

Verkehrswende im ländlichen Raum

VCD Factsheet zur Rolle des Autos in ländlichen Räumen, den Herausforderungen und Möglichkeiten des ÖPNV und seiner Bedeutung für die soziale Teilhabe

VCD Factsheet 04/2021

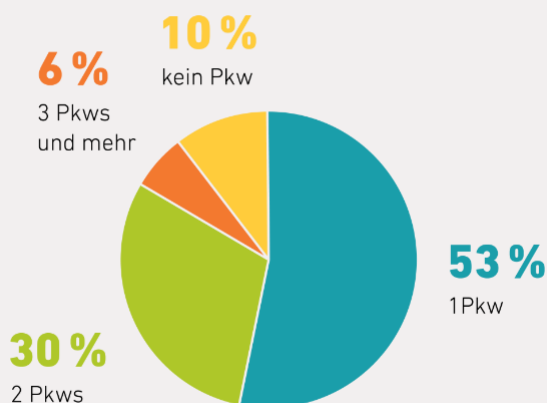
Mobilität im ländlichen Raum: die Rolle des eigenen Autos

Als ländliche Regionen gelten in Deutschland Regionen, deren Bevölkerungsdichte unter 150 Einwohner*innen pro Quadratkilometer liegt. Solche Räume nehmen bundesweit eine Fläche von ungefähr 65 Prozent ein, es leben dort aber nur knapp 20 Prozent der Bevölkerung.

Durch die dünne Besiedelung ist das Angebot an Einrichtungen der Nahversorgung (Supermärkte usw.), Dienstleistungen und Arbeitsplätzen oft überschaubar. Viele dieser Einrichtungen ziehen sich zudem aus der breiten Fläche in wenige, zentrale Orte zurück. So müssen oft weite Entfernungen zurückgelegt werden, um den Arbeitsplatz, den Arzt oder die Schule zu erreichen, daher spielt Mobilität in ländlichen Räumen eine besonders wichtige Rolle¹.

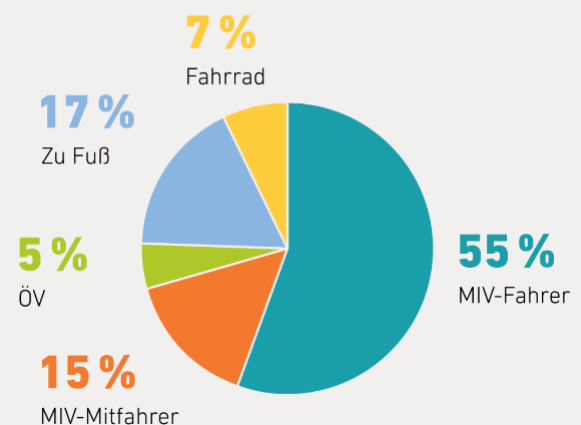
Der ADAC fragte 2018 Menschen im ländlichen Raum nach ihrer Zufriedenheit mit der Mobilität in ihrer Region. Dabei waren 86 Prozent der Meinung, die Menschen auf dem Land seien auf das Auto angewiesen, um mobil zu sein. Für 78 Prozent der Menschen ist das Leben auf dem Land mit höheren Mobilitätskosten verbunden, 60 Prozent finden, der ländliche Raum ist bezogen auf die Mobilität ausgebremst und abgehängt².

