

Trendmagazin: Mobilität

Mobilität ist einer der weltumspannenden Megatrends unserer Zeit, der weit in Gesellschaft und Wirtschaft hineinwirkt. Viele Studien beschäftigen sich damit, wie sich dieser Trend entwickelt und auf welche Ausprägungen, Nutzungsformen und Verfügbarkeiten wir uns – auch im Tourismus – einstellen sollten. Nicht ohne Grund: Mobilität ist eine fundamentale Voraussetzung für ein selbstbestimmtes, in immer stärkeren Maße von Beweglichkeit und Unabhängigkeit geprägtem Leben und für ein erfolgreiches Wirtschaften.

In der aktuellen Ausgabe des Trendmagazins schauen wir uns genauer an, wie der Megatrend Mobilität auch Einfluss auf die Tourismusbranche nimmt und welche Best Practice-Beispiele es aus dem Reiseland NRW gibt. Viele touristische Akteure haben bereits gute Projekte angestoßen, die sowohl die Mobilität im Alltag als auch im Kontext des Reisens betreffen.

Inhalt

1. Der Megatrend Mobilität	2
2. Mobilitätsformen entstehen	3
2.1 Carsharing	3
2.2 Autonomes Fahren	6
2.3 Elektrisch unterwegs: E-Mobility.....	10
2.4 Radfahren: Be- und Entschleunigung.....	12
2.5 Der ÖPNV und die Kommunen	13
3. Best Practice-Beispiele und EFRE-Förderprojekte aus NRW	15
3.1 „Schau‘ an! Wir sind mobil.“	16
3.2 Elektrisch bewegt. Mobilitätsnetz Gesundheit.....	16
3.3 „Smart4You“	17
3.4 E-Mobilität und Ladeinfrastruktur.....	17
3.5 Radtourismus.....	17
3.5.1 Radschnellweg Ruhr RS1	17
3.5.2 Radschnellweg Westliches Münsterland RS2.....	17
3.5.3 Radeln nach Zahlen.....	18
3.5.4 Quo Radis – App zum Radfahren im Rheinland	18
3.5.5 Panorama-Radwege	18
3.5.6 Velocity Aachen GmbH.....	18



3.5.7	Pedelecs-Verleih am Niederrhein	19
3.6	Wandertourismus.....	19
3.6.1	Eifel.Bahn.Steig / Rad- und Wanderbahnhöfe Nordeifel	19
3.6.2	Wandertouren mit Bus und Bahn.....	19
3.6.3	Bergischer Wanderbus	19
3.6.4	Eifelsteig-Wanderbus.....	19
3.7	Gäste-Cards	20
3.7.1	Sauerland Sommercard.....	20
3.7.2	Erlebnisregion Nationalpark Eifel.....	20
4.	Für eilige Leser: Ein Fazit in 11 Thesen	20

1. Der Megatrend Mobilität

Mobilität erfasst die Gesellschaft, ihr Handeln und Wirtschaften auf all ihren Ebenen. Mobil zu sein ist ein fundamentales menschliches Bedürfnis: Um den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Anschluss nicht zu verpassen, soziale Teilhabe und die Möglichkeit zur Selbstverwirklichung sicherzustellen, ist Mobilität eine Grundvoraussetzung. Mobilitätsansprüche verändern sich in Bezug auf die Arbeitswelt und auf das Reise- und Freizeitverhalten; sie sind geprägt von dem Wunsch nach Unabhängigkeit. Dieser Wunsch nach Unabhängigkeit und die damit einhergehende Individualisierung kennzeichnen den Megatrend Mobilität und treiben ihn voran. Daraus ergibt sich, dass die Lebensqualität des Einzelnen eng damit verknüpft ist, wie mobil er sein kann.

Der Beginn des multimodalen Zeitalters ist längst eingeläutet: Um eine gewisse Strecke zurückzulegen, stehen heute vielfältige Optionen zur Auswahl und können miteinander kombiniert werden. Was bei der Wahl an Bedeutung gewinnt, ist der Wunsch, sich über das „Höher-Schneller-Weiter“ hinaus nachhaltig und gleichzeitig komfortabel fortzubewegen. Auch die Kosten und Effizienz sind dabei wichtig.

Der Megatrend Mobilität hat Einfluss auf viele Branchen, von der Automobilindustrie über die IT-Branche bis zum Tourismus. Die dabei in Gang gesetzten Entwicklungen laufen jedoch keineswegs parallel und ohne Berührungspunkte ab, effektive Schnittstellen ergeben sich geradezu zwangsläufig: Carsharing-Systeme bedürfen zuverlässiger Apps, effiziente Fahrradverleihsysteme genauso. Mobilität und Digitalisierung gehen Hand in Hand.

Bewegen sich Fahrzeuge zukünftig autonom, bedeutet dies mehr Zeit für den Einzelnen. Hier öffnet sich das Feld für Akteure aus Werbung und Marketing. Denn: Wo Menschen nicht selbsttätig von A nach B gelangen, heftet sich der Blick auf das Smartphone und damit auf potenzielle Werbe- und Verkaufsflächen.

Elektrisch betriebene Fahrzeuge sind Hoffnungsträger einer Verkehrswende hin zum umweltfreundlichen Fahren. Außerdem können sie beeinflussen, welche Orte zukünftig stärker angefahren werden: Je nach Verteilung der Lademöglichkeiten verändern sich die Bewegungsströme von Elektromobilisten. Das gilt nicht nur für Straßen, auch für Radwege. Aus Radwegen werden Radschnellwege mit entsprechenden Serviceleistungen, zu denen auch Ladestationen für elektrische Fahrräder gehören. In NRW sind bereits zwei große Radschnellweg-Projekte, der RS1 und RS2, angestoßen worden. Auch der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sucht seine Rolle in der Mobilität der Zukunft.

Geht es um Tourismus, geht es immer auch um Mobilität in ihrer basalsten Form: Die Ortsveränderung macht das Verlassen des gewohnten Wohnumfeldes erforderlich. Dieser Vorgang des Verlassens dauert mindestens von Standort A bis zum Standort B an. Der vielzitierte Satz „Der Weg ist das Ziel“ lässt uns erahnen, dass sich der Megatrend Mobilität *zwischen* A und B abspielt: Die Gestaltung des Wegs ist das Ziel allen Strebens nach innovativen Mobilitätsformen.

2. Mobilitätsformen entstehen

In einer zunehmend mobilen Welt verändern sich die Ansprüche, die Menschen an Verkehrsträger stellen. Die Verkehrsträger werden mithilfe moderner digitaler Technologien geteilt oder zum autonomen Fahren befähigt. Städte- und verkehrsplanerische Projekte greifen diese Entwicklungen auf oder stoßen sie an. Es folgt ein Überblick vom Carsharing über autonomes und elektrisches Fahren hin zum Fahrrad-Boom und der Rolle des ÖPNV im Mobilitätsmix.

2.1 Carsharing

Noch immer gilt das Auto als besonders attraktives Verkehrsmittel. Es wird [anderen Verkehrsmitteln gegenüber bevorzugt](#), denn es verspricht größtmögliche Flexibilität. Dass es sich dabei nicht zwangsläufig um das eigene Auto handeln muss, zeigen [aktuelle Studien](#) zur Wirkung auf Verkehr- und Mobilitätsverhalten verschiedener Carsharing-Systeme. Zu teilen statt zu besitzen ist vor allem für Stadtbewohner eine attraktives Modell. Motive hierfür sind Pragmatik und Kosteneinsparung, sie fallen bei der Entscheidung für das Teilen eines eigenen oder von einem Anbieter zur Verfügung gestellten Autos besonders ins Gewicht. Aber auch Werte wie die grundsätzliche Bereitschaft zu teilen und das Vertrauen in gemeinsamen Besitz oder zumindest in gemeinsamen Nutzen gehen damit einher.

Privates Carsharing: Der Flughafen Dortmund kooperiert mit BeeRides

Am Flughafen Dortmund können seit Juni 2017 auch private PKW von anreisenden Gästen angemietet werden. Die sich auf Reisen befindlichen Besitzer der PKW sparen so nicht nur die Parkgebühr, ganz im Gegenteil: Sie verdienen während ihrer Abwesenheit Geld und bekommen das Auto gewaschen zurück. 30,00 Euro pro Tag kostet ein Mittelklassewagen am Budapester Flughafen, an dem das Angebot schon länger verfügbar ist. Gestärkt wird das Vertrauen zwischen Mieter und Vermieter durch die Allianz-Versicherung, ein Partner

des ungarischen Anbieters BeeRides: Die Wagen sind voll versichert. Zehn Stellplätze stehen den BeeRides-Kunden im Parkhaus P1 mit direktem Zugang zum Terminal zur Verfügung. Der Chef des Dortmunder Flughafens, Udo Mager, sieht Carsharing privater PKW als „Ergänzung zum bestehenden Mobilitätsangebot“ am Flughafen.

