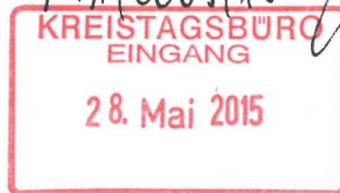




AfD-Kreistagsfraktion Rhein-Sieg

Vladimir Skoda, Norbert Klein, Dr. Yorck Dietrich

An den
Vorsitzenden des Planungs-
und Verkehrsausschusses
Herrn Ingo Steiner
Kaiser-Wilhelm-Platz 1
53721 Siegburg



26. Mai 2015

nachrichtlich:

Fraktionen / Gruppen

Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum

Sehr geehrter Herr Steiner,

nachfolgend erhalten Sie einen Antrag der AfD-Fraktion für die Sitzung des PVA am 11. Juni 2015.

Antrag

Die Kreistagsfraktion der AfD beantragt, die Verwaltung zu beauftragen, mit eigenen Mitteln eine Grobbewertung von Modellen vorzunehmen, wie die Mobilität im ländlichen Raum des Rhein-Sieg-Kreises durch Aktivierung und Nutzbarmachung freier Kapazitäten bei privaten Personenkraftwagen über primär internetbasierte Vermittlungsmodelle (Share Economy) verbessert werden kann. Leitfragen für die Grobbewertung sind

- Welche Überlegungen und Aktivitäten für innovative Mobilitätsmodelle im ländlichen Raum hat es bisher in der Region gegeben?
- Welche der bereits diskutierten bzw. unten genannten Modelle sollten vertieft im Hinblick auf eine Einführung geprüft werden?
- Mit welchem Zeit- und Ressourcenaufwand und zu welchen Kosten wäre eine solche Prüfung möglich (Grobschätzung)?

Die Begründung haben wir des Umfangs halber auf den folgenden Seiten aufgeführt.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Yorck Dietrich

f.d.R. Norbert Klein

Alternative für Deutschland – Kreistagsfraktion Rhein-Sieg

Kreishaus, 53721 Siegburg, Tel. 02241 - 13-3620, E-Mail afd@rhein-sieg-kreis.de
www.afd-rhein-sieg.de

Seite 1 von 6



AfD-Kreistagsfraktion Rhein-Sieg

Vladimir Skoda, Norbert Klein, Dr. Yorck Dietrich

Begründung

Übersicht:

1. Im ländlichen Raum des Rhein-Sieg-Kreises ist ein weiter wachsender Bedarf an Mobilität vorhanden aufgrund
 - a. Von Alterung der Bevölkerung
 - b. Abnehmender lokaler Versorgung (Geschäfte, Ärzte usw.)
 - c. Des Zuzugs wirtschaftlicher schlechter gestellter Personenkreise
2. Der Verödung des ländlichen Raums durch Wegzug von Bewohnern muss entgegengewirkt werden (Strukturpolitik). Dazu gehört auch der Ausbau von Mobilitätsangeboten
3. Allein durch einen Ausbau des ÖPNV kann der Bedarf an Mobilität nicht vollständig abgedeckt werden
 - a. Aufgrund finanzieller Restriktionen
 - b. Weil der Einsatz der knappen Mittel in Verdichtungsräumen betriebswirtschaftlich, ökologisch und verkehrspolitisch vermutlich effektiver ist
4. Alternative Mobilitätsangebote sind kein Ersatz für den ÖPNV, sondern eine notwendige Ergänzung
5. Bei privaten PKW sind erhebliche, nicht genutzte Kapazitäten vorhanden
 - a. Die Dichte an PKW im ländlichen Raum ist hoch
 - b. Es sind sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr freie Kapazitäten vorhanden
 - i. Geringe Besetzung fahrender PKW (Berufs-, Einkaufsverkehr)
 - ii. Geringe Nutzung vorhandener PKW (z.B. Zweitwagen)
6. Neue Techniken ermöglichen eine bessere Vernetzung von Angebot und Nachfrage nach Mobilität
 - a. Internet
 - b. Smartphone / Apps
 - c. Ergänzt um konventionelle Verfahren wie z.B. Call-Center
7. Zumindest ein Teil des Mobilitätsbedarfs kann durch solche alternativen Angebote gedeckt werden
8. In anderen Landkreisen wurden bereits Erfahrungen mit derartigen Angeboten gesammelt, die ausgewertet und genutzt werden können
9. Eine Mitfinanzierung z.B. durch LEADER-Mittel (sofern die Bewerbung Erfolg hat) ist möglich

Alternative für Deutschland – Kreistagsfraktion Rhein-Sieg

Kreishaus, 53721 Siegburg, Tel. 02241 - 13-3620, E-Mail afd@rhein-sieg-kreis.de

www.afd-rhein-sieg.de

Seite 2 von 6



Ausführliche Darstellung:

1. Im ländlichen Raum des Rhein-Sieg-Kreises ist ein weiter wachsender Bedarf an Mobilität vorhanden

Der Bedarf an Mobilität, die allein durch eigene private PKW nicht abgedeckt werden kann, wird auch im ländlichen Raum des Rhein-Sieg-Kreises zunehmen. Der erste und wichtigste Grund ist die Alterung der Bevölkerung, von der auch der Rhein-Sieg-Kreis betroffen sein wird.¹ Hier werden wiederum ländliche Gebiete stärker betroffen sein, da der Zuzug dort schon in der Vergangenheit geringer war als in Verdichtungsräumen. Ältere Bürger nutzen in geringerem Maße eigene PKW, sondern sind verstärkt auf Mitfahrgelegenheiten und auf den ÖPNV angewiesen.² Gleichzeitig wächst der Bedarf an Mobilität im ländlichen Raum, weil lokale Versorgungseinrichtungen (Geschäfte, Lokale, Ärzte usw.) oftmals von Schließungen betroffen sind, was die Anfahrtswege verlängert. In einigen Gemeinden, z.B. an der oberen Sieg, ist aufgrund des relativ günstigen Wohnraums auch ein Zuzug wirtschaftlich schwächerer Personengruppen zu beobachten, die teilweise ebenfalls auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sein dürften.

2. Der Verödung des ländlichen Raums durch Wegzug von Bewohnern muss entgegengewirkt werden

Zugleich ist der ländliche Raum durch die Abwanderung bzw. den geringeren Zuzug vor allem jüngerer, berufstätiger Personen von Verödung bedroht.³ Dadurch würden sich die bereits vorhandenen Disparitäten im Rhein-Sieg-Kreis vor allem zu Lasten der Bergregion und der oberen Sieg verschärfen. Zu einer Strukturpolitik, die dem entgegenwirkt, gehört grundsätzlich auch die Bereitstellung von Angeboten zur Mobilität.

3. Allein durch einen Ausbau des ÖPNV kann der Bedarf an Mobilität nicht vollständig abgedeckt werden

Es ist aber unrealistisch zu erwarten, dass allein ein Ausbau des ÖPNV den vorhandenen und steigenden Mobilitätsbedarf decken kann. Dem steht insbesondere im rechtsrheinischen ländlichen Bereich die sehr zersplitterte Siedlungsstruktur mit vielen kleinen Weilern entgegen. Eine Bedienung dieser Ortschaften durch den ÖPNV, womöglich im Stundentakt⁴, wäre vermutlich extrem

¹ Kreisentwicklungskonzept 2020 (KEK 2020), S. 11f.

² Mobilität in Deutschland. Alltagsverkehr in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis, 2009 (MID 2008), S. 36.

³ KEK 2020, S. 12.

⁴ SPD-Kreistagsfraktion, Leitlinien für die künftige Entwicklung des ÖPNV, Jan. 2015.



unwirtschaftlich, zumal Mittel für den ÖPNV in Verdichtungsgebieten womöglich nicht nur wirtschaftlicher, sondern auch ökologisch und verkehrspolitisch sinnvoller eingesetzt werden können.

4. Alternative Mobilitätsangebote sind kein Ersatz für den ÖPNV, sondern eine notwendige Ergänzung

Ziel einer verbesserten Mobilität im ländlichen Raum kann nicht der Ersatz des ÖPNV durch neue Angebote sein. Vielmehr sollte dort überhaupt ein Angebot geschaffen werden, wo eine Bedienung durch den ÖPNV aufgrund finanzieller und anderer Restriktionen nicht möglich ist, wo also überhaupt keine Anbindung an den öffentlichen Verkehr bestünde.

5. Bei privaten PKW sind erhebliche, nicht genutzte Kapazitäten vorhanden
Es ist zu vermuten, dass bei den privaten PKW noch ein ungenutztes Potenzial für Mobilität vorhanden ist, dass im Wege (organisierter) Selbsthilfe erschlossen werden kann. Die PKW-Dichte im regionalen Vergleich ist im ländlichen Rhein-Sieg-Kreis hoch, sie gehört zu den höchsten in NRW, wobei Much und Neunkirchen-Seelscheid mit mehr als 600 PKW pro 1.000 Einwohner an der Spitze liegen.⁵ Hierbei ist zum einen an die Auslastung fahrender PKW zu denken (Zahl der Insassen/Zahl der Plätze), zum anderen an vorhandene Zweitwagen, die u.U. nur wenig bewegt werden (z.B. für Einkäufe, Transport der Kinder zu Schule usw.).

6. Neue Techniken ermöglichen eine bessere Vernetzung von Angebot und Nachfrage nach Mobilität

Bisher lag dieses Potenzial weitgehend brach, sieht man von Fahrgemeinschaften oder Nachbarschaftshilfe ab. Bereits das Angebot traditioneller Mitfahrzentralen (meistens im städtischen Raum) zeigt aber, dass sich ein solches Potenzial erschließen lässt. Mit dem Zugang zum Internet über stationäre oder mobile PCs oder über Smartphones bieten sich ganz neue Möglichkeiten, Angebot und Nachfrage bei Transportdienstleistungen zusammenzuführen, und das zu wesentlich günstigeren Kostenstrukturen als z.B. über ein Call-Center.

⁵ MID 2008, S. 6; Mobilität in Nordrhein-Westfalen. Daten und Fakten 2013, hg. vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr, S. 64, 71.

