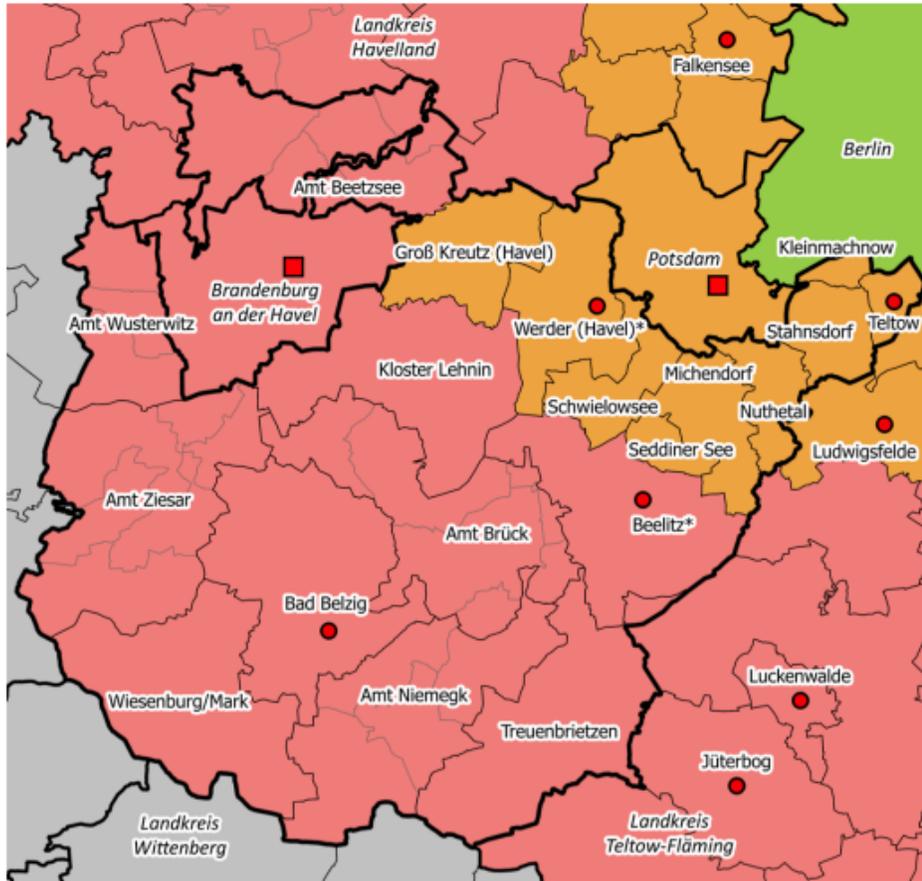


# Mikro-Mobilität und Sharing-Systeme als Teil der Daseinsvorsorge - Standpunkt aus Sicht der öffentlichen Hand

Landkreis Potsdam-Mittelmark  
FD 26 – Schülerbeförderung und Verkehrsmanagement  
Mobilitätsmanagerin Sandra Leue



## Raumkategorien und Verwaltungsgliederung

(Kleinmachnow ~ 1.700 Ew/km<sup>2</sup>,  
Amt Ziesar 22 Ew/km<sup>2</sup>)

### Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Amts-/amtsfreie Gemeindegrenze
- Gemeindegrenze

### Strukturräume der Hauptstadtregion

- Berlin (BE)
- Berliner Umland (BU)
- Weiterer Metropolraum (WMR)

Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.  
Datengrundlage: LEP HR 2019.

Anmerkung: \* Beelitz und Werder (Havel) bilden ein Mittelzentrum in Funktionsteilung.

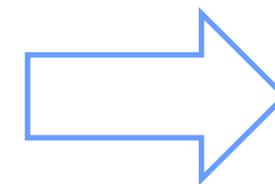


## Was ist Öffentliche Daseinsvorsorge?

- Tätigkeiten des Staates, welche einer grundlegenden Versorgung der Bevölkerung mit wesentlichen Gütern und Dienstleistungen dienen
- klassische Bereiche der öffentlichen Daseinsvorsorge gelten dabei Aufgaben wie die Abfallbeseitigung, die Versorgung mit Wasser, Gas und Strom sowie der Betrieb des **öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**

## Was ist ÖPNV?

- Lt. ÖPNV-Gesetz: die **allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr** [...], dazu gehört auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, wenn diese die genannten Verkehrsarten ersetzen, ergänzen oder verdichten



Keine  
Mikro-  
Mobilität +  
Sharing

- Gute **ÖPNV-Infrastruktur** im LK PM: 9 + 1 PlusBus-Linien, die den ländlichen Raum stündlich (WE 2 stdl.) erschließen
- 3 RE-Linien, 1 S-Bahn, 4 RB-Linien mit insges. 26 Bahnhöfen
- Im **Fläming** Vielzahl an kreativen Projekten, Firmen, Veranstaltungen und Menschen ansässig (Coconat, LiF, Neuland21, Das ist Kunst e.V. (Alte Hölle), KoDorf Wiesenburg, ...)
- Diese Kreativschaffenden wollen und nutzen **Alternativen zum eigenen Auto**
- Viele Gewerbebetriebe, im urbanen Raum oft durchmischt und zentral gelegen (z.B. Teltow), im ländlichen Raum meist **Gewerbegebiete** abseits der Ortschaften an Autobahnabfahrten

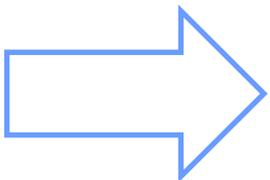


## Forderungen:

- Mehr ÖPNV – auch im ländlichen Raum
- Bedienung der Gewerbegebiete
- Mehr Flexibilität
- Mehr Klimaschutz

## Realität:

- Fachkräftemangel im VU und der Verwaltung
- Abweichungen von der Hauptstraße macht die ÖPNV-Linie langsamer (=> unattraktiv)
- Kostensteigerungen, aber nur geringfügig erhöhte Zuschüsse
- Weniger Finanzmittel zur Verfügung
- Umrüstungsprozess lt. CVD (inkl. Infrastruktur) ist zeit- und ressourcenaufwändig



Findung von Alternativen, insbesondere für die letzte und erste Meile zur Haltestelle und zum SPNV => Sharing- und Mikromobilitäts-Angebote => **Mobilstationen**



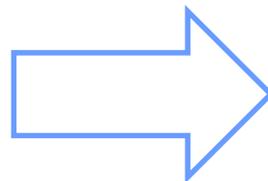
- Aus Sicht der Nutzenden denken (Quell-Zielverkehre)
- Prozesse vereinfachen => standardisieren für landesweiten Einsatz
  - Design festlegen, Marke definieren, landesweite Zuständigkeiten klären
- Unterstützungsstruktur für Kommunen und Aufgabenträger aufbauen, so dass nicht jeder wieder bei Null anfangen muss
- Langfristig: Etablierung landesweiter Mobilitätsplattform (inkl. Suchen, Buchen, Bezahlung, Nutzer- und Kontoverwaltung)



Auszug VBB-Handbuch  
Fahrgastinformation

Im Projekt wurden **verschiedene Module** untersucht:

- DB** 1. **Fahrradabstellanlagen einfach**
- DB** 2. **Überdachung**
- DB** 3. **Sammelschließanlagen**
- 4. *Fahrradverleihsystem*
- 5. E-Fahrradverleihsystem
- 6. *Park + Ride (P+R)*
- DB** 7. **Fahrrad-Servicestation**
- 8. **Informationssysteme**
- 9. **Lastenfahrräder**
- 10. **Car-Sharing**
- 11. **Ladestation für E-Autos**  
(und E-Fahrräder)
- 12. Taxistände
- 13. Schließfächer
- 14. **WLAN-Punkte**
- DB** 15. **Packstationen**
- 16. Verkaufsautomaten
- 17. *E-Roller/ -Scooter*  
-----
- 18. Pferderastplatz
- 19. *Mitfahrbank*
- 20. **Sitzbänke**
- 21. PKW-Hänger
- DB** 22. *Rad-Fix*



Möglichst nichts neu erfinden



Ergebnis Untersuchung:

**fett:** Prio 1

*kursiv:* Prio 2 (weil intensiver Vorbereitungsbedarf)

normal: Prio 3, bzw. kein Bedarf



Quelle: <https://www.kienzler.com/aktuelles/erste-sammelschliessanlage-der-bike-ride-offensive-der-deutschen-bahn-eroeffnet>

## Stadt

---

- Bündeln vorhandene Mobilitätsangebote
- Anbieter arbeiten meist eigenwirtschaftlich
- Hohe Einwohnerdichte, viele Nutzende der Angebote
- Für ein Produkt stehen verschiedene Anbieter zur Verfügung
- Flexibles und stationsloses Sharing möglich
- Großes Einsatzgebiet mit einheitlicher Zuständigkeit
- Viele MA kümmern sich um die Themen

## Land (ländlicher Raum)/ Landkreis (LK) in Brbg.

---

- Mobilitätsangebote sind in der Regel nicht vorhanden und müssen entsprechend erst geschaffen werden
- Anbieter arbeiten meist nicht eigenwirtschaftlich => Zuschüsse sind notwendig => Ausschreibungen
- Geringe(re) Einwohnerdichte, wenig Nutzende
- i. d. R. stationsgebundene Angebote
- Zielverkehr ist oft zu größeren Städten gerichtet (Querung von Gebietsgrenzen)
- LK ist zuständig für ÖPNV, für Mobilitätsangebote ist es die Kommune
- LK PM ist große Ausnahme im Land, dass 1 MA zuständig ist für Mobilität

## Scootersharing

- Sinnvoll in urbanen Strukturen
- Aber: Infrastruktur muss stimmen
- Wird nur für kurze Strecken genutzt (ab/zum Bahnhof) => eher nicht zur Anbindung von Ortsteilen
- Ob Zuschuss leistbar ist fraglich

## Bikesharing

- Zweigeteilt:
  - Im Umfeld von Potsdam + Berlin als Sharing-Netz
  - Optimale Wirkung aber nur bei Kompatibilität der Netze
  - Im übrigen Landkreis Digitalisierung vorh. stationärer Angebote
- => vor allem das regelmäßige Befüllen der Stationen steigert die Kosten, im ländl. Raum nicht leistbar

## Carsharing

- Vorbild: BARshare im Landkreis Barnim
- Zunächst Carsharing kommunaler Fuhrparke
  - Eigene Betreuung notwendig
  - Haupt-Mieter muss vorhanden sein



Quelle: [www.barshare.de](http://www.barshare.de)

## Sharing?! Gesicherte Sammelschließanlagen

- Basis-Modul an Bahnhöfen
- Erweitert den Radius fürs Fahrrad und erschließt neue Kundengruppen

- **Sharing- und Mikromobilität können** den **ÖPNV ergänzen** und somit real Funktionen der Daseinsfürsorge übernehmen
- Im Unterschied zu städtischen Bereichen wird dies in ländlichen Räumen (außerhalb großer Städte) **selten eigenwirtschaftlich** funktionieren
- Die öffentliche Hand muss hier **selbst tätig werden**
- Dafür ist eine **landesweite Unterstützungsstruktur** zu schaffen, die Kommunen selbst können und sollten (im Sinne der Einheitlichkeit/ Mobilitätsmarke) dies nicht leisten

- S. 2: [www.potsdam-mittelmark.de](http://www.potsdam-mittelmark.de)
- S. 3: eigene Aufnahme
- S. 4: [www.vbb.de](http://www.vbb.de)
- S. 6: [www.vbb.de/handbuch](http://www.vbb.de/handbuch)
- S. 7: VBB, [www.kienzler.de](http://www.kienzler.de)
- S. 9: [www.barshare.de](http://www.barshare.de)