



Folge 4 – Mobilstationen

Mit Hannah Ritter (KEA-BW) und Sarah Berberich (endura kommunal).

Transkript

00:00:00:00 - 00:00:29:21

Sarah Berberich

Ich würde sagen, dass das Mobilitätsnetzwerk Ortenau ein supergutes Beispiel ist, wie Mobilitätswende im ländlichen Raum gelingen kann und dass Mobilitätsnetzwerke ganz generell eigentlich auch dafür die Lösung sind.

00:00:29:23 – 00:00:45:12

Sprecherin:

„Verkehrswende. Einfach. Machen.“ Der Podcast zur nachhaltigen Mobilität der KEA-BW. Wir zeigen die vielen Möglichkeiten für Städte, Gemeinden und Landkreise, um die Verkehrswende anzukurbeln. Also rein ins E-Auto, rauf auf den Sattel, Türen freimachen. Wir düsen los!

00:00:45:12 – 00:01:32:10

Moderator Mathias Schmid:

Hallo zusammen, zu einer neuen Folge von „Verkehrswende. Einfach. Machen.“ Heute geht es hier um Mobilitäts- oder Mobilstationen. Was das genau ist und was solche Stationen bringen, das klären wir mit meiner Kollegin Hanna Ritter. Und wie das Ganze dann in der Praxis aussehen kann, besprechen wir mit Sarah Berberich. Sie koordiniert das Mobilitätsnetzwerk Ortenau, das gerade unter anderem ganz viele Mobilitätsstationen baut. Als erstes begrüße ich jetzt Hanna Ritter. Hannah ist bei uns bei der KEA-BW Fachreferentin im Bereich Nachhaltige Mobilität. Sie ist zuständig für die Themen Mobilstation sowie Carsharing. Hanna betreut außerdem die geförderten Personalstellen des Landes zu diesen Themen. Ja, und über all das sprechen wir jetzt mit ihr. Hallo, Hannah.

00:01:32:10 – 00:01:33:01

Hannah Ritter:

Hi, Matthias.



00:01:33:01 – 00:01:36:02

Moderator:

Hannah, Auch für dich gibt es erstmal:

00:01:36:02 – 00:01:38:23

Sprecherin:

die Frage der Fragen!

00:01:38:23 – 00:01:44:02

Moderator:

Erzähl uns: Welche Frage bekommst du regelmäßig zu hören beim Thema Mobilstationen?

00:01:44:02 – 00:02:29:08

Hannah Ritter:

Mobi-was? Was ist denn eigentlich eine Mobilitätsstation? Diese Frage kriegt ziemlich oft zu hören. Und ja: Mobilstation, Mobility Hub, Mobilitätsdrehscheibe - Allein schon die unterschiedlichen Begriffe führen oft zu Verwirrung. Deshalb sprechen wir seitens des Landes künftig einfach von Mobilstationen. Denn der Begriff ist kurz und hat sich in vielen Regionen schon etabliert. Gemeint ist aber unabhängig vom Begriff immer dasselbe. Mobilstationen bündeln verschiedene Verkehrsmittel an einem Standort und vereinfachen so den Wechsel von einem Verkehrsmittel zum anderen und verkürzen die Umsteigewege. Der Vorteil dabei ist, dass die Alternativen zum privaten Auto dadurch attraktiver werden. Und wenn wir weniger Auto fahren, produzieren wir weniger Emissionen und machen unsere Städte auf lange Sicht auch attraktiver.

00:02:29:08 – 00:02:35:12

Moderator:

Gibt es denn dann so eine typische Standard-Mobilstation und was hat die dann für eine Ausstattung?

00:02:35:12 – 00:03:18:01

Hannah Ritter:

Jein. Das konkrete Mobilitätsangebot, das Design und die Größe von so einer Mobilstation variiert ziemlich und ist auch abhängig vom Standort und dem Bedarf vor Ort. In einem Wohnquartier gibt es natürlich ein anderes Angebot als beispielsweise an einen Bahnhof. Und



es gibt typische Ausstattungselemente von Mobilstationen, zum Beispiel eine Stele, die über die Angebote vor Ort informiert, ob es zum Beispiel eine Bike&Ride Anlage mit Fahrradbügeln gibt oder eine verschließbare, überdachte Sammelabstellanlage für die Fahrräder, ob es ein Carsharingangebot gibt, Leihfahrräder, E-Roller oder eine Park&Ride Anlage. Und darüber hinaus gibt es oft auch Ladeinfrastruktur für E-Autos oder E-Bikes, eine Fahrradreparaturstation oder vielleicht auch einen Taxistand.

00:03:18:01 – 00:03:25:21

Moderator:

Also in erster Linie ist eine Mobilstation dann ein Umstiegsknoten an dem ich mir ein anderes Verkehrsmittel wählen kann.

00:03:25:21 - 00:04:01:10

Hannah Ritter:

Ja, genau das kann man so sagen. Und je nachdem, wo sich die Mobilstation befindet und wie viel Platz dort zur Verfügung steht, gibt es an Mobilstationen zum Teil aber auch weitere Serviceangebote, zum Beispiel ein Gepäckschließfach, wenn man Glück hat auch mit einer Steckdose zum Laden vom E-Bike Akkus oder Umkleiden. Aber es gibt auch Dienstleistungen wie zum Beispiel eine Fahrradwerkstatt, ein Servicecenter, eine Paketstation oder vielleicht ein Lebensmittel- oder Geldautomat sind denkbar. Und an Mobilstationen, an denen richtig viel Betrieb ist, lohnt sich zum Teil auch Gastronomie, wie zum Beispiel ein Bäcker, ein Café oder auch ein Kiosk.

00:04:01:10 - 00:04:22:36

Moderator:

Mobilstation sollen dann in erster Linie auch zur Verkehrswende beitragen, das heißt weniger Autos, geringerer CO₂-Ausstoß. Das ist jetzt ein Thema, das vielleicht die Menschen noch nicht sonderlich berührt. Kann man denn auch sagen: Was bringt denn den Menschen so eine Mobilstation?

00:04:22:36 – 00:04:45:34

Hannah Ritter:

Ja, ganz allgemein kann man sagen, dass es bei der Verkehrswende ja nicht nur um weniger CO₂ geht, sondern auch um eine höhere Lebensqualität geht, also eine gerechtere Platzverteilung für alle Verkehrsteilnehmer:innen, saubere Luft, höhere Sicherheit und so weiter. Und dazu kommt, dass viele Menschen gerne auch häufiger mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs wären oder aber schlichtweg darauf angewiesen sind.



00:04:45:34 – 00:04:48:22

Moderator:

Dieses Angebot gibt es dann aber manchmal einfach nicht.

00:04:48:22 – 00:05:19:42

Hannah Ritter:

Genau. In der Stadt klappt es vielerorts bereits ganz gut, aber vor allem in ländlicheren Gegenden ist oft die sogenannte „letzte Meile“ das Problem. Also das ist zum Beispiel die Strecke zwischen Bahnhof und meinem eigentlichen Fahrtziel, sei es der Wanderparkplatz oder das Haus der Oma. Weil wenn diese Strecke zu weit ist, um sie mal eben unkompliziert zu Fuß zurückzulegen, nehme ich im Zweifelsfall halt doch wieder das Auto. Und Mobilstationen bieten für solche Fälle eine super Ergänzung zum ÖPNV, weil dann kannst du als Nutzer diesen Streckenabschnitt zum Beispiel mit einem Leih-Fahrrad zurücklegen.

00:05:19:42 – 00:05:35:23

Moderator:

Aber können denn Mobilstationen auf dem Land wirklich funktionieren? Ich meine, es benötigt ja schon auch eine gewisse Frequenz. Die Leute müssen das nutzen, diese verschiedenen Angebote, die sie da vorfinden, dass es eben auch sich im Zweifel refinanziert.

00:05:35:23 – 00:06:11:03

Hannah Ritter:

Da hast du natürlich recht. In Städten mit einem guten ÖPNV-Angebot ist die Etablierung von Mobilstationen natürlich deutlich einfacher, weil da habe ich ganz andere infrastrukturelle Voraussetzungen. Aber gerade in ländlichen Gebieten sind die Mobilstationen eigentlich umso wichtiger, weil sie für viele Menschen eine wichtige Ergänzung zum oft nicht ganz so optimal ausgebauten ÖPNV darstellen. Damit die Stationen gut genutzt werden, brauchen wir aber auch ein kreisweit einheitliches Netz an Stationen, die wiederum mit bedarfsgerechten Angeboten ausgestattet sind. Also da muss man die Leute vielleicht auch vorher einfach fragen: Was braucht ihr vor Ort?

00:06:11:03 - 00:06:15:41

Moderator:

Und da gibt es tatsächlich auch schon das eine oder andere gute Beispiel.



00:06:15:41 – 00:06:20:39

Hannah Ritter:

Ja, auf jeden Fall. Zum Beispiel im Münsterland, aber auch hier in Baden-Württemberg, zum Beispiel im Ortenaukreis.