PKW-BESITZ VON HAUSHALTEN IM LÄNDLICHEN RAUM



Quelle: MID 2018 Infografik: vcd.org Layout: weareplayground.com

MODAL SPLIT IM LÄNDLICHEN RAUM

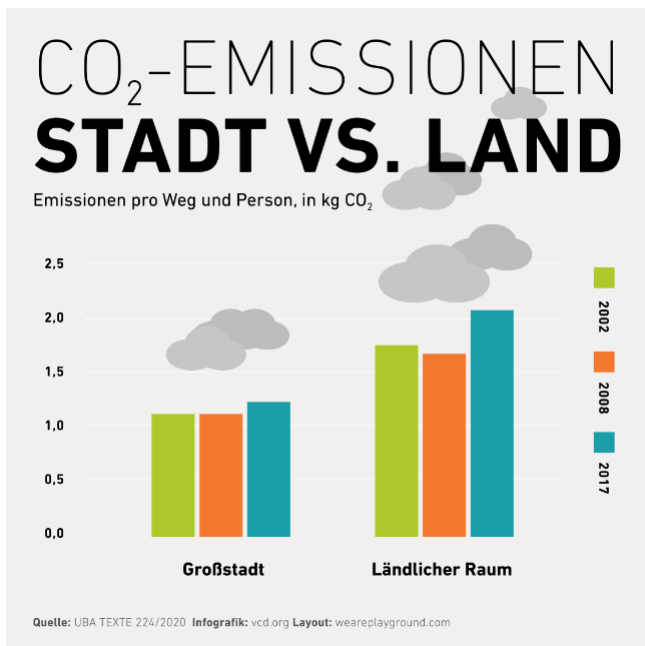


Quelle: MID 2018 Infografik: vcd.org Layout: weareplayground.com

Die Umfrage ergab allerdings auch eine grundsätzlich sehr hohe Zufriedenheit der Landbewohner*innen mit der eigenen Mobilität. Das erklärt sich dadurch, dass fast alle Haushalte ein oder mehrere Pkw besitzen. Der Autobesitz in ländlich oder dörflich geprägten Regionen liegt mit 90 Prozent der Haushalte deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Nur drei Prozent der Haushalte mit mehreren Personen haben kein eigenes Auto zur Verfügung.

Im Gegensatz zu städtischen Regionen besitzen auf dem Land auch viele Haushalte mit sehr niedrigem ökonomischem Status einen Pkw und nehmen die hohen Mobilitätskosten dafür zwangsweise in Kauf. Der öffentliche Verkehr spielt in ländlichen Regionen kaum eine Rolle – 70 Prozent der Wege werden als Fahrer*in oder Beifahrer*in mit dem Pkw zurückgelegt, nur 5 Prozent des Verkehrsaufkommens fällt auf den ÖV³.

Das liegt vor allem am fehlenden Angebot: In rund 14 Prozent der sehr dünn besiedelten Gemeinden stehen täglich nur ein bis vier Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zum nächsten Mittel- oder Oberzentrum zur Verfügung. Während der Schulferien verschlechtert sich das Angebot noch weiter⁴.



Die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zeigt sich auch beim Vergleich der CO₂-Emissionen zwischen Stadt und Land. Ein Blick auf die Entwicklung der CO₂-Emissionen pro Weg und Person seit 2002 zeigt, dass sie in städtischen Regionen um zwei bis zehn Prozent gestiegen sind, in ländlichen Regionen dagegen um bis zu 20 Prozent. Die niedrigeren Emissionen in Städten sind vor allem auf kürzere Wege und die hohe Dichte von Orten der Daseinsvorsorge, wie Arztpraxen oder Schulen, zurückzuführen. Dadurch können mehr Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden.

In vielen ländlichen Räumen dagegen nimmt zwar die Bevölkerung ab, der Verkehr jedoch zu. Zum Einkaufen, zum Sport oder zum Kino müssen immer weitere Wege zurückgelegt werden, meist mit dem Pkw. Das Ergebnis: In ländlichen Regionen werden im Tagesschnitt pro Kopf 6,3 Kilogramm CO₂ emittiert, 60 Prozent mehr als in Großstädten⁵.

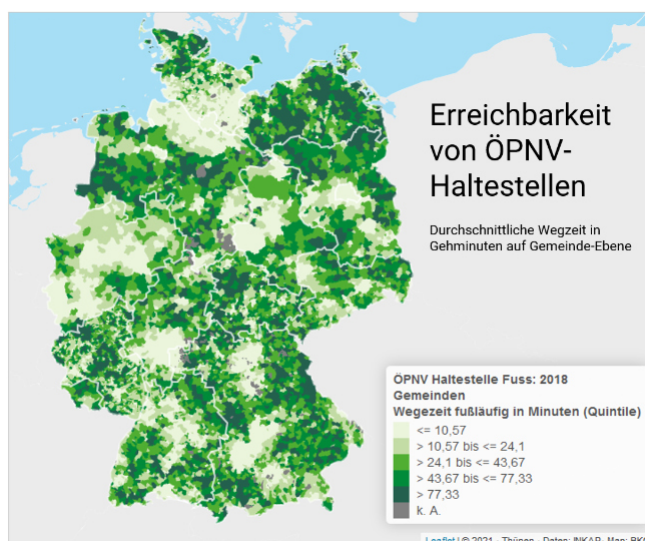
Herausforderung: Sicherung der Daseinsvorsorge