Weniger Kosten für den Verbraucher durch Carsharing

Die Londoner Neukunden stationsbasierter Carsharing Systeme wie Flinkster oder Cambio schaffen eigene Autos in 25% der Fälle ab, bei sogenannten free-floating Systemen wie DriveNow oder Car2Go sind es immerhin 22%. Rein rechnerisch ersetzt ein PKW, der einem Carsharing-System angehört, heute [potenziell 3,6 private PKW](#). Die [Zeitschrift Finanztest](#) hat darüber hinaus ermittelt, wie viel Geld der Verbraucher durch die Nutzung von Carsharing sparen kann: In der Modellrechnung von Finanztest zahlt der Autobesitzer eines Kleinwagens für 5.000 Jahreskilometer inklusive aller Kosten 206 Euro pro Monat, der Carsharing-Nutzer für die gleiche Strecke mit dem gleichen Auto hingegen nur 138 Euro monatlich.

Infobox: Free-floating und stationsbasiertes Carsharing

Wenn ein Auto auf allen öffentlichen Parkplätzen im ausgewiesenen Bereich abgestellt wird und dementsprechend auch von jedem Parkplatz aus benutzt werden kann, spricht man von einem free-floating Carsharing-System. Car2Go und DriveNow sind bekannte free-floating Anbieter.

Wenn ein Auto an einem konkreten, dafür vorgesehenen Parkplatz abgeholt und wieder abgestellt werden muss, spricht man von stationsbasiertem Carsharing-System. Flinkster und Cambio sind bekannte Anbieter von stationsbasiertem Carsharing.

Weniger Autos – mehr Aufenthaltsqualität?

Europäische Metropolen versprechen sich von einem Weniger an Autos ein Mehr an Lebens- und Aufenthaltsqualität. Autofahrverbote und City-Mauts wurden bereits in London und teilweise auch in Madrid umgesetzt. Derzeit erwägt die Stadt München ein flächendeckendes [Fahrverbot für Dieselaautos](#) und Stuttgart plant für die Umsetzung der Autofreien Innenstadt einen entsprechenden Etat im [Haushalt 2018/2019](#) ein.

Destinationen sichern einen hohen Freizeitwert nicht nur für ihre Gäste sondern auch für die Bewohner. Über Ortswechsel und Aufenthalt von Personen an einem fremden Ort hinaus wird Tourismus zunehmend als Standortfaktor begriffen, der im hohen Maße zur Qualität und Attraktivität einer Region oder Kommune beitragen kann und dementsprechend auch die Bewohner mit einbezieht. Fachbereichsleiter Business Development des [Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen](#) Dr. Till Ackermann betont, dass vor diesem Hintergrund eine Verkehrswende im Sinne von weniger Autos in den Innenstädten - bei besserem Mobilitätsservice und höherer Lebensqualität - erstrebenswert sei.

City Mauts und Fahrverbote in Europas Metropolen

Änderungen, wie sie Ackermann vorschweben, werden bereits umgesetzt: Um hohe Abgaswerte und Staus in den Innenstädten zu bekämpfen und gleichzeitig umweltschonendere Verkehrsträger zu bewerben, wird in London seit 14 Jahren eine City-

Maut erhoben. Das Ergebnis: [Rund 20% weniger Autoverkehr in der Innenstadt](#). Im Januar dieses Jahres verkündete zudem Madrids Bürgermeisterin Manuela Carmena, dass die Gran Via bis zum Ende ihrer Amtslaufzeit 2019 nur noch für Fahrräder, Busse und Taxen befahrbar sein würde. Anwohner und Ladenbesitzer sind skeptisch, letztere befürchten Einbußen bei ihren Einnahmen, wenn die Straße nicht mehr für autofahrende Einkaufswillige zur Verfügung steht.

NRW setzt auf's Fahrrad

Lösungsansätze aus NRW sehen im Fahrradverkehr ein großes Potenzial für eine neue Mobilität, die nicht nur umweltschonend, sondern auch entspannt und alltagstauglich ist. Radschnellwege rücken zunehmend in den Fokus, sie stehen für eine moderne Mobilitätskultur, die dem Streben nach einem schonenden Umgang mit Ressourcen und Gesundheit gerecht wird. In NRW sind dazu bereits zwei große Projekte angestoßen worden: Der Radschnellweg RS1 im Ruhrgebiet und der Radschnellweg RS2 im westlichen Münsterland. In einem späteren Kapitel blicken wir genauer auf die Rolle des Fahrrads als Bestandteil innovativer Mobilitätsketten.

Zurück zum PKW: Um die Vorteile des Carsharings genießen zu können, müssen Autos verfügbar sein. Und bei der Auslastung besteht Verbesserungsbedarf, räumt Thomas Beermann, CEO der car2go Europe GmbH in seinen sechs Thesen zur [Zukunft des Carsharings](#) ein. Hier soll das autonome Fahren Abhilfe schaffen: „Weil die Auslastung pro Fahrzeug erhöht wird, werden mit autonomen Carsharing-Fahrzeugen im Vergleich zu heute nur noch die Hälfte der Flottengröße notwendig sein, um den gleichen Bedarf zu decken“.

Kooperationsansätze zwischen Verkehrs- und Leistungsträgern

Key Account Manager bei der Düsseldorfer Rheinbahn Christian Stix erläutert, dass es bei der Verfügbarkeit zu Interessenskonflikten zwischen verschiedenen Verkehrsträgern kommen kann: Sie stehen im Wettbewerb zueinander. Das US-amerikanische Dienstleistungsunternehmen Uber, das Online-Vermittlungsdienste zur Personenbeförderung durch Privatpersonen (UberPop) anbietet, ist Taxiunternehmen mehr als nur ein Dorn im Auge: Es bedroht ihre Existenz. In Deutschland ist UberPop seit 2016 gerichtlich untersagt. Die „Revolution der urbanen Mobilität“, wie Fabien Nestmann, General Manager bei Uber, sie noch 2014 ausrief, scheint gescheitert. Dabei ist UberPop lediglich ein spezielles Angebot in der Mobilitätskette - Kunden erwarten allerdings das [richtige Mobilitätspaket für die richtige Situation](#), damit im Alltag sollen Mobilitätsbedarfe einfach, flexibel, schnell, zuverlässig und kostengünstig [erfüllt werden](#). Unzureichende Verfügbarkeit ist einer der wesentlichen Kritikpunkte, die die Studienteilnehmer einer Studie zu innovativen Mobilitätskonzepten der International School of Management an Carsharing kritisieren – nur Großstädte scheinen danach hierfür geeignet zu sein.

Ein umfassendes und individualisierbares Mobilitätsmanagement erfordert also strategische Zusammenarbeit, um Verfügbarkeit in Zukunft erfolgreich gewährleisten zu können. Stix regt daher an, die unterschiedlichen Mobilitätsformen und -anbieter stets als Kooperationspartner, nicht als Wettbewerber zu sehen. ÖPNV-Netze können sehr gut ausgebaut sein, schnell oder engmaschig sein oder eine enge Taktung aufweisen. Doch die Straßenbahn oder der Bus werden nach dem Großeinkauf eher nicht genau vor dem

eigenen Hauseingang Halt machen. Um dieses Problem zu lösen, hat z.B. die Rheinbahn spezielle Kooperationspakete geschnürt. Im Kooperationspaket zwischen der Rheinbahn und einem Carsharing-Anbieter konnten sich Kunden des Düsseldorfer Unternehmens je nach Art ihres Abonnements kostenfrei beim Anbieter registrieren. Zusätzlich erhielten sie ein monatliches Guthaben von 15 Fahrminuten.

Über den ÖPNV hinaus sind die Anbieter von Carsharing verschiedene Kooperationen mit Leistungsanbietern aus dem Tourismus eingegangen: Die geschnürten Pakete beinhalten beispielsweise direkt in der App des Carsharing-Anbieters buchbare Ausflugsangebote, je nach Stadt zu Thermen oder Outlet Centern mit inkludierten Leistungen des Partners zu besonders günstigen Tarifen. Mit diesem Ansatz können Lücken in der Mobilitätskette geschlossen und Probleme bei der Verfügbarkeit behoben werden.

In der Stadt ist die Verfügbarkeit von PKW der etablierten Carsharing-Anbieter einfacher zu gewährleisten als auf dem Land. Kommerzielle Carsharing-Systeme werden auf dem Land sehr schlecht angenommen und von den dortigen potenziellen Nutzern aufgrund der unzureichenden Verfügbarkeit als nicht attraktiv empfunden, wie eine [Studie der International School of Management](#) zeigt. Im ländlichen Raum sind Fahrgemeinschaften tendenziell anderer Natur: Statt Carsharing mit kommerziellen Anbietern werden Privat-PKW oder Fahrten in den etablierten sozialen Netzwerken wie beispielsweise einer Vereinsgemeinschaft oder im Bekanntenkreis organisiert.

