichkeit wäre es, bei den Infrastrukturbesitzenden selbst oder aber auch beim Kanton oder den Gemeinden nachzufragen. Entscheidend ist, dass ein geeignetes Gesamtkonzept vorhanden ist, welches den finanziellen Aspekt regelt.

5.7 Rechtliches

Zwar gibt es bezüglich der Mobilitäts-Hubs keine direkten Gesetze, welche beachtet werden müssen. Allerdings gibt es einige Aspekte, die berücksichtigt werden sollten, wie zum Beispiel, wem das betroffene Grundstück gehört. Des Weiteren sind in Abbildung 9 einige Schritte ersichtlich, welche nicht direkt mit dem Gesetz verbunden sind, aber bei welchen verschiedene Vorschriften, Abläufe und Regeln beachtet werden müssen. Was den Bereich Mobilität angeht, hat der Regionale Naturpark Gantrisch mit der RKBM sicherlich geeignete AnsprechpartnerInnen, welche bei solchen Thematiken weiterhelfen können.

5.8 Involvierte Agierende

Es gibt unzählige Agierende, welche an diesem Projekt beteiligt oder die betroffen sind – Mitarbeitende des Naturparks selbst, die Gemeinden, die Kantone, Verkehrsbetriebe und die Nutzenden. Zusätzlich sind auch die AnbieterInnen, wie beispielsweise der erwähnte Hofladen oder die Post-Pick-up-Stelle Agierende, welche berücksichtigt werden sollten.

Doch es gibt auch noch Betroffene, welche oftmals nicht auf den ersten Blick ersichtlich sind. Dazu gehören zum Beispiel Personen, denen durch den Mobilitäts-Hub Parkfläche gestohlen wird. Aber auch hier gilt wieder, je nach Standort sind auch die Betroffenen nicht dieselben. Somit soll auch bei den Agierenden für jeden Standort selbst abgeklärt werden, welche einbezogen werden müssen. Was jedoch bei jedem Standort einheitlich erfolgen muss – unabhängig davon, um wie viele und welche Agierende es sich handelt, sind die rechtzeitige Informierung und Einbeziehung der Agierenden.

5.9 Beteiligung und Kommunikation

Im Idealfall findet eine Informationsveranstaltung statt, bei der die Betroffenen nicht nur informiert werden, sondern auch darüber aufgeklärt werden, was erwartet wird, denn wenn eine reine Informationsveranstaltung durchgeführt wird, kann viel Missmut aufkommen. Deshalb sollte die Informationsveranstaltung kein Monolog, sondern ein Dialog sein, was bedeutet, die Betroffenen sollten sich ebenfalls zu Wort melden können. Dieser Dialog sollte von Beginn an ein Teil des Projektes sein und nicht aufhören. Dies bedeutet auch, dass dieser Dialog nach der Einweihung der Mobilitäts-Hubs weitergeführt werden sollte, damit jederzeit notwendige Anpassungen vorgenommen werden können.

Ausserdem sollen zukünftige NutzerInnen, zu welchen auch die AnwohnerInnen gehören, die Möglichkeit haben, das Projekt mitzugestalten. Dies kann im Rahmen einer Umfrage geschehen, wobei die Befragung eher von professionellen Fachkräften durchgeführt werden soll, damit die Ergebnisse auch aussagekräftig sind.

Damit jedoch nicht nur die nahen Betroffenen den Zugang zu den Informationen über das geplante Projekt haben, müssen noch weitere Kanäle genutzt werden. Eine heutzutage weit verbreitete Möglichkeit sind die sozialen Netzwerke, worüber ein breites Publikum angesprochen und auch erreicht werden kann. Zusätzlich sollte auch die Website des Regionalen Naturparks Gantrisch als Kommunikationsweg genutzt werden. Durch diese Kommunikation sollen potenzielle Nutzende auf das Angebot aufmerksam gemacht und somit auch dazu verleitet werden, diese Hubs zu nutzen. Zudem sollte Kommunikation auch über nicht digitale Wege erfolgen. Dazu gehören zum Beispiel Flyer oder Plakate am Bahnhof oder in Informationszentren für Touristinnen und Touristen.

5.10 Vom MIV auf den ÖV

Allerdings reicht eine günstige Kommunikation allein nicht aus, damit die BesucherInnen sowie die AnwohnerInnen auf den MIV verzichten und auf den ÖV umsteigen. Hierfür müssen weitere Punkte erfüllt sein. Solange die Fahrzeit mit dem ÖV deutlich länger ist als mit dem MIV, werden die wenigsten umsteigen. Dies wird in Abbildung 3 ersichtlich – vor allem in Bezug auf die im Vordergrund stehenden NutzerInnengruppen. Familien wie Best Ager wären bereit, vom MIV auf den ÖV umzusteigen, wenn die Frequenz stimmt, die Gepäckmitnahme ohne Weiteres machbar ist und nicht zu viele Umstiege erfolgen müssen – mit anderen Worten, wenn die Nutzung des ÖVs hinsichtlich der Bequemlichkeit dem MIV gleichkommt. Die Frequenz zu erhöhen, wird aufgrund der Schwierigkeit, die Angebotsverordnung zu erfüllen, eine grosse Herausforderung. Beim Versuch, dies zu tun, sollte allerdings neben Taktverbindungen auch die Möglichkeit von Bedarfsverkehr abgeklärt werden. Zusätzlich kann ein ansprechendes multimodales Verkehrssystem, welches Angebotslücken schliesst, bessere Flexibilität und Verfügbarkeit als ein Auto bieten.

Wenn die Standorte der Hubs günstig gewählt sind, können die notwendigen Umstiege auf ein Minimum reduziert werden. Mit dem in abklärender Phase befindlichen Expressbus gäbe es eine Lösung – sowohl für die Geschwindigkeit und die Mitnahme für das Gepäck als auch, damit nicht viele Umstiege erfolgen müssen. Wenn dieser sogar eine hohe Frequenz aufweisen würde, hätten der ÖV im Naturpark Gantrisch und somit auch die Mobilitäts-Hubs eine geeignete Voraussetzung.

5.11 Corporate Design

Zusätzlich kann ein Corporate Design die Attraktivität eines Mobilitäts-Hubs steigern. Dies geschieht durch die Vermittlung eines Qualitätsstandards und indem die Wiedererkennung gesteigert wird. Wie dieses Design aussieht, ist dem Naturpark Gantrisch überlassen, es sollte allerdings ein Corporate Design entwickelt und genutzt werden. Geeignet sind schlussendlich Säulen wie auch Wegweiser, um es zu präsentieren und die NutzerInnen zum Mobilitäts-Hub zu leiten.

5.12 Digitale Dienstleistungen

Ein geeigneter Expressbus würde auch nichts bringen, wenn die NutzerInnenfreundlichkeit durch digitale Daten nicht gegeben ist. Dazu gehören zum Beispiel Echtzeit-Informationen und ein Onlinefahrplan. Dies sind elementare Bestandteile eines ÖV-Angebotes und auch an einem Mobilitäts-Hub. Des Weiteren soll die Verwendung des Mobilitäts-Hubs so problemlos wie möglich gestaltet sein. Dies bedeutet für die Nutzung der Angebote beispielsweise, sich lediglich an einem Ort – wie bei einer App – registrieren zu müssen.

Diskussion

Ausserdem sollten die Hubs miteinander verknüpft sein, sodass die ausgeliehenen Materialien an jedem Hub und nicht nur am Starthub zurückgegeben werden können. Zusätzlich soll von unterwegs gesehen werden, an welchem Hub noch welche Angebote verfügbar sind und dies auch schon aus der Distanz reserviert werden können. So können die Multi- und auch die Intermodalität gefördert werden, indem sich die NutzerInnen darauf verlassen können, dass das gewünschte Angebot auch wirklich vor Ort verfügbar ist.

Eine weitere digitale Dienstleistung sind die Parkplatzsensoren, welche schon früh genug anzeigen, wenn schon alles besetzt ist. Diese wären sinnvoll, damit nicht unnötig MIV im Parkgebiet verkehrt und frühzeitig am Mobilitäts-Hub parkiert und von da aus mit den Feinverteiltern weitergefahren werden kann.

Die NutzerInnen ohne Zugang zu digitalen Medien dürfen allerdings nicht vergessen werden. Damit diese ebenfalls ohne Probleme die Angebote nutzen können, sollte die Ausleihe zum Beispiel auch vor Ort möglich sein, wie im Informationszentrum für Touristinnen und Touristen oder in grösseren Hotels.

6 Schluss

Dieses Kapitel zeigt die Kernaussagen der vorliegenden Bachelorarbeit auf. Hinzu kommen Limitationen sowie Implikationen für zukünftige Forschungen.

6.1 Fazit

Die Forschungsfrage, welche es zu beantworten gilt, lautet:

Welche Anforderungen bestehen an Mobilitäts-Hubs im ländlichen Raum am Beispiel des Naturparks Gantrisch?

Die Anforderungen an ein Mobilitäts-Hub im ländlichen Raum sind je nach Lage, Zielpublikum und Nutzung verschieden. Es gibt also nicht «den einen» Mobilitäts-Hub. Deshalb muss bei jedem geplanten Mobilitäts-Hub alles individuell abgeklärt und analysiert werden. Dazu gehören unter anderem die Standorte, die Ausstattung, wer wann involviert werden muss, die Kommunikationskanäle, die Kategorie und vieles mehr. Alle dieser erwähnten Punkte hängen zusammen und beeinflussen sich gegenseitig.

Allerdings gibt es auch ein paar Punkte, welche bei jedem Mobilitäts-Hub beachtet werden sollen und einheitlich sind. Dabei spielt es keine Rolle, ob dieser im Gebiet des Naturparks Gantrisch liegt. Hierzu zählt zum Beispiel die rechtzeitige Miteinbeziehung der Betroffenen, was ausschlaggebend für den Erfolg eines Mobilitäts-Hubs ist. Dieser Dialog soll von Beginn bis zum Ende und noch weiter stattfinden und immer parallel «mitlaufen». Den Betroffenen soll mitgeteilt werden, was von ihnen erwartet wird. Dabei darf auf keinen Fall eine reine Informationsveranstaltung stattfinden, da dies oftmals für Missmut sorgt. Auch nach der Inbetriebnahme gilt es, die Kommunikation weiterlaufen zu lassen und – falls nötig – Anpassungen durchzuführen, denn wenn die Akzeptanz der Betroffenen nicht vorhanden ist, wird das Projekt Schwierigkeiten verursachen.

Zusätzlich soll bei allen Netzen von Mobilitäts-Hubs ein Corporate Design gestaltet und genutzt werden. Dadurch steigt die Akzeptanz und auch die NutzerInnenzahlen von den Mobilitäts-Hubs können sich erhöhen. Zudem sollen Parkiermöglichkeiten in einer periurbanen ländlichen Region vor Ort vorhanden sein, denn diese Regionen sind vom MIV abhängig. Die Mobilitäts-Hubs haben somit eine Bündelungsfunktion.

Ausserdem ist es hilfreich, wenn eine übergeordnete Stelle, wie in diesem Fall der Naturpark Gantrisch, das Vorhaben koordiniert und unterstützt, damit kein Flickenteppich entsteht. Ausserdem sollte mit den zuständigen Stellen zusammengearbeitet und nicht alles selbstständig durchgeführt werden.

Bei alledem sollte bedacht werden, was das Ziel der neu geplanten Mobilitäts-Hubs ist. Im Fall des Naturparks Gantrisch liegt dies darin, den MIV zu reduzieren, die Qualität des Reisens mit

dem ÖV zu erhöhen sowie Emissionen zu verhindern – sei es Lärm, Licht oder CO₂-Emissionen. Diesen Zielen nach sollen die Mobilitäts-Hubs geplant und aufgebaut werden. Somit soll der Regionale Naturpark Ganttrisch darauf achten, dass der MIV reduziert wird und die BesucherInnen sowie die AnwohnerInnen die Mobilitäts-Hubs als Umsteigepunkte nutzen. Damit dies geschieht, muss die Nutzung der Mobilitäts-Hubs, also die Anreise mit dem MIV, bequemer und angenehmer sein.

6.2 Limitationen

Als eine Limitation kann die Anzahl der Interviews mit fachkundigen Personen genannt werden. Vier Befragungen sind nicht ausreichend, um daraus universell gültige Ergebnisse zu schlussfolgern. Der Grund für die geringe Anzahl ist, dass sich lediglich vier Personen für ein Interview zur Verfügung gestellt haben, trotz mehrmaligen Nachfragens bei weiteren Expertinnen und Experten. Dabei verfügen die vier interviewten Personen vorteilhafterweise über unterschiedliches Fachwissen, sodass verschiedene Blickwinkel eingefangen und alle notwendigen Informationen aufgegriffen werden konnten.

Eine weitere Limitation ist die Individualität aller Bereiche. Vieles muss bei jedem einzelnen Hub individuell abgeklärt, analysiert und geplant werden. Somit legt die vorliegende Arbeit kein endgültiges Konzept vor, welches zur Umsetzung bereit wäre. Die vorliegende Bachelorarbeit beinhaltet lediglich Informationen über Mobilitäts-Hubs generell, spezifisch über den periurbanen Raum. Somit konnte auch die Frage der Finanzierung nicht geklärt werden. Auch blieb unklar, welche Gesetze berücksichtigt werden sollen – mit anderen Worten: Formelle Angelegenheiten konnten nicht gänzlich beantwortet werden.