00:06:20:39 – 00:06:35:26

Moderator:

Genau das schauen wir uns jetzt gleich auch noch gemeinsam an! Ziel des Landes ist es, dass es bis 2030 1.000 Mobilstationen in ganz Baden-Württemberg geben soll. Hannah, ich hoffe du musst sie nicht alle alleine aufbauen.

00:06:35:26 – 00:07:01:32

Hannah Ritter:

Ja, zum Glück nicht ganz. Das Ministerium schafft den Rahmen und bringt Förderprogrammen und so was auf den Weg. Und ich unterstütze die Kommunen als Koordinatorin. Aber die Hauptarbeit in der Umsetzung liegt natürlich bei den Landkreisen und den Kommunen vor Ort. Und zum Glück gibt es da eine Menge engagierter Menschen, die den Ausbau mit ganz viel Elan vorantreiben. Allen voran die vom Land geförderten Personalstellen für nachhaltige Mobilität.

00:07:01:32 – 00:07:27:18

Moderator:

Die Personalstellen sind ein gutes Stichwort, das wir hier, glaube ich, auch noch kurz erklären sollten. Das Land Baden-Württemberg fördert Personalstellen in verschiedenen Bereichen der nachhaltigen Mobilität, zum Beispiel eben bei den Themen Mobilstation und Carsharing. Das Land übernimmt hier in den ersten vier Jahren die Hälfte der Personalkosten. Hannah, aus deiner Erfahrung, wie haben sich diese Personalstellen in den Kommunen und Landkreisen denn bewährt?

00:07:27:18 – 00:07:44:23

Hannah Ritter:

Ich denke, man kann schon sagen, dass durch die Personalstellen das Thema in vielen Kommunen und Kreisen überhaupt erst richtig Fahrt aufgenommen hat. Und mittlerweile sind wir allein beim Thema Mobilstation ein Netzwerk von circa 30 Köpfen. Und da geht dann schon was.



00:07:44:23- 00:07:52:21

Moderator:

Würdest du also sagen, dass in Kommunen mit einer geförderten Stelle grundsätzlich mehr passiert?

00:07:52:21 – 00:08:32:47

Hannah Ritter:

Ja, ein Vorteil ist auf jeden Fall, dass es in diesen Kommunen jemanden gibt, der oder die explizit an den Themen Mobilstation und Carsharing arbeitet und auch das Projektmanagement innehat, also einfach den Hut aufhat. Und das ist natürlich eine wichtige Voraussetzung dafür, dass die Kommunen überhaupt auch erst in die Umsetzung kommen. Und ein Projekt, an dem wir gerade zum Beispiel gemeinsam mit dem Ministerium und den Personalstellen arbeiten, ist ein landesweit einheitliches Gestaltungskonzept für Mobilstationen in ganz Baden-Württemberg. Und da versuchen wir auch über Gemarkungsgrenzen hinaus zu denken. Weil wir möchten einfach für eine Wiedererkennbarkeit für die Nutzer:innen im Land sorgen.

00:08:32:47 – 00:08:57:04

Moderator

Wir können also alle Kommunen und Landkreise nur ermutigen, sich mit dieser Personalstellenförderung zu beschäftigen. Das Verkehrsministerium hat dazu jetzt auch den fünften Aufruf vorbereitet. Die Infos stellen wir alle auf unserer Website zur Verfügung. Hannah, Abschlussfrage: Wenn ich als Kommune jetzt Mobilstationen aufbauen möchte, was mache ich? Wie gehe ich am besten vor?

00:08:57:04 - 00:09:25:10

Hannah Ritter:

Also grundsätzlich kann jede Kommune ihre Mobilitätsangebote bündeln und neue schaffen und so den Grundstein für eine Mobilstationen legen. Wichtig ist im ersten Schritt eine Bestandsaufnahme: Was gibt es bereits an Mobilitätsangeboten vor Ort? Was wäre zusätzlich sinnvoll, um mehr Menschen zum Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel zu bewegen? Und ja, erste Infos gibt es bei uns auf der Homepage. Ich kann jeder Kommune auch nur empfehlen sich für die Personalstellenförderung zu bewerben und Teil unseres Netzwerks zu werden.

00:09:25:10 - 00:09:33:07

Moderator:



Super Hannah, dann an dieser Stelle vielen Dank für das wirklich interessante Gespräch. Ich danke dir, dass du hier warst.

00:09:33:07 - 00:09:33:46

Hannah Ritter:

Sehr gerne.

00:09:37:14 - 00:10:37:08

Moderator:

So. Bitte noch nicht aussteigen, denn jetzt hören wir noch, was das Mobilitätsnetzwerk Ortenau zu einem guten Beispiel für Mobilstation macht. 14 Kommunen treiben hier gemeinsam die Verkehrswende voran. Und zwar Appenweier, Friesenheim, Gengenbach, Kehl, Lahr, Neuried, Offenburg, Rheinau, Schutterwald, Willstätt, Achern, Oberkirch, Schwanau und Seelbach. Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau ist bundesweit das erste seiner Art. Es wird gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz.

Aktuell stellt das Mobilitätskonzept fleißig Mobilstationen auf. Wie es da läuft, erklärt uns jetzt Sarah Berberich. Sie ist Projektmanagerin bei Endura Kommunal und in dieser Rolle betreut sie das Mobilitätsnetzwerk Ortenau. An dieser Stelle sei noch kurz gesagt: Wir sprechen jetzt in der Folge wieder von Mobilitätstationen. Das liegt zum einen daran, dass sich Interview und Namensfindung hier überschneiden haben. Zum anderen spricht auch das Mobilitätsnetzwerk Ortenau bisher von Mobilitätsstationen. Hallo Frau Berberich!

00:10:37:08 - 00:10:39:05

Sarah Berberich:

Hallo Herr Schmid!

00:10:39:05 - 00:10:42:16

Moderator:

Zu Beginn auch für Sie unsere Standardrubrik.

00:10:42:16 - 00:10:43:14

Sprecherin:

Ach du meine Güte!

00:10:43:14 – 00:10:53:38

Moderator:



Das Mobilitätsnetzwerk ist jetzt schon eine Weile aktiv. Da gibt es bestimmt den einen oder auch mehrere Momente, als sie wirklich dachten: Das kann doch nicht wahr sein!

00:10:53:38 - 00:11:28:20

Sarah Berberich:

Ja, durchaus. Da fallen mir auch tatsächlich ein paar Situationen ein. Zum Beispiel, als uns das Regierungspräsidium 2022 mitgeteilt hat, dass zur Gründung der Gesellschaft, der Anstalt öffentlichen Rechts, die wir im Netzwerk gegründet haben, eine Veröffentlichung der Satzung in allen Amtsblättern nötig ist. Und diese Satzung ist bis heute 21 Seiten lang. Und dementsprechend gab es in dieser Woche oder in diesen Wochen in den Kommunen des Netzwerks viel zu lesen in den Amtsblättern.

00:11:28:20 - 00:11:40:11

Moderator:

Wir springen noch mal zurück nach 2018, als das Mobilitätsnetzwerk gegründet wurde. Das ist vermutlich nicht von heute auf morgen passiert. Deshalb nehmen Sie uns doch mal noch mal so ein bisschen mit durch diesen Gründungsprozess.

00:11:40:11 – 00:12:32:07

Sarah Berberich:

Ja. Also 2018 haben sich erst mal zehn Kommunen zusammengetan in der Ortenau. Wir hatten da eine Förderung im Hintergrund, die auch vorgegeben hat, dass dieser Zusammenschluss eine GbR sein soll. Und da waren stark die großen Kreisstädte Offenburg, Kehl und Lahr Treiberinnen. Und es hat schon rückblickend auch Überzeugung gebraucht, um auch die anderen mit ins Boot zu holen. Bei den kleineren Kommunen gab es schon viel Skepsis, ob sich ein Netzwerk lohnt, weil es eben noch nicht so viele oder eigentlich kein vergleichbares Beispiel gibt. Und es bestand immer diese Sorge, dass man in einem Netzwerk halt zusammensitzt und redet, aber nichts umgesetzt wird.

00:12:32:07 – 00:12:39:03

Moderator:

Haben Sie das dann so ein bisschen hinbekommen, dass diese Skepsis gewichen ist, oder wie sieht es da heute aus, 2024?



00:12:39:03 - 00:13:49:35

Sarah Berberich:

Ja, da ist super viel passiert. Also in der Zwischenzeit. Erst mal ist der Zusammenschluss, die Gesellschaft, heute eine andere. Wir sind keine GbR mehr, sondern eine Anstalt öffentlichen Rechts der Kommunalanstalt, in Kurzform AÖR. Und da war uns sehr, sehr wichtig, bei der Auswahl dieser Gesellschaftsform darauf zu achten, dass die Kommunen die Hand behalten, oder Herrin bleibt über ihre eigenen Finanzen. Das war ein wichtiges Kriterium der Zustimmung. Und ja, wie ist die Skepsis gewichen? Ich würde sagen, es zeigt sich, dass dieses Netzwerk eben nicht nur redet, sondern auch umsetzt. Da kommen wir gleich noch dazu. Und deswegen sind da inzwischen auch, würde ich sagen, alle Netzwerkkommunen voll mit dabei und unterstützen das total.

00:13:49:35 - 00:14:01:14

Moderator:

Bevor wir dazu kommen, was da dann genau passiert und wie das auch passiert: ein Indiz, dass das eine gute Idee ist, ist ja auch, dass das Netzwerk auch stetig gewachsen ist.

00:14:01:14 - 00:15:48:29

Sarah Berberich:

Ja, das stimmt. Also bei uns sind 2022 vier weitere Kommunen dazugekommen und das war auch so der Zeitpunkt, wo sich dann diese neue Gesellschaftsform gegründet hat. Dieser Schritt war notwendig, weil der Netzwerkzusammenschluss es eben auch gemeinsam umsetzen wollte, gemeinsam Mobilitätsprojekte auf die Straße bringen wollte. Und das hieß gemeinsam ausschreiben, damit man zum Beispiel einen Anbieter für Carsharing findet, der überall in allen Kommunen der gleiche ist und dann auch gemeinsam Fördermittel beantragen für die investiven Themen, wie zum Beispiel den Bau von Mobilitätsstationen.

Und das war während der Konstellation eigentlich nur möglich über eine eigene Gesellschaft, weil eine Kommune hätte jetzt nicht für andere zum Beispiel eine Ausschreibung machen können. Und was aber sich über die Zeit auch gefestigt hat, ist, dass das Netzwerk eine Solidargemeinschaft ist mit dem Ziel, voneinander zu lernen, Fachwissen gemeinsam zu nutzen innerhalb von Verwaltungen.

Die großen Städte sind da auch ein bisschen in der Rolle von Zugpferden, weil sie natürlich auch viel mehr Menschen haben, mehr Fachpersonal, mehr Kapazitäten. Auch dieses gemeinsame Planen und Umsetzen von Mobilitätsangeboten, was man allein als einzelne Kommune, gerade vielleicht auch als kleinere ländliche Kommune nie angehen würde, das ist schon eine Grundidee dahinter.



00:15:48:29- 00:15:54:13

Moderator:

Lassen Sie uns noch ein bisschen schauen, was denn jetzt genau passiert im Mobilitätsnetzwerk Ortenau.

00:15:54:13 – 00:16:21:32

Sarah Berberich:

Im Moment sind wir sehr stark mit dem Thema Aufbau von Mobilitätsstation beschäftigt. Da ist der Plan rund 150 Mobilitätsstationen aufzubauen, an denen verschiedene Sharingangebote zur Verfügung stehen. Carsharing, Fahrradverleihsystem mit und ohne Pedelecs, an manchen Stationen auch Lasten-Pedelecs.

00:16:21:32 – 00:16:25:04

Moderator:

Gibt es da einen Zeithorizont?

00:16:25:04 – 00:18:35:16

Sarah Berberich:

Ja, wir haben mal so 2030 denn in der Planung. Wir sind da sehr aktiv dran, haben letztes Jahr die ersten Stationen eingeweiht. Die Idee des Ganzen ist eigentlich auch, die Kommunen miteinander zu vernetzen, dass man von einer Kommune in die andere kommt, zum Beispiel an den Bahnhof, an der Nachbarkommune, um da dann ein Fahrrad abstellen zu können.

Und diese Mobilitätsstationen beschäftigen uns aktuell sehr stark. Das ist aber nicht das einzige Thema. Wir haben uns auch in den letzten Jahren das Thema Radverkehr nochmal stärker vorgenommen, um interkommunale Radvorrangrouten aufzubauen. Und ein drittes Schwerpunktthema war eigentlich schon von Anfang an auch eine Mobilitäts-App einzuführen, über die man dann die ganzen Angebote später auch buchen kann, zum Beispiel das Carsharing und im Idealfall sogar in Weg-Ketten. Also zu sagen, ich will von hier nach zum Beispiel Oberkirch und dann schlägt einem die App vor, wie man das kombinieren kann um dahin zu kommen. Es ist möglich, quasi Tickets direkt für die ganze Weg-Kette zu buchen.

Und die App gibt es schon. Das sehen wir auch als großen Erfolg, dass das mit angestoßen werden konnte, dass der Ortenaukreis, also der Landkreis, inzwischen eine solche Mobilitäts-App, die „Ortenau Mobil“ heißt, eingeführt hat letztes Jahr. Die kann noch nicht alles, was sie irgendwann mal können soll. Aber es ist auf jeden Fall ein super erster Start. Was daran auch richtig toll ist: dadurch wurde auch angestoßen, durch gute Kontakte aus dem Mobilitätsnetzwerk heraus, dass es die gleiche App ist, die auch im angrenzenden HVV-Gebiet, also der Karlsruher Verkehrsverbund ist, dass das sozusagen der das Nutzungsgebiet gleich sehr viel größer wird für die Bürgerinnen und Bürger, die das auch in Anspruch nehmen.



00:18:35:16 - 00:18:39:05

Moderator:

Wie wurde denn die Bürgerschaft bisher beteiligt im Mobilitätsnetzwerk?

00:18:39:05 – 00:20:55:32

Sarah Berberich:

Also wir haben insbesondere im Kontext der Mobilitäts-App die Bürgerschaft sehr intensiv beteiligt. Es gab verschiedenste Workshops, die wir auch extra dezentral so organisiert haben, dass sie in verschiedenen Gebieten, sagen wir mal über das ganze Gebiet des Mobilitätsnetzwerks Ortenau stattfinden. Da waren Vertreterinnen und Vertreter aus Interessensgruppen, aber es wurde über die Zeitung auch offen eingeladen, involviert. Im Rahmen dieser Workshops wurden vor allem auch Anforderungen an so eine App erarbeitet.

Das war super, weil da auch immer der Ortenaukreis mit vertreten war. Also da war schon auch das Interesse ganz klar, dass der Kreis Planungen, die es auch im Kreis schon gab, für eine Mobilitäts-App, dass diese ganzen Ergebnisse aus den Workshops da mit einfließen sollen. Also im Zuge des Aufbaus von Mobilitätsstationen, da sind wir dran. Da gibt es jetzt auch schon viele Ideen, wie wir da noch mal die Bürgerschaft auch intensiver mit reinnehmen können, damit auch die Angebote später natürlich genutzt werden, denn das ist ja das eigentliche Ziel. Es geht ja nicht darum, die aufzubauen, sondern es sollen ja möglichst viele Menschen in den nächsten Monaten und Jahren mit den Carsharing-Autos unterwegs sein, mit den Fahrrädern.

Ja und da muss man sagen, das ist natürlich super, dass Offenburg da auch schon viel Erfahrung hatte, auch in den Jahren bevor das jetzt im Netzwerk aufgebaut wurde. Die Stationen und auch dieses Branding oder diese Marke „einfach mobil“, dieses Grün mit Gelb, da konnte man an was andocken, was es schon gab. Und es gab diese Bereitschaft, diesen ganz aktiven Willen der Stadt Offenburg, das auch an die anderen weiterzugeben. Das zeigt die Idee dieses Netzwerks von Weitergeben, Teilen, gemeinschaftlich Aufbauen.

00:20:55:32 – 00:21:14:32

Moderator:

Ja, und es zeigt auch wahrscheinlich an, es soll vor allem ein Bonus oder Vorteil für den ländlichen Raum bringen. Aber es ist eben unfassbar wichtig, dass man diese Zugpferde auch dabei hat. Die größeren Städte, die einfach sehr, sehr viel bewegen können, ohne die es wahrscheinlich nicht funktioniert.



00:21:14:32 - 00:22:08:21

Sarah Berberich:

Das würde ich auch so sehen und ich glaube, der Nutzen ist auf beiden Seiten da. Wir haben jetzt zum Beispiel eine unserer kleinsten Kommunen im Netzwerk, die Gemeinde Seelbach, mit 5000 Einwohnerinnen und Einwohnern ungefähr. Klar, die würden niemals alleine ein Fahrradverleihsystem aufbauen, weil innerhalb der Gemeinde gibt es sicherlich kaum jemand, der sich so ein Rad ausleihen würde, um vielleicht irgendwie vom von der Schule zum Rathaus zu fahren oder so, aber da gibt es ein ganz großes Interesse, den Anschluss an den Bahnhof in Lahr zu haben, zum Beispiel.

Und für Lahr ist es wiederum total interessant, dass Gemeinden wie Seelbach besser angebunden sind als bisher. Also da ist total der gegenseitige Nutzen zu sehen.

00:22:08:21 - 00:22:22:34

Moderator:

Jetzt ist es ja so, dass das Mobilitätsnetzwerk Ortenau ein bundesweit gefördertes Pilotprojekt ist, was ja auch heißt, dass es hoffentlich Nachahmer gibt oder geben soll. Was können Sie da berichten? Gibt es denn schon weitere interessierte Regionen?

00:22:22:34 – 00:24:52:23

Sarah Berberich:

Also ich weiß, dass es insbesondere in Baden-Württemberg auch viele Regionen gibt, die inzwischen auch im Mobilitätsbereich eher in interkommunalen Netzwerken denken. Und da gibt es auch viel Austausch mit Verantwortlichen. Ich war jetzt erst kürzlich wieder in so einer Runde mit verschiedenen Personen in Landkreisen, wo wir uns ausgetauscht haben. Wie funktioniert das dann in der Netzwerkarbeit? Und da ist natürlich schon auch das Mobilitätsnetzwerk Ortenau immer auch eines von verschiedenen Vorbildern. Und was sich aber auch zeigt, ist, dass es schon auch immer sehr auf die konkrete Situation vor Ort ankommt und dass es gar nicht so leicht ist zu sagen, „Ok, das führt man jetzt einfach mal hier so ein in unserem Landkreis“, weil da viele Situationen zusammenkommen müssen, die das auch so bedingen.

Also ich würde jetzt mal sagen, in der Ortenau hat schon auch eine große Rolle gespielt, dass mit Kehl, Lahr, und Offenburg zu Beginn drei große Kreisstädte diese Rolle eingenommen haben, auch die anderen mitzuziehen und zu sagen, „So, wir probieren das jetzt mal“. Ich glaube, wenn man das nicht hat, zwei so starke Akteure, die auch mal aktiv auf andere Bürgermeister und Bürgermeister zugehen, dann wird es schon ganz schön schwierig.

Aber ich weiß jetzt zum Beispiel aus dem Landkreis Lörrach, da hat sich letztes Jahr auch ein ähnliches Mobilitätsnetzwerk gegründet, das total aktiv ist mit ganz anderen Themen, zum Teil auch als wir jetzt in der Ortenau. Aber es ist total spannend da zu sehen, wie da die Dynamik ist. Und auch in der Region Freiburg oder rund um Freiburg haben sich jetzt zuletzt viele



Kommunen zusammengetan, weil sie – und da geht es jetzt nur um ein konkretes inhaltliches Thema – da soll nämlich das Fahrradverleih System „FRELO“, dass es in Freiburg gibt, ins Umland gebracht werden. Und da gibt es jetzt keine formellen Netzwerkstrukturen oder so was. Aber da zeigt sich, dass dieses interkommunale Zusammenarbeiten im Mobilitätsbereich ein wirklich gutes Instrument ist und dass immer mehr Regionen das Beginnen zu nutzen.

00:24:52:23 – 00:25:03:43

Moderator:

Ja, auf jeden Fall eine erfreuliche Entwicklung. Dann lassen Sie uns doch gerade für diese und auch für andere Regionen noch so ein bisschen über die Dos and Don'ts reden. Wie sollte man ein solches Projekt angehen und wie nicht?

00:25:03:43 – 00:28:13:21

Sarah Berberich:

Ja, das ist eine gute Frage. Also ich würde mal sagen, für interkommunale Zusammenarbeit hat sich auf jeden Fall im Mobilitätsnetzwerk Ortenau auch diese Gesellschaftsform AöR bewiesen. Und ich glaube auch, dass das etwas ist, was gar nicht zwingend nur für den Mobilitätsbereich gut funktioniert, sondern auch auf andere Themen übertragen werden kann. Also zum Beispiel auf Forst, wo es ja auch oft um interkommunale Interessen geht. In manchen Regionen wird das Thema Wasserstoff stärker, auch Wasserstoffnetzwerke, vorangetrieben. Und ich könnte mir vorstellen, dass diese Organisationsform, AöR, die noch nicht so bekannt ist, da auch gut funktionieren könnte. Ja, wie gesagt, es ist eben vor allem auch dieser Hintergrund, dass Kommunen ihre Eigenständigkeit bezüglich Investitionsentscheidungen behalten und jetzt das Ganze nicht ganz so feste Strukturen hat, wie zum Beispiel ein Zweckverband, wo das eher anders ist.

Was ich jetzt vielleicht auch sagen würde, was es noch so ein „Do“ oder so ein Erfolgsfaktor ist: Ich glaube, man muss schon auch anerkennen, dass interkommunale Zusammenarbeit bedeutet, dass es irgendeine zentrale organisierende Stelle braucht. Also sei es Personal, das angestellt wird oder in einer Kommune jemand, der das organisiert. Oder wie jetzt im Fall Mobilitätsnetzwerk Ortenau, ausgelagerte Geschäftsstellen, die wir von Endura kommunal einnehmen. Ich glaube, das ist total zentral, weil Netzwerken bedeutet, die Fäden zusammenzuhalten und Ansprechstelle zu sein. Und das muss man schon sagen, das ist gar nicht so wenig Arbeit. Also bei uns im Team sind es inzwischen mehrere Leute, die daran mitwirken, so dass auch verschiedene Fähigkeiten oder Schwerpunkte da mit einfließen können.

Und vielleicht zu den „Dont's“: Bei uns war es auf jeden Fall hilfreich, dass die Treiber:innen aus der Kommunalebene kamen. Das Interesse und dieses „wir packen das an“ war sehr stark auf der Kommunenseite. Ich glaube, es ist schon schwieriger, wenn eine übergeordnete Stelle von Anfang an diese Rolle übernimmt und versucht, so ein Netzwerk zu starten. Auch wenn das glaube ich schon gut funktionieren kann. Sicherlich, dass zum Beispiel im Landkreis so eine Stelle da etwas anstößt. Aber es hat auf jeden Fall in der Ortenau stark zu dem Erfolg



beigetragen, glaube ich. Und dass da die Kommunen sich auch wirklich in der Rolle sehen, „Wir machen hier viel“.

00:28:13:21 - 00:28:23:14

Moderator:

Sie fühlen sich dann mehr in der aktiven, in der Macher-Rolle als wenn sie etwas im Gemeinderat zugespielt bekommen und darüber abstimmen.

00:28:23:14 - 00:28:23:53

Sarah Berberich:

Genau.

00:28:23:53 - 00:28:35:12

Moderator:

Eine ganz herausfordernde Aufgabe zum Schluss: Fassen Sie doch noch unser Gespräch und das Projekt Mobilitätsnetzwerk Ortenau in einem Satz zusammen.

00:28:35:12 - 00:28:55:32

Sarah Berberich:

Also, ich würde sagen, dass das Mobilitätsnetzwerk Ortenau ein supergutes Beispiel ist, wie Mobilitätswende im ländlichen Raum gelingen kann und dass Mobilitätsnetzwerke ganz generell eigentlich auch dafür die Lösung sind.

00:28:55:32 – 00:29:09:28

Moderator:

Das lassen wir mal als einen Satz gelten, mit dem ein oder anderen Komma.

Okay, dann sind wir am Ende unseres Gesprächs angelangt. Vielen Dank, Frau Berberich. Das war sehr interessant.

00:29:09:28 - 00:29:10:06

Sarah Berberich:

Danke, Herr Schmid.



00:29:13:23 - 00:29:34:15

Moderator:

Ja, liebe Verkehrswenderinnen und Verkehrswender da draußen, wir hoffen, wir tragen mit dieser Folge dazu bei, dass das Netz an Mobilstationen im Land weiterwächst. Hilfreiche Infos zum Thema gibt es wie immer in der Folgenbeschreibung. Mit auf den Weg geben möchte ich euch eine weitere Botschaft aus unserem Leitfaden „Klimakommunikation in Verkehr“.

00:29:34:15 - 00:29:35:16

Sprecherin:

Wir müssen reden!

00:29:35:16 - 00:30:40:08

Moderator:

Zum Mobilitätsnetzwerk Ortenau passt super die Botschaft: Stell das „Wir“ ins Zentrum. Die zentrale Aussage ist: Klimaschutz und Verkehrswende brauchen einen gemeinschaftlichen Kraftakt von uns allen. Unser Ziel sollte nicht sein, unser Gegenüber zu besiegen. Wir wollen erreichen, dass Menschen mit völlig unterschiedlichen Ansichten, Werten und Identitäten die großen Chancen der Verkehrswende erkennen. Dann sind sie viel eher bereit, den Weg mitzugehen. Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau schafft dieses Wir gleich auf zwei Wegen.

Zum einen durch die Arbeit über die Grenzen von Kommunen hinweg und zum anderen durch die Einbindung der Menschen vor Ort und deren Bedürfnisse. Vielen Dank an alle fürs Zuhören. Wenn euch diese Folge informiert, inspiriert und motiviert hat, dann abonniert uns. Lasst in der Podcast App eine Bewertung da und empfängt uns gerne weiter. Bis in zwei Wochen. Bis dahin, bleibt nachhaltig mobil!

00:30:40:08 - 00:30:53:02

Sprecherin:

„Verkehrswende. Einfach. Machen.“ ist ein Podcast der KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH.

Konzept, Redaktion und Moderation: Mathias Schmid, Sprecherin: Britta Wittchow,
Produktion: Hawkins and Cross.