7. Zumindest ein Teil des Mobilitätsbedarfs kann durch solche alternativen Angebote gedeckt werden

Entscheidend ist, ob ein signifikanter Teil des Mobilitätsbedarf zumindest theoretisch durch Nutzung von PKW-Kapazitäten privater Haushalte gedeckt werden kann. Die folgende Tabelle stellt einige typische Fallkonstellationen dar:

Fallgruppe	Geeignetheit für Shared-Modell	Modell
Planbare, regelmäßige Fahrten (z.B. zur Arbeit)	Sehr gut	Mitfahrzentrale, evtl. sogar als Dauerschuld-verhältnis
Planbare, unregelmäßige Fahrten (z.B. Konzertbesuch, Transfer zum Bahnhof)	Gut	Mitfahrzentrale (rechtzeitige Anmeldung)
Nicht planbare, unregelmäßige Fahrten (z.B. Arztbesuch wg. Notfall)	Schlecht	UberPop-Modell*
Nutzung von Leerkapazitäten (z.B. Zweitwagen, der nur für Transport der Kinder und zum Einkaufen genutzt wird, Fahrerin arbeitet nicht oder nur Teilzt.)	Gut, bes. für Kurzstrecken	Mitfahrzentrale (planbare Verfügbarkeit) und Uber-Pop-Modell* (nicht planbare Verfügbarkeit)
Nutzung von Leerkapazitäten durch Carsharing	Wg. stationärem Parken wohl nur für Zentren größerer Orte geeignet	Carsharing, entweder mit vorh. Privatwagen oder mit neu angeschafften PKW

* Nicht zur Einführung empfohlen, s.u.

Alle Fallkonstellationen, die sich prinzipiell für eine Mitfahrzentrale eignen, sind auch für internetbasierte Vermittlungsmodelle geeignet. Insbesondere planbare Fahrten sind dafür geeignet. Das in letzter Zeit vieldiskutierte UBER-Modell sollte wegen der rechtlichen Risiken zunächst nicht in die Prüfung einbezogen werden. Generell empfiehlt sich, vor allem bei einer detaillierten Prüfung, die Berücksichtigung steuerrechtlicher und sonstiger rechtlicher Risiken bei allen Modellen.

Gerade internetbasierte Lösungen sind in ländlichen Räumen sinnvoll, da die Kostendeckung für mit Personal arbeitende Mitfahrzentralen aufgrund der geringeren Dichte des Verkehrs und der kürzeren Fahrten (gegenüber



AfD-Kreistagsfraktion Rhein-Sieg

Vladimir Skoda, Norbert Klein, Dr. Yorck Dietrich

überregionalen Fahrten) nicht gegeben sein könnte. Zusammenfassend scheint es ein hinreichendes Potenzial vor allem bei planbaren Fahrten für Modelle der „Share Economy“ zu geben.

8. In anderen Landkreisen wurden bereits Erfahrungen mit derartigen Angeboten gesammelt, die ausgewertet und genutzt werden können. Dafür spricht auch, dass internetbasierte Vermittlungsmodelle bereits in einigen Landkreisen praktiziert werden. So bietet die Mitfahrzentrale Rhön über eine Internetapplikation seit 2010 die Möglichkeit, dass sich Fahrer und Mitfahrer für regionale und überregionale Fahrten finden. Der Landkreis stellt hier lediglich die Vermittlungsplattform zur Verfügung. Die ursprünglichen Erwartungen haben sich offenbar nicht oder nur in geringem Umfang erfüllt, das Projekt sei „heute fast vergessen“.⁶

Offenbar positiver sind die Erfahrungen mit dem System „flinc“ in Baden-Württemberg⁷, das angeblich von 75.000 Personen in der „Limesregion“ genutzt wird. Träger sind hier 14 Gemeinden.

Unter www.pendlernetz.de werden bundesweit Mitfahrgelegenheiten angeboten. Hier war im Jahr 2000 die Region Bonn/Rhein-Sieg sogar Pilotregion. Eine Lösung speziell für NRW findet sich unter www.nordrhein-westfalen.pendlerportal.de. Beide Angebote richten sich speziell an Pendler, decken also nur einen Teil der o.g. Fallkonstellationen ab.

In jedem Falls sollten positive wie negative Erfahrungen ausgewertet und daraus Rückschlüsse für die Erfolgsaussichten eines solchen Projekts im Rhein-Sieg-Kreis gezogen werden. Unter Umständen kann eine Lösung auch in einer besseren Bewerbung eines bereits bestehenden Angebots liegen.

9. Eine Mitfinanzierung z.B. durch LEADER-Mittel (sofern die Bewerbung Erfolg hat) ist möglich

Das Projekt „flinc“ wird im Rahmen des LEADER-Förderprogramms gefördert. Sollten ländliche Gebiete im Rhein-Sieg-Kreis wie geplant in die Förderung aufgenommen werden, könnte diese Förderung u.U. auch für derartige Mobilitätsprojekte genutzt werden.

⁶ www.insuedthueringen.de

⁷ www.flinc.org