6.3 Implikationen

Zukünftige Forschungsarbeiten können sich entweder stärker mit dem Thema der Finanzierung oder mit rechtlichen Aspekten in Bezug auf den ländlichen Raum und Mobilitäts-Hubs, also mit formellen Aspekten, beschäftigen. Es besteht aber auch die Möglichkeit, den Fokus stärker auf das Parkgebiet des Ganttrisch zu setzen und die Standorte, die Ausstattung, die Beteiligten etc. der Mobilitäts-Hubs im Naturpark Ganttrisch genauer zu analysieren. Dabei könnte auch konkret für das Parkgebiet eine Kategorisierung entworfen werden, welches schlussendlich als Grundlage zum Aufbau der Mobilitäts-Hubs gilt. Aufschlussreich wäre auch der weitere Austausch mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, welcher ebenfalls im Interview angeboten wurde.

Anzahl Wörter in dieser Thesis: 14'081

Literaturverzeichnis

- Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. (o.D.-a). *Mobilstationen im LK Bamberg: Umsteigepunkte im intermodalen Verkehrskonzept*. <https://www.wir-bewegen.bayern.de/projektliste/detailansicht/mobilstationen-in-bamberg-ein-intermodales-verkehrskonzept>
- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. (o.D.-b). *Smarte Tourismusregion*. <https://www.wir-bewegen.bayern.de/projektliste/detailansicht/smarte-tourismusregion>
- Bundesamt für Raumentwicklung. (o.D.). *Im Rahmen des Monitorings ländlicher Raum verwendete Raumtypologien*. Bundesamt für Raumentwicklung
- Bundesamt für Raumentwicklung. (2005). *Im Rahmen des Monitorings ländlicher Raum verwendete Raumtypologien*. Bundesamt für Raumentwicklung
- Bundesamt für Raumentwicklung. (2008). *Mobilität im ländlichen Raum: Kennzahlen zum Verkehrsverhalten im ländlichen Raum*. Bundesamt für Raumentwicklung
- Bundesamt für Raumentwicklung. (2013). *Daten zur typologie des ländlichen Raumes*. Bundesamt für Raumentwicklung
- Bundesamt für Umwelt. (2018). *Ländlicher Raum*. <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/landschaft/fachinformationen/landschaftsqualitaet-erhalten-und-entwickeln/nachhaltige-nutzung-der-landschaft/laendlicher-raum.html>
- Bundesministerium. (o.D.). *Mobilität im Tourismus*. <https://info.bmlrt.gv.at/themen/tourismus/tourismuspolitische-themen/tourismusmobilitaet.html>
- Buslinien im Gantrisch*. (2022). Datei, erhalten von K. Conradin
- Ecoplan AG, B+S AG & Eckhaus AG. (2022). *Studie Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland: Zwischenbericht 2 – 21.06.2022*. Ecoplan AG.
- Endres, C. (2022). *Das Experteninterview: Leitfaden für die Bachelorarbeit*. <https://www.bachelorprint.ch/forschung/experteninterview/>
- Förderverein Region Gantrisch (Hrsg.). (2020). *Naturpark Gantrisch: Vernehmlassung Charta 2022 - 2031*. <https://www.gurzelen.ch/images/files/gemeindeversammlung/20200907/Vernehmlassungsunterlagen-ink.-neuer-Parkvertrag-und-Vernehmlassungsantwort-Gemeinde-Gurzelen.pdf>
- Geske, F. & Reck, M.-L. (o.D.). *Inter-/Multimodalität & Mobilitätsstationen*. <https://is-me.de/quartiersmobilitaet/inter-multimodalitaet-mobilitaetsstationen/>
- Helders, F. (2019). *Erreichbarkeitsanalyse im ländlichen Raum zur Identifikation von Standorten für Mobilstationen*. <http://publications.rwth-aachen.de/record/767390/files/767390.pdf>

- Innovatros Club. (o.D.). *Autonome Fahrzeuge und Mobilitäts-Hubs: Zukünftige Mobilität in ländlichen Räumen*. <https://www.innovatorsclub.de/aktuelles/autonome-fahrzeuge-und-mobilitaets-hubs-zukuenftige-mobilitaet-in-laendlichen-raeumen/>
- Kielregion GMBH. (o.D.). *Mobilitätsstationen in der KielRegion*. <https://www.kielregion.de/mobilitaetsstationen/>
- Kindl, A., Wolf, O., Gläser, M. & Reuter, C. (2018). *Die Haltestelle als Einstieg in die multimodale Mobilität: smartStations*. https://fops.de/wp-content/uploads/2020/07/700918_smartStation_Studie.pdf
- Landkreis Bamberg, Planersocietät, mobilitat Günther Klumpp & Horschler Beratungs- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (Hrsg.). (2020). *Umsetzungskonzept Mobilstationen im Landkreis Bamberg*. https://www.landkreis-bamberg.de/media/custom/2976_1919_1.PDF?1603096303
- Lebedev, S. (2022). *Corporate Design: Definition*. <https://www.corporatedesign.info/corporate-design/?cookie-state-change=1657482359441>
- Leistikow, A. (2019). *Mobilstationen im ländlichen Raum: nachhaltige Mobilität fördern und sichtbar machen*. <https://www.asg-goe.de/pdf/LR0119-Schwerpunkt-Laendliche-Mobilitaet.pdf>
- Michael Müller-Görnert. (o.D.). *Tourismus Erlebnisreich und umweltfreundlich*. <https://www.vcd.org/themen/tourismus/page>
- Nahverkehr Rheinland. (o.D.-a). *Ausstattungs-elemente und Mobilitätsangebote*. <https://www.nvr.de/regionale-mobilitaetsentwicklung/mobilstationen-im-nvr/ausstattungs-elemente-und-mobilitaetsangebote>
- Nahverkehr Rheinland. (o.D.-b). *Mobilstationen im NVR*. <https://www.nvr.de/regionale-mobilitaetsentwicklung/mobilstationen-im-nvr>
- Nationale Plattform Zukunft der Mobilität Arbeitsgruppe 3. (2019). *Digitalisierung für den Mobilitätssektor*. https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2019/06/Zwischenbericht-06_2019-der-AG3-Digitalisierung-f%C3%BCr-den-Mobilit%C3%A4tssektor.pdf
- Naturpark Gantrisch. (o.D.). *Anreise - Naturpark Gantrisch*. <http://fb.me/naturparkgantrisch>. <https://www.gantrisch.ch/anreise/>
- Naturpark Gantrisch. (2017). *Über uns - Naturpark Gantrisch*. <http://fb.me/naturparkgantrisch>. <https://www.gantrisch.ch/ueber-uns/>
- Naturpark Gantrisch. (2021). *Karte - Naturpark Gantrisch*. <http://fb.me/naturparkgantrisch>. <https://www.gantrisch.ch/karte/>
- Netzwerk Schweizer Pärke. (o.D.). *Naturpark Gantrisch*. https://www.parks.swiss/de/die_schweizer_paerke/parkportraits/naturpark_gantrisch.php

- Nussbaum, F. (2020). *Bedarfsanalyse für die Einführung eines On-Demand Mobilitätsangebots in der Region Ganttrisch zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. (Bachelorarbeit). Universität Bern.*
- Oppliger, S. & Lanz, K. (2013). *Naturpark Ganttrisch mit Schwarzsee: Segen für den Tourismus, Fluch für den Naturschutz?*
http://www.parks.ch/frg/pdf_public/2017/34472_20170620_122521_00_2013_SchwarzseeTourism._Oppliger_Lanz.pdf
- Oswalt, P., Rettich, S., Roost, F., Meyer, L., Böker, F. & Jeckel, E. (2021). *Bauen für die neue Mobilität im ländlichen Raum: Anpassung der baulichen Strukturen von Dörfern und Kleinstädten im Zuge der Digitalisierung des Verkehrs.*
https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2021/bbsr-online-13-2021-dl.pdf;jsessionid=FFBADF04A021AB8B5C879D2989EFD143.live11293?__blob=publication-File&v=3
- Park Here. (2020). *Multimodale Mobilität: Das bringt uns künftig in Fahrt.* <https://parkhere.eu/multimodale-mobilitaet-das-bringt-uns-kuenftig-in-fahrt/>
- Regionalkonferenz-Bern-Mittelland (Hrsg.). (2019). *Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040.* https://www.ecoplan.ch/download/ms_rkbm2_sb_de.pdf
- Rüedu AG. (o.D.). *Rüedu: Dein Hofladen im Quartier.* <https://ruedu.ch/>
- Solis, T. (2022). *Güterkriterien: Definition und Beispiele.* https://www.scribbr.de/methodik/guetekriterien/?_ga=2.246211981.868356742.1659097578-540832710.1658770823
- Spring, D. (2022). *Ganttrisch im Ohr - Spannends usem Naturpark [Podcast].* <https://open.spotify.com/episode/4sZoSuyKpkhqZOrlaZGP8e>
- Südharzmobil Landkreis Nordhausen. (o.D.). *E-Harz.* <https://suedharzmobil.de/e-harz>
- Unger-Azadi, E., Overs, C., Jaquet, D., Othengrafen, M., Denzer, A. & Kai, P. (2022). *Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen.* <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/4/19/bf4aadb4f3be968af79e921de6b85bb2/ZNM-Handbuch-Mobilstationen-3.-Auflage.pdf>
- Verband öffentlicher Verkehr (Hrsg.). (2020). *Fakten & Argumente zum öffentlichen Verkehr in der Schweiz.* <https://www.voev.ch/de/Service/Publikationen/Fakten-und-Argumente-zum-oeV-Schweiz>
- Verkehrs-Club der Schweiz Bern. (o.D.). *Der VCS hat sich im Rahmen der Mitwirkung zur 4-Jahresplanung des Naturparks Ganttrisch prioritär mit den Mobilitätsthemen befasst.* <https://www.vcs-be.ch/themen/ganttrisch>
- Verkehrsclub Deutschland. (o.D.). *Die Digitalisierung der Mobilität.* <https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/schwerpunktthemen/digitalisierung-mobilitaet>

Verkehrsclub Deutschland. (2021). *Mobilstationen*. <https://www.vcd.org/artikel/mobilitaetsstationen/> Verkehrsclub Deutschland.

Anhänge

Anhang A: Interviewpartner

Anhang B: Interviewleitfaden

Anhang C: Transkribierte Interviews

Anhang A: Interviewpartner

Anhang A werden die Interviewpartner und das jeweilige Tätigkeitsgebiet, sowie die Unternehmen der Rheinfoolge nach vorgestellt.

Benjamin Zumbühl

Benjamin Zumbühl ist seit 2018 Geschäftsführer für VCS Sektion und Region Bern. Er ist seit Jahren ein grosser Velo-Enthusiast und engagiert sich leidenschaftlich als on- und offline-Aktivist zu ökologischen und gesellschaftlichen Themen.

Der VCS (Verkehrs-Club der Schweiz) setzt sich für eine umwelt- und menschengerechte Mobilität ein und engagiert sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik. Zusätzlich befürwortet der VCS ein optimales Zusammenspiel von unterschiedlichen Verkehrsträgern. Es existiert in jedem Kanton ein Ableger des VCS Schweiz.

Martin Moser

Bei der RKBM (Regionalkonferenz Bern Mittelland) vertritt Martin Moser die Stelle als Fachbereichsleiter Verkehr. Der Bereich Verkehr hat die Aufgabe auf Grundlage der kantonalen Gesetzgebung den regionalen Gesamtverkehr zu koordinieren und zu planen.

Anika Meenken

Beim VCD (Verkehrsclub Deutschland) hat Anika Meenken verschiedene Aufgaben. Zum einen ist sie Sprecherin für Radverkehr und Mobilitätsbildung, zum anderen ist sie Projektleiterin VCD-Fahrrad-Jugendkampagne und «DIY: Verkehrswende selber machen».

Der VCD selbst ist seit 1986 ein gemeinnütziger Umweltverband und setzt sich für eine sozial- und umweltverträgliche, gesunde und sicher Mobilität ein. Dafür verlangt der VCD ein «sinnvolles Miteinander aller Verkehrsmittel».

Christoph Overs

Christoph Overs hat beim Zukunftsnetz Mobilität NRW die Funktion als stellvertretener Leiter, Gremienbetreuung und Veranstaltungsmanager inne.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat sich die Aufgabe zugeteilt, die Mobilitätswende auf kommunaler Ebene anzugehen. Dabei hat das Zukunftsnetz zwei Schwerpunkte festgelegt:

- Begleiten beim Etablieren eines Kommunalen Mobilitätsmanagements
- Beratung bei der Entwicklung und Umsetzung für passende Massnahmen des Mobilitätsmanagements für die Kommune

Anhang B: Interviewleitfaden

B1: Interviewleitfaden VCS Bern

INTERVIEW MIT B. ZUMBÜHL, VERKEHRS-CLUB DER SCHWEIZ

INTERVIEWTE PERSON	INTERVIEW DETAILS
Benjamin Zumbühl Geschäftsführer VCS Kanton Bern Bollwerk 35 3011 Bern Tel. 031 318 54 44 info@vcs-be.ch www.vcs-be.ch	Datum: 27. Juni 2022 Startzeit: 15:00 Ende: 15:30 Dauer: 30min

EINLEITUNG:

- Danke für Zeit
- Vorstellung Thema Bachelorarbeit
- Nochmals Aufnahmeerlaubnis
- Noch Fragen?