Die große Abhängigkeit vom eigenen Pkw ist aber nicht nur aus ökologischen Gründen problematisch. Auch in ländlichen Regionen gibt es Menschen, die nicht selbst Auto fahren – entweder, weil sie nicht wollen, vor allem aber, weil sie aus unterschiedlichen Gründen nicht können. Auch für diese Menschen muss sichergestellt werden, dass sie selbstbestimmt mobil sein und am gesellschaftlichen Leben teilhaben können.

Viele ländliche Räume stehen vor großen Herausforderungen: demographischer Wandel, eine abnehmende Siedlungsdichte und der Rückzug von Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge aus der Fläche. Die Bevölkerung muss immer weitere Wege zurücklegen, um ihre täglichen Bedürfnisse zu befriedigen. Dabei nimmt der Verkehr (die Ortsveränderung von Personen, Gütern und Daten) zu, während die Mobilität (die Fähigkeit, Ziele zu erreichen) für viele eher abnimmt – oder sie haben deutlich mehr Verkehrsaufwand, um ihr gewünschtes Level an Mobilität zu halten⁶.

So sind in vielen ländlichen Regionen Lebensmittelgeschäfte, Post oder Banken - Einrichtungen, die oft auch eine wichtige soziale Funktion als Treffpunkt haben - nicht mehr in jedem Ort vorhanden⁷.

Damit auch Menschen mit eingeschränkter Mobilität sich selbstständig versorgen können und der Autoverkehr begrenzt wird, ist das Ziel, eine fußläufige Versorgung im Umkreis von zehn Gehminuten oder 1000 Metern sicherzustellen⁸. Das ist bei mehr als der Hälfte der ländlichen Bevölkerung nicht der Fall. Auch viele Haltestellen des ÖPNV sind zu Fuß nur schlecht erreichbar. Wie der Landatlas des Thünen-Instituts zeigt, dauert der Weg zur Haltestelle oft deutlich mehr als 15 Minuten⁹.



Mobilität als Frage der sozialen Teilhabe

Doch die fußläufige Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen ist nicht die einzige Hürde für Menschen in ländlichen Räumen. Als häufigste Gründe, den öffentlichen Verkehr nicht zu nutzen, nennen Fahrgäste fehlende Direktverbindungen, einen unzureichenden Takt und eine als zu lang empfundene Fahrtdauer. Hinzu kommen unübersichtliche Fahrpläne, schlechte Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Haltestellen, zu hohe Fahrpreise, unverständliche Tarifsysteme und wenig Stauraum für Einkaufstaschen oder Fahrräder².

Die Hürden sind also groß, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen. Taktverdichtung, Zuverlässigkeit, lange Bedienzeiten, einprägsame Abfahrtszeiten, ähnliche Reisegeschwindigkeiten wie beim MIV und eine einfache Tarifstruktur würden erheblich zu mehr Akzeptanz und einer stärkeren Nutzung beitragen¹⁰.

Auch in ländlichen Räumen gibt es Personen, die kein Auto besitzen, keinen Zugang zu einem haben oder nicht selbst fahren können. Dazu gehören Kinder und Jugendliche, Ältere die nicht mehr fahren können oder wollen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und körperlichen Beeinträchtigungen, Personen ohne Führerschein, und Menschen die sich kein Auto leisten können. Auch sie haben ein Recht darauf, mobil zu sein und am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Stattdessen sind sie oft auf Familienangehörige, Freunde oder Nachbarn angewiesen, die ein Auto haben und beispielsweise ältere Menschen zur Arztpraxis oder zum Einkaufen sowie Kinder und Jugendliche zur Schule oder Sportverein bringen können. Dabei sind es nach wie vor überwiegend [Frauen, die diese Begleitwege übernehmen](#).

Vor allem für Menschen mit geringem Einkommen sind gute Infrastrukturen und kurze Wege im Alltag wichtig. Die Handlungsfähigkeit dieser Menschen wird durch fehlende Infrastruktur und eingeschränkte Mobilität begrenzt. Soziale Netzwerke sind auch und besonders für erwerbslose Menschen wichtig: sie bieten Möglichkeiten sozialer Teilhabe, und privates und ehrenamtliches Engagement erzeugt Sinn, Zugehörigkeit und eine Alltagsstruktur. Das trägt zur sozialen Integration, zu Gefühlen der Anerkennung und zum Selbstbewusstsein der Betroffenen bei. Begegnungsorte für ehren- oder bürgerschaftliches Engagement müssen deshalb auch im ländlichen Raum gut erreichbar und gut angebunden sein¹¹.



Menschen ohne Pkw legen in der Stadt im Tagesschnitt längere Wege zurück als auf dem Land. Wer auf in der Stadt kein eigenes Auto besitzt, greift auf öffentliche Verkehrsmittel wie Bahn und Bus zurück. Das gilt für die Menschen im ländlichen Raum nicht – haben sie kein Auto, reduziert sich ihre Tagesstrecke erheblich. Sie können viele Ziele nicht erreichen und sind weniger mobil⁹. Menschen, die in ländlichen Regionen leben und kein Auto haben, haben ein größeres Risiko, unter [Mobilitätsarmut](#) zu leiden¹¹.

Eingeschränkte Mobilität bedeutet für viele Menschen Abhängigkeit und Einschränkung der selbstbestimmten Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Das öffentliche Verkehrsangebot in ländlichen Regionen zu stärken ist nicht nur für mehr Klimaschutz nötig, sondern auch, um die soziale Teilhabe der Menschen zu sichern.

Mobilitätsgarantie auch auf dem Land

Eine bessere Mobilität im ländlichen Raum kann in drei Stufen erreicht werden: Ein übergeordnetes Bus- und Bahnnetz verbindet zentrale Orte über die Hauptachsen. Dort gilt ein dichter Takt, der die Anbindung an regionale und überregionale Zentren sicherstellt. Der Linienverkehr mit Regionalbusverkehr und Schülerverkehren verbindet wichtige Siedlungs- und Gewerbegebiete mit Zielen in der Fläche. Um kleine Siedlungen abseits von Verkehrsachsen zu erschließen, können flexible Bedienformen wie Linientaxis eingesetzt werden, die als Zubringer zum übergeordneten Bus- und Bahnnetz dienen¹. Wichtig sind abgestimmte Taktfahrpläne, um langes Warten auf den Anschluss zu verhindern.

Um den Anteil des ÖPNV auch in ländlichen Räumen zu verdoppeln, ist ein garantiertes Mindestangebot zentral – nur so kann der öffentliche Nahverkehr eine echte Alternative zum eigenen Pkw sein.

Die Abhängigkeit vom eigenen Auto kann auch gesenkt werden, wenn dezentrale Strukturen mit Einrichtungen des täglichen Bedarfs gestärkt werden. Strukturelle Verbesserungen der Infrastruktur sind dabei deutlich

wirksamer als reine Appelle, das Auto stehen zu lassen – denn wo kein Bus fährt, lässt niemand das Auto stehen, egal wie gut die Kampagne ist¹².

Ein wichtiger Baustein ist auch die Bereitstellung von Informationen über neue und alternative Mobilitätsangebote. Oft werden diese sonst nicht oder nur zögernd wahr- und angenommen. Das sollte bei neuen Angeboten von Anfang an mitgedacht werden¹³.

Oftmals betreiben Verkehrsverbünde oder –betriebe an zentralen Orten sogenannte Mobilitätszentralen. Hier erhalten potenzielle Fahrgäste Informationen über die verschiedenen Mobilitätsangebote vor Ort und können sie direkt buchen. Doch auch betriebliches Mobilitätsmanagement kann durch geschickte Kommunikation und Bewerbung öffentlicher Mobilitätsangebote erheblich dazu beitragen, dass gerade Pendler*innen Alternativen zum eigenen Pkw kennenlernen und nutzen.

Eine Herausforderung für den Ausbau des ÖPNV im ländlichen Raum ist die bisher oft unzureichende und komplexe Finanzierung. Hier braucht es eine Vereinfachung der Finanzierungsinstrumente und mehr Verantwortlichkeit auf regionaler Ebene für lokal angepasste Lösungen. Zudem müssen auf Bