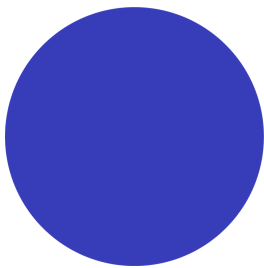


# DOKU MENTATION

NETZWERKEVENT  
mobil.wandeln



**6. JUNI 2024**  
*LandKiez Thondorf*

# Herausforderungen und Chancen für Mobilität im ländlichen Raum



Soziale Innovation

LandKiez Thondorf

Impulse & Diskussion

Teilnehmende

Ausblick



# SOZIALE INNOVATION & MOBILITÄT

*Isabel Müller - Zentrum für Sozialforschung Halle*



Das Projekt "Netzbasierter Wissensspeicher Sozialer Innovation Mansfeld-Südharz" - kurz **Wissensspeicher MSH** - hat das Ziel, im Zeitraum von Juli 2022 bis Juni 2026 gemeinsam mit den Menschen im Landkreis Mansfeld-Südharz eine netzbasierte Lösung zur Verbreitung von sozial innovativem Wissen zu entwickeln. Regional und partizipativ wurde bereits eine Informations- und Kommunikationsplattform (Homepage) entwickelt, die soziale Innovationen, lokale Akteure und Menschen im Landkreis sichtbar macht sowie vernetzt. Um diese Plattform nutzer:innengerecht zu gestalten und mit regionalen Wissensbeständen zu füllen, werden jährlich Partizipations-Workshops, Netzwerkevents sowie kreative und niedrighschwellige Aktivierungsformate angeboten.

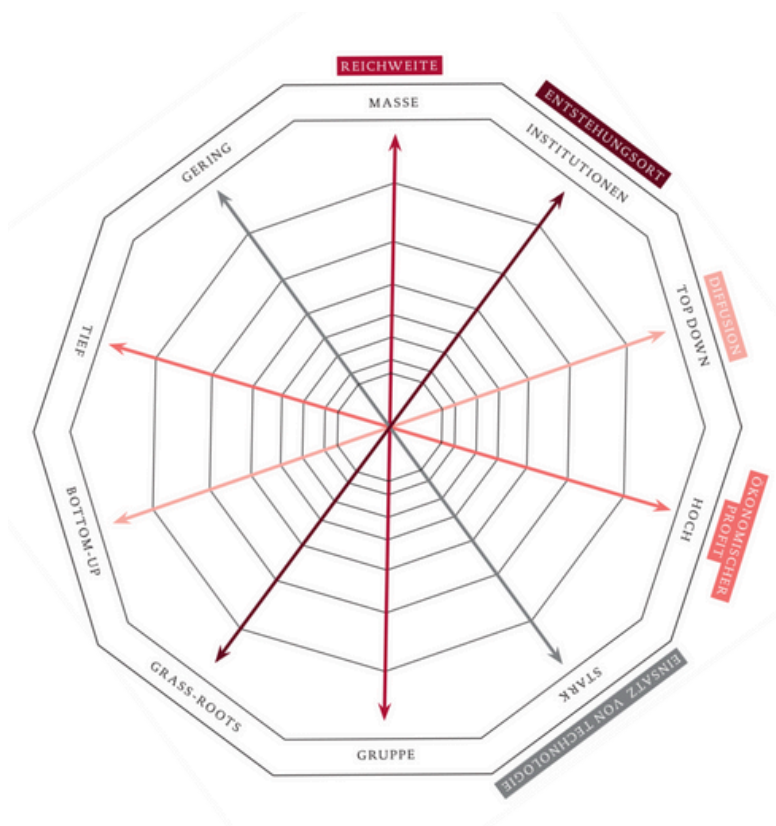
[www.wissensspeicher-msh.de](http://www.wissensspeicher-msh.de)  
[wissensspeicher@zsh.uni-halle.de](mailto:wissensspeicher@zsh.uni-halle.de)



**Innovation** wird in Zusammenhang mit Fortschritt, Wachstum und Wohlstand assoziiert. Alltagssprachlich wird der Begriff Innovation im Sinne neuer Ideen und Erfindungen, häufig in Verbindung mit neuen technischen Produkten wie beispielsweise dem Elektroauto, dem Smartphone oder der Künstlichen Intelligenz gebraucht. Bei **sozialer Innovation** geht es um das kreative Entwickeln und Umsetzen neuer Ideen für die Bewältigung sozialer und gesellschaftlicher Herausforderungen, wie beispielsweise den demographischen Wandel, sozialen Zusammenhalt oder Mobilität.

*„Soziale Innovationen sind neue Wege, Ziele zu erreichen, insbesondere neue Organisationsformen, neue Regulierungen, neue Lebensstile, die die Richtung des sozialen Wandels verändern, Probleme besser lösen als frühere Praktiken, und die es deshalb wert sind, nachgeahmt und institutionalisiert zu werden“*

- Wolfgang Zapf (1994), Soziologe



Bildquelle: Bornstein, Nicholas; Pabst, Stefan; Sigrist, Stephan (2014): Zur Bedeutung von sozialer Innovation in Wissenschaft und Praxis. Weshalb soziale Innovationen in Gesellschaft und Wirtschaft wichtiger werden und wie der SNF dazu beitragen kann, das Thema in der Schweiz zu positionieren. W.I.R.E.

### **Merkmale sozialer Innovation:**

- **Neuheit:** Umsetzung neuer Ideen, meist räumlich, zeitlich, kontextbezogen neu
- **Werteorientierung:** soziale Zieldimension, „Verbesserung“ soll erzielt werden
- **Impact:** Wirkung! Jede Innovation hat Auswirkungen auf Menschen bzw. eine Gruppe
- **Reichweite:** breite Masse oder spezifische Gruppe
- **Entstehungsort:** Institution oder aus der Mitte der Gesellschaft
- **Diffusion:** von „oben“ oder „unten“
- **Ökonomischer Profit**
- **Einsatz von Technologie**

Soziale Innovationen gelten als **Treiber des sozialen und strukturellen Wandels**. Durch sie wird von bisher praktizierten Routinen abgewichen, neuartige Praktiken und Lösungen für gesellschaftliche Herausforderung werden etabliert und langfristig, oft schleichend findet gesellschaftlicher Wandel statt. Soziale Innovationen ermöglichen es, den Blick für die nicht-technologischen Aspekte von Mobilität zu schärfen und die Durchsetzung von Mobilitätsinnovationen zu ermöglichen und zu bestärken - in einer breiten Bevölkerung.



# LANDKIEZ THONDORF

*Karo und Christian Held*



Am 25.08.2023 gründete sich der LandKiez e.V. auf dem ehemaligen Gutshof Weitzel in Thondorf. Initiiert wurde die Gründung von Familie Held als Bewohner:innen des Hofes. Ziel des Vereins ist es, die Hofanlage mit Scheunen und Nebengebäuden in eine gemeinschaftliche Nutzung zu überführen. Sowohl den Dorfbewohner:innen als auch regional und überregional Interessierten, soll der Hof Erfahrungen der Selbstentfaltung, Partizipation und Begegnung ermöglichen.

## Historie



## Kontakt

LandKiez Thondorf e.V.  
Sierslebener Str. 26/27  
06347 Gerbstedt OT Thondorf

**Mail** [verein@landkiez.de](mailto:verein@landkiez.de)

**Web** <https://landkiez.de>

# SOZIALES CARSHARING: SAALE-UNSTRUT-MOBIL

*Carsten Dufner, Dörfliche Mobilität Schleberoda e.V.*



Die Idee des Projekts SUM (Saale-Unstrut-Mobil) ist das gemeinschaftliche Teilen von Elektroautos mithilfe einer neuartigen App, die die Fahrzeuge nach sozialen Kriterien disponiert. Der Grundgedanke greift alte dörfliche Tugenden auf: „Wir kennen uns, wir leben zusammen und wir helfen uns gegenseitig über alle Generationen hinweg“. Die App, die auf einem Smartphone ebenso läuft wie auf einem Tablet oder Computer, ermöglicht den Dorfbewohner:innen, ihre Mobilitätswünsche zu vernetzen. Erkennt die App, dass zwei oder mehr Wünsche deckungsgleich sind, bringt sie die Anfragen zusammen und belohnt diejenigen, die andere mitnehmen.

Mit Mitteln des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums konnte die Stadt Freyburg (Unstrut) mit Hilfe von von Bürger:innen aus Schleberoda zwei Elektroautos anschaffen und die dorf-mobil.app programmieren lassen. Der Verein Saale-Unstrut-Mobilität e.V. ist mit der Umsetzung des Projekts in Schleberoda betraut worden.

## **Kontakt**

Saale-Unstrut-Mobilität e.V.  
Schleberoda Nr. 6a  
06632 Freyburg (Unstru) OT Schlebroda

**Mail** [sum.schleberoda@gmail.com](mailto:sum.schleberoda@gmail.com)

**Web** <https://schleberoda.de/sum/>

# **AUTOMATISIERTE SHUTTLEBUSSE - NUTZENANALYSE SACHSEN-ANHALT (AS-NASA)**

*Sönke Beckmann, Institut für Logistik und Materialflusstechnik,  
Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg*

AS-NaSA steht für Automatisierte Shuttlebusse – Nutzenanalyse Sachsen-Anhalt. Es ist ein Vorhaben, welches durch das Institut für Logistik und Materialflusstechnik (ILM) an der Otto-von-Guericke-Universität in Magdeburg bearbeitet wurde. Neben Magdeburg wurde ein automatisierter Kleinbus in Stolberg getestet. Im Erprobungszeitraum konnten von Mittwoch bis Sonntag zwischen 10:00 und 16:00 Uhr bis zu sechs Fahrgäste eine Mitfahrt in dem hochautomatisierten Bus erleben. Zahlreiche Prozesse wurden erprobt, zum Beispiel die Reaktion des Busses auf unplanmäßige Hindernisse wie falsch parkende Autos. Zum 30.09.2022 wurde der Pilotbetrieb der automatisierten Shuttlebusse erfolgreich beendet. Nach wie vor sind das ILM und die Stadt Stolberg im Austausch.



## **Kontakt**


M. Sc. Sönke Beckmann  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter  
Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg

**Mail** [soenke.beckmann@ovgu.de](mailto:soenke.beckmann@ovgu.de)


**Web** [www.as-nasa.ovgu.de](http://www.as-nasa.ovgu.de)




# DISKUSSIONSBEITRÄGE ZUM AUTOMATISIERTEN SHUTTLEBUS

 Gibt es die Idee den Shuttlebus - mit seiner bisherigen Geschwindigkeit von 10-15 km/h - auf die Landstraße zu verlagern? Gibt es Bedenken, dass andere Verkehrsteilnehmer:innen mit höheren Geschwindigkeiten hinten reinfahren könnten?

- Die hohen Geschwindigkeitsunterschiede zu den anderen Fahrzeugen stellen ein großes Risiko für den Bus und als Hindernis für andere Fahrzeuge dar.
- Es gibt andere Pilotprojekte, bei denen dynamische Straßenschilder, das Tempolimit in der Umgebung auf 30 km/h anpassen. Hier bleibt die Frage nach der Akzeptanz der anderen Verkehrsteilnehmenden dazu.
- Zukünftig sind Fahrzeuge, die höhere Geschwindigkeiten erreichen, notwendig.

 In Stolberg nutzten vor allem Tourist:innen den Bus. Welche Zielgruppen sind zukünftig noch denkbar?

- Idee aus dem Publikum: Angebot für Senior:innen, indem der Bus an einem ausgewählten Tag gemeinsam z.B. für Arztbesuche genutzt wird

 Gibt es für den ländlichen Raum Konzepte zwischen den Ortschaften, denn dort liegt eine große Herausforderung?

- In anderen Projekten wurde dies ausprobiert: Bad Birnbach und Rackwitz LK Nordsachsen. In Rackwitz fahren die Autos höhere Geschwindigkeiten (50 km/h), haben aber auch eine andere Genehmigung und bieten Stadt-See-Verkehr an.

 Ideensprint zur weiteren Nutzung:

- Busse/Fahrzeuge könnten auf Radwegen genutzt werden, da sie mit der Geschwindigkeit von 15 km/h dort möglicherweise eine geringere Unfallgefahr darstellen.
  - womöglich würde dies jedoch zu "Konkurrenz" mit Radfahrer:innen führen
  - Jedoch gibt es Überlegungen stillgelegte Bahntrassen zu teeren und diese Strecken zu nutzen
  - Beispielsweise existiert eine stillgelegte Bahntrasse von Gerbstedt nach Friedeburg
- Kann der Schienenverkehr auch autonom werden?
  - Dies geht, jedoch nicht zwingend einfacher, da die Digitalisierung der Schiene hier eine Herausforderung darstellen könnte

 Zum Nachlesen:

**Hier** geht's zur Liste autonomer Shuttlebus-Projekte in Deutschland

## **DORFMOBIL BARSIKOW**

*Fabio Meister, Barsikow e.V.*



Das Dorfmobil ist ein Elektorauto, das den Dorfbewohner:innen in Barsikow zur Verfügung gestellt wird. Ziel ist, dieses als gemeinsames Fahrzeug nach dem Prinzip des Carsharings zu nutzen. Eine Besonderheit ist: Das Dorfmobil kann „zum Mitfahren“ gebucht werden und wird von einer ehrenamtlichen Person gelenkt. Nach einem Anruf bei der Dorfmobil-Telefonnummer wird ein:e Fahrer:in vermittelt.

Damit dient das Dorfmobil als Anschluss für die „letzte Meile“ im öffentlichen Personennahverkehr. Besucher:innen, die ohne Auto anreisen, werden vom Bahnhof abgeholt und wieder zurückgebracht. Weiterhin bietet es eine Mobilitätsgarantie für Personen, die kein Auto fahren können, sei es aus körperlichen Gründen, weil sie zu jung sind oder aufgrund sonstiger Ursachen. Der wirtschaftliche Betrieb des „Dorfmobil Barsikow“ wird als Kleingewerbe geführt und durch die Arbeitsgruppe „Dorfmobil“ realisiert.

### **Kontakt**

Fabio Meister  
Dorfmobil Barsikow  
Bahnhofstraße 32  
16845 Barsikow

**Mail** [dorfmobil@barsikow.de](mailto:dorfmobil@barsikow.de)

**Web** <http://dorfmobil.barsikow.de/>

## DISKUSSIONSBEITRÄGE ZUM DORFMOBIL BARSIKOW



Bisher gibt es im Barsikow ein Dorfmobil. Wenn ich als Nutzer:in kein eigenes Privatauto besitze, was passiert, wenn das Auto ausfällt, z.B. durch Werkstattaufenthalt. Eine Nutzung über mehrere Tage wäre dann nicht möglich?

- Diese Bedenken werden häufiger angetragen.
- Aktueller Lösungsvorschlag: das Auto viel und häufig zu nutzen, sodass sie schnell ein zweites Auto anschaffen können. Aktuelle Nutzung von 3-4h pro Tag reicht um das Auto zu finanzieren, aber nicht um ein zweites anzuschaffen.
- Die Dorfgemeinschaft tritt bei Ausfall ein, da man sich untereinander kennt und würde einen Ersatz für die Person organisieren. Dies ist bisher jedoch noch nicht vorgekommen.



Hat das Projekt einen Gemeinnützigkeitsstatus?

- Bei Gründung (2020) war es nicht möglich, es gemeinnützig zu führen. Der Bundesverband Carsharing zählt nur wenige mit diesem Status. Dies hat sich aber verändert und aktuell sind sie im Prozess die Satzung von einem wirtschaftlichen Betrieb zu einem gemeinnützigen zu ändern.
- Vorteil Gemeinnützigkeitsstatus: Es können Spendenquittungen ausgestellt werden. Wissen um Interesse bei den Spender:innen, eine solche Quittung zu erhalten.
- Der Status hat wenig Auswirkungen für den Betrieb, da wegen des geringen Umsatzes man unter Kleinunternehmen geführt wird und keine Mehrwertsteuer abführen muss.



# DIGIMO - DAS DIGITALE DORFMOBIL

*Dr. Hartmut Wolter, Freie Altenarbeit Göttingen e.V.*



Beim digitalen Dorf-Mobil (DigiMo) handelt es sich um ein Fahrzeug, mit dem qualifizierte Pädagog:innen mobile Endgeräte (Notebooks, Tablets, Smartphones, Headsets etc.) und die technische Ausstattung der Lernräume (Internet, Beamer, Leinwand etc.) direkt in die Dörfer transportieren. Das alle Altersgruppen ansprechende Mobil macht neugierig auf digitale Medien sowie persönliche Kontakte und senkt die Hemmschwelle, Kontakt aufzunehmen und ggf. Fragen zu stellen oder mitzumachen.

Das Gesamtkonzept besteht aus **1. Qualifizierungsangeboten für freiwillig Engagierte**, die ihr Wissen über Mediennutzung empathisch, mit Geduld und in kleinen Schritten weitergeben; **2. Bildungsangeboten vor Ort**, die sich vornehmlich an ältere Menschen richten und digitale Teilhabe sowie neue Kontaktflächen zwischen jungen, alten, neuzugezogenen und alteingesessenen Menschen schaffen; sowie **3. Beratungsangeboten für alle Menschen**, die das DigiMo wie ein rollender Supermarkt in die Dörfer bringt. Im Mobil wird die Ausstattung für „Showrooms“ in die Dörfer transportiert, in denen sich u. a. verschiedene digitale Endgeräte zum Ausprobieren befinden.



**[Download Broschüre zum DigiMo.](#)**

## **Kontakt**

Dr. Hartmut Wolter  
Geschäftsführung  
Freie Altenarbeit Göttingen e.V.

**Mail** [h.wolter@f-a-g.de](mailto:h.wolter@f-a-g.de)

**Web** <https://www.leb-niedersachsen.de/das-digitale-dorf-mobil.html>

## DISKUSSIONSBEITRÄGE ZUM DIGIMO

Wie sieht es mit der Digitalisierung im Landkreis Mansfeld-Südharz aus?

- Breitbandausbau: ca. 90 Prozent des Landkreises Mansfeld-Südharz sind mit Breitband versorgt (Stand 2023, mehr Infos gibt's [hier](#)).
- Glasfaserausbau: Ziel ist es in 6.286 Privathaushalten, 21 institutionellen Nachfragern und 649 Unternehmen/Gewerbebetrieben in Mansfeld-Südharz einen Glasfaseranschluss bereitzustellen (Stand 2024, mehr Infos sowie eine Liste der bereits erschlossenen Gemeinden gibt's [hier](#)).
- Die jeweilige Verfügbarkeit kann [hier online](#) bei der Telekom geprüft werden.

Sozial innovatives Projekt in Mansfeld-Südharz:

„Lasst die Bildung im Dorf“

Kreisvolkshochschule Mansfeld-Südharz

Die Idee des Projektes „Lasst die Bildung im Dorf!“ ist es, Bildungsangebote für Erwachsene im ländlichen Raum zu schaffen und damit einer eingeschränkten Infrastruktur und Mobilität entgegenzuwirken. Bereits im Großteil der Einheits- bzw. Verbandsgemeinden in Mansfeld-Südharz wurden Bildungsräume eingerichtet, die mit digitalen Tafeln und entsprechendem Mobiliar ausgestattet sind. Das Kursangebot kann damit auch in hybrider Form stattfinden. So können z.B. Dozent:innen von außerhalb dazugeschaltet werden und in Kommunikation mit den Teilnehmenden vor Ort treten. Die Vision des Projektes ist es, dass die Räume nicht nur von der KVHS, sondern auch von örtlichen Vereinen und Akteuren genutzt werden.

Mehr Infos gibt's [hier](#).

Zum Nachlesen:

**Hier** geht's zum Bericht des Digital Index 2023/24. Er gibt Auskunft darüber, inwiefern die Digitalisierung verschiedene Lebensbereiche bereits durchdrungen hat und wie gut die Bürger:innen in der Lage sind, mit den Anforderungen des digitalen Wandels umzugehen.

*„Digitale Kompetenzen sind der Schlüssel, um sich selbstbestimmt die Möglichkeiten digitaler Anwendungen und Geräte zu erschließen und zugleich deren Risiken einordnen zu können. Doch diese sind sehr unterschiedlich verteilt [...] Es zeigen sich starke Unterschiede entlang Alter, Bildung und Art der Berufstätigkeit (Bürojob oder andere Tätigkeit).“ (Digital Skills Gap“ - Sonderstudie des D21-Digital-Index 2020/2021)*

# SMARTE MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM

Chris Wachholz, Standortentwicklungsgesellschaft

Mansfeld-Südharz mbH

SmueR steht für „smarte Mobilitätsstationen für ländliche Räume“. Im Rahmen des Vorhabens wurde ein modulares Konzept für eine smarte Mobilitätsstation entwickelt. In der Lutherstadt Eisleben wurde der Prototyp errichtet und getestet. Die Erkenntnisse aus dem Förderprojekt sollen dann zur Etablierung weiterer Stationen in den ländlichen Regionen des Landkreises führen und so das Projekt in den nächsten Jahren innerhalb des Strukturwandels ausgeweitet werden.

**SMueR**



**MOVE MSH**

## Ziel SMueR:

Entwicklung einer Pilotanlage mit Einbindung regionaler Partner

## Ziel MOVE MSH:

Ausrollen der Standorte im Landkreis

Durch die Einbindung regionaler Partner in SMueR wird regionales Know-how aufgebaut – im Anschluss daran wird der Rollout über Strukturwandelmittel vorgenommen und somit die Wertschöpfung im Landkreis gehalten, sowie Arbeitsplätze gesichert und geschaffen

## Zusammenfassung MOVE-MSH

### • Stationstypen und Anzahl

- Fahrradabstellanlage (37) 
- Fahrradverleihsystem (8) 
- Schließfachsystem mit Lademöglichkeit (23) 
- Paketstation (15) 
- Smarte Haltestelle (13) 

### • 90 Einheiten in 7 Gemeinden

- Aufbau von **Paketstationen** werden mit möglichen Betreibern besprochen (DHL, Amazon etc.)
- **Verleihsysteme** werden idealerweise über regionale Partner auf deren Kosten zu individuell zu vereinbarenden **Pachtmodellen** betrieben
- Die Mobilitätsstationen sind vorzugsweise an Standorten mit **fußläufiger ÖPNV-Anbindung** zu errichten
- **PV-Anlage** ist auf **Eigenversorgung und Nulleinspeisung** ausgelegt (Inselbetrieb) -> keine Anmeldung erforderlich

## Kontakt

Chris Wachholz

Projektmanager Energie

Standortentwicklungsgesellschaft mbH

**Mail** [chris.wachholz@lkmsch.de](mailto:chris.wachholz@lkmsch.de)

**Web** [www.seg-msh.de](http://www.seg-msh.de)



## DISKUSSIONSBEITRÄGE ZU SMARTE MOBILITÄT

Wie geht es mit der smarten Mobilitätsstation (SMueR) in Lutherstadt Eisleben weiter? Medienberichten zufolge, gab es eine Änderung in der Ausrichtung der Station.

- Die Photovoltaikanlage der Mobilitätsstation ist aktuell, anders als geplant, nach Norden ausgerichtet. Dies hat standortspezifische Ursachen, da die Station aufgrund sonst nicht öffentlich einsehbarer Bereiche ein Gefahrenpotential dargestellt hätte.
- Somit kann mittels des Pilotprogramms nun herausgefunden werden, wie viel Strom unter herausfordernden Bedingungen produziert wird.
- Aktuell erreicht die Stromproduktion 30 Prozent des maximal Möglichen, das reicht für ca. 14 Tage.

Gibt es Projektpartner, die alternative Mobilitäten für solche Stationen anbieten, zum Beispiel Roller, Fahrrad, Carsharing? Und wenn ja, sind diese in den ÖPNV eingebunden oder ist das ein eigenes Geschäftsmodell?

- Aktuell sind die Partner:innen selbstständig tätig und mieten sich über die Gemeinde (Lutherstadt Eisleben) in die Station ein. So zum Beispiel eine Münchener Firma, die die Fahrräder und die E-Bike Ladestation zur Verfügung stellt.
- Der Landkreis stellt die Station als „nackte Basis“ zur Verfügung und die Gemeinde entscheidet, wer sich einmietet (Carsharing etc.).
- Die Unternehmen, mit denen man aktuell im Austausch ist, können sich vorstellen, den gesamten Landkreis abzudecken.

Ist die Wipperliese eingebunden?

- Nein, jedoch besteht die Idee sowie der Wunsch. Die Fördermittelbindung für den Strukturwandel stellt hier jedoch eine Hürde dar.

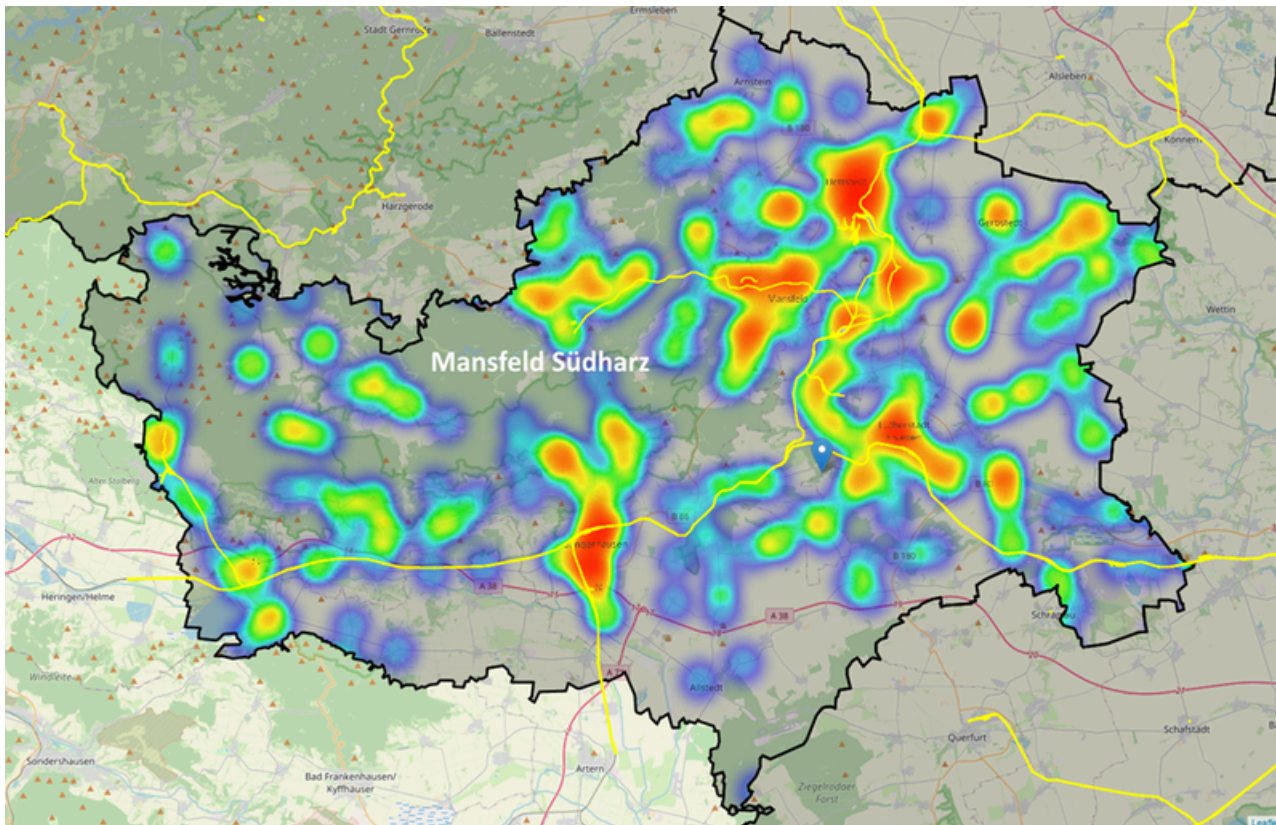
Ist es schwierig weitere Städte und Gemeinden für smarte Mobilitätsstationen zu motivieren? Warum?

- Ja. Eine Ursache ist die Beschränkung durch die Fördermittel vom Strukturwandel.
- Die Stationen selbst können gefördert werden. Die Gemeinden müssen jedoch selbst die Bauplatzvorbereitung treffen (Stromanschluss bereitstellen, Gelände sollte im Eigentum der Gemeinde sein etc.) und sie müssen zweckgebunden für 15 Jahre den Betrieb gewährleisten. Dies ist schwierig, weil sie keine Kosten haben, die sie kalkulieren können und man nicht endgültig weiß, was diese Stationen in 15 Jahren kosten werden.
- Ein Argument dafür wäre: Es ist wie eine „Bushaltestelle mit Strom“, die Einnahmen durch die Einmietung generieren kann.

Wie sieht die Auslastung der bereits bestehenden Standorte aus?

- Es wurden Heat-Maps erstellt. Die Auslastung variiert nach Modelltyp und Standort. Aktuelle genaue Zahlen sind noch schwierig zu ermitteln.
- Man startet mit dem Basismodul und schaut im Verlauf weiter, ob sich dieser Standort lohnt.

### Heatmap: Haltestationsfrequenz



Ideensprint zur weiteren Nutzung:

- Stromverwertung: Wenn der Strom nicht verkauft werden darf, könnte man ihn doch kostenlos ins Netz speisen oder zur Verfügung stellen.
- Regionale Angebote: Es gibt mehr und mehr regionale Anbieter für Snackautomaten mit regionalen Produkten, diese sollten bevorzugt angeboten werden.

# FACHZENTRUM FÜR MODERNE MOBILITÄT

Anna Meyer, Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH



Das Fachzentrum für moderne Mobilität unterstützt die Gemeinden, Landkreise und kreisfreien Städte in Sachsen-Anhalt bei einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung. Darüber hinaus steht es u. a. Einrichtungen des öffentlichen Lebens, Unternehmen und der Tourismusbranche als Ansprechpartner zur Verfügung.

## Ziele und Aufgaben:

- fachliche Unterstützung und Beratung bei der Umsetzung moderner Mobilitätsprojekte
- Sichtbarmachen von landesweiten Mobilitätsangeboten
- Stärkung unserer Partner durch ein flächendeckendes Mobilitätsnetzwerk
- Fördermittelberatung und Entwicklung neuer Förderprogramme

3

## Schnittstellenprogramm – Aufwertung von Bahnhofsumfeldern

Engagement des Landes von Beginn an



80 % Förderung durch das Land, weitere 10 % durch den Landkreis möglich



umfangreiche fachliche Unterstützung durch die NASA GmbH, z. B. bei der Planung und der Zusammenarbeit mit der DB



verknüpfte Planung mit Blick auf andere Projekte am Standort (Bahnhofsprogramm, REVITA, ...)



## Kontakt

Anna Meyer  
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH  
Am Alten Theater 4, 39104 Magdeburg

**Mail** [anna.meyer@nasa.de](mailto:anna.meyer@nasa.de)

**Web** <https://www.nasa.de/moderne-mobilitaet>

# DISKUSSIONSBEITRÄGE ZUM FACHZENTRUM FÜR MODERNE MOBILITÄT

Die Landessenorenvertretung Sachsen-Anhalt hat bereits am Plan 2020-2030 der NASA mitgearbeitet und hat weiterhin Interesse an Austausch und Mitwirkung. Gibt es weiterhin die Möglichkeit zur Beteiligung?

- Ja. Es ist der Anspruch der NASA, die Menschen mitzunehmen. Der Beteiligungsprozess für den nächsten ÖPNV-Plan wird aktuell gestartet. Dort ist die Landessenorenvertretung mitgedacht. Gleichzeitig steht das Angebot, vorher in den Austausch zu gehen sowie das Angebot, sich aktiv bei der NASA zu melden.

Der Museumsverbund hat ein vielfältiges Bildungsangebot. Dieses scheitert jedoch teilweise, da das Museum nur einen kleinen Einzugsbereich hat und Schüler:innengruppen aus weiterer Entfernung das Museum nicht oder schwierig erreichen. Gibt es Ideen zur Lösung des Transportes?

- Leider besteht für einzelne Museen ein zu geringer Bedarf, zur Schaffung einer Buslinie. In diesem Fall ist die eigene Kommune der erste Ansprechpartner.
- Auch wenn die Kommunen unter einer herausfordernden finanziellen Situation stehen, kann es hilfreich sein, Bedarfe immer wieder melden. Eine wiederholte Anbringung der Bedarfe als Zusammenschluss mehrerer Museen kann ebenfalls Wirksamkeit erzeugen. Die NASA steht für Gespräche und Unterstützung bereit.

Bietet die NASA bzw. das Fachzentrum für moderne Mobilität eine Förderberatung?

- Ja. Mehr Infos gibt's [hier](#).

Öffentliche Toiletten sind sehr wichtig für Bahnhöfe und Haltepunkte. Wie kann die NASA hier unterstützen?

- Toiletten an Bahnhöfen sind ein schwieriges Thema. Je kleiner der Bahnhof, umso schwieriger, denn es gibt keine Überwachung, sodass Verschmutzung und Vandalismus nach kurzer Zeit eintreten und damit hohe Kosten verbunden sind.
- Eine Fördermöglichkeit ist das **Revita**-Programm der NASA, das die Revitalisierung von Empfangsgebäuden fördert. Hier ist neben der Förderung von Wartebereichen und touristischen Infopunkten auch die Förderung von Toiletten für Fahrgäste möglich.
- Je nach Besitzverhältniss des Bahnhofgebäudes wäre die Kommune, die Deutsche Bahn oder andere Eigentümer Ansprechpartner für eine solche Förderung.





## Ideensprint:

- Bewusstsein für öffentlichen Personennahverkehr bei den Menschen schärfen. "Die Menschen im ländlichen Raum haben 'verlernt' wie man Bus und Bahn fährt". Idee: Erklär- oder Imagevideos, um die Lust am ÖPNV zu wecken. Diese könnten z.B. durch die NASA, die VGS oder in Kooperation produziert werden.
- Wissenstransfer zwischen den zahlreichen Angeboten fördern, z.B. durch eine Internetseite auf der die Angebote gebündelt sind --> Hinweis, dass es mit NaKoMo und Mobilikon bereits solchen Seiten/Plattformen gibt. Apell: Eigenen Projekte dort eintragen/melden, sodass auch regionale Projekte und Maßnahmen sichtbar werden.



## Zum Nachlesen:

### **NaKoMo – Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität**

NaKoMo ist die zentrale Anlaufstelle für nachhaltige Mobilität. Es ermöglicht Information, Austausch und Begegnung rund um dieses Thema und bringt Kommunen, Länder und Bund mit Fachleuten und Stakeholdern aus ganz Deutschland zusammen.

Nutzungshinweis: *"Momentan steht die Austauschplattform ausschließlich den Verantwortlichen der Kommunen und kommunalen Unternehmen sowie den Vertretern der Länder und des Bundes zur Verfügung. Die Mitgliedschaft von Personen aus dem Wissenschaftsbetrieb war bisher nicht möglich. Das ändert sich aber bald."* (auf Anfrage).

### **Mobilikon – Das Nachschlagewerk rund um das Thema Mobilität vor Ort**

Mobilikon ist ein Partnernetzwerk von NaKoMo und bietet als Wissensplattform zahlreiche Informationen, Publikationen und Beispiele aus der Praxis zum Thema Mobilität. Eigene Projekte und Maßnahmen können dort eingetragen/gemeldet werden.

# VGS - Unser Dienstleister vor Ort? Scheiter heiter.

Gabriele Schuchardt, Verkehrsgesellschaft Südharz mbH

**Was wollten wir?**

Euphorie der Verkehrs-, Mobilitäts- und Klimawende

Passendes Angebot?  
Wo sind unsere Fahrgäste?

**Wie groß ist unser Scherbenhaufen?**

- Eingeschränktes Angebot / Notfahrpläne
- schleppend vorangehende Digitalisierung
- Finanzierungslücken
- Dieselbusse statt alternative Antriebe
- Außenwahrnehmung

**Eigene Unzufriedenheit**

Wir wollten doch eigentlich eine Verkehrswende?  
Was ist daraus geworden?  
Alles im gesamtgesellschaftlichen Kontext betrachten - macht es aufgrund der Komplexität nicht leichter.  
Multiple Krisen machen unseren Menschen Angst.  
Ohne wirksame Fehlerkultur wird eine Entscheidungsfindung verhindert

**„Aus Fehlern wird man klug“**

- man muss sie erst machen, um zu merken, dass es welche sind
- Fehler mehr als Chance zur Entwicklung begreifen
- Konstruktiv mit den eigenen Fehlern und denen der anderen umgehen

↓

- Leicht gesagt - im Job sieht die Realität meistens anders aus. Wenn die Fehler groß genug sind, führen sie zur Insolvenz.
- Um die Bestandsgefährdung auszuschließen, hat die VGS alle Projekte, welche sie zur Verbesserung des Verkehrsangebotes und als Beitrag zur Verkehrswende durchgeführt hat, territorial und temporär begrenzt.
- Fachabteilungsübergreifend Gedanken entwickeln

## **Kontakt**

Gabriele Schuchardt


Geschäftsführerin

Verkehrsgesellschaft Südharz mbH Hettstedt


**Mail** [schuchardt@vgs-suedharzlinie.de](mailto:schuchardt@vgs-suedharzlinie.de)

**Web** [vgs-suedharzlinie.de/Startseite](http://vgs-suedharzlinie.de/Startseite)


## DISKUSSIONSBEITRÄGE ZUR VGS

 Es gibt bei den Nichtnutzer:innen des ÖPNV ein verbreitetes Narrativ, das sagt: 'Ich fahre nicht mit dem Bus, da dieser nicht fährt.' Gibt es Ideen, wie man Menschen, die genauso denken, erreichen kann?

- Die Kommunikation mit (ehemaligen) Fahrgästen ist unterbrochen. Aktuell gibt es die Idee an die Bürgermeister:innen heranzutreten und die Infos, Probleme und Veränderungswünsche in ihrer Gemeinde aufzunehmen.

 Wie kann der Transport von großen Gruppen z.B. Schulklassen erleichtert werden? Momentan gibt es große Herausforderung im ländlichen Raum in Mansfeld-Südharz?

- Für Gruppen können Gruppentarife genutzt werden. Sollten keine geeignete Tarife oder Verbindungen angeboten werden, ist der Appell die VGS direkt zu kontaktieren. Gemeinsam kann nach einer geeigneten individuellen Lösung geschaut werden.
- Ggf. kann die VGS mit Kleinbussen durch Subunternehmer unterstützen.
- Eine weitere Schnittstelle zur VGS bildet der ÖPNV-Beirat.

 Die Stadt Tübingen hat das Deutschlandticket günstiger gemacht und damit 100% Zuwachs bei der Nutzung ÖPNV erzielt. Ggf. können Aspekte der Umsetzung als Good Practice genutzt werden?

- Das Deutschlandticket ist eine gute Idee, aber im ländlichen Raum, wo man viele Kilometer für wenige potentielle Fahrgäste zurücklegen muss, kostet der Kilometer mehr Geld. Deshalb kann das Angebot nicht so umfassend gefahren werden, wie in Ballungsgebieten (z.B. Tübingen).
- Im ländlichen Raum in Mansfeld-Südharz werden Angebote gestrichen, weil sie unrentabel sind. Oft folgen Beschwerden von vielen Personen. Jedoch ist es auch so, wenn diese Anzahl an Personen den Bus genutzt hätten, hätte die VGS den nicht gestrichen.
- Zuwachs gibt es im Schülerverkehr. Schüler:innen nutzen das Deutschlandticket. Für die VGS kann dies jedoch herausfordernd sein, da der vorherige Tarif mehr Geld für die VGS bedeutet hat.



# AUSBLICK

## *Kommende Veranstaltungen und Themen*

### **Vorhaben Karstwanderweg**

Der Wissensspeicher MSH, das Projektübro für nachhaltigen Tourismus (PBNT) und das Biosphärenreservat Karstlandschaft Südharz arbeiten aktuell an sozial innovativen Ideen für den Karstwanderweg. Der gesamte Karstwanderweg erstreckt sich über etwa 266 Kilometer in den Landkreisen Mansfeld-Südharz (Sachsen-Anhalt), Nordhausen (Thüringen) und Göttingen (Niedersachsen). Um diesen Weg als zusammenhängenden Tourenweg zu bestreiten, braucht es Gastronomie und Unterkünfte. Im ersten Schritt tragen wir Angebote zusammen und definieren mögliche Lücken. Als nächstes wollen wir Good Practice Beispiele einladen und erörtern, welche Lösungsansätze für den Karstwanderweg infrage kommen.



# TDG INNOVATION SUMMIT 2024

FÜR DIE ZUKUNFT DER PFLEGE

25. | 26. SEP. 2024



**TDG** | Translationsregion  
für digitalisierte  
Gesundheitsversorgung

 Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

**wir!** Wandel durch  
Innovation  
in der Region

### **TDG INNOVATION SUMMIT**

Spannende Entwicklungen im Bereich Digital Health werden auf dem TDG INNOVATION SUMMIT 2024 am **25. und 26. September** im Kloster Helfta in Eisleben vorgestellt. Bereits zum dritten Mal lädt die Translationsregion für digitalisierte Gesundheitsversorgung zum Netzwerken, zum Erleben der neuen Technologien und zum Dialog ein. Zudem werden aktuelle Ergebnisse und Innovationen nach 5 Jahren TDG vorgestellt. Weitere Informationen gibt's [hier](#).



## Regionale Energiewende gestalten

Wie kann die Regionale Energiewende gestaltet werden? Vom **12. -13. September 2024** laden die Stadtwerke Hettstedt mit dem Sonnenschloss Walbeck und der SEG ein, um Lösungsansätze für die Herausforderungen des Strukturwandels diskutieren. Die Veranstaltung auf dem Sonnenschloss Walbeck, Gutspl. 1, 06333 Walbeck, bietet die Möglichkeit, sich mit führenden Experten zu vernetzen, neueste Erkenntnisse zu teilen und gemeinsam an den Energielösungen der Zukunft zu arbeiten. Weitere Informationen gibt's [hier](#).



Das Netzwerkevent mobil.wandeln ist eine gemeinsame Veranstaltung des Zentrums für Sozialforschung Halle e.V. im Rahmen des Projektes "Wissenspeicher MSH" und der Standortentwicklungsgesellschaft Mansfeld-Südharz mbH.

Der Wissenspeicher MSH wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages und dem Landkreis Mansfeld-Südharz gefördert.