FRAGEN:

Was hält der VCS von Mobilitäts-Hubs im Naturpark Gantrisch?

Was denken Sie, welche Wirkung haben Mobilitäts-Hubs auf den Naturpark Gantrisch?

Denken Sie, dass Mobilitäts-Hubs zu mehr Nachhaltigkeit im Bereich Mobilität führen?

Welche Anforderungen müsste ein Mobilitäts-Hub erfüllen, damit die Besucher auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) verzichten?

Welche Standorte sind für Mobilitäts-Hubs im Gantrisch am besten geeignet, damit das Problem mit dem Stau gelöst werden kann?

Welche Ausstattungselemente empfehlen Sie für einen Mobilitäts-Hub im Regionalen Naturpark Gantrisch?

Was müsste unbedingt bei der Planung und Umsetzung dieses Projektes beachtet werden (aus Sicht des VCS)?

Haben Sie noch irgendwelche Tipps oder Ratschläge für den Naturpark bei diesem Projekt?

Möchten Sie noch etwas hinzufügen oder haben Sie noch eine Frage?

SCHLUSS:

- Am Ende angelangt
- Nochmals Danke
- Transkript zusenden?
- Exemplar BA zusenden?
- Verabschiedung

B2: Interviewleitfaden RKBM

Interview mit Martin Moser, RKBM

INTERVIEWTE PERSON	INTERVIEW DETAILS
Martin Moser Fachbereichsleiter Regionalkonferenz Bern-Mittelland Holzikofenweg 22 Postfach 3001 Bern Tel: 031 370 40 70 info@bernmittelland.ch	Datum: 28. Juli 2022 Startzeit: 19:15 Ende: 20:10 Dauer: 55min

EINLEITUNG:

- Danke für Zeit
- Vorstellung Thema Bachelorarbeit
- Nochmals Aufnahmeerlaubnis
- Noch Fragen?

FRAGEN:

Was hält die RKBM von Mobilitäts-Hubs im Gebiet des Naturpark Gantrisch?

Was denken Sie, welche Wirkung haben Mobilitäts-Hubs auf den Naturpark?

Welche Standorte / Standortmerkmale empfehlen Sie dem Naturpark für die Lage der Hubs?

Welche Ausstattungselemente sollten die Hubs Ihrer Meinung nach haben?

Welche Anforderungen müsste ein Mobilitäts-Hub erfüllen, damit die Besucher auf den Motorisierten Individualverkehr verzichten?

Müsste der ÖV optimiert werden, damit Mobilitäts-Hubs von Nutzen sind?

Wie müssen die Hubs im Gantrisch aussehen, damit diese die Effizienz des Gesamtverkehrs erhöhen?

Muss, da das Gebiet des Parkes Gemeindeübergreifend ist, etwas Spezielles beachtet werden?

Was für Kantonale Regelungen müssen beachtet werden? (Bauvorschriften, Fördermittel...)

Wie könnte die Finanzierung solcher Mobilitäts-Hubs aussehen?

Welche rechtlichen Vorschriften müssen bei diesem Projekt beachtet werden?

Wer müsste alles in dieses Projekt involviert werden?

Was raten Sie dem Naturpark bei der Planung und Umsetzung zu berücksichtigen?

Haben Sie noch Tipps, Ratschläge oder sonst etwas hinzuzufügen?

SCHLUSS:

- Am Ende angelangt
- Nochmals Danke
- Transkript zusenden?
- Exemplar BA zusenden?
- Verabschiedung

B3: Interviewleitfaden VCD

Interview mit Anika Meenken, VCD

INTERVIEWTE PERSON	INTERVIEW DETAILS
Anika Meenken Projektleitung «DIY: Verkehrswende selber machen» Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) Verkehrsclub Deutschland Bundesverband Wallstrasse 58 10179 Berlin Tel: +49 30 280351-403	Datum: 01. Juli 2022 Startzeit: 11:00 Ende: 11:33 Dauer: 33min

EINLEITUNG:

- Danke für Zeit
- Vorstellung Naturpark Gantrisch
- Vorstellung Thema Bachelorarbeit
- Nochmals Aufnahmeerlaubnis
- Noch Fragen?

FRAGEN:

Was ist die Meinung des VCD über Mobilitätsstationen?

Können Deiner Meinung nach Mobilitätsstationen zu weniger MIV führen?

Wie stellst Du dir die Planung und Umsetzung eines Mobilitäts-Hub vor?

Wie müssen Mobilitätsstationen aussehen, damit Touristen auf den Privaten Pkw verzichten, bzw. wie kann man Touristen dazu bringen, auf den Privaten Pkw zu verzichten?

Wie können Mobilitätsstationen so nachhaltig wie möglich gestaltet werden?

Was sollte bei einer Mobilitätsstation zwingend digitalisiert sein? (Vor allem im Bezug auf Tourismus und ländlicher Raum)

Was muss bei der Digitalisierung beachtet werden?

Was ist mit Personen, welche kein Smartphone, oder kein Internet ausserhalb von zu Hause haben (Bezogen auf die Digitale Ausleihe und Nutzung vom Mobilitätsstationen)?

Was versteht der VCD unter «...flexible Bedienformen...»?

(«Im ländlichen Raum, wo aufgrund von dünner Besiedlung ein ÖPNV-Angebot nicht vergleichbar mit den urbanen Räumen ist, können digitale Anwendungen die Nutzung flexible Bedienformen erleichtern.» [\(Verweis auf Website\)](#))

Der VCD erwähnt im Bericht «Mobilitätsstation, Intelligent mobil im Wonquartier» Partnerangebote (Seite 2). Ist da zum Beispiel ein Fahrradverleih gemeint?

Gibt es etwas, was Du dem Naturpark Gantrisch raten würdest?

Hast du noch eine Anmerkung, oder eine Frage?

SCHLUSS:

- Am Ende angelangt
- Nochmals Danke
- Transkript zusenden?
- Exemplar BA zusenden?
- Verabschiedung

B4: Interviewleitfaden Zukunftsnetz Mobilität NRW

Interview mit Christoph Overs, Zukunftsnetz Mobilität NRW

INTERVIEWTE PERSON	INTERVIEW DETAILS
Christoph Overs Stellv. Leiter Mobilitätsmanagement Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH Zukunftsnetz Mobilität NRW Koordinierungsstelle Rheinland Geschäftsstelle des Landesnetzwerkes Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH Glockengasse 37-39 DE-50667 Köln Tel. +49 221 20808-763 Christoph.overs@vrs.de	Datum: 29. Juni 2022 Startzeit: 11:00 Verschiebe Datum: 08.07.2022 Startzeit Neu: 08:30 Ende: 09:30 Dauer: 1h

EINLEITUNG:

- Danke für Zeit
- Vorstellung Naturpark Gantrisch
- Vorstellung Thema Bachelorarbeit
- Nochmals Aufnahmeerlaubnis
- Noch Fragen?

FRAGEN:

Das Handbuch unterscheidet zwischen SZ , SP, RZ, RP, LO, und Q (S. 25).

Das würde bedeuten, wenn eine Mobilitätsstation im Naturpark Gantrisch an einem Bahnhof liegt, dass es sich um eine RZ handelt?

Und wenn eine solche an einer Busverbindung befindet, um eine RP?

Bei Flächenclearing (S. 16) beschreibt das Handbuch, dass genügend Fläche vorhanden sein soll. Gibt es bestimmte Normen/Zahlen, welche den Planungsträgern als Anhaltspunkt dienen können?

Das Handbuch spricht immer wieder von «Vernetzter Mobilität». Gibt es gute Tipps, wie diese optimal erreicht werden kann?

Wie genau sieht ein Netz an Mobilitätsstationen aus (S. 24)?

Können die Mindestausstattung (S. 28) so übernommen werden, oder sollten diese wegen dem touristischen Nutzen angepasst werden?

Welche «darüber hinausgehende Elemente» machen für Touristen Sinn (S. 30)?

Das Handbuch erwähnt, dass Nutzer*innen von Beginn an von den jeweiligen Angeboten erfahren und stetig mit aktuellen Informationen versorgt werden sollen (S. 22). Reicht dies über die Webseite und Social Media für die Touristen, oder müssen diese noch anderweitig auf die Mobilstationen aufmerksam gemacht werden?

Das Handbuch beschreibt beim Planungsprozess zwei Arten von Bearbeitungsprozess (Kommunal und Kreis- & regional) (S. 13). Denken Sie, dass der Prozess auf Kreis- und regionaler Ebene für das Gebiet des Naturparks Gantrisch übernommen werden kann?

Kann grob gesagt werden, dass als erstes die Planung kommt, welche die Standortwahl sowie die Ausstattung beinhalten und schlussendlich die Umsetzung?

Was ist bei der Planung und Umsetzung eines Mobilitäts-Hubs am wichtigsten im Auge zu behalten?

Viele Leute wollen wegen einer einmaligen Ausleihe keine App oder etwas dergleichen herunterladen. Haben Sie dafür eine Lösung, wie das Ausleihen/Reservieren auch für Touristen, welche nur einmalig an diesen Stationen sind, ohne grossen Aufwand funktionieren könnte?

Können Sie dem Regionalen Naturpark Gantrisch noch irgendwelche Tipps oder Ratschläge mit auf den Weg geben?

Wollen Sie noch etwas hinzufügen oder Anmerken?

SCHLUSS:

- Am Ende angelangt
- Nochmals Danke
- Transkript zusenden?
- Exemplar BA zusenden?
- Verabschiedung

Anhang C: Transkribierte Interviews

C1: Transkript VCS

BZ = Benjamin Zumbühl, I = Lauriane Eggli

[...]

BZ: Ich weiss nicht, wie fest Euch das schon bekannt ist, aber das Problem im Naturpark Gantrisch ist, dass der Kanton ÖV-Angebote nur bezahlen, wenn sie nicht für Freizeitnutzen sind. Das macht es sehr schwer, eine bessere ÖV-Erschliessung zu machen. Gleichzeitig hat es über dem Gurnigel eine Kantonsstrasse, auf welche der Naturpark praktisch keinen Einfluss hat. Diese ist sehr beliebt bei Ausflugsgästen, aber auch bei Motorradfahrer oder andere, welche die Strasse als Rennstrecke nutzen. Diese Lärm- und Lichtemissionen sind ein Problem für die Zielerreichung des Naturparks. Sie wollen auch einen Nachtpark respektive Sternepark sein und das Problem ist, dass die Kantonsstrasse nicht gesperrt werden kann. So hat man auch immer Lichtemissionen. Da muss man den Naturpark aber auch aus der Verantwortung nehmen, da dies kantonal geregelt ist. Das heisst aber nicht, dass man gar nichts machen kann. #01:20#

I: Nein, das war mir so weit nicht bekannt, vielen Dank für die Information. Haben Sie noch eine Frage, bevor ich mit dem eigentlichen Interview starte? #02:03#

BZ: Ähm, nein #02:05#

I: Gut, dann fange ich gleich mit meiner ersten Frage an: **Einfach so generell, was die Meinung des VCS von Mobilitäts-Hubs im Naturpark Gantrisch?** #02:17#

BZ: Wir sehen das grundsätzlich als grosse Chance und unterstützen diese Idee, aber es ist natürlich entscheidend wie diese Mobilitäts-Hubs ausgestaltet sind. Da habe ich zum jetzigen Zeitpunkt keine Kenntnis darüber, welche Mobilitätsformen dort angeboten werden sollen. Aber ich denke mit einer guten Ausgestaltung dieser Hubs können auch die Ziele des Naturparks unterstützt werden. #02:47#

I: **Was denken Sie, welche Wirkung haben Mobilitäts-Hubs auf den Naturpark Gantrisch?** #02:57#

BZ: Das kommt auch wieder ganz auf die Ausgestaltung darauf an, aber wir vom VCS wünschen uns natürlich, dass die Auswirkung dieser Hubs eine Reduktion des Verkehrs mit sich bringt, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs. Es ist leider oft so, dass die Autos sehr schlecht ausgelastet sind die da hochfahren und ich denke, wenn man diese Fahrten bündeln könnte mit einem Shuttle-Bus und oder irgendeinem geeignetem Fahrzeug, dann könnte man den Verkehr deutlich reduzieren. #03:34#

I: Von dem her denken Sie auch, dass es zu mehr Nachhaltigkeit im Bereich Mobilität führen könnte? #03:42#

BZ: Das könnte passieren und das sollte auch das Ziel sein. Aber wenn natürlich die bestehenden Angebote auf keine Art reduziert werden, besteht auch die Möglichkeit, dass zusätzliche Mobilität entsteht. Und da sehen wir auch ein bisschen die Gefahr. Also wenn der Motorisierte Individualverkehr im bisherigen Umfang verkehrt, plus noch zusätzliche Angebote geschaffen werden, kann es schlussendlich doch passieren, dass noch mehr Leute dahin gehen. Gerade an schönen Tagen, wenn Bern unterm Nebelmehr liegt, fahren so viele Leute da hoch, dass es nicht mehr nachhaltig und erträglich ist. Also das Ziel dieser Mobilitäts-Hubs müsste sein, dass nicht die Mobilität insgesamt zunimmt, sondern das eigentlich die Leute, die da sowieso hin wollen, nachhaltig Anreisen. #04:36#

I: Und vor welchen oder welche Art Mobilität haben sie Angst? Zum Beispiel vor mehr Bussen? #04:44#

BZ: Schlussendlich, wenn gleichviel Motorisierter Individual Verkehr da hochfährt, und gleichzeitig auch noch Busse, dann ist das Verkehrsaufkommen ein Problem. Aber auch die Menschenscharren, die dann auf dem Gantrisch, oder in den Naturpark gefahren werden, können eine Beeinträchtigung der Naturwerte mit sich bringen. Das hängt dann auch sehr vom Individuellen Verhalten ab. #05:16#

I: Haben sie eine gewisse Vorstellung welche Anforderungen so ein Hub erfüllen müsste, damit die Besucher auf den motorisierten Individualverkehr verzichten würden? #05:33#

BZ: Ja ich denke auf jeden Fall ist eine gewisse Convenience wichtig. Der heutige ÖV verkehrt so selten, dass man sich fast nicht darauf verlassen kann. Also wenn man den einen Bus am Morgen verpasst, dann kommt man einfach nicht mehr hoch oder einfach ein paar Stunden später wieder. Also ich denke dieser Hub müsste Angebote bieten, die regelmässiger verkehren, es müsste ein deutlich dichterer Takt angeboten werden. Wo möglicherweise nicht ein Takt, sondern vielleicht auch irgendein bedarfsgesteuertes System im Sinne von auf Rufbussen oder so. Und es ist einfach sehr wichtig, dass wenn die Leute umsteigen sollen, dann muss auch das Angebot vergleichbar, oder besser sein. Denn diese Hubs sind mit vielen Hürden verbunden, wie zum Beispiel keine Sportgeräte mehr mitnehmbar. Dann ist das Auto immer noch die einfachste und bequemste Option. Und wenn das Auto immer noch bequemer ist, dann würden Sie wahrscheinlich die Hubs nicht in dem Masse nutzen, wie wir es uns wünschen. #06:52#

I: Also müssen die Hubs bequemer werden wie die Autos? #06:58#

BZ: Ja, das wäre eine Möglichkeit. Oder wir sprechen in der Verkehrspolitik oftmals auch von Pull- and Push-Massnahmen. Also eine Möglichkeit könnte auch sein, dass man die Parkplätze für den Motorisierten Individualverkehr so teuer macht, dass die Mobilitäts-Hubs auch finanziell attraktiv werden. Ich gehe schlussendlich davon aus, dass ohne gewisse Push-Massnahmen, wie eben teurere Parkplätze, dass die Nachfrage nicht gewaltig sein wird nach diesem Mobilitätshubs. Das wäre dann auch gleich unsere Empfehlung an den Naturpark, dass sie nicht nur Angebote schaffen, sondern auch bestehend Angebote einschränken. So können die Investitionen, die in diese Mobilitäts-Hubs investiert werden, auch wirklich einen Mehrwert bringen. Denn die Gefahr ist schon ein bisschen, dass man viel Geld ausgibt für solche Hubs, die schlussendlich schlecht genutzt werden. Das ist nicht im Interesse des Naturparks. #08:03#

I: Und was für Standorte würden Sie empfehlen, wo es Sinn machen würde, so einen Hub zu installieren? #08:15#

BZ: Ich denke es müsste sehr nahe an der Bahn sein. Wahrscheinlich auch an mehreren Standorten, also bestimmt in Schwarzenburg und dann an der Gürbetal-Linie, da weiss ich es nicht genau wo, aber irgendwie in Toffen, oder einfach irgendwo an dieser Bahnlinie zentral gelegen. Weil ich denke, wenn die Leute, sagen wir mal von Bern kommen, ist einmal umsteigen noch vertretbar, aber wenn sie noch ein weiteres Mal umsteigen müssen, dann ist die Hürde schon zu hoch. #08:52#

I: Das wäre dann wieder die Bequemlichkeit #08:54#

BZ: Ja, genau #08:55#

I: Und was für Ausstattungselemente würden Sie als sinnvoll ansehen? #09:07#

BZ: Oh gute Frage. Also wenn der Motorisierte Individual Verkehr eingeschränkt wird, dann sollten in diesen Hubs auch Parkplätze für Autos angeboten werden. Damit die Leute mit dem Auto trotzdem noch dorthin fahren können, das Auto abstellen und dann in den Naturpark gehen. Ich denke eine ausschliessliche Erschliessung mit dem ÖV ist wahrscheinlich nicht zielführend. Und ja abgesehen davon könnten das auch weiterführende Angebote sein, wie zum Beispiel Bedarfsorientierte Angebote wie Sammeltaxis, Rufbusse, oder ähnliches. Es wäre aber auch eine gute Gelegenheit, um ein Bike oder E-Bike Verleih System anzubieten. Das könnte auch attraktiv sein, denn es gibt Strassen im Naturpark, die mit dem Auto nicht befahren werden dürfen, aber mit einem E-Bike oder Bike schon. Also wenn gut ausgeschilderte Radtouren durch den Naturpark gehen würden, dann kann ich mir schon vorstellen, dass da schon eine gewisse Nachfrage entsteht. #10:27#

I: Was müsste bei der Planung unbedingt berücksichtigt werden? #10:36#

BZ: Also ich denke die Kommunikation ist natürlich sehr entscheidend, dass die Leute auch von diesem Angebot erfahren. Aber bei der Planung würde ich sonst einfach auf die Bedeutung der Standortwahl hinweisen. Wenn diese Hubs irgendwo gelegen sind, wo nur schon der ÖV wo dort hinfährt einen sehr schlechten Tackt hat, ist es natürlich weniger attraktiv. Und dann ist für die Planung auch die Akzeptanz entscheidend. Vielleicht müsste man auch Umfragen machen, also Bedarfsanalysen, umzuschauen, wo die Besucherströme durchgehen, damit man den idealen Standort findet. #11:40#

I: Und die Umsetzung sieht wahrscheinlich ziemlich ähnlich aus? #11:46#

BZ: Ja, die Planung muss die Umsetzung, die man sich wünscht, ermöglichen. Da sehe ich jetzt keinen grossen Unterschied. #12:06#

I: Haben sie irgendwann irgendwelche Tipps oder Ratschläge, welche Sie dem Naturpark noch mitgeben wollen? #12:17#

BZ: Natürlich. Ja, im Naturpark haben erst 2 Gemeinden ein Parkmanagement eingeführt, also sie haben Parktarife erhoben. Wenn ich mich nicht täusche, belaufen sich diese auf ca. 5 Franken pro Tag, was ich deutlich als zu wenig empfinde. Die Preise sollten teuer sein und es sollte flächendeckend auf dem ganzen Gebiet des Naturparks gratis Parkieren nicht mehr möglich sein. Dann würde ich den Naturpark auch anraten, die Anzahl der Abstellplätze zu reduzieren. Das würde man natürlich idealerweise mit irgendeinem Leitsystem kombinieren, dass den Leuten gleich beim Mobilitäts-Hub schon sagt, dass die Parkplätze alle voll sind und sich somit das Hochfahren erübrigt. Denn dies ist auch, aus Sicht des Tourismus, ein Worst Case. Denn wenn die Leute da hochfahren, keine Parkplätze frei sind, und darum wieder runterfahren, hat der Naturpark denn vollen Verkehr, aber keine Wertschöpfung. Zusätzlich kommen diese Besucher kein zweites Mal mehr. Also ich denke, wenn die Anzahl Parkplätze reduziert werden würden, und dies mit einem Digitalen System schon im Tal unten angegeben wird, könnten die Leute dazu bewegt werden, auf diesen Mobilitäts-Hub umzusteigen. Abgesehen davon, ich habe es vorher angetönt, dass der Naturpark zwar auf die Kantonsstrasse keinen Einfluss hat, aber auf die Anzahl bereitgestellten Parkplätze. So hat der Naturpark, respektive die Gemeinden, die den Naturpark bilden, trotzdem ein gewesener Hebel. Für mich ist sehr entscheidend, dass der motorisierte Individualverkehr entweder nicht weiter zunimmt, oder sogar zurückgeht, damit alternative Mobilitätsformen überhaupt eine Chance haben. #14:30#

I: Und somit sind wir auch schon bei meiner letzten Frage angelangt. Gibt es noch irgendetwas, was Sie hinzufügen wollen? #14:53#

BZ: Ja vielleicht einfach noch einen weiteren Tipp. Ich finde der Naturpark sollte sich auch politisch beim Kanton und den Gemeinden einsetzen, um seine Ziele zu erreichen. Zum Beispiel die störenden Lichtemissionen beeinträchtigen das Ziel, einen Sternepark zu sein. Und wenn es möglich wäre, irgendwelche zeitlichen Beschränkungen für die Strassen einzurichten, sagen wir eine Strassensperre nach 22:00 Uhr oder so etwas, dann müsste der Naturpark das beim Kanton erwirken. Und ich denke mit geschicktem Lobbying der betroffenen Gemeinden und Gemeindepräsidien, könnte den Kanton möglicherweise schon Hand bieten für eine Lösung. #16:00#

I: Also finden Sie, dass der Naturpark mehr für seine Ziele kämpfen müsste? #16:12#

BZ: Ja, ich denke schon. Und vielleicht müsste der Naturpark auch mehr mit der Kantonspolizei, respektiv mit dem Kanton und der Kantonspolizei zusammenarbeiten. Dies, um zum Beispiel Raser-Delikte wirksamer zu bekämpfen. #16:50#

I: Super, dann vielen Dank für dieses Interview. #17:15#

[...]

C2: Transkript RKBM

MM = Martin Moser, I = Lauriane Eggli

[...]

I: Dann können wir von meiner Seite aus mit der ersten Frage beginnen. Die wäre: **Was hält die Regionalkonferenz Bern-Mittelland so generell von Mobilitäts-Hubs im Gebiet des Naturparks?** #03:45#

MM: Also zuerst muss ich klären, dass ich als Leiter Fachbereich Verkehr die Interessen von 75 Gemeinden vertrete. Ich kann dir nicht sagen was hält die RKBM, sondern was hält der Fachbereich Verkehr davon. Grundsätzlich sicher von Vorteil, wenn wir Mobilitäts-Hubs ausgestalten. Zuerst stellt sich aber die Frage, was ein Mobilitäts-Hub ist. Es gibt ja nicht einfach den einen, es gibt verschiedene Ausbaustufen von Hubs, je nach Kapazität und Lage. Wichtig ist, dass man die entsprechende Ausbaustufe von Hub wählt und diesen korrekt ausgestaltet. Mobilitäts-Hubs, Mobilitätsdrehscheibe oder Verkehrsdrehscheibe, wie wir sagen (Abgekürzt VDS), sind nicht das alleinige Heilmittel für den Naturpark Gantrisch. Aber wenn die Hubs gut ausgestattet sind, mit entsprechend guten Angeboten, gibt es sicher Vorteile für den Naturpark Gantrisch. Ich komm dann später drauf zurück. #05:11#

I: **Und was ist deiner Meinung nach die Wirkung dieser Hubs auf das Parkgebiet?** #05:17#

MM: Wir haben im Naturpark Gantrisch einen hohen MIV-Anteil. Das hat damit zu tun, dass man eine disperse Siedlungsstruktur hat. Disperser Raum hat oft wenig Bündelungseffekte und dadurch ist in solchen Gebieten der MIV eigentlich auch der richtige Verkehrsträger. In dispersen Räumen, wo der ÖV eine Erschliessungsfunktion hat, wie beispielsweise in Tälern, kann über abgeltungsberechtigten ÖV eine Linie aufgebaut werden, obwohl der Hauptzweck der Linie ein touristischer Nutzen ist. Weil wer für den öffentlichen Verkehr Abgeltungsberechtigt ist, der muss entsprechend gewisse Anzahl an Frequenzen aufweisen und Kostendeckungsgradzielvorgaben erreichen. Das heisst, es muss eine gewisse Bündelung stattfinden. Gerade im ländlichen Raum ist es schwierig eine Bündelung hinzubekommen, weil die Taktichte im ÖV nicht besonders hoch ist. Es ist nicht sehr attraktiv, wenn morgens und abends nur jede Halbstunde einen Bus fährt, oder sogar nur ein Studentackt existiert. Das ist dann eher für die Schüler, welche nicht selbst Autofahren können, oder wenn es schlechtes Wetter ist und man nicht mit dem Fahrrad gehen möchte. In solchen Fällen nimmt man dann halt den Bus. Das Autofahren dominiert in solchen Räumen, da man flexibler ist und oft auch einen weiteren Weg zu Haltestelle zurücklegen muss als in urbanen Räumen. Dieses bedeutet, dass die Wirkung eines Mobilitäts-Hubs sich nur entfalten kann, wenn man sie gut ausgestaltet, das

heisst man braucht ein entsprechendes Verkehrsangebot. Das bedeutet eine gute Parkierungssituation und Parkgebühren, gut aufeinander abgestimmte ÖV – Linien, zusätzliche Angebote für Car- und Bikesharing. Auf die Mantelnutzungen kommen wir später, das sind die Zusatzangebote. Zusammengefasst; Es braucht ein attraktives Verkehrsangebot und dann gibt es diesen Bündelungseffekt, dass die Einwohner zum Hub kommen, ihr Fahrzeug dann auch dort abstellen und sich mit der S-Bahn oder Busangeboten aus dem Parkgebiet bewegen. Besucher, die in den Naturpark wollen, sollten schon mit dem ÖV – Anreisen. #07:26#

I: Hast du gewisse Standardmerkmale oder auch präzise Standorte im Kopf, an welchen solche Hubs Sinn machen würden? #07:46#

MM: Wir sind aktuell an einer Studie, Vorbereitung auf das Agglomerationsprogramm fünfte Generation, wo wir die ganze Region Bern-Mittelland, also alle 75 Gemeinden anschauen und überprüfen, wo es aktuell welche Hubs gibt, wo und wie diese ausgestaltet werden sollen. Aktuell sind wir so weit, dass wir mit der Verkehrsmodellierung beginnen. Ziel ist, die Infrastrukturen für die VDS so zu legen, dass ein gewünschter Umsteigeeffekt erreicht werden kann. Auf den Gantrisch bezogen, müssen wir nicht nur peripher in Thurnen oder Belp den Verkehr für die Pendler bündeln, die aus dem Gantrisch in die Agglomerationen wollen. Es braucht ebenfalls auch gut funktionierende VDS innerhalb des Gebiets und da bietet sich Schwarzenburg oder Riggisberg an. Diese haben bereits ein ÖV-Angebot mit mehreren Linien. Diese Orte bündeln bereits heute die Einwohner aus dem Raum, um diese in die Agglomerationszentren ihrer Wahl zu bringen.

Mit den beiden Gemeindepräsidenten haben wir mehrmals über die Verkehrssituation gesprochen und dabei eine Idee, wie wir diese beiden Gemeinden besser ins Gesamtverkehrssystem einbinden können. Es ist aber erst eine Idee: Wir prüfen das Potenzial einer Expresslinie von Freiburg nach Thun mit Halten in Schwarzenburg, und Riggisberg, welche evtl. auch noch ein Anhänger für Bikes oder Gepäck mit sich zieht. Ziel ist, dass wir schnell Masse (Personen) in ein regionales Zentrum bringen, welches über ein attraktives ÖV-Feinverteilungsnetz verfügt. Die S6 von Bern nach Schwarzenburg ist langsam, da das Trasse auf Schmalspur ausgelegt wurde und dann Normalspur verbaut wurde - somit kann der Zug nicht schnell in die Kurve fahren. Richtung Freiburg gibt von Schwarzenburg nur zu der HVZ einen Bus, der aber viele Umwege fährt und auch nicht attraktiv bezüglich der Fahrzeit ist. Von Riggisberg Richtung Bern oder Thun gibt es auch kein umsteigefreies schnelles Angebot. Dort besteht ein grosses Potenzial für den Naturpark, dass aus den Agglomerationen (Bern, Thun und Freiburg) mit dem ÖV schnell aus und in den Naturpark gefahren werden kann und erst dort dann auf einen Feinverteiler umgestiegen wird. Denn je häufiger umgestiegen werden muss, um ein Ziel zu erreichen, desto unattraktiver wird das Verkehrsmittel. #11:40#

I: Also würdest du mir empfehlen, Schwarzenburg und Riggisberg mal genauer unter die Lupe zu nehmen? #11:52#

MM: Genau, aus den vorhergenannten Gründen. Im laufenden Projekt haben wir die beiden Standorte in der Stufe G, H oder I angedacht. Dies wären die drei untersten Kategorien von VDS, welche wir in der Region Bern-Mittelland haben. Aber wie gesagt, ist das Projekt noch nicht abgeschlossen. #12:38#

I: Du hast es schon mehrfach angesprochen, und zwar die Ausstattung der Hubs. Was würdest du empfehlen? #12:51#

MM: Aus meiner Sicht ist ein Hub ein Verkehrstransformator. Das heisst er ermöglicht sehr einfach die Transformationen von einem Verkehrsträger auf einen anderen. Das bedeutet es braucht je nach Ausbaustufe eine entsprechende Parkieranlagen. Die zweite Charakteristik ist ein attraktives Verkehrsangebot. Dann gibt es die Mantelnutzung, die nicht direkt mit dem Verkehr in Verbindung steht, den Standort aber attraktiver macht. Eine solche Mantelnutzung wären beispielsweise, Post Pick-up Stellen, Ladestationen für E-Bikes, Einkaufsmöglichkeiten, etc. #14:30#

I: Und einen Fahrradverleih würdest du auch empfehlen, oder ist dies deiner Meinung nach zu hoch gegriffen? #14:38#

MM: Also, wenn du mich direkt fragst, ist es aktuell noch zu hoch gegriffen. Das Problem ist, dass die meisten Einwohner ein eigenes Fahrrad haben und zu wenig Fahrräder ausgeliehen werden würden. Die Besucher, die im Gantrisch-Gebiet Biken wollen, besitzen meist selbst eines, welches Sie mitnehmen. [...] Der Gantrisch ist mehr ein «Feierabend»-Tourismusgebiet oder Ausflugsziel, auch mal einen ganzen Tag am Wochenende. Im Vergleich dazu sind die Angebote im Graubünden anders ausgelegt, wo Menschen wirklich «Ferien» machen und übernachten. [...]. In richtigen touristischen Gebieten hat dies mehr Potenzial (bez. Mountainbike). Ich weiss nicht, wie gross das Ausleihpotential in diesen Gebieten ist. Ich besitze selbst ein «Fully» und nehme das auch mit, wenn ich im Bündnerland bike. Wenn jemand ein gutes Konzept hat und es funktioniert, umso besser. #21:10#

I: Was für Anforderungen müsste der Mobilitäts-Hub haben, damit die Besucher auf den MIV verzichten? #21:20#

MM: Eigentlich hat ein Hub eine Bündelungsfunktion und garantiert das Umsteigen von einem auf den anderen Verkehrsträger. Das heisst, dieser Hub muss in einem Gesamtsystem eingebunden sein und die Fahrzeitdifferenz zwischen Quelle und Ziel muss gleichwertig, oder besser sein und die Anzahl Umsteigevorgänge müssen minim sein. Wenn man mit den Fahrrädern

zu diesem Hub gelangen soll, dann müsste die Infrastruktur dementsprechend angepasst sein. Es benötigt beispielsweise auch gute Fahrradwege zum Hub. #22:12#

I: Und was hältst du von teureren Parkplätzen im Parkgebiet? #22:33#

MM: Die Frage ist komplex und hängt von vielen Faktoren ab. Einerseits sollte das «Wildparkieren» teuer sein, dass der MIV im Gantrisch nicht überall abgestellt wird. Die Besucher sollen mit dem ÖV anreisen. Hangerum sollen die Einwohner, welche in die Agglomeration wollen, möglichst an einer VDS im Gantrisch parkieren und mit dem ÖV in die Agglomeration fahren. Also, wenn es zu teuer wird, stellt niemand sein Auto an der VDS ab und fährt in die Agglomeration. Man muss gut überlegen, wo und für wen das Parkieren teurer werden sollte. In der Agglomeration oder Kernstädten muss es so teuer sein, dass man nicht mehr mit dem Auto dorthin fahren will. Wenn man im Gantrisch den Preis teuer machen würde, dann würde niemand umsteigen, da man neben den hohen Parkgebühren auch noch das Bahnticket und so weiter, bezahlt werden müsste. Die Gemeinde müsste sowas, wie vergünstigte Parkkarten für ihre Einwohner abgeben, falls die Parkgebühren im Gantrisch steigen. #23:39#

I: Also bedeutet dies, dass das Parkieren am Hub selbst günstig, oder sogar gratis sein müsste, aber an den Zielorten selbst teuer? #23:46

MM: Nein – es kommt auf die Nutzer drauf an. Die Einwohner, welche einen längeren Weg zu einer VDS mit einem Auto zurücklegen sollten, müssen nicht mit höheren Parkgebühren belegt werden. Diese Personen sollen ja am Hub gebündelt werden, so dass diese mit dem ÖV aus dem Gantrisch fahren. Besucher sollten mit höheren Parktarifen belegt werden, so dass sie lieber mit dem ÖV in den Gantrisch fahren. Aber das ist ein hoch politisches Thema. #25:04#

I: Und könnte der ÖV optimiert werden, damit der Hub mehr von Nutzen ist? #25:15#

MM: Also wie gesagt sind wir am Überprüfen einer Schnellbuslinie, damit die Reisezeit optimiert wird. Das ist das eine. Das andere ist der Ausbau des ÖVs. Es gibt eine Angebotsverordnung, dort wird ganz klar definiert, wie hoch der Kostendeckungsgrad sein muss, wie hoch die Frequenz ist und legt somit die maximale Anzahl Kurspaare fest. Wenn Vorschläge kommen und wir sehen, dass es unrealistisch ist die Vorgaben zu erreichen wird es schwierig. Es gibt sehr hohe Einstiegshürden und gerade im ländlichen Raum wird das Ausbauen des ÖV schwierig.

Der Naturpark lebt von vielen kleinen Angeboten. Jedoch ist das aus meiner Sicht auch das Problem. Also wenn man im Gantrisch Gebiet hier ein Kletterpark, da ein Freibad, dort nochmal was anderes anbietet. [...] Der ÖV kann solche kleinen Angebote nur schwer bedienen,

da sie zu wenig Frequenzen generieren, der Bündelungseffekt geht dabei verloren. Das Problem ist, dass alles dezentral ist. Man kann nicht einfach irgendwo ein Aussichtspunkt bauen und dann verlangen, dass man noch eine ÖV-Linie dorthin hinhaben will. [...] #29:47#

I: Also müsste der Gantrisch, deiner Meinung nach, bei der Planung von neuen Projekten, die ÖV-Verbindungen berücksichtigen. Also gar nicht dort Bauen, wo es nicht erschlossen ist? #29:56#

MM: Genau. Oder es hat eine gute Veloinfrastruktur, wenn sich das Angebot an die Biker richtet, einfach dort wo es sinnvoll und ergänzend zum Verkehr passt. So können die Angebote mehr gebündelt und besser gelenkt werden. Ansonsten werden diese Punkte weiterhin mit MIV angefahren. #30:48#

I: Das Parkgebiet ist ja Gemeindeübergreifend. Muss da irgendetwas Spezielles beachtet werden bei zum Beispiel der Kommunikation? #31:00#

MM: Es gibt zwei Kantone, somit auch zwei kantonale Gesetzgebungen, die den ÖV regeln. Somit ist sicherlich ein überkantonaler Austausch wichtig. Aber generell habe ich das Gefühl, dass die Gantrisch Gemeinden einen sehr guten Austausch untereinander pflegen. Der Naturpark sollte, wenn etwas Neues geplant wird mit den Gemeinden und Kantonen schauen, ob es am richtigen Ort ist, oder ob es wieder nur MIV anzieht. #32:26#

I: Und was für Kantonale Regelungen müssen beachtet werden? #32:38#

MM: Das sind die Angebotsvorschriften, die Regeln wie der ÖV ist. Wir sind jetzt an On-Demand dran. Da gibt es verschiedene Konzepte und wir haben auch eine Studie, welche kurz vor dem Abschluss ist. Wir haben geschaut, wie wir die ÖV-Lücken im ländlichen Raum schliessen können. #33:52#

I: Wie könnte die Finanzierung dieser Hubs aussehen? #34:04#

MM: Der Bahnhof in Schwarzenburg zum Beispiel gehört der BLS. Sobald man aber ein Schritt über die Gebäudegrenze gegangen ist, ist es Gemeindeboden. Und dort ist dann die Gemeinde zuständig. Es braucht somit ein gutes Gesamtkonzept zwischen Gemeinde, Kanton und dem Infrastrukturbesitzer, dass es räumlich sinnvoll ist und wie es finanziert werden kann. #36:21#

I: Und wie sehen die rechtlichen Vorschriften aus? #36:38#

MM: Rechtliche Vorschriften zu VDS gibt es meines Wissens nicht. Es gibt rechtliche Vorschriften welche Teilgebiete einer VDS betreffen. Es gibt aber vom ARE einen Leitfaden und

der Verband öffentlicher Verkehr baut aktuell ein Leitfaden auf, dann gibt es Forschungsergebnisse. Von dem her gibt es Leitfaden und Richtlinien, aber nicht wirklich rechtliche Vorschriften. #37:18#

I: Und wer sollte in das Projekt involviert werden, nebst den Gemeinden und ÖV-Anbietern? #37:28#

Am Schluss muss es auch an der Gemeindeversammlung beschlossen werden. Die Gemeinde muss die Einwohner einbeziehen und auch abholen. Es bringt nichts, wenn man etwas Schönes plant oder baut, aber die Leute nicht motiviert sind es zu nutzen. #38:32#

I: Also braucht es die Akzeptanz der Bevölkerung? #38:34#

MM: Genau, das ist etwas enorm Wichtiges. Am besten sollte die Bevölkerung von Anfang an miteinbezogen werden. [...] Und dann ist es auch wichtig, die kantonalen und regionalen Planungen mit zu integrieren, da diese meist den Rahmen vorgeben. So, dass es gut abgestimmt ist in den Strategien und auf allen Stufen verankert ist [...]. #40:18#

I: Und was räts du dem Naturpark bei der Planung und Umsetzung? #40:22#

MM: Es ist wichtig, dass sie mit den zuständigen Stellen zusammenarbeiten, ansonsten kann es zu Misserfolgen kommen. Wenn der Naturpark Gantrisch seine Angebote besser im Raum bündelt, werden neue ÖV – Angebote eher realisierbar. #42:01#

I: Jetzt noch zu meiner letzten Frage. Hast du noch irgendwelche Tipps, Ratschläge oder sonst was hinzuzufügen? #42:19#

MM: Multimodale Verkehrsdrehscheiben haben im Gantrisch potenzial den Verkehr für die Einwohner zu bündeln und von dort auf ein gutes, schnelles Produkt umzuleiten. Die Knacknuss ist, dass man versuchen muss zu vermeiden, dass Besucher mit dem MIV in das Gebiet fahren. #43:39#

I: Vielen Dank, dann sind wir am Ende angelangt.

[...]

C3: Transkript VCD

AM = Anika Meenken, I = Lauriane Eggli

[...]

AM: Also ich bin ja Sprecherin für Radverkehr Mobilitätsbildung und DIA Arbeit Projektleitung. Das heisst, Mobilitätsstationen sind eigentlich nicht meine Themen, aber da ist natürlich das Fahrrad immer mit drin. Aber grundsätzlich wäre das jetzt hier mein Kollege der ÖPNV, Bahn und Multimodalität macht der richtige gewesen. Den konnte ich jetzt auch gar nicht miteinbeziehen, weil der ist krank. [...] Das ist jetzt nicht mein Thema, wo ich so mega sattelfest bin, deswegen werde ich auch viel ablesen [...] #03:44#

I: Dann können wir Frage beginnen. **Was ist die Meinung des VCD über Mobilitätsstation?** #03:51#

AM: Also grundsätzlich positiv, also der VCD setzt sich für Mobilitätsstationen ein. Durch Mobilitätsstationen können verschiedene Verkehrsangebote im Strassenraum verknüpft werden. Dies stärkt die Multi- und Intermodalität und erhöht die grundsätzliche Möglichkeit für NutzerInnen, das jeweils passendste Verkehrsmittel spontan nutzen zu können.

Ein multimodales Verkehrssystem, welches die Angebotslücken der einzelnen Verkehrsmittel überwindet, kann somit mindestens die gleiche Flexibilität und Verfügbarkeit bieten, wie ein privates Auto und das zu geringeren finanziellen und ökologischen Kosten, wenn's gut gemacht ist.

Der VCD fordert, Mobilitätsstationen für einen einfachen Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu errichten. [...] #06:00#

I: **Können Mobilitätsstationen deiner Meinung nach zu weniger MIV führen, wenn sie gut umgesetzt sind?** #06:12#

AM: Ja, das ist der Wunsch. Es gab auch mal eine Befragung des VCD dazu. Laut der Befragung ist für die Befragten die einfache, flexible und zuverlässige Erreichbarkeit ihrer Ziele bei der täglichen Wahl des Verkehrsmittels ausschlaggebend. Also das ist der Wunsch dahinter. Und wenn es gut gemacht wird, wird es sicher zu einer Verlagerung führen. Mit anderen Worten, Mobilitätsstationen können einen Beitrag dazu leisten, Einfachheit, Flexibilität und Zuverlässigkeit zu erhöhen und so NutzerInnen dazu motivieren, auf Alternativen zum eigenen Pkw umzusteigen. #07:11#

I: Und wie stellst Du dir die Planung und Umsetzung eines Mobilitäts-Hub vor? #07:17#

Bei der Planung von Mobilitätsstationen müssen alle Verkehrsträger des Umweltverbunds mitgedacht und dementsprechend gefördert werden. Also E-Scooter, Rad/Car/Bike-Sharing. Zudem müssen Bedarfe ermittelt, Flächen ausgewiesen und Elemente/Fahrzeugarten ausgewählt werden. Es braucht ein Konzept zur Wartung und Pflege der Anlage und ein Konzept für die Art der Buchungsmöglichkeiten. Und es müssen natürlich Fördermöglichkeiten abgeklärt werden. #08:31#

I: Wie müssen Mobilitätsstationen aussehen, damit Touristen auf den Privaten Pkw verzichten, bzw. wie kann man Touristen dazu bringen, auf den Privaten Pkw zu verzichten? #08:41#

AM: Wichtig ist, dass die Stationen gut sichtbar an strategisch wichtigen Orten platziert werden, vor allem an ÖPNV-Haltestellen, Knotenpunkten und dort wo TouristInnen während eines Aufenthalts wohnen bzw. an beliebten Attraktionen.

Wichtiger als eine hohe Anzahl und Vielfalt an Fahrzeugen an einer einzelnen Station, ist eine Vielzahl an Stationen im Gebiet.

Auch eine deutliche Kennzeichnung, also das Corporate Design und Wegweiser in der nahen Umgebung helfen, die Station attraktiver zu machen. Dies mit Hilfe eines Labels, Säulen und Markierungen. Darüber hinaus ist eine Integration in Routenplanungsdienste wie z.B. Google Maps sicher sinnvoll. Des Weiteren verbessern Kooperationen das Angebot der Station, zum Beispiel die Rückgabe an einem anderen Standort.

Es braucht auch eine Ausarbeitung von Informations- und Kommunikationskonzept, wo Hilfestellungen über die vielfältigen Angebote drinstehen und über Plakate, Flyer oder Zusammenarbeit mit touristischen Orten

(Hotels, Ausflugsorte, Museen) beworben werden. #10:59#

I: Wie können Mobilitätsstationen so nachhaltig wie möglich gestaltet werden? #11:04#

AM: Ja also dass man auf die Wahl der angebotenen Verkehrsmittel achtet, lieber Elektor statt Benzinautos. Auch bei den Anbietern von E-Scooter/E-Bikes gibt es solche die es besser machen und solche, die es weniger gut machen. Falls eine Überdachung gebaut wird, dass man an nachhaltige Materialien denkt und eine Dachbegrünung oder Solarmodule in Betracht zieht. Also Photovoltaik zum Laden von Akkus der Pedelecs/Scooter. Durch Sonnenenergie werden die Batterien von E-Fahrzeugen geladen und können gleichzeitig als Speicher genutzt werden (Sektorenkopplung). Dies alles ist aber auch eine Preisfrage. #12:20#

I: Was sollte bei einer Mobilitätsstation zwingend digitalisiert sein? Vor allem in Bezug auf Tourismus und ländlicher Raum. #12:30#

AM: Eine online-Anmeldung mit Validierung des Führerscheins sollte möglich sein. Das Ausleihen der Fahrzeuge sollte online oder per App direkt vor Ort möglich sein und nicht nur über die Tourismusinfo. Ausserdem sollte die Reservierung schon vor dem Urlaub möglich sein. Viele nachfragegesteuerte öffentliche Verkehrsmittel werden erst durch App-basierte Buchungsformen möglich und sind gerade für den ländlichen Raum interessant und vereinfachen die Kommunikation. Es können Auslastungsinformationen, zum Beispiel wie sind die Ladestationen, abgefragt werden. Also dass man schon unterwegs schauen kann, ob die Mobilitätsstation überhaupt noch Kapazität hat, mein E-Bike zu laden. #13:35#

I: Was muss bei der Digitalisierung beachtet werden? #13:39#

AM: Für eine einmalige Anmeldung für die gesamte Produktpalette macht die Zugänglichkeit zu allen Fahrzeugen besonders einfach und erhöht die Nutzerfreundlichkeit. Also dass man sich nicht für drei verschiedene Anbieter anmelden muss. Wichtig ist, dass Regeln geschaffen werden zum Umgang mit erhobenen, personenbezogenen Daten und dass sensibel mit persönlichen Informationen umgegangen wird, das bezieht sich auf das Unternehmen. #14:37#

I: Was ist mit Personen, welche kein Smartphone, oder kein Internet ausserhalb von zu Hause haben #14:46#

AM: Sinnvoll kann zusätzlich zu digitalen Diensten ein Kundenzentrum oder ein Schalter sein, an welchem Angebote gebucht werden können / sich angemeldet werden kann. Dies lässt sich oftmals mit den Anlaufpunkten der Nahverkehrsbetriebe verknüpfen. Zudem können anstatt Smartphone-Apps Chipkarten für die Freischaltung von Fahrzeugen genutzt werden. Auch ein Concierge-Service kann sinnvoll sein, verbunden mit anderen Institutionen. Also nicht nur an der Touristeninformation, sondern zum Beispiel in grossen Hotels. #15:34#

I: Was versteht der VCD unter «...flexible Bedienformen...»? #15:50#

AM: Hier sind Angebote wie «Linientaxis» oder «Rufbusse» gemeint. Bedienungsformen, die sich recht spontan an die Nachfragesituation anpassen. Diese können als Zubringer zum übergeordneten Bus- und Bahnnetz dienen. Die Fahrzeuge verkehren wie üblich haltstellengebunden nach Fahrplan, allerdings nur, wenn ein Fahrtwunsch eingegangen ist. Häufig sind diese Bedienformen ein Kompromiss zwischen einem wirtschaftlich vertretbaren und einem vorhandenen ÖPNV-Angebot. #17:58#

I: Der VCD erwähnt im Bericht «Mobilitätsstation, Intelligent mobil im Wohnquartier» Partnerangebote (Seite 2). Ist da zum Beispiel ein Fahrradverleih gemeint? #18:10#

AM: Partnerangebote sind davon abhängig, welcher Bedarf für ein bestimmtes Gebiet ermittelt wurde. Je nachdem sind mögliche Partner die lokalen Verkehrsbetriebe oder E-Scooter-Firmen, also Anbieter von verschiedenen Sharing-Angeboten. #18:50#

[...]

I: **Gibt es etwas, was Du dem Naturpark Gantrisch raten würdest?** #20:50#

AM: Wichtig ist vor allem die Auswahl von gut geeigneten Standorten. Auch Mobilitätsstationen im kleinen Rahmen sind sehr sinnvoll. Besonders beliebt sind Sharing-Angebote, aber auch Stellplätze für Taxis können sinnvoll sein, vor allem, wenn TouristInnen zur Anreise ohne Auto motiviert werden sollen. Gerne auch ein vergünstigtes Ticket für alle Verkehrsmittel. Des Weiteren können Angebote wie Mitfahrpunkte und Bedarfsverkehr eine positive Wirkung auf das Gebiet haben.

Besonders attraktiv sind Stationen, welche fußläufig erreicht werden können. Auch sollten die Informationen und Mobilitätsberatung frühzeitig an die TouristInnen herangetragen werden. Also ein Informations- und Kommunikationskonzept erstellen, welche unter anderem das Corporate Design beinhalten. Auch wichtig ist immer wieder darauf aufmerksam machen und auch Anwohnende mit einzubeziehen. Touristische Mobilitätsangebote sollten nicht in Konkurrenz zur Mobilität der lokalen Bevölkerung stehen. Eine attraktive Nutzung für Anwohnende kann hierbei helfen. #22:31#

I: Und dann noch die letzte Frage. **Hast du noch eine Anmerkung, oder eine Frage?** #22:37#

AM: Nein. #22:38#

[...]

C4: Transkript Zukunftsnetz Mobilität NRW

CO = Christoph Overs, I = Lauriane Eggli

[...]

I: Dann können wir eigentlich von meiner Seite mit der ersten Frage beginnen, ausser Sie haben noch irgendetwas was Sie wundert. #01:17#

CO: Ich hab mir das auch angeschaut, auch über die Region über die Sie schreiben und ich sogar nicht kenne, aber es ist super spannend was mitzubekommen. Grundsätzlich bin gerade so touristische, ne andersrum, grundsätzlich stehen ja so ländlich geprägte Räume vor ähnlichen Herausforderungen und da kann der Tourismus jetzt zum Beispiel in Ihrer Region schon so ein ganz guter Hebel sein, weil vielleicht auch finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Und das vielleicht auch mehr als in anderen Regionen. Das soll jetzt nicht so klingen als wäre es ein Selbstläufer, aber ich glaube es ist ein sehr sehr guter, oder grosser Standortvorteil. Nichtsdestotrotz gehen diese Verlagerung, die Sie gerade angesprochen haben, vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel, ja nicht nur dadurch hin, indem wir jetzt irgendwie schönen Mobilitäts-Hubs bauen, sondern wir brauchen ja auch einem entsprechenden Angebot. Das glaube, und möchte ich Ihnen so mitgeben, dass die Politik denkt manchmal: Ja wir brauchen jetzt eine Mobilstation, die irgendwie hübsch aussieht und dann werden die Leute schon umsteigen. Nein, Sie brauchen auch die Angebote im öffentlichen Verkehr, also diese klassischen Buslinienverkehr, aber eben auch neue Angebotsformen, wie Carsharing, Mitfahrpunkte und Bedarfsverkehr. Da gibt es auch Ideen wie das in den ländlichen Räumen funktionieren kann, aber ja so viel zum Einstieg. Dann können wir gerne in ihren Fragebogen durchgehen. #03:03#

I: Genau und ich habe auch schon oft gehört man kann eine Mobilitätsstation bauen, aber wenn die Akzeptanz der Bevölkerung und der Nutzer nicht vorhanden ist bringt es auch nichts. Ich denke das geht in dieselbe Richtung. #03:20#

CO: Genau. #03:27#

I: Gut, dann frag ich doch gleich mal die erste Frage, und zwar hat das mit dem Handbuch von Ihnen, oder von ihrem Unternehmen zu tun. **Sie unterscheiden ja SZ,SP,RZ,RP,LO und Q. Und jetzt meine Frage: Würde das bedeuten, wenn ein Mobilitätsstation im Gantrisch an einem Bahnhof liegt, dass es sich um eine RZ handelt? #03:54#**

CO: Genau. #03:55#

I: Und an einer Busverbindung eine RP? #04:00#

CO: Genau. Vielleicht dann noch mal so zum Hintergrund. Wir haben, als wir uns mit dem Thema Mobilstationen vor 5 oder 6 Jahren das erste Mal beschäftigt haben, relativ schnell

realisiert, dass es nicht die eine Mobilstation gibt. Die Mobilstationen dadurch charakterisiert sind, dass unterschiedliche Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Und als wir uns das erste Mal damit beschäftigt haben, aber wir die Verknüpfung von Verkehrsmitteln als einzige quantitative Kenngröße genommen. Das heisst, wir haben gesagt, eine Mobilstation verknüpft mindestens 2 Verkehrsmittel, kann aber auch 5 oder 6 Verkehrsmittel miteinander verknüpfen. Damals waren wir noch bei einer anderen Größenordnung. Wir haben von Mobilstationen in Grösse S, L und XL gesprochen. Und dann irgendwie haben wir gesagt, ne das reicht nicht, da kommen auch andere Komponenten dazu. Nämlich auch die räumliche Einordnung. Und auch eine gewisse weitere Qualitäten wie Aufenthaltsqualität oder Ausstattungsmerkmale von Mobilstationen. Und dann sind wir genau zu dieser Kategorisierung gekommen, über die wir gerade sprechen. Denn diese geht von städtisch-zentralen Mobilstationen, bis zu Quartier Mobilitätsstationen. Also vom klassischen Hauptbahnhof bis zu einer kleinen Mobilstation, irgendwo im Wohngebiet, oder Gewerbegebiet. Dann auch zu gucken, ist das jetzt eher im urbanen Kontext oder eher ländlich geprägt. Und Ihre Frage ist so richtig beantwortet, dass Sie sagen, wenn ich eine Schienenverbindung habe, ist es eine RZ und wenn es dann eben „nur“ eine Busverbindung gibt, ist es eine RP. Wir arbeiten allerdings nicht mit diesen Begriffen. Wenn es dann in die Öffentlichkeit oder Kommunikation geht, ne also wenn Sie sich jetzt an einer Mobilstation in Nordrheinwestfalen aufhalten würden, dann sehen Sie nicht irgendwie das es eine Station SP oder LO oder Q ist. Es ist letzten Endes nur eine Grundlage für uns als Planer, oder auch für den für die Kommunikation gegenüber dem den Bürgern zu sagen es gibt unterschiedlichen Größenordnung.

Deswegen ist da meine Empfehlung, auch an Sie: Ordnen Sie das so für sich so ein, aber sehen Sie das nicht so eng. Wir verstehen etwas unter Mobilstationen, das definieren wir auch, aber wir haben auch unheimlich viel Bewegungsfreiheit. Zum Beispiel bei den Ausstattungsmerkmale, aber auch hinsichtlich Lage im Raum, hinsichtlich Qualität usw. Aber auch die Qualität der Verkehrsmittel, also wie oft kommt der Zug, wie oft kommt der Bus, wie funktioniert das mit dem Umsteigen (Umsteigezeiten), ist das attraktiv, dass die Leute hier eigenes Auto stehen lassen. Das sind alles so Elemente, die da reinspielen. #07:04#

I: Also kann es auch sein, dass sich die Kategorien ein wenig überschneiden? #07:08#

CO: Total. Auf jeden Fall. Und da müssen wir auch eine gewisse Flexibilität zulassen. #07:15#

I: Und Sie erwähnen auch das Flächenclearing, als das genügend Fläche vorhanden sein muss. Gibt es da bestimmte Normen/Zahlen, nach denen man sich richten kann? #07:36#

#07:36#

CO: Es zumindest bei uns in Deutschland so, und ich denke bei Ihnen wird es ähnlich sein, dass es mit den Eigentumsverhältnissen an so Mobilstationen relativ schwierig ist. Sie haben

dann Flächen, die dann vielleicht der öffentlichen Hand, also der Stadt oder der Gemeinde gehört. Dann haben sie auch private Flächen, die irgendeinem Bauer gehören, oder Einzelhändler, der da einen Parkplatz oder wie auch immer hat oder Sie haben Flächen, die der Deutschen Bahn gehören. Und um eine Mobilstation zu errichten, müssen die Eigentumsverhältnisse geklärt werden. Da kann dieses Flächenclearing eine Möglichkeit sein, um das eben in den Griff zu bekommen, um dann einheitlich infrastrukturell mit der Bebauung und anderen Elementen dann in die Wege zu leiten. #08:40#

I: Des Weiteren spricht das Handbuch auch von vernetzter Mobilität. Gibt es einen Tipp wie diese gut erreicht werden kann? #08:58#

CO: Also vernetzte Mobilität ist ja so ein Kunstbegriff, der in der Branche öffentlichen Verkehr, vielleicht auch im Individualverkehr, entstanden ist. Das ist ein unheimlich weit verfechter Begriff. Es gibt Leute, die unter vernetzter Mobilität dieses ganze Thema der Digitalisierung sehen, also vernetztes fahren. Da sind wir dann auch beim Thema autonomes oder automatisiertes Fahren, also dass künftig der Individualverkehr mit, zum Beispiel Car zu Car Kommunikation vernetzter wird. Wir verstehen unter vernetzter Mobilität genau das, was wir an Mobilstationen, als dann im öffentlichen Raum oder im wahrsten Sinne des Wortes auf der Strasse, erleben zu können. Und wenn wir es schaffen, Mobilitätsstationen auf kommunaler Ebene oder auf regionaler Ebene auszurollen, dann ist die Wahrnehmung das offensichtliche Zeichen von vernetzter Mobilität. Vernetzung kann aber auch eben Digitalisierung bedeuten, nach dem Motto alles auf eine Karte, oder alles auf einem Smartphone. Das bedeutet für alles zusammen eine App und nicht für den Carsharing Anbieter, für den Bus Anbieter, für den Bahnanbieter und so weiter einen eigenen App herunterladen müssen. Sie merken, dass das Thema Vernetzung in der Branche unterschiedlich interpretiert werden kann. Wir, oder ich, beschäftige mich nahezu ausschliessend mit dem Thema der Mobilstation, also ich möchte Mobilstation auf die Strasse bringen, um Kommunen eine Möglichkeit zu geben alternativer Mobilitätsangebote zu schaffen. Also Angebote zu schaffen, so wie Sie das Eingangs gesagt haben, lassen Sie das Auto stehen, oder fahren Sie nicht mehr die komplette Strecke mit dem Auto. Das Thema Park+Ride ist ja auch ein zentrales Element von Mobilstationen. Dass man sagt, ich fahre mit dem Auto aus der ländlichen Region zum nächsten Bahnhof, zum nächsten Haltepunkt und setzen uns da in die Bahn und fahren dann an den Arbeitsplatz oder in den Urlaub. #11:38#

I: Also das Auto so möglichst weniger nutzen? #11:42#

CO: Genau. #11:43#

I: Und dann sprechen Sie auch von einem Netz an Mobilitätsstationen. Was meinen Sie genau damit? Also zum Beispiel, dass die Mobilitätsstationen untereinander auch verbunden sind, oder was anderes? #12:10#

CO: Also mit Netz meinen wir jetzt nicht das Zug, oder Busnetz. Mit Netz meinen wir, ein Beispiel an Mobilstationen, dass beispielsweise eine Kommune, ein flächendeckendes Netz an Mobilstationen hat. Das existiert eigentlich schon, weil wenn es Busverkehr gibt, dann gibt es ja flächendeckend auch Bushaltestellen. Und mit Netz an Mobilstationen meinen wir ein kommunales Netz, oder ein regionales Netz, wo nicht nur der Bus ist, sondern dann auch ab und an der Zug an einem Bahnhof. Dies sollte dann aber auch ausgeweitet wird, zum Beispiel durch Carsharing Angebote oder durch Park + Ride Angebote, oder eines öffentlichen Fahrradverleih Systems. Dass das je nach Situation und je nach Standort-Situation in der jeweiligen Kommune dann situativ entschieden wird. Also es macht ja nicht überall sinn Carsharing an der Bushaltestelle, spricht an Mobilstation zu stellen. Sondern man muss immer gucken wie sind die soziodemografischen Bedingungen im Umkreis. Und wenn eine Kommune sagt, wir machen nicht nur am Bahnhof eine Mobilstation, sondern wir rollen das auch aus in Wohngebieten oder so, dann sprechen wir von einem Netz an Mobilitätsstationen. Das entscheidende, Sie haben es schon gesagt, ist dabei die Kommunikation, das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit. Da haben wir ja auch in Nordrheinwestfalen mit dieser Marke MobilNRW ein Label entwickelt um die Mobilstation auch entsprechend kennzeichnen zu können. Zum Beispiel durch eine Stele, durch eine Säule, durch Markierungen auf dem Boden, wie auch immer. Und schaffen wir es ein flächendeckendes Netz, nicht nur Infrastruktur aufzubauen, sondern auch zu vermarkten und zu kommunizieren. Und ich denke, so ist es dann auch möglich, die Leute auf den Umweltverbund oder auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu bekommen. Weil man dann eben weiss, ich steige in meinem Wohngebiet an einer Mobilstation in den Bus ein und dann an meinem Zielort auch wieder aus, mit welchem Verkehrsmittel auch immer. Ich steige zwischendurch um, aber ich weiss was es da gibt, weil es sich irgendwie gleich anfühlt, weil es gleich aussieht. Deswegen ist so ein Netz auch sinnvoll, auch im Gebiet des Naturparks. Und ein Netz ist jetzt für uns nicht irgendwie regional begrenzt, oder geographisch begrenzt, das fängt auf kommunaler Ebene an und sieht im Idealfall im ganzen Bundesland Nordrheinwestfalen gleich aus. Das war so unsere ursprüngliche Idee. #15:16#

I: Sie erwähnen Mindestausstattungen im Handbuch. Müssen diese auf den touristischen Nutzen angepasst werden? #15:32#

CO: Bei Mindestausstattung ist erstmal völlig unabhängig davon, ob wir jetzt über eine Mobilstation sprechen, die beispielsweise bei Ihnen an irgendeinem touristischen Hotspot ist, oder in irgendein Gewerbegebiet, wo morgens mehrere 1000 Arbeitnehmer ankommen. Die Mindestausstattung Kennzeichen erstmal eine Mindestausstattung, unabhängig der Nutzung. Ich

glaube, dass in touristischen Destinationen diese Mindestausstattung auch angeboten werden sollte, dass sind dann aber eben besondere Ausstattungsmerkmale brauchen, die eben in ihrer Region wichtig sind. Natürlich sollen die Mindestausstattungen nochmals überprüft werden, bevor diese fix geplant werden. Beim Tourismus fällt mir ein, dass Sie da Akteure haben, für die es eben auch sinnvoll sein könnten, sich mit dem Thema Mobilstationen zu beschäftigen. Also ein Hotelier, oder ein Betreiber einer Bergbahn, was auch immer. Jemand, der Interesse hat ein Angebot zu schaffen, damit seine Kunden eben zu ihm kommen. Und das finde ich viel wichtiger, als über die Mindestausstattungen in touristischen Gebieten zu sprechen. Sondern eher zu sagen, wir haben Akteure, die Sie ins Boot holen sollten, die vielleicht auch Geld mitbringen, die auf jeden Fall Interesse haben das Thema Mobilstation nach vorne zu bringen, auch als Marke. Ich möchte ein Beispiel nennen. Wir beschäftigen uns auch viel damit, wie können grosse Arbeitgeber aktiv werden im Bereich vernetzte Mobilität. Und es kann zum Beispiel ein Arbeitgeber der 5000 Beschäftigte hat und einen grossen Parkplatz besitzt, den Parkplatz reduziert und dadurch gibt es freie Fläche und kostet weniger Geld. So kann der Arbeitgeber das gesparte Geld zum Beispiel in eine Mobilitätsstation investieren, welche unter anderem Carsharing beinhaltet. So erhalten meine Mitarbeiter andere Mobilitätsangebote. #18:23#

I: Also wär das eine Mobilitätsstation vor Allem für Mitarbeiter, oder für den allgemeinen Gebrauch? #18:30#

CO: Da muss man gucken. Mein Anliegen ist es dann schon eben zu sagen, öffnen Sie das allen, aber in erster Linie profitieren natürlich ihre Mitarbeiter davon. #18:43#

I: Das Handbuch erwähnt, dass die Nutzer von Beginn an von dem jeweiligen Angebot erfahren sollten und auch stetig mit aktuellen Informationen versorgt werden sollten. Reicht es über die Webseite und den gewöhnlichen Social Media Plattformen, oder soll noch etwas anderes genutzt werden? #19:17#

CO: Das müssen Sie je nach Situation entscheiden. Wenn sie sagen, oder wenn der Naturpark sagt, unsere Informationskultur ist so, dass wir ausschliesslich über Social Media arbeiten und damit erreichen wir all unsere Stammkunden, aber auch eine neue Gruppen, dann ist das so in Ordnung. Ich kann mir aber vorstellen, dass es auch Leute gibt die nach Gantrisch reise und sagen: Nee, wir nutzen kein Social Media, wir brauchen einen klassischen Flyer oder freuen uns über ein Plakat im Tourismus Center oder am Bahnhof. Und da denke ich, muss man Mehrgleisig fahren, und je nach Zielgruppe entsprechend informieren sollte. Ich glaube, dass man die Sozialen Medien, wie auch die Website, gar nicht mehr vernachlässigen darf, aber es gibt trotzdem, in meinen Augen, noch eine Gruppe, die nicht mit den sozialen Netzwerken erreichbar sind. Aber was mir da noch auffällt, was da auch so unser Hintergrund war,

in das Handbuch aufzunehmen, war auch der Prozess davor. Also sie werden sich vielleicht gar nicht immer nur Freunde machen mit dem Thema Mobilstation, weil zum Beispiel Parkflächen weggenommen werden. Was ich damit sagen möchte ist, dass sie in den ganzen Planungs- und Bauprozess auch Akteuren, vielleicht gar nicht so die zentralen, aber die Leute die unmittelbar damit betroffenen werden, dass Sie diese mitnehmen. Und da brauchen sie ein gutes Dialogverfahren, eine gute Bürgerbeteiligung. Und das ist eigentlich das, was wir hier vermitteln wollten. #21:39#

I: Es gibt 2 Arten von Bearbeitungsprozessen beim Planungsprozess. Zum einen kommunal und Kreis & Regional. Jetzt meine Frage: Trifft auf den Gantrisch Kreis und regionale Ebene zu? #22:03#

CO: Auch wenn ich die Region nicht kenne, würde ich das auf jeden Fall sagen. Wir haben das hier unterteilt, weil wir in unsere Region in Nordrheinwestfalen und dann auch im Grossraum Köln sehr polyzentrisch organisiert sind. Wir haben natürlich den Grossraum Köln mit Bonn und dann auch Richtung niederländische Grenze mit Aachen und dazwischen haben sie auch Kreise und viele kleinere Kommunen. Am Ende haben diese kleineren Kommunen nur einen Mehrwert, wenn man das Regional macht. Und wenn es dann so eine Marke gibt, wie der Naturpark Gantrisch, der etabliert ist, der Lust hat sich mit diesem Thema zu beschäftigen und da auch ein Geschäftsmodell drin sieht, dann würde ich auf jeden Fall empfehlen machen Sie das nicht irgendwie als ein Flickenteppich. Sondern nutzen sie die Region, nutzen Sie einen grossen Akteur und ganze regional auszurollen. Hier auch noch eine Empfehlung, die ich immer gebe. Versuchen Sie grossräumig zu denken. #23:42#

I: Kann grob gesagt werden ist erst die Planung einer Mobilitätsstation kommt, welche zum Beispiel die Standortwahl und Ausstattungselemente beinhaltet und schlussendlich die Umsetzung, oder kommt noch ein wichtiger Schritt dazwischen? #23:57#

CO: Erstmal will ich sagen, so wie wir das sehr knapp und sehr generalisiert in dem Handbuch skizziert haben, ist das glaube ich ein Bearbeitungsprozess, der erstmal so funktioniert. Natürlich weiss ich nicht, was dann vor Ort für Voraussetzungen bestehen, oder wenn dann nochmal irgendein Bürger quer schießt, oder ein Politiker doch einknickt, muss man da vielleicht nochmal die ein oder andere Überzeugungsrunde drehen. Aber grundsätzlich kann mit diesen Umsetzungsschritten sind wir da, zumindest was das das deutsche Planungsrecht angeht, erstmal auf der auf der richtigen Seite. Und haben das eben natürlich sehr standardisiert dargestellt. #25:02#

I: Und was soll bei der Planung und Umsetzung einer Mobilitätsstation unbedingt im Auge behalten werden? #25:11#

CO: Das Thema Beteiligung wird oftmals unterschätzt und das Thema Beteiligung ist nicht ein Thema, das bei Punkt 4 von 8 irgendwann mal kommt, sondern Beteiligung läuft eigentlich vom Anfang bis zum Ende parallel immer mit. Am Ende haben Sie eine gute Idee, Sie haben auch die politische Rückendeckung, haben das Thema finanziert. Aber wenn Sie die Leute nicht mitnehmen, fällt Ihnen das am Ende eventuell vor die Füße. Eine absolute Empfehlung, nehmen Sie Unterstützer mit, nehmen sie aber auch Widersacher mit und gehen sie damit vernünftig mit um. Machen Sie nicht nur eine Informationsveranstaltung, sondern kommunizieren Sie ganz klar, was man von den Bürgerinnen möchte. Häufig wird der Fehler gemacht, dass man sagt man macht eine Beteiligung, aber es ist gar keine Beteiligung, sondern reine Information. Da entstehen ganz viele Missverständnisse, da entsteht Unmut und das ist für den ganzen Planungsprozess überhaupt nicht hilfreich. Nehmen Sie die Leute auch mit, wenn sie es schon umgesetzt haben. Schauen was funktioniert gut, was funktioniert nicht gut, wo kann man noch mal so eine kleine Stellschraube ändern. Ich glaube das wäre so meine Antwort auf diese Frage. Denken Sie an das Thema Beteiligung von Anfang bis zum Ende. Evaluieren Sie auch, prüfen Sie was die Station bringt. Bringt sie Verlagerung? Wie ist das auch mit dem Geld, das sind ja auch Steuergelder? Fragen Sie sich aber auch, was der Autoverkehr kostet, auch mit externen Kosten für Umwelt für Verkehrssicherheit und so weiter. Zusätzlich könnte ein solcher Hub auch günstiger werden, wenn mit vorhandene Infrastruktur genutzt wird. #27:23#

I: Sie würden also bei der Bevölkerung Umfragen machen, was zum Beispiel sie für Ausstattungselemente gerne wünschen? #27:31#

CO: Ja, wobei davon halte ich nicht viel. Denn wenn Sie jemand fragen, „würden Sie mehr Fahrradfahren wenn Sie könnten“, dann sagt fast jeder ja. Jedoch wird es dann doch nicht benutzt. Also da muss man schon ein bisschen mehr machen. Da gibt es auch Profis die genau diese Befragung machen können um auch diese Leute da entsprechend mitzunehmen. Die müssen da miteingebunden werden. #28:27#

I: Viele Leute wollen wegen einer einmaligen Ausleihe keine App oder etwas dergleichen herunterladen. Haben Sie dafür eine Lösung, wie das Ausleihen/Reservieren auch für Touristen, welche nur einmalig an diesen Stationen sind, ohne grossen Aufwand funktionieren könnte? #28:51#

CO: Ja, die gibt es bestimmt. Es gibt ja Angebote, bei welchen man für 10 Tage irgendwie alle Verkehrsmittel in der Region benutzen kann. So eine digitale Karte könnte dann auch für das Carsharing oder auch Fahrradverleih funktionieren. Ich glaube da ist die Digitalisierung so weit, dass man das auch ja für einen definierten Zeitraum freischalten kann. Zu kaufen gäbe es diese dann zum Beispiel an einem Automat oder ein einem Schalter. #29:48#

I: Also finden Sie auch, dass es Sinn macht, nicht nur die App anzubieten, sondern auch etwas „einmaliges“? #29:52#

CO: Ein App ist für viele Leute eine grosse Hürde, das stimmt. Also ich würde schon sagen, ja. #30:00#

[...]

I: Haben Sie noch irgendeinen Tipp oder Ratschlag für den Naturpark Gantrisch? #31:29#

CO: Ja. Ich habe ja viele Dinge gesagt, die oftmals vergessen gehen, wie das Thema Kommunikation, das Thema Einbildung und Einbindung von Stakeholdern. Das sind so die ersten Stichworte die ich da nennen kann. Wir können gerne auch mal mit dem mit dem Naturpark irgendwie zusammenkommen und uns dann nochmal austauschen, dass finde ich auch super spannend. Dann würde ich auch gleich mal einen ein Vertreter aus unserer Region mitbringen, der dabei ist ein flächendeckendes Konzept an Mobilstationen auszurollen. Ansonsten würde ich sagen, nutzen Sie die Marke, das ist ganz viel Wert. Und ja, schreiben Sie so eine schöne Geschichte, warum es gut ist zu Ihnen zu kommen und dann eben auch die Mobilstation mit all ihren Angeboten zu nutzen. Wir reden jetzt viel über Mobilstationen. Mir fällt da noch das Thema Carsharing ein. Nicht so wie wir es von grossen Städten kennen. Da gibt es auch Modelle, die auch sicherlich in touristischen oder ländlichen Regionen funktionieren können. Wir sind gerade dabei dies in 8 Regionen auszuprobieren und erwarten Ende des Jahres die ersten Ergebnisse. Dann biete ich auch an, dass wir dann noch mal in einen Austausch gehen, dann kann ich da auch mehr zu sagen. #33:57#

I: Und was würden Sie sonst noch für eine Ausstattung empfehlen im ländlichen Raum? #34:08#

CO: Was natürlich in topographisch schwierigen Regionen kompliziert ist, ist das Thema Fahrrad. Wir merken, dass das Thema Padelec Verleih, auch auf Kreisebene auf regionaler Ebene anzubieten grossen Zuspruch gewinnt. #34:55#

I: Dann wären wir von meiner Seite am Ende angelangt. Wollen Sie noch etwas hinzufügen oder Anmerken? #35:24#

CO: Ganz wichtig finde ich auch die Frage, was macht wo Sinn. Also was macht je nach Standort Sinn. Wer Wohnt im Umkreis, wer will dahin kommen, wer muss ich ansprechen und so weiter. Das zweite ist Kommunikation. Also nicht nur Social Media, sondern auch eine Roadshow zu machen. #36:37#

[...]

Erklärung der Autorin

Selbstständige Abfassung

Ich erkläre hiermit, dass ich diese Arbeit selbständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und erlaubten Hilfsmittel benutzt habe. Alle Stellen, die wörtlich oder sinngemäss aus Quellen entnommen wurden, habe ich als solche gekennzeichnet. Mir ist bekannt, dass anderenfalls die Hochschulleitung zum Entzug der aufgrund der Arbeit verliehenen Qualifikation oder des aufgrund dieser Arbeit verliehenen Titels berechtigt ist.

Abtretung von Urheberrechten

Hiermit trete ich die Nutzungsrechte bezüglich dieser Arbeit an die Fachhochschule Graubünden ab und räume damit das Recht ein, das vorliegende Werk zu verwalten und zu nutzen und im Rahmen der eingeräumten Rechte dieses Werk auch Dritten zugänglich zu machen.

Dokumentation

Die Fachhochschule Graubünden ist berechtigt, die mit der Arbeit einzureichende Dokumentation, wie beispielsweise graphische Darstellungen, Pläne, Videos, Tonaufnahmen, Fotografien, Videos, Audioaufnahmen, Spezifikationen für Softwareentwicklungen und -Ergebnisse zu verwalten und zu nutzen und Dritten im Rahmen der Zusammenarbeit Rechte einzuräumen.

Kompensation

Wird ein Gewinn mit dieser Arbeit erzielt, habe ich Anspruch auf eine von der Fachhochschule Graubünden angemessene Vergütung.

Rückübertragung der abgetretenen Rechte

Macht die Fachhochschule Graubünden von ihrem Nutzungsrecht keinen Gebrauch, so kann ich die Rückübertragung der Rechte verlangen.

Weitergabe Verbot

Während der Studiendauer ist mir jegliche Weitergabe der vorliegenden Arbeit oder von Teilen daraus verboten. Der Studienleiter kann auf Gesuch des Studierenden Ausnahmen bewilligen.

Archivierung

Ich ermächtige die Fachhochschule Graubünden, ein Exemplar der Arbeit, einschliesslich der Dokumentation, zu archivieren.

Ort, Datum Schleitheim, 12.08.2022

Unterschrift

