Mobilitätskonzepte für den ländlichen Raum

***Die Initiative Zukunftsmobilität** entwickelt seit 2010 gemeinsam mit ihren Kunden Mobilitätskonzepte, die insbesondere Herausforderungen im ländlichen Raum adressieren. Dabei verbindet das Team um Gründer Christian Klaiber Elektromobilität mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Sharing-Angeboten und weiteren Modellen, die auf die Kommunen und Unternehmen zugeschnitten sind. Im Interview mit der eMobilJournal-Redaktion sprach Christian Klaiber über den Informationsbedarf in den Kommunen, das Ziel, den Kreis zwischen Elektromobilität und Klimaschutzzielen zu schließen und ein aktuelles Zweiradprojekt an der Schweizer Grenze mit einem Pedelec-Verleihsystem.*

Christian Klaiber, Leiter der *Initiative Zukunftsmobilität*
(Quelle: *Initiative Zukunftsmobilität*)

Herr Klaiber, 2010 haben Sie die *Initiative Zukunftsmobilität* gegründet, die zusammen mit Kunden nachhaltige Mobilitätslösungen insbesondere für den ländlichen Raum erarbeitet. Welche Konzepte sind im ländlichen Raum im Vergleich zur Stadt von Bedeutung?

2012 habe ich zum ersten Mal öffentlich die Frage gestellt: Welche Probleme lösen wir, wenn alle in der Stadt elektrisch fahren? Der Stau verkürzt sich, weil die Elektroautos kompakter sind, habe ich damals gesagt. Gleichzeitig können wir CO_2-Emissionen reduzieren. Wir lösen aber nicht die drängendsten Probleme der Stadt: die Verkehrsdichte, das Parkplatzproblem, die mangelnde Lebensqualität. Das heißt: Wir lösen keine gesellschaftlichen Probleme, sondern nur die technische Aufgabe. In der Stadt brauchen wir andere

> „Die Elektromobilität gehört für mich nicht in die Stadt und in Ballungsräume.“

Mobilitätslösungen als Mobilität mit Pkw, auch dann, wenn dieser elektrisch angetrieben wird. Die Elektromobilität gehört deshalb für mich nicht in die Stadt und in Ballungsräume, sondern in den ländlichen Raum. Dort kann ich schlechter auf den ÖPNV oder andere Mobilitätslösungen ausweichen und muss viele Strecken mit dem Auto zurücklegen. Hier sind Alternativen gefragt: Neben Mitfahrdiensten, die die oft nur mit einer Person besetzten Autos füllen, haben elektrische Alternativen großes Potenzial: Mehr als 150 km müssen selten zurückgelegt werden und das können Elektroautos gut leisten.

Wie darf man sich die Entwicklung eines Konzepts konkret vorstellen? Kommen Kommunen und Unternehmen direkt auf Sie zu?

In der Regel kommt man ins Gespräch, indem die Kommunen durch Projekte, die wir schon umgesetzt haben, oder über Veranstaltungen auf uns aufmerksam werden. Ausgangspunkt ist für uns immer: Welche Probleme bestehen in der jeweiligen Kommune? Bei unserem Projekt in Bad Säckingen waren das zum Beispiel die Sicherung des Kurstatus, aber auch die Reduzierung der Verkehrsdichte. In vielen Kommunen sind aber auch die kommunale Entwicklung und die Wirtschafts- und Tourismusförderung Thema. Bei Unternehmen dagegen sind die Schlüsselthemen häufig Parkplatzkosten und der zunehmende Fachkräftemangel. Elektromobilität und Mobilitätslösungen müssen dann so konzipiert werden, dass Mitarbeiter stärker an das Unternehmen gebunden werden. Allgemein sind wir also auf der Suche nach Mobilitätslösungen, die in Problemfelder hineinspielen, die auf den ersten Blick nichts mit Mobilität zu tun haben. Wir verstehen uns daher als Realitätsschnittstelle der Elektromobilität, die die Anwendungsseite im Blick hat.

> „Ausgangspunkt für uns ist immer: Welche Probleme bestehen in der jeweiligen Kommune?“

> „Wir verstehen uns als Realitätsschnittstelle der Elektromobilität.“

Inwiefern sind Sie dann auch bei der Umsetzung der Konzepte beteiligt?

Nachdem wir ausgehend von der Problemanalyse ein Konzept erarbeitet haben, machen wir Umsetzungsvorschläge. Wir führen diese möglichen Lösungen sehr konkret aus und geben im besten Fall auch an, welche Kosten dabei entstehen. Die Kommune entscheidet dann, welche Projekte sie umsetzen möchte und ob sie uns an der Umsetzung beteiligen will. Wenn wir weiter zusammenarbeiten, versuchen wir, innerhalb der Kommune Einheiten zu schaffen und Zellen zu organisieren, die in den Prozess eingebunden sind und mitarbeiten. Den jeweiligen Hauptakteuren vor Ort bieten wir auf Veranstaltungen dann auch die Plattform, die eigenen umgesetzten Projekte vorzustellen. So werden Anreize für weitere Unternehmen geschaffen, ebenfalls in das Thema einzusteigen.

Bild 1: In der Kurstadt Bad Säckingen baten die Stadtwerke die *Initiative Zukunftsmobilität* um Unterstützung bei der Entwicklung einer praxisgerechten Ladeinfrastruktur. (Quelle: *Initiative Zukunftsmobilität*)

> „Wir versuchen innerhalb der Kommune Einheiten zu schaffen, die in den Prozess eingebunden sind.“

Welche Dienstleistungen bieten Sie konkret an?

Wir haben drei Geschäftsfelder bei der *Initiative Zukunftsmobilität*. Zum einen bieten wir klassische Beratung an und erarbeiten Mobilitätskonzepte für Kommunen und Stadtwerke. Wir arbeiten verstärkt mit Energieversorgungsunternehmen im Bereich Geschäftsfeldentwicklung. Wir

> „Wir unterstützen Energieversorger dabei, profitable Geschäftsfelder zu entwickeln.“

Bild 2: Bei Veranstaltungen zur Elektromobilität werden Akteure vor Ort auf die Bühne gebeten, um Anreize für weitere Unternehmen zu schaffen. (Quelle: *Initiative Zukunftsmobilität*)

unterstützen Energieversorger dabei, profitable Geschäftsfelder zu entwickeln. Aber auch im Bereich Ladeinfrastrukturkonzeption sind wir sehr aktiv. Hier handelt es sich um überregionale bzw. interkommunale Projekte, bei denen ganze Regionen betrachtet werden.

„Zusammen mit Partnern haben wir neue IT-Lösungen entwickelt und sind dabei, die ersten Projekte umzusetzen“

Unser zweites Geschäftsfeld ist die Erarbeitung und das Angebot von IT-Lösungen, die die Erfahrungen aus all unseren Projekten in sich vereinen und umfassende Mobilitätslösungen beinhalten. Wir haben diesen ganzheitlichen Ansatz einmal „Mobilität 4.0“ genannt. Der Grundgedanke ist, bestehende Systeme miteinander zu vernetzen, so zum Beispiel Sharing- und Mitfahrdienste mit dem ÖPNV. IT-technisch stößt man bei bestehenden Systemen schnell an Grenzen. Daher haben wir zusammen mit Partnern neue IT-Lösungen entwickelt und sind dabei, die ersten Projekte umzusetzen.

„Auch Weiterbildung ist für uns ein zunehmend wichtiges Thema.“

Im dritten Geschäftsfeld bieten wir Veranstaltungen wie zum Beispiel Elektromobilitätstage und Events an. Auch Weiterbildung ist für uns ein zunehmend wichtiges Thema. Aus dem Schaufensterprojekt in Bayern/Sachsen ist der *Smart Advisor* entstanden, eine Weiterbildung zum „Berater/in für Elektromobilität (HWK)“. Diese versuchen wir gerade gemeinsam mit der Handwerkskammer Konstanz, in Baden-Württemberg zu etablieren. In diesem Kontext bieten wir selbst auch nebenberufliche Weiterbildungen an, aber auch zielgruppenspezifische Kompaktseminare zum Beispiel für Klimaschutzmanager. Klimaschutzmanager sind eigentlich in der Kommune die richtigen Ansprechpartner für Elektromobilität bzw. nachhaltige Mobilität insgesamt. Sie sind aber selten richtig im Thema. Im Umfeld der Ladeinfrastrukturförderungen haben wir damit begonnen, unter anderem Seminare für kommunale Entscheider anzubieten.

Wo sehen Sie hier am meisten Informationsbedarf?

Nach wie vor ist leider immer noch zu wenig Information verfügbar. In den kommunalen Gremien und Verwaltungen, aber auch in den Stadtwerken ist nach wie vor in Sachen Elektromobilität ein Informationsdefizit vorhanden. Zum Beispiel erleben wir immer noch, dass beim AC-Laden mit 22 KW von Schnellladen gesprochen wird, was für die meisten Elektroautos gar nicht zutrifft. Letztlich stuft ja auch die Ladesäulenverordnung Laden bis 22 KW als Normalladen ein. Auch hält sich die Angst hartnäckig, mit einem Elektroauto nach 80 Kilometern

„Aus Sicht der Kommunen werden durch Elektromobilität oft keine Probleme gelöst, sondern neue geschaffen.“

liegen zu bleiben. Oft kommen Bürgermeister auf uns zu, denen von Sharing-Anbietern Elektroautos und von Energieversorgern oder anderen Anbietern Ladesäulen angeboten werden, obwohl ihr Problem ein ganz anderes ist: Sie wollen und müssen ein Mobilitätsproblem lösen. Aus Sicht der Kommunen werden durch Elektromobilität oft keine Probleme gelöst, sondern neue geschaffen: Es muss Geld in die Hand genommen werden, es wird technisch komplex und die Kommune ist auf Anbieter angewiesen, deren Angebote sie gar nicht beurteilenn kann. Hier setzen wir an und informieren, zeigen aber auch Ideen und Lösungen auf, die tatsächlich das Problem der jeweiligen Kommune adressieren. Unsere Konzepte sind nachhaltig und gehen weit über die Elektromobilität hinaus.

> „Die Konzepte gehen weit über Elektromobilität hinaus."

Was müssen Kommunen bei der Entwicklung von Mobilitätskonzepten beachten, damit diese zum gewünschten Erfolg führen? Welche Fehler sollten sie vermeiden?

Kürzlich hatte ich das Klimaschutzkonzept einer Kleinstadt in der Hand. Zum Thema „Mobilität" stand dort etwa, die Kommune solle öffentliche Ladestationen aufbauen. Zur Begründung wurde aus der technischen Kapazität der Ladestationen eine theoretische Fahrleistung berechnet. Mit der Annahme, dass dies 1:1 Fahrten mit Verbrennungsmotoren ersetze, wurden CO_2-Einsparungen berechnet, die diese Kommune dadurch angeblich realisiert. Das ist grober Unfug und geht an der Realität vorbei – so etwas ist keine Basis für Investitionen.

> „Erfolgreiche Konzepte binden diejenigen ein, die es wirklich betrifft."

Weiter wurden Allgemeinplätze empfohlen, wie ein E-Carsharing und einen Elektrobürgerbus zu installieren, und es wurden wieder theoretische CO_2-Reduzierungen ermittelt. Ob dadurch eine Aufgabe in dieser Kommune gelöst wird und die Angebote jemals genutzt werden, wurde noch nicht einmal erwähnt. Gerade bei Carsharing-Angeboten im ländlichen Raum ist die Akzeptanz häufig schwierig, ein typisches Carhsharing-Angebot ist oft eben nicht die richtige Lösung. Damit zahlen am Ende die Kommunen die Zeche, eine ausreichende Nutzung bleibt jedoch aus. Erfolgreiche Konzepte binden dagegen diejenigen ein, die es wirklich betrifft. Sie nutzen vorhandene Fahrzeuge, senken damit die Kosten für die Mobilitätsangebote und finden so auch Akzeptanz und leisten einen wirklichen Beitrag zum Klimaschutz vor Ort.

In einem Interview haben Sie einmal gesagt, dass Entscheider in Kommunen oftmals zu technisch denken. Was haben Sie damit gemeint?

In Deutschland gerät das Thema Klimaschutz, das doch Hauptantrieb für die Elektromobilität ist, schnell in den Hintergrund. Statt dessen werden Diskussion über Reichweiten, Ladeinfrastruktur, über Kosten und Glaubensfragen geführt. Wir erleben gelegentlich sogar, dass der Gemeinderat von Kommunen mit ernsthaftem Emissionsproblem einen vom Bund geförderten Klimaschutzmanager ablehnt und so die Themen nicht weiterverfolgt werden können. Gleichzeitig wird aber auf der technischen Ebene mit der Gießkanne Geld für die Elektromobilität bereitgestellt.

> „In Deutschland gerät das Thema Klimaschutz, das doch Hauptantrieb für die Elektromobilität ist, schnell in den Hintergrund."

Seit Jahren wird den Kommunen die Vorreiterrolle in der Elektromobilität zugesprochen, vor Ort ist aber

Bild 3: Die Mobilitätskonzepte in den Kommunen stoßen insbesondere dann auf Akzeptanz, wenn die Bürger eingebunden werden. (Quelle: *Initiative Zukunftsmobilität*)

oft unklar, wie diese aussehen soll. Ohne ein Bild vom Ganzen zu haben, errichtet man Ladeinfrastruktur und elektrifiziert den Fuhrpark, um der Vorbildfunktion gerecht zu werden. Der ganzheitliche Rahmen, der wirklich Effekte erzielt, fehlt. Wir sehen es als unsere Aufgabe, den Kreis zwischen Klimaschutzzielen und der Elektromobilität zu schließen, sodass daraus messbare Ziele für nachhaltige Mobilität abgeleitet werden können – mit Kenngrößen, die sich im Klimaschutz wiederfinden.

„Wir sehen es als unsere Aufgabe an, den Kreis zwischen Klimaschutzzielen und der Elektromobilität zu schließen."

Mit Klimaschutzverfahren wie dem *EEA* (*European Energy Award*) kann Bronze-, Silber- oder Goldstatus erreicht werden – über Ziele, die sich die Kommune selbst setzen kann. In den Kommunen, in denen wir tätig werden, sind vorher die verkehrsbedingten Emissionen konstant geblieben oder sogar gestiegen, wohingegen alle anderen Emissionen wie Gebäudeemissionen gesunken sind.

Mobilitäts- und Zukunftsforscher *Stephan Rammler* forderte in einem Gastbeitrag für *Die Zeit* die Bürgermeister der einzelnen Städte und Kommunen dazu auf, nicht auf Entscheidungen des Bundes zu warten, sondern selbst aktiv zu werden. Würden Sie das unterschreiben?

Der Haushalt vieler Kommunen ist nach wie vor knapp und es entsteht der Eindruck, dass viel nur unternommen wird, weil es dafür Fördergelder gibt und man so die Co-Finanzierung dann schon irgendwie stemmen kann. Wir haben in den letzten Jahrzehnten in Deutschland eine Kultur gezüchtet, die wirklich darauf aus ist. Erst wenn Förderprogramme aufgelegt werden, ist plötzlich vieles möglich. In anderen Ländern wie beispielsweise der Schweiz, wo wir ebenfalls Kunden haben, gibt es keine oder kaum Förderungen und es bewegt sich trotzdem viel. Unsere Erfahrung zeigt, dass derjenige, der in Sachen Elektromobilität oder Mobilität im Allgemeinen aktiv wird, ein Problem erkannt hat, das er lösen möchte – und er sieht für sich ein Geschäftsfeld.

„Erst wenn Förderprogramme aufgelegt werden, ist plötzlich vieles möglich."

„Grundsätzlich würde ich *Herrn Rammler* beipflichten."

Manches geht bei uns wohl tatsächlich nicht ohne Förderung, aber grundsätzlich würde ich Herrn Rammler beipflichten: Die Akteure sollten nicht lange auf Förderungen schielen, sondern die Dinge anpacken und sich lieber Partner ins Boot holen, die einen Nutzen aus den Projekten ziehen und diese deshalb unterstützen.

Bild 4: In Bad Säckingen wurden die unterschiedlichen Aktivitäten der *EEA*-Kommune zusammengeführt, um daraus ein zukunftsweisendes Gesamtkonzept zu erarbeiten. (Quelle: *Initiative Zukunftsmobilität*)

Der Bund hat erst kürzlich 35 Millionen Euro in die Förderung von Elektrobussen investiert. Das ist eine hohe Summe. Aber reicht die Förderung aus?

Das muss man immer in Relation sehen: Ein Elektrobus kostet in der Anschaffung immer noch doppelt so viel wie sein Pendant mit Verbrennungsmotor. Zusätzlich stellt sich die Frage, wo ein Elektrobus gekauft werden kann. Anlaufstellen sind immer noch eher Polen und China als Deutschland. Vor diesem Hintergrund sollte genau überlegt werden, wofür die Steuergelder am sinnvollsten eingesetzt

werden. Wir haben in unseren Projekten schon einige Elektrobusse eingesetzt. Das waren immer umgerüstete Busse mit 20 Plätzen, sogenannte Minibusse. In dieser gerade in ländlichen Regionen gefragten Größe ist aber weiter kein Angebot in Sicht.

„Anlaufstellen für Elektrobusse sind immer noch eher Polen und China als Deutschland."

Inwiefern spielen Bürgerbeteiligungen bei Ihren Projekten eine Rolle?

In unseren Projekten beziehen wir, wo immer möglich, die Bürger mit ein. Das erhöht die Erfolgschancen für die spätere Umsetzung der Konzepte. In den Kommunen haben wir für Bürgerbeteiligungen verschiedene Formate, die auf die jeweilige Kommune zugeschnitten sind. Beispielsweise bieten wir Workshops, wobei es egal ist, ob sich viele oder nur wenige Bürger beteiligen, es kommen immer alle wesentlichen Aspekte der Problematik auf den Tisch. Bei einem Projekt haben wir beispielsweise einen Bürgerworkshop organisiert, bei dem es darum ging sieben Teilorte miteinander zu verbinden und auch Touristen die Möglichkeit zu bieten, sich ohne das eigene Auto fortzubewegen. Es war schön, zu sehen, wie gut besucht und konstruktiv dieser Workshop war. Diejenigen, die sich im Beteiligungsverfahren engagieren wollen, können später gern in die Lösungen eingebunden werden. So finden die Lösungen dann eine hohe Akzeptanz.

„In unseren Projekten beziehen wir, wo immer möglich, die Bürger mit ein."

In der Kurstadt Bad Säckingen haben wir im Rahmen eines Beteiligungsprozesses im September letzten Jahres eine größere Veranstaltung organisiert. Wir halten bei diesen Veranstaltungen keine theoretischen Vorträge, sondern holen die Akteure, die vor Ort bereits aktiv sind, auf die Bühne. Da meldete sich dann zum Beispiel der Fahrer eines Elektroautos zu Wort, der einen Elektrofahrer-Stammtisch gründen wollte. Daraus ist dann der *E-Fahrer-Treff Hochrhein* entstanden, der sich über Facebook organisiert und Keimzelle für alle geworden ist, die sich vor Ort über die Elektroauto-Praxis informieren wollen. Wir unterstützen die Bildung solcher Gruppen aus der Bürgerschaft heraus und stehen mit Rat und Tat zur Seite.

„Wir unterstützen die Bildung von Gruppen aus der Bürgerschaft heraus und stehen mit Rat und Tat zur Seite."

Sie haben im Rahmen Ihrer Projekte auch oft Neuland betreten.

Ja, wir haben zum Beispiel den ersten vollelektrischen Linienbus im ländlichen Raum installiert. Das war ein Projekt in Baiserbronn im Schwarzwald, bei dem es eigentlich um etwas ganz anderes ging: Ein Teilortproblem. In den Teilorten gibt es weder eine medizinische Versorgung noch Einkaufsmöglichkeiten und die Distanzen sind groß. Ohne eigenes Auto war es in den Teilorten kaum mehr möglich, sich nach heutigem Standard zu versorgen: Vorgabe der Kommune war es, keine Konkurrenz für die Taxibetriebe zu schaffen und die bestehenden ÖPNV-Angebote zu stärken. Noch dazu sollte die Lösung elektrisch fahren und das mitten im Schwarzwald mit bis zu 18 % Steigung. 2015 haben wir dann das Konzept gemeinsam mit der Verwaltung, den Bürgern und anderen Akteuren vor Ort erarbeitet und neue ÖPNV-ergänzende Buslinien installiert. Die elektrischen 20-Sitzer fahren seit 2015 jeden Tag und sind gut ausgelastet. Auch Bad Säckingen hat inzwischen einen solchen Linienbus. Hier wurde die bereits bestehende Citybuslinie elektrifziert, wobei die Linienführung gleich geblieben ist.

„Wir haben im Schwarzwald den ersten vollelektrischen Linienbus im ländlichen Raum installiert."

Autonomes Fahren wird immer greifbarer und zum nächsten Trendthema der Branche. Inwieweit können Sie die technische Entwicklung in diese Richtung bei Ihren Projekten schon berücksichtigen?

Konkret umsetzen konnten wir leider noch kein Projekt mit autonom fahrenden Fahrzeugen. Wir haben im Moment drei laufende Projekte, in denen es um den Einsatz autonom fahrender Bussysteme geht. Bei unserem Projektansatz ist es sehr schade, dass es noch keine autonom fahrenden Fahrzeuge im Pkw-Segment auf dem Markt gibt, die schon einsetzbar sind. Gäbe es diese schon, wäre eine konkrete Aufgabe im ländlichen Raum schon gelöst: Gemeinsam mit einem Landkreis haben wir ein Konzept erarbeitet, das um

Bild 5: Gerade erarbeitet die Initiative Zukunftsmobilität ein Zweiradprojekt mit einem Pedelec-Verleihsystem für Bad Säckingen, das an der Grenze zur Schweiz am Hochrhein liegt. (Quelle: *Pro Bad Säckingen e.V.*)

das heutige ÖPNV-Angebot herum sämtliche Komponenten von Mitfahrdiensten und Sharing-Lösungen einschließt. Der ÖPNV ist aus meiner Sicht ein wesentlicher Bestandteil, sozusagen das Rückgrat der Mobilitätslösungen im ländlichen Raum. Es gilt, dieses Angebot einzubinden und zu stärken. Es geht also darum, praxisgerechte Ergänzungen zu schaffen und das Angebot zu verdichten. Im erwähnten Projekt gibt es vereinfacht gesagt neben dem ÖPNV-Angebot einen bewirtschafteten Fahrzeugpool, mit dem das Mobilitätsangebot in der Fläche deutlich verbessert wird. Die letzten Lücken könnten autonom fahrende Fahrzeuge auf definierten Teilstrecken schließen.

„Meine These ist, dass wir eher autonom fliegen werden als autonom fahren."

So weit sind wir technisch und rechtlich leider noch nicht, aber das wird in absehbarer Zeit kommen. Meine These ist allerdings, dass wir eher autonom fliegen werden, als autonom zu fahren.

Sie haben bereits 2011 begonnen, den Fuhrpark Ihres Unternehmens auf elektrische Fahrzeuge umzustellen und erweitern diesen gerade um Lasten-Pedelecs. Warum zögern noch so viele Unternehmen, ebenfalls auf Elektromobilität zu setzen?

Das kommt sehr auf die Anforderungen im jeweiligen Unternehmen an. Wir haben beispielsweise gerade zusammen mit Partnern einen Fuhrpark mit knapp 100 Fahrzeugen analysiert. Über Fahrprofil, Nutzung etc. kann man eine Größenordnung von 25 Fahrzeugen sofort elektrifizieren. Weiter stellt sich die Frage: Ist es damit getan, den Fuhrpark zu elektrifizieren oder hat das Unternehmen noch eine ganz andere Aufgabe? Geht es vielleicht nicht eher darum, den Mitarbeitern eine Alternative zu bieten, zur Arbeit zu kommen. 2014 haben wir im Auftrag des Landes Baden-Württemberg unser erstes größeres Projekt mit Unter-

„Bei einem Fuhrpark mit knapp 100 Autos kann man 25 Fahrzeugen sofort elektrifizieren."

nehmen im ländlichen Raum durchgeführt. Dabei sind wir auf Unternehmen gestoßen, in denen Teilzeitkräfte den Löwenanteil ihres Einkommens in die Finanzierung eines Zweitautos stecken, das sie eigentlich nur brauchen, um damit zur Arbeit zu fahren. Mit einem Elektroauto würde man natürlich die CO_2-Emissionen reduzieren, die Kosten würden aber noch steigen und damit würde die Bereitschaft, umzusteigen, sinken. Wir müssen also andere Lösungen schaffen. Selbst das Auto von jemandem, der wie ich 70.000 Kilometer im Jahr fährt, steht die meiste Zeit tatsächlich nur rum. Natürlich könnten Unternehmen ihren Mitarbeitern Elektroautos über Gehaltsumwandlungen etc. zur Verfügung stellen. Hier gibt es Modelle, die aber in den meisten Fällen aufwendig und komplex sind. Vielfach ist dies auch ein Mengen- und Gleichbehandlungsthema. Deshalb macht es Sinn, größer zu denken.

Verraten Sie uns zum Abschluss noch, woran die Initiative Zukunftsmobilität gerade arbeitet?

Im Rahmen unseres Projekts in Bad Säckingen erarbeiten wir derzeit ein Zweiradkonzept. Bad Säckingen liegt am Hochrhein, an der Grenze zur Schweiz. Auf deutscher und auf schweizer Seite gibt es eine Bahnlinie und Gewerbegebiete. Insbesondere das Industriegebiet auf schweizer Seite wächst sehr stark. In den nächsten Jahren werden dort mehrere tausend Arbeitsplätze entstehen. Die spannende Frage ist deshalb, wie Mobilität so organisiert werden kann, dass die öffentlichen Verkehrsachsen, primär die Bahnlinie, die heute noch keine Verbindung zu den Gewerbegebieten hat, genutzt und ergänzt werden können. Dieses Problem muss zudem in einem Verkehrssystem gelöst werden, das ohnehin eine viel zu hohe Verkehrsdichte und Auslastung im Pkw-Verkehr hat. Eine sinnvolle Ergänzung kann hier der Zweiradverkehr sein, zumal die Region ohnehin fahrradaffin ist. Wir konzipieren derzeit ein Fahrrad- und Pedelec-Verleihsystem, das Lücken in den Mobilitätsketten von Pendlern und Touristen, aber auch der Bürger im Alltag schließen soll. Dabei ist der Verleih an sich weniger das Problem, da das System mittlerweile bekannt ist und es auch diverse Anbieter gibt.

> „Wir konzipieren derzeit ein Fahrrad- und Pedelec-Verleihsystem.“

> „Bei der Errichtung eines Mobilitätsangebots über die EU-Außengrenze zur Schweiz hinweg treten diverse administrative Hürden auf.“

Es findet sich bisher aber kein Anbieter aus Deutschland, der auch in die Schweiz geht. Denn bei der Errichtung eines Mobilitätsangebots über die EU-Außengrenze zur Schweiz hinweg treten diverse administrative Hürden auf. Was innerhalb der EU noch einfacher funktioniert, ist bei Projekten mit Ländern außerhalb der EU oftmals ein Problem. Ich gehe aber davon aus, dass wir diese Hürden noch überwinden werden. Eine weitere Aufgabe ist die Schaffung von Rahmenbedingungen, unter denen sich ein entsprechendes Angebot wirtschaftlich betreiben lässt. Dazu müssen auch hier Partner eingebunden werden, die damit für sich ein Problem lösen – insgesamt eine interessante, aber auch herausfordernde Aufgabe.

Herzlichen Dank für das Gespräch, *Herr Klaiber.* (*sih*)

VITA

Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Christian Klaiber

Leiter Initiative Zukunftsmobilität und
Leiter Steinbeis-Beratungszentrum
Innovation & Mobilität

1990 – 1992	Einkauf, Maschinen und Anlagenbau
1992 – 1996	Studium im Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen, Fachhochschule für Technik, Esslingen
1969 – 1999	Produktmanagement in der Pionierphase privater Telekommunikationsnetze
1999 – 2006	Vertriebs- und Führungsaufgaben in den Bereichen Telekommunikation und Energiewirtschaft
2006 – 2008	Geschäftsführung Energiewirtschaftliche Beratung
Seit 2008	Geschäftsführender Gesellschafter eines Beratungsunternehmens
Seit 2009	Leiter Steinbeis-Beratungszentrum Innovation & Mobilität
Seit 2010	Leiter der Initiative Zukunftsmobilität
Kontakt:	Initiative Zukunftsmobilität Hohnerareal Bau V Hohnerstraße 4/1 78647 Trossingen Tel.: +49 74 25 94 00 79-20 Fax: +49 74 25 94 00 79-9 E-Mail: info@zukunftsmobilitaet.de