2.2 Autonomes Fahren

Selbstfahrende Autos sind nicht nur unter Automobilherstellern in aller Munde. Vor allem Trendforscher, Wirtschaftsförderer, Verkehrsunternehmen, Stadtentwickler und Versicherungen befassen sich gleichermaßen mit immer komplexer werdenden Fahrerassistenz-Systemen. Vom reinen Assistieren geht die Entwicklung schon heute über die Teil- und Hochautomatisierung hin zur Vollautomatisierung. Mercedes-Benz hat seine S-Klasse bereits testweise autonom auf einer Stadt- und Überlandstrecke von Mannheim nach Pforzheim fahren lassen und der Audi A6 parkt fahrerlos ein.

Autonomes Fahren - unterwegs in NRW

Der in Wuppertal ansässige Deutschlandsitz des Autozulieferers Delphi Automotive führte im vergangenen Jahr Testfahrten autonomer Autos auf einem 17 Kilometer langen Abschnitt der Landesstraße 418 in Wuppertal durch und freut sich, dass die Testumgebung nun geradezu in der Nachbarschaft liegt: Bislang musste Delphi Testfahrten in den USA durchführen. NRW macht sich bereit für den Markt der Zukunft, eine Vorreiterrolle nimmt nicht zuletzt wegen der Dichte an Automobilzulieferern das Bergische Städtedreieck ein.

Das Bergische Städtedreieck mit seinen drei Großstädten Wuppertal, Solingen und Remscheid versteht sich als Kompetenzcluster im Bereich Automotive. Vor allem „Neue Mobilität“ ist ein Schwerpunkt unternehmerischen und wissenschaftlichen Handelns in der Region.

Tourismus NRW sprach mit Stephan A. Vogelskamp, seit 2016 Geschäftsführer der Bergischen Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft, über den Megatrend Mobilität und aktuelle Entwicklungen in seiner Region. Der Diplom-Ökonom arbeitete zuvor bereits mehr als 20 Jahre als Geschäftsführer für verschiedene Beratungsgesellschaften. Zu seinen Schwerpunktthemen gehören die Bereiche „Neue Mobilität“ und „Künstliche Intelligenz“. Sein 2005 erschienenes Buch „Das süße Leben“ gehört zu den meist verkauften Titeln im Bereich der Stadtplanung.

Herr Vogelskamp, das Bergische Städtedreieck bezeichnet sich selber als „Automotive Region“. Warum spielt der Megatrend „Mobilität“ in Ihrer Region eine so große Rolle?

Vogelskamp: Hier kommen verschiedene Faktoren zusammen. Zum einen konnten wir in der Region schon reichhaltige Erfahrungen mit Innovationen im Bereich der Mobilität sammeln, etwa zum Thema E-Mobilität oder im Umgang mit Großgefäßfahrzeugen. Denken Sie nur an die Wuppertaler Schwebbahn oder die O-Busse [Oberleitungsbusse, die Red.] in Solingen. Hinzu kommt, dass es im Bergischen Städtedreieck zahlreiche Unternehmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Automobilindustrie gibt. Der Bestand an Automobilzulieferern in Wuppertal, Solingen und Remscheid liegt derzeit bei ungefähr 250. Alleine dadurch herrscht ein enormer Innovationsgeist in der Region. Wir haben aber auch die hierzu notwendige wissenschaftliche Expertise. Das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie forscht angesichts der großen Herausforderungen im Klima- und Ressourcenschutz anwendungsbezogen über nachhaltige Entwicklung. Sie sehen, da kommt ganz schön viel Erfahrung zusammen.

Zum anderen haben wir mit Forderungen aus Politik und Zivilgesellschaft zu tun, die in der Region beispielhaft aufgenommen werden. Dekarbonisierung, Reduzierung der Stickstoffoxidemissionen – das sind Themen, denen wir uns stellen und wo in der Region schon früh die Initiative ergriffen wurde. Auch dass die erste öffentliche Erprobungsstrecke für autonomes Fahren in Deutschland bei uns in der Region liegt, kommt nicht von ungefähr. Im Moment bewegen sich erste teilautomatisierte Fahrzeuge im Stadtraum, bald schon werden es Vollautomatisierte sein, natürlich im permanenten Monitoring. Stellen Sie sich vor, diese Testautos fahren jetzt schon durch den Wuppertaler Stadtverkehr! Wir wollen im Bergischen Städtedreieck Referenzregion für „Neue Mobilität“ werden.

Automobilzulieferer, Wissenschaftler, die Politik: In Ihrer Region gibt es also viele Akteure, die sich mit dem Zukunftsthema „Mobilität“ beschäftigen. Wie kommen diese vielen Perspektiven und Erfahrungen zusammen?

Vogelskamp: Wir haben in diesem Jahr den „Bergischen Zukunftssalon Automotive“ ins Leben gerufen, gemeinsam mit der IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid und der Bergischen Universität Wuppertal. Das ist eine wichtige Plattform, auf der sich die Akteure begegnen und miteinander in den Dialog treten können. Vor allem über Zukunftsthemen wird sich hier ausgetauscht. Im Mittelpunkt stehen Fragen zur „Neuen Mobilität“: Wie müssen zukünftig Fahrzeuge beschaffen sein und mit welchen innovativen Technologien werden sie bestückt? Aber auch juristische Fragen müssen geklärt werden. Und vor allem darf die Perspektive des Verbrauchers nicht zu kurz kommen. Dieses Austauschforum hat einen enormen Katalysatoreffekt, so viel können wir jetzt schon sagen. Die Begegnungen schaffen

gegenseitiges Verständnis, und es werden natürlich auch gemeinsame Projektideen geboren.

Zum Beispiel?

Vogelskamp: Kleine, autonom fahrende Busse in Wohnquartieren. Im Moment beobachten wir ein Modell, das „Olli“ heißt, in Berlin. Dort fährt es noch im geschützten, nicht-öffentlichen Raum, aber wir würden es gerne so schnell wie möglich bei uns im Stadtraum implementieren. Wir könnten den Kleinbus gut und sinnvoll in Ergänzung zum normalen ÖPNV einsetzen, vor allem eben in Wohngebieten, aber auch für touristische Linien nutzen. Olli könnte einen regelrechten Impuls für unseren Städtetourismus auslösen. Das Bergische Städtedreieck als Modellregion, als Showroom für andere Destinationen. Warum nicht? Es mangelt jedenfalls nicht an sinnvollen Einsatzmöglichkeiten. Wir sind zuversichtlich, dass das schon bald möglich sein wird.

Inwieweit bedeutet „Neue Mobilität“ auch eine Chance für ländliche Räume?

Vogelskamp: Nehmen wir ein Beispiel, das inzwischen in vielen Ballungsgebieten Einzug gehalten hat: Das Carsharing. So bedeutsam Carsharing-Systeme in städtischen Räumen sein mögen – im ländlichen, vor allem in touristisch genutzten ländlichen Räumen, spielen sie keine Rolle. Es ist einfach nicht attraktiv, wenn das Angebot theoretisch da ist, Fahrzeuge für Sie aber nicht erreichbar sind. Was aber, wenn Autos auf Bestellung zu Ihnen kommen? Fahren Autos zukünftig autonom, entwickelt sich Schwarmmobilität auch auf dem Land. Ich kann mir vorstellen, dass wir dies als touristische Infrastruktur schon bald erleben können. 2021, 2022 – das ist durchaus realistisch.

Laut einer aktuellen Studie der International School of Management in Dortmund gibt es bei den Verbrauchern derzeit noch eine große Kluft zwischen der Offenheit gegenüber neuen, umweltfreundlichen Mobilitätsformen und konkretem Handeln, etwa dem Kauf eines Elektroautos. Vor allem Fragen der Effizienz und der Kosten sind scheinbar noch nicht zufriedenstellend beantwortet. Kann der Tourismus einen Beitrag dazu leisten, bestehende Verbrauchervorbehalte zu beeinflussen?

Vogelskamp: Das kann er absolut! Touristische Räume haben für Innovationen gewissermaßen einen Schaufenstercharakter. Im Urlaub haben die Menschen Zeit und Lust, mal etwas Neues auszuprobieren. Sie stellen bei Erkundungsfahrten fest, zum Beispiel mit einem elektrisch betriebenen Auto, dass Systeme funktionieren, dass neue Technologien tatsächlich alltagstauglich, in ihren Alltag übertragbar sind. Wir haben selber die Erfahrung gemacht, dass die Skepsisschwelle in der Freizeit, zum Beispiel beim Ausprobieren von Segways oder E-Autos, sinkt. In der Freizeit oder im Urlaub können sie Erfahrungen sammeln - und haben möglicherweise sogar Erfolgserlebnisse mit innovativen Technologien.

Abschließend noch einmal zurück zur „Automotive Region“ Bergisches Städtedreieck: Tourismus wird zunehmend als Standortbotschafter verstanden. Inwieweit glauben Sie, eine touristische Region umgekehrt auch über das Thema Innovation, etwa im Bereich Mobilität, aufladen zu können?

Vogelskamp: Das funktioniert sehr gut in beide Richtungen. Über die Themen „Innovation“ und „Neue Mobilität“ kommen wir in die Medien und die Menschen sehen, dass sie im Urlaub oder in ihrer Freizeit neue Erfahrungen in unserer Region machen können. Mobilität wird plötzlich zu einem Erlebnis, zu einem Event. Wissen Sie, ich glaube, als Innovationsstandort

bekommen wir ganz neue Wahrzeichen. Die Stahlbaukonstruktion des Eiffelturms war auch einst ein Symbol für neue Technologien. In Wuppertal haben wir die Schwebbahn als markantes Wahrzeichen, eine Innovation aus dem Bereich Mobilität. Wir sind heute sozusagen auf der Suche nach „the next Schwebbahn“.

Das Gespräch führte Markus Delcuve vom Tourismus NRW e.V.

Autonome Busse im ÖPNV

Was den ÖPNV betrifft, fahren Busse und Bahnen in Deutschland schon heute teilweise autonom: In Nürnberg sind bereits seit 2008 derartige U-Bahnen auf den Gleisen. Doch „im Vergleich zur ÖPNV-Branche steckt die Automobilindustrie weitaus mehr Ressourcen in die [Weiterentwicklung vollautomatisierter Fahrzeuge](#)“, so Geschäftsführer der Stadtwerke Oberhausen, Werner Overkamp. Es ist also mehr eine Frage des Geldes denn der Zeit, wie schnell sich der Trend hin zum vollautomatisierten Fahren ausweiten wird. Die Stadtwerke Oberhausen investieren bereits in den Verkehr der Zukunft. Overkamp betont, er halte es für wichtig, sich mit der Frage nach der [Rolle des autonomen Fahrzeugs im öffentlichen Verkehr](#) auseinanderzusetzen. Entsprechend leitete er im Mai 2016 die Präsentation und Testfahrt des ersten autonom fahrenden Busses in Deutschland in die Wege – am CentrO in Oberhausen.

Wer autonom fährt, konsumiert mehr?

Kommen Autos zukünftig tatsächlich ohne das aktive Mitwirken oder Steuern durch einen Fahrer aus, kann dieser sich ganz entspannt anderen Dingen widmen. Nur: Welchen? Der Deutschen Bahn sind im Rahmen der Kampagne [„Deine Zeit“](#) viele Aktivitäten eingefallen, denen man sich widmen kann, wenn jemand anderes für das Fahren zuständig ist. Die Vorschläge reichen von der romantischen Auszeit („Die Hände überall zu haben nur nicht am Steuer“) bis zur Nutzung des Abteils als Büro („Projekte anzuschieben statt auf der A5 zu stehen“). W-Lan in den Zügen ermöglicht mehr „AppZeit“ – also mehr Zeit, die man online verbringen kann. Werber freut es, [prognostiziert Adam Foroughi](#), Mitbegründer und CEO von AppLovin. AppLovin ist eine US-Amerikanische Marketing-Plattform, die neue Konsumenten über Apps erreichen möchten. „Mehr Zeit für Spiele oder grundsätzlich mehr Zeit für Apps bedeutet mehr Möglichkeiten für Interaktion und Werbung“, so Foroughi.

Dass die Gestaltung der Reisezeit darüber hinaus zum Erlebnis werden kann und soll, greift die Lufthansa mit ihrer [App für eine Virtual Reality-Brille](#) auf: Bereits während des Flugs kann der Passagier sich virtuell in der Zieldestination umsehen. Reisebüros setzen auf VR, bevor der Kunde überhaupt zum Passagier wird. Besonders zögerliche oder ängstliche Reisende können mit Hilfe von VR das [Enttäuschungsrisiko am Urlaubsort minimieren](#) und auf Nummer Sicher gehen. Oder genau der gegenteilige Effekt tritt ein: Ihnen wird die Reise durch VR besonders schmackhaft gemacht. [Hier](#) gelangen Sie zur vergangenen Ausgabe des Trendmagazins, in dem wir uns ausführlicher mit Virtual Reality auseinandergesetzt haben.

Der Fernbusanbieter FlixBus setzt in Sachen Beschäftigung während der Reisezeit auf interkulturelle Kommunikation und ist eine Kooperation mit der Sprachlern-App Babbel

eingegangen. Reisende erhalten bei Buchung mit dem Fernbusreise-Anbieter einen Code und können die App eine Woche lang kostenlos nutzen.

Das Auto von morgen

Weil es beim Autofahren um „Zähmung“, nicht aber um Entspannung und ein sicheres von A-nach-B-Kommen gehe, wird das autonome Fahren nicht vollständig von den Verbrauchern akzeptiert werden, vermutet Matthias Horx, Gründer des [Zukunftsinstituts](#). Er spricht allerdings vor allem über Männer, wenn er sagt, dass das Auto einem wilden Tier gleichzusetzen sei: Man jage es, um es schließlich zu beherrschen. Ein vollständig autonomes Fahrzeug passt nicht in eine Welt, in der Autos und das Fahren von Autos kulturell und emotional aufgeladen sowie mit Wünschen besetzt sind. Auch das [Marktforschungsinstitut Spiegel Institut](#), das im Bereich des autonomen Fahrens forscht, merkt an, dass der Insasse sich durch das Fahrassistenzsystem bevormundet fühlen könnte. Akustische oder taktile Warnsignale könnten dem Fahrer lästig fallen und so den Fahrspaß beeinträchtigen.

Zu einem anderen Schluss als Horx kommt die [Gesellschaft für Konsumforschung](#). Eine Studie aus dem Jahr 2013 hat ergeben, dass Verbraucher in 25 Jahren von einem Auto hauptsächlich erwarten, dass es sicher ist, kostengünstig und nachhaltig. Der soziale Status und der Fahrspaß spielen im Vergleich nahezu keine Rolle: Sie sind als am unwichtigsten eingestuft.

2.3 Elektrisch unterwegs: E-Mobility

Der Elektromotor gewinnt an Bedeutung. Besonders die junge Generation zwischen 25 und 29 Jahren schätzt die Umweltfreundlichkeit von elektronisch betriebenen Fahrzeugen, wie [Studien des Spiegel-Instituts](#) ergeben haben. Die Bundesregierung ordnet Elektromobilität als einen wichtigen [Baustein der Energiewende](#) ein und sieht vor, Deutschland künftig zum Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität auszubauen. Bis 2020 sollen eine Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland unterwegs sein. Zwar können sich heute rund 75% der vom [Spiegel Institut befragten Konsumenten](#) vorstellen, ein Elektrofahrzeug zu kaufen. Dass sie es am Ende doch nicht tun, liegt an den hohen Anschaffungskosten im Vergleich zu konventionell angetriebenen Fahrzeugen, an der (schlechten) Verfügbarkeit von Ladestationen und an der noch sehr geringen Reichweite. In einer Studie der International School of Management (ISM) sind es aus diesem Gründen weniger als 10% der Befragten (200 Personen aus NRW, 200 Personen aus dem gesamten, restlichen Bundesgebiet), die Elektrofahrzeugen den Vorzug geben.

Flächendeckende Ladeinfrastruktur: Das Sauerland gibt den Ton an

Die Stadt Warstein im Sauerland verfügt derzeit über 16 öffentliche Ladepunkte, aus denen bald 18 werden sollen. Eine derart hohe Dichte an Ladestationen in der Umgebung ist sonst nur im ca. 80 Kilometer entfernten Dortmund zu finden. Ausflügler, die mit dem E-Auto unterwegs sind, würden so zu einem Lade-Halt nach Warstein gelockt und können bei dieser Gelegenheit die landschaftlichen Schönheiten und Sehenswürdigkeiten des Stadtgebiets für sich entdecken – und hoffentlich wiederkommen, so Warsteins Bürgermeister Dr. Thomas Schöne. Aus dem Tor zum Sauerland würde so das Elektromobilitäts-Tor zum Sauerland,

das über das Thema E-Mobilität neue Zielgruppen erreicht. Sowohl Warsteiner Unternehmen als auch Privatpersonen können städtische Beratungsangebote zum Aufstellen von Ladestationen in Anspruch nehmen. Diese Ladestationen sind darüber hinaus auch E-Bike-Fahrern dienlich.

Ein Regierungsprogramm der Bundesregierung zur Förderung der Elektromobilität

Das Förderprogramm „Regierungsprogramm Elektromobilität“ der Bundesregierung möchte die deutschlandweite Ladeinfrastruktur zwischen 2017 und 2020 verbessern, die Fördersumme beträgt 300 Millionen Euro. Im März 2015 wurde bereits ein Gesetz verabschiedet, das kostenlose Sonderparkflächen und die Mitbenutzung von Busspuren für Elektroautos einräumt. Weil diese allerdings auch von Taxen und Krankenwagen befahren werden, seien sie bereits ausgelastet, lautet die [Kritik aus den Städten](#). Kostenloses Parken und zufahrtsbeschränkte Zonen oder Sonderspuren sind für die meisten Teilnehmer einer Studie des Marktforschungsinstituts GfK allerdings ohnehin kaum ein Anschaffungsgrund. Am wichtigsten sind den Teilnehmern laut GfK das umweltfreundliche Fahren und die geringen Verbrauchskosten.

Da allzu große Reichweiten mit aktuellen Modellen noch nicht bewältigt werden können und ein Mangel an Ladestationen besteht, eigne sich das Elektrofahrzeug derzeit eher als Zweitwagen – lautet eine der Schlussfolgerung der ISM-Studie.

Was den ÖPNV betrifft, hat der Bundestag jüngst Steuerentlastungen in Höhe von 55% für Elektro- und Hybridbusse, die im ÖPNV im Einsatz sind, beschlossen. Statt 20,50 € liegt die Besteuerung der Megawattstunde nun bei 11,42 €. Damit wurde den Forderungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) stattgegeben. [Der Verband](#) hält die Entscheidung für wichtig im Hinblick auf die Förderung emissionsarmer und umweltfreundlicher Mobilität im ÖPNV.

Elektrisches Fliegen mit Airbus und Siemens

Den Kopf gewissermaßen in den Wolken haben die Flugzeughersteller Airbus und Siemens – doch sind sie keinesfalls nur Tagträumer. Um den Traum vom elektrischen Fliegen zu verwirklichen, haben sie sich zusammengeschlossen und lassen rund 200 Ingenieure an einem gemeinsamen Projekt tüfteln. Mit ersten Ergebnissen: der Zweisitzer E-Fan flog bereits im Sommer 2015 zwischen Dover und Calais für 36 Minuten über den Ärmelkanal. Das Streben nach Kosteneffizienz und Umweltschutz treiben diese Entwicklungen voran: Dem lauten, emissionsintensiven und vor allem ressourcenzehrenden Antrieb durch Kerosin endlich ein Ende zu setzen, das ist das gemeinsame Ziel von Flugzeugbauern und der Europäischen Union. Das erste elektrische und autonom fliegende Taxiflugzeug ist im Juni dieses Jahres erstmals vorgestellt worden: Das Lufttaxi Vahana von Airbus wurde im Vorfeld der Pariser Luftfahrtschau präsentiert. In Zukunft soll es per App über das Smartphone zu einem Landeplatz bestellt werden können.



2.4 Radfahren: Be- und Entschleunigung

Es tut sich also was auf den Straßen und sogar in der Luft. Aber auch auf Radwegen läuft ein großer Teil des Verkehrs zunehmend elektrisch ab: Der E-Bike-Boom hält an, der Zweirad Industrie Verband (ZIV) vermeldet eine [Umsatzsteigerung von immerhin 7%](#), obwohl der Absatz im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gleichzeitig um 6,9% gesunken ist. Zur Steigerung des Umsatzes kommt es, weil Verbraucher vermehrt E-Bikes kaufen – die in der Anschaffung mehr kosten als ein normales Rad ohne Elektromotor. Von 605.000 E-Bikes, die 2016 verkauft wurden, entfielen knapp über 15.000 auf Lastenräder mit elektrischem Antrieb. Damit hat das elektrische Lastenrad das elektrische Auto abgehängt, dessen [Neuzulassungen nur bei 11.410 liegen](#).

Eine Fahrradvielfalt wie nie zuvor

Mountainbike, Hollandrad, Rennrad - das sind die üblichen Verdächtigen. Dazu kommen außerdem Trekking- und Tourenräder, Cruiser, Fixies, Fatbikes und viele mehr. Aus dem Transportmittel ist ein Lifestyle-Produkt geworden, emotional verbunden mit seinen Nutzern. Regionen und Kommunen haben diesen Trend längst erkannt und fördern die klimafreundliche und gesundheitsfördernde Mobilität auf dem Rad. Der Radschnellweg westliches Münsterland (RS2), ein Projekt der REGIONALE 2016, greift das Konzept eines Radschnellwegs als wesentlichen Bestandteil einer modernen Mobilitätskultur auf und möchte Isselburg mit dem 60 Kilometer entfernten Coesfeld über ehemalige Bahntrassen verbinden. Servicestationen entlang der Strecke verfügen über Toiletten, Ladestationen und Aufenthaltsräume. Angedacht sind auch Werkstätten von Fahrradmechanikern oder Reparaturmöglichkeiten nach dem Selbstbedienungsprinzip. Kurzum: Eine Fahrrad-Tankstelle mit allen Extras, wie wir sie heute bereits für Autos kennen. Ein Radschnellweg zeichnet sich generell dadurch aus, dass er direkt geführt und gut ausgestattet ist. Er verbindet Wohn- und Gewerbegebiete mit Stadtzentren, um von Berufstätigen genutzt werden zu können. Derzeit hat Göttingen die Nase vorn – mit seinem eRadschnellweg gewann die Stadt den Deutschen Fahrradpreis 2016 in der Kategorie Infrastruktur. Im Oktober 2015 wurde dort ein vier Kilometer langer Radschnellweg freigegeben. Gleichzeitig hat die Universität Göttingen als Projektpartner damit begonnen, den Effekt von Pedelecs, die durch große Arbeitgeber verliehen werden, auf die Verkehrsmittelwahl der Berufspendler zu untersuchen und um letztlich Erkenntnisse zu erhalten, wie Arbeitnehmer an die Zweiradelektromobilität herangeführt werden können.

Der RS1: Europas längster Radschnellweg

Am 16. November 2016 hat der Planungsausschuss des Regionalverbandes Ruhr grünes Licht für das Vorhaben "RS1 als Innovationsband für eine integrierte Stadtentwicklung" gegeben. Europas längster Radschnellweg soll die Metropolen des Ruhrgebiets auf einer Gesamtlänge von über 100 Kilometern miteinander verbinden. Eine konsequente Beleuchtung, Markierung der Fahrbahn und Servicestationen entlang der Strecke sollen eine alltagstaugliche, sichere Mobilität möglich machen. Derzeit schneidet NRW bei seinen Angeboten zu Rad- und Mountainbikestrecken gut bis sehr gut ab, wie die Gästebefragung [„Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus“](#) ergab.

Bikesharing – öffentliche Fahrradverleihsysteme in der Stadt

In der Stadt sind Fahrräder oftmals die schnellste Variante, wenn die Straßen im Feierabendverkehr verstopft sind oder die Parkplatzsuche Stunden in Anspruch nimmt. Fahrräder stehen an unterschiedlichen Stellen in free-floating Systemen integriert zur Verfügung, die Anbieter sind etablierte Verkehrsträger wie die Deutsche Bahn oder die Kölner Verkehrs Betriebe (KVB) in Kooperation mit nextbike. In über 45 Städten, die sich auf 23 Länder verteilen, betreibt nextbike öffentliche Fahrradverleihsysteme, teilweise stationsbasiert und städteübergreifend wie im Falle des Metropolrads. Die Stationen funktionieren nach dem Selbstbedienungs-Prinzip, der Kunde muss sich nicht an Öffnungszeiten halten.

Ähnlich funktioniert auch das NiederrheinRad, das nach telefonischer- oder online-Vorbestellung an einer von 40 Stationen am Niederrhein abgeholt und später wieder abgegeben werden kann.

Radtourismus und sanfte Mobilität

Auch wenn *schnell* im Wort Radschnellweg steckt, geht es beim Radfahren doch auch um Entschleunigung. Urlaub auf dem Rad bildet eine feste Größe im Deutschen und im Deutschland-Tourismus: Immerhin ist Radfahren mit über 70 Prozent die beliebteste Natursportart der Deutschen, wie eine Studie der [Deutschen Sporthochschule Köln](#) ergab. Das Hauptmotiv der Reise-Radler ist, sich in der Natur aufzuhalten, sportlich aktiv zu sein und, auf dem dritten Platz, sich zu erholen. Laut der [Studie Destination Brand 16](#) fahren immerhin 20 Millionen der 14 bis 74-jährigen Deutschen in den Urlaub, um dort Rad zu fahren. Rund jeder fünfte fährt vor Ort dann sogar gerne oder sehr gerne mit einem Elektrorad.

Sanfte Mobilität wird der Fortbewegungsmix genannt, in dem so gut wie gar keine Autos mehr im Spiel sind und Verkehr möglichst sozialverträglich und unfallfrei abläuft. Die Stadt Werfenweng im Salzburger Land hat sich von dieser Form der Mobilität inspirieren lassen und touristisch ausgearbeitet. Der Fuhrpark, der den Inhabern der Samo-Card (samo steht für **sanfte Mobilität**) zur Verfügung steht, wartet mit Elektroautos, Elektrodreirädern, Elektrorollern, Elektropocketbikes, Elektrostehroller und Elektromopeds, Kettcars, dem "Gaudi-Radl" für bis zu sieben Personen, Liege-, Tandem- und ganz normalen Fahrrädern auf. Im Rahmen der Kooperative „Alpine Pearls“ versucht der Ort seit 2006, die Anzahl der konventionell betriebenen Autos im Ortskern zu verringern. Die Samo-Card erwirbt der Gast zu Beginn seines Aufenthalts für wenige Euro und kann so den gesamten Fuhrpark kostenlos nutzen. Die Art und Weise der Fortbewegung, also der Weg zwischen A und B, steht hier im Fokus.

2.5 Der ÖPNV und die Kommunen

Verkehrsverbünde und -unternehmen nehmen als etablierte Mobilitätsprofis eine verantwortungsvolle Rolle als Vernetzer ein. Sektorales Denken und Handeln bringe keine zukunftsfähigen Mobilitätsangebote hervor – es müsse daher überwunden werden, so Theo Janssen, Leiter der beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) angesiedelten Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement für das Rheinland und der Geschäftsstelle des Landesnetzwerkes [„Zukunftsnetz Mobilität NRW“](#). Das Zukunftsnetz NRW möchte

Kommunen auf dem Weg zu einer zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung unterstützen, denn das Beschreiten dieses Weges erfordert viele Schritte, wie das Spiegel Institut zusammenfasst: „Erfolgreich sind jene Kommunen, die technologische Innovationen nutzen, um beides unter einen Hut zu bringen: Elektrifizierung, Digitalisierung und neue Sharing-, Tarif- und Bezahlmodelle werden zu Mobilitäts- und Serviceangeboten verknüpft. Sie orientieren sich am Bedarf der Nutzer und ermöglichen ihnen [flexible und intermodale Mobilität](#).

Mobilitätsstationen als Teil einer durchgängigen Mobilitätskette

Über sogenannte Mobilitätsstationen kann dies gelingen: Waren es zuvor große Park and Ride-Parkplätze an Bus- oder Bahnhaltstellen, an denen Autofahrer ihren PKW abstellen konnten, stellt die moderne Mobilitätsstation mehrere Verkehrsmittel zur Verfügung. In NRW gibt es bereits solche Stationen, beispielsweise in Bielefeld. An der [MoBiel Greenstation](#) an der Haltestelle Seker befinden sich Bus- und Taxihaltstellen, Car- und Bikesharing-Angebote, Ladestationen für Elektroautos und E-Bikes, eine Flüssiggastankstelle und einen Kiosk. Energie wird über eine Photovoltaikanlage gewonnen.

Aufgebaut werden Mobilitätsstationen vor allem von den Kommunen, wichtigste Projektpartner sind die Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen. Durch gemeinsame Planung und Realisierung kann der Nutzer zukünftig von durchgängigen Mobilitätsketten profitieren.

Digitale Mobilitätshelfer und Vernetzer

Weg vom Selbstverständnis als Automobilclub und Pannenhelfer hin zum digitalen Mobilitätshelfer und Vernetzer – so positioniert sich nun auch der ADAC neu. Er möchte als Mobilitätsplattform und erster Ansprechpartner in allen Fragen der persönlichen Mobilität fungieren, so [ADAC-Präsident Dr. August Markl](#). Vor diesem Hintergrund wende man sich nun verstärkt auch anderen Verkehrsträgern zu, wobei der PKW bei der Mobilität auf dem Land weiterhin die Nummer eins bleiben soll. In der Auseinandersetzung mit dem Wandel der Mobilität hat der ADAC das Zukunftsinstitut damit beauftragt, ausgehend von den Bedürfnissen der Menschen zu untersuchen, wie Mobilität sich bis ins Jahr 2040 entwickeln wird. Die Ergebnisse der groß angelegten [Studie](#) wurden kürzlich in Form einer Webseite veröffentlicht.

Neue Mobilität, neue Ticketsysteme

Zu einer funktionierenden Mobilitätskette, also einem reibungslosen Von-A-nach-B-Gelangen, gehören einheitliche und klar verständliche Ticketsysteme. Bei der Vielfalt der Verkehrsverbünde und Tarifzonen, wie sie in NRW und darüber hinaus bestehen, stellt dies eine Herausforderung dar. Digitale Lösungen können hier Abhilfe schaffen, ohne dass zunächst etwas an der Verbund- und Tarifstruktur geändert werden müsste: Die App EasyTicket erledigt den Ticketkauf anhand von Start- und Zielpunkt einer Reise, inklusive der Umstiege. Bei Fahrtende ermittelt die App, welches Ticket das günstigste gewesen wäre und bezahlt es. Kommt es während der Fahrt zu einer Kontrolle durch den Schaffner, zeigt der Passagier einen QR-Code vor, wie bei anderen digitalen Tickets auch. Die App wurde von dem [Start-up MotionTag](#) entwickelt, das den Besucher auf seiner Webseite selbstbewusst

mit dem Slogan „The future of mobility is here“ begrüßt. Ihre Lösung zum fehleranfälligen und umständlichen Ticketkauf nennt sich „Seamless Ticketing“. Derzeit befindet sich das Projekt in der Pilotphase. Andere digitale Lösungen zur Reiseplanung und Ticketkauf funktionieren ähnlich:

Die App Qixxit plant die Reise des Nutzers von der Haustür bis zum Ziel: Sie vergleicht dazu 15 unterschiedliche Verkehrsmittel, errechnet sowohl den Preis als auch die Dauer der jeweiligen Reisen und stellt ihre Ergebnisse übersichtlich dar. Zuletzt kann der Nutzer das Ticket direkt in der App buchen – ohne dafür in die jeweiligen Apps oder auf die Webseiten der verschiedenen beteiligten Verkehrsträger wechseln zu müssen. Ganz ähnlich sind die Dienste der App Moovit, die bisher in über 1.200 Städten verfügbar ist. Wegbeschreibungen, Ausstiegserinnerungen und Verkehrsstatus sind nur drei der vielen Funktionen, mit denen die App Nutzer begeistern und zu ihren Kunden machen möchte.

Geht es um Online-Ticketing, hat die Deutsche Bahn geradezu Pionierarbeit geleistet: Seit 1999 wurden „Surf & Rail“-Fahrscheine übers Web verkauft. Die App „DB Navigator“ gibt es seit 2008, täglich würden vier Millionen Suchanfragen für Reiseverbindungen über die App gestellt – was die Smartphone-Anwendung zur zweithäufigsten Reise-App nach Google Maps macht. Das Thema Smart Mobility wird nun von der neu gegründeten Innovationsplattform Plug&Play angegangen: Im Rahmen des [Projekts Beyond1435](#) werden Start-ups gesucht, die 100 Tage an Konzepten für Smart Mobility, Smart City, Big Data oder dem Internet of Things arbeiten und diese umsetzen, verkündet Bahn-Chef Richard Lutz auf der diesjährigen Noah-Konferenz in Berlin. Die Noah-Konferenz ist die führende Branchenveranstaltung der Europäischen Internet- und Digitalwirtschaft.

Wir lernen: Es gibt sie, die Erkenntnisse, Ideen und Lösungsansätze für eine Mobilität, wie wir sie in Zukunft leben und erleben werden. Zum Teil werden sie von unterschiedlichen Branchen und Leistungsträgern umgesetzt und angenommen. Im folgenden Kapitel blicken wir auf NRW und die Auseinandersetzung mit den Aufgaben, die die Mobilität von morgen an uns stellt.

3. Best Practice-Beispiele und EFRE-Förderprojekte aus NRW

Nicht nur in den vergangenen Jahren, sondern auch in laufenden Förderprojekten in NRW spielt Mobilität im Tourismus eine entscheidende Rolle. Darüber hinaus zeigen zahlreiche weitere Best-Practice Beispiele aus den nordrhein-westfälischen Regionen, wie sie dem Trend Mobilität begegnen. Gerade im Aktiv-Bereich entwickelt sich NRW besonders gut: Laut einer [Studie des Qualitätsmonitors Deutschland-Tourismus 2013/2014](#) sind Urlaubsgäste aus dem In- und Ausland sowohl mit Spazier- und Wanderwegen als auch mit Rad- und Mountainbikestrecken in Nordrhein-Westfalen äußerst zufrieden.

Eine Auswahl an Projekten gibt einen Einblick über vergangene und aktuelle Vorhaben in NRW.

3.1 „Schau‘ an! Wir sind mobil.“

Das EFRE-Förderprojekt „Schau‘ an! Wir sind mobil“, das mit dem Arbeitstitel „Mobilität mit Spaß“ startete, war ein Gemeinschaftsprojekt der Kreise Herford, Minden-Lübbecke und der Stadt Bielefeld mit weiteren zwölf kommunalen Partnern und zehn Wirtschaftspartnern. Ziel war es, Besucher mit innovativen Angeboten zu touristisch attraktiven Punkten entlang der Ravensberger Bahn und der Weserbahn zu führen. Das Projekt stellt den sanften Tourismus in den Vordergrund.

Auf der digitalen Plattform www.schau-an.org können sich Nutzer über touristische Angebote der Region informieren, sich Routen auf einer interaktiven Karte anschauen, Informationen per web-to-print-Funktionen zusammenstellen und direkt per Online-Formular mit verschiedenen Dienstleistern in Kontakt treten. Gäste können aus einer Vielzahl nachhaltiger Mobilitätsangebote wie Elektroroller, Rikschas oder E-Bus wählen. Auch Tandems stehen für körperlich beeinträchtigte Personen zur Verfügung. Spaß und eine Veränderung des Mobilitäts- und Umweltbewusstseins stehen dabei im Vordergrund.

Das Förderprojekt bietet eine Basis für neue Projekte, wie „Landei-Mobil“, das als oberstes Ziel hat, den Gedanken der vernetzten Mobilität weiterzutragen und die Optimierung von Mobilität im ländlichen Raum zu sichern. Die mit „Schau an!“ entwickelte Buchungsplattform bietet eine technische Grundlage für weitere Online-Plattformen.

Projektpartner waren zu Beginn des Projektes skeptisch in Bezug auf die Nachhaltigkeit des Projektes, dennoch brachten sie sich aktiv ein, erzielten gute Ergebnisse für den eigenen Standort und stellten so eine Grundlage für weitere Projekte zur Mobilität im ländlichen Raum. Marketingaktivitäten und die Verkaufsförderung sind besonders wichtig, um eventuelle Berührungspunkte durch die Nutzer abzubauen.

3.2 Elektrisch bewegt. Mobilitätsnetz Gesundheit

Damit Menschen auch im Alter nicht auf Mobilität, Erlebnisse und Naturattraktionen verzichten müssen, setzte das EFRE-Förderprojekt [„Elektrisch bewegt. Mobilitätsnetz Gesundheit“](#) auf die Entwicklung bedarfsorientierter, mobilitätsgerechter Infrastrukturen in der Region Teutoburger Wald. Als wesentliche Bausteine einer innovativen gesundheitstouristischen Region werden umweltgerechte und klimaschützende Energietechniken sowie lärmindernde und ressourcenschonende Anwendungen gesehen. Das beinhaltet die Etablierung von E-Bike Routen, die Einbindung von E-Mobility in die Gesundheitstherapie sowie Angebote von Fahrrädern, Kleinwagen und Segways in Kurorten und Heilbädern.

Eine Erkenntnis des Projektes ist, dass Elektromobilität gerade von älteren Touristen in Heilbädern stark nachgefragt wird. Neben der Mobilität ist auch der Verkehr ohne Lärm, Abgase und Staub zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in einem geschützten Kurbereich von Bedeutung. Entsprechende Faktoren werten den Tourismusstandort einer jeweiligen Stadt in besonderem Maße auf. Allgemein wird in Kurorten die Mobilität ein entscheidender Faktor für die Auswahl einer Destination sein. Nur Städte mit innovativen und attraktiven Mobilitätsangeboten in Verbindung mit entsprechender Infrastruktur werden zukünftig konkurrenzfähig sein.

3.3 „Smart4You“

Das EFRE-Förderprojekt „Smart4You – Dein Butler“ zielt auf die einfache und barrierefreie Erschließung touristischer Angebote, insbesondere für Personen mit Sinnes- und/oder Mobilitätseinschränkungen, im Kreis Soest ab. Gegenstand des Projektes ist eine App, die Informationen zu Tourismus-, Freizeit- und Gesundheitsangeboten in den Regionen Möhnesee, Bad Sassendorf und Soest mit öffentlichem Personennahverkehr verzahnt. Für den Nahverkehr soll ein modernes E-Ticket geschaffen sowie Mobilitätsketten aufgebaut werden, die auch Elektromobilität einschließen. Vorgänger war das Projekt [„guide4blind“](#).

3.4 E-Mobilität und Ladeinfrastruktur

Fahrer von Elektro-PKWs können in [Warstein](#) an insgesamt 18 öffentlichen Ladepunkten ihr Auto aufladen – damit gilt die Kommune als Vorreiter in der ländlichen Region. Der Elektromobilitätstrend wird hier von unterschiedlichen Ebenen unterstützt: Neben der Produktion der Kerntechnologie für Elektro- und Hybridfahrzeuge, die ihren Sitz in Warstein hat, gibt es auf Grundstücken mehrerer mittelständischer Unternehmen E-Ladestationen. Und auch der heimische Energieversorger errichtet an verschiedenen Orten Ladesäulen. Die Elektromobilität bietet die Möglichkeit neue Zielgruppen zu erreichen, denn häufig wählen Nutzer von E-PKWs ihre Ausflugsziele nach der Verfügbarkeit der Ladestationen aus.

3.5 Radtourismus

Laut den Ergebnissen der ADFC-Radreiseanalyse 2017 verlaufen drei der zehn beliebtesten Radfernwege in Deutschland durch NRW: Der Weser-Radweg, der Ruhrtal Radweg und der Rheinradweg belegen die Plätze zwei bis vier. Auf Platz zwei der beliebtesten Radregionen in Deutschland liegt das Münsterland, das Ruhrgebiet liegt auf Platz vier. Insgesamt findet sich NRW als Radreiseregion im deutschlandweiten Vergleich auf Platz fünf. Ausgewählte Best-Practice Beispiele aus Nordrhein-Westfalen zeigen neue Entwicklungen und Trends im Radtourismus.

3.5.1 Radschnellweg Ruhr RS1

Zur Steigerung der Lebensqualität und Verbesserung der Mobilität in der Metropole Ruhr entsteht für Radfahrer ein 101 Kilometer langer [Schnellweg](#) zwischen Hamm und Duisburg. Der Projektträger Regionalverband Ruhr wird von Städten aus der Region sowie externen Akteuren unterstützt. Auf freien Strecken innerhalb Ortsdurchfahrten bei Kommunen mit weniger als 80.000 Einwohnern übernimmt das Land NRW die Baulastträgerschaft für den Radschnellweg, bei Kommunen mit mehr als 80.000 Einwohnern liegen die Ortsdurchfahrten in der Baulast der Kommunen.

3.5.2 Radschnellweg Westliches Münsterland RS2

Der [Regio Velo](#) ist als Schnellverbindung für Radfahrer von Isselburg an der niederländischen Grenze bis nach Coesfeld geplant. Ein großzügiger Radweg mit getrennten Fahrspuren für beide Richtungen soll die Orte an der Strecke weitgehend kreuzungsfrei miteinander verbinden. Mit der rund 60 Kilometer langen Strecke, die sich an einer stillgelegten Trasse der Eisenbahnstrecke Isselburg-Coesfeld orientiert, soll eine klimafreundliche und gesundheitsfördernde Nahmobilität geschaffen werden. Mindestens zwei Rastplätze mit Wetterschutz, E-Ladevorrichtungen und Verweilräumen sind geplant.



3.5.3 Radeln nach Zahlen

Das Beschilderungsprinzip „[Radeln nach Zahlen](#)“, das ursprünglich aus den Niederlanden und Belgien kommt, teilt ein Radwegenetz in eine Wabenstruktur ein. An den Eckpunkten jeder Wabe ergeben sich Knotenpunkte, an denen die Weiterfahrt in mehrere Richtungen ermöglicht wird. Diese sind mit Ziffern durchnummeriert, die sich Radfahrer vor Beginn der Route aufschreiben oder merken können. Routen können so beliebig zusammengestellt, verlängert oder verkürzt werden. Auch Regionen in NRW haben das Beschilderungsprinzip bereits eingeführt. Neben der RadRegionRheinland und dem Niederrhein hat das Sauerland in Zusammenarbeit mit Siegen-Wittgenstein im Rahmen eines Förderprojektes der REGIONALE 2013 das Radnetz Südwestfalen mit einem Knotenpunktsystem versehen. Auch im Ruhrgebiet soll es zukünftig „Radeln nach Zahlen“ geben.

3.5.4 Quo Radis – App zum Radfahren im Rheinland

Eine [Navigations-App](#) der RadRegionRheinland fungiert als Reiseleiter und navigiert Radfahrer durch die Region. Auf Themenrouten zu Schlössern, Burgen oder Industrieanlagen werden an bestimmten Standorten Multimediateilräge in Form von informativen Videos oder Audios bereitgestellt. Neben interessanten Geschichten kennt die App auch die nächstgelegenen Biergärten, Restaurants oder Fahrradwerkstätten auf der Route. Wer nicht auf vorgegeben Themenrouten fahren möchte, kann sich seine individuelle Route erstellen. Eine sichere Navigation erfolgt per Sprechansage. Zusätzlich erhalten Nutzer der App beim Vorzeigen Gutscheine und Vergünstigungen bei ausgewählten Partnern.

3.5.5 Panorama-Radwege

Im Bergischen Land können Radfahrer trotz der hügeligen Landschaft auf steigungsarmen Radwegen fahren. Unter der Dachmarke „[Panorama-Radwege](#)“ ist das Radfahren auf ehemaligen bergischen Bahntrassen möglich. Dazu gehören der Bergische Panorama-Radweg, der Panorama-Radweg niederbergbahn und der Panorama-Radweg Balkantrasse, die das Bergische Land, südliches Ruhrgebiet und Sauerland zu einem 300 Kilometer langen Radwegenetz verbinden. Neben Touristen sind auch Einheimische auf den Strecken unterwegs. In 2016 startete das überregionale EFRE-Förderprojekt „Bergische Panorama-Radwege – Genussradeln auf ehemaligen Bahntrassen zwischen Rhein, Ruhr und Sieg“, bei dem sich touristische Marketingorganisationen der Städte und Kreise zusammengeschlossen haben, um die drei bergischen Panoramaradwege zu vermarkten.

3.5.6 Velocity Aachen GmbH

Bei [Velocity Aachen](#) steht die Vernetzung und Integration von verschiedenen Mobilitätsangeboten im Fokus, die für Kunden möglichst komfortabel und barrierefrei nutzbar sein sollen. Das Referenzprojekt in Aachen ist der Aufbau eines E-Bike-Sharing-Systems, das gemeinsam mit den Aachener Hochschulen und Industriepartnern entwickelt und nun erfolgreich von Velocity Aachen betrieben wird. Bisher gibt es 15 Stationen, an denen der Nutzer via Smartphone-App oder einer Kundenkarte ein E-Bike ausleihen kann. Die langfristige Perspektive lautet: 1.000 E-Bikes an über 100 Stationen im gesamten Aachener Stadtgebiet.

Durch die Integration in die [Mobility-Broker-Plattform](#) können verschiedene Sharing-Systeme zentral genutzt werden.



3.5.7 Pedelecs-Verleih am Niederrhein

Der [Verleih NiederrheinRad](#) bietet an sieben Verleih-Stationen insgesamt 25 Pedelecs (Pedal Electric Cycle) an. Die Fahrräder der Firma Bagier sind mit einem lautlosen Elektromotor ausgestattet, der den Radfahrer beim Treten unterstützt. Die Räder sind für Touren von bis zu 80 Kilometern geeignet.

3.6 Wandertourismus

Auch im Wandertourismus gibt es Nordrhein-Westfalen Projekte, in denen Mobilität eine entscheidende Rolle spielt. Sei es der fehlende PKW oder das Nachhaltigkeitsbewusstsein: Beim Wandern an entlegene und naturbelassene Orte geht der Trend zu Bus und Bahn.

3.6.1 Eifel.Bahn.Steig / Rad- und Wanderbahnhöfe Nordeifel

Ziel des EFRE-Förderprojektes [„Eifel.Bahn.Steig“](#) des Kreises Euskirchen war es, Bahnhöfe und Haltepunkte in der Region zu Rad- und Wanderbahnhöfen auszubauen. Das beinhaltet ein einheitliches Leitsystem, Informationsmaterial an Bahnhöfen und eine radfreundliche Ausstattung. Bahnhöfe werden als Start- und Endziel einer Tagestour attraktiver. Erlebniselemente, Aktionen und Events sollten verschiedene Standorte und Strecken aufwerten. Dabei wurden Bahnhöfe und Haltepunkte mit bestehenden touristischen Touren und Highlights verknüpft.

3.6.2 Wandertouren mit Bus und Bahn

Gemeinsam mit den Zweckverbänden Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) und dem Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL) hat Sauerland Tourismus Broschüren mit dem Titel [„Entdecke das Lennetal mit Bus und Bahn“](#) und [„Mit Bus und Bahn zur Wanderung ins Biggetal“](#) herausgegeben. Die Broschüren beinhalten ausgesuchte Wandertouren, zu denen Wanderer bequem mit Bus und Bahn an- und abreisen können.

3.6.3 Bergischer Wanderbus

Ein [Bus](#) fährt an Wochenenden und Feiertagen zwischen Odenthal und Wermelskirchen und ermöglicht damit problemloses und flexibles Streckenwandern auf dem Eifgenbachweg, dem Bergischen Wanderweg und weiteren Wegen. Wanderer können Touren individueller planen und aufgrund der Rückfahrmöglichkeiten Strecken- statt Rundwanderungen laufen. Der Bergische Wanderbus wurde 2010 von der Regionalverkehr Köln GmbH, dem Rheinisch-Bergischen Kreis und weiteren kommunalen und regionalen Partnern und Sponsoren ins Leben gerufen.

3.6.4 Eifelsteig-Wanderbus

Den Eifelsteig und weitere Wanderwege in der Nordeifel können Wanderer flexibel und umweltfreundlich mit dem [Eifelsteig-Bus](#) erreichen. Von April bis November fährt der Bus an allen Wochenenden sowie an Feier- und Brückentagen. Viermal am Tag werden Etappen- und Zwischenziele des Premiumwanderwegs Eifelsteig und seiner Partnerwege Rur-Olef-Route, Burgen-Route, Eifeler Quellenpfad und Eifeler Kräuterpfad in beide Richtungen angefahren. Auch die beiden Fernwanderwege Römerkanal-Wanderweg und AhrSteig sind an das Netz angebunden. Wanderer können mit dem Eifelsteig-Wanderbus Start und Ziel einer Route individuell bestimmen und vorgegebene Routen flexibel ändern.

3.7 Gäste-Cards

Mit [Gäste-Cards](#) erhalten Touristen Vergünstigungen oder kostenlosen Eintritt in Sehenswürdigkeiten und Freizeitangebote. Regionen wie das Ruhrgebiet, das Rheinland oder das Sauerland bieten Gäste-Cards an. Und auch in Städten wie etwa Düsseldorf, Münster oder Essen können Urlauber Gäste-Cards erwerben. Fast immer ist eine kostenfreie Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln mit der Karte möglich. Auch Fahrräder können damit ausgeliehen werden.

3.7.1 Sauerland Sommercard

Mit der [Sauerland Sommercard](#) der Ferienwelt Winterberg können Nutzer, die ohne eigenen PKW anreisen oder einfach neugierig sind, wie sich ein E-Auto fährt, sogar Elektroautos ausleihen. Eine Tankladung „schafft“ rund 120 Kilometer – das reicht, um auch die entfernt gelegenen Hauptattraktionen der Region anzusteuern.

3.7.2 Erlebnisregion Nationalpark Eifel

Während der Großteil der Gäste-Cards gekauft werden muss, erhalten Urlauber der [Nordeifel ihre Gäste-Card](#) kostenfrei. Einzige Bedingung ist allerdings die Übernachtung in einem teilnehmenden Betrieb. Neben Ermäßigungen und Zusatzleistungen in Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen sowie kostenloser Nutzung des ÖPNV, können Nutzer die Karte bei rechtzeitiger Buchung schon für die Anreise etwa aus Aachen, Köln oder Bonn nutzen.

4. Für eilige Leser: Ein Fazit in 11 Thesen

1. Mobil zu sein ist ein fundamentales menschliches Bedürfnis.
2. Mobilität ist Grundvoraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben, soziale Teilhabe, aber auch für wirtschaftlichen Erfolg eines Einzelnen oder eines Unternehmens.
3. In der Auseinandersetzung mit Mobilität ergeben sich zahlreiche Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Branchen.
4. Die Mobilität von morgen muss flexibel, nachhaltig, effizient und bedarfsorientiert sein.
5. Car- und Bikesharing-Angebote greifen das Bedürfnis auf, zu teilen (statt zu besitzen). In urbanen Gebieten funktioniert dieser Ansatz besser als auf dem Land. Mobilitätskonzepte und -angebote müssen folglich die Stadt/Land-Unterscheidung berücksichtigen.
6. Ein umfassendes und individualisierbares Mobilitätsmanagement erfordert strategische Kooperationen, um die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und damit Mobilität in Zukunft erfolgreich gewährleisten zu können.
7. Wie Verbraucher das vollständig autonome Fahren letztlich annehmen werden, ist noch offen: Der Fahrspaß tritt hier in Konflikt mit dem Sicherheitsbedürfnis.
8. Elektromobilität wird von der Bundesregierung als wichtiger Baustein in der Energiewende hin zur nachhaltigen Mobilität anerkannt und entsprechend gefördert.
9. Über das Thema E-Mobilität können neue Zielgruppen erreicht werden, auch im Tourismus. Ein Beispiel hierfür ist das Sauerland, das den Ausbau der Ladeinfrastruktur vorantreibt.



10. Nicht zuletzt die Realisierung von Radschnellwegen wie dem RS1 (Metropole Ruhr) und dem RS2 (Westmünsterland) zeigt, dass das Fahrrad wesentlicher Bestandteil einer modernen Mobilitätskultur ist und an Bedeutung gewinnt.
11. Zusammenfassend hält das Spiegel Institut fest, dass jene Kommunen erfolgreich sein werden, die mithilfe technologischer Innovationen einerseits Elektrifizierung, Digitalisierung und neue Sharing-, Tarif- und Bezahlmodelle und andererseits Mobilitäts- und Serviceangebote miteinander verknüpfen.

(Stand: August 2017)

Redaktion dieser Ausgabe:

Valeria Melis (hauptverantwortlich)
Silke Dames
Markus Delcuve
Hannah Piecha
Christian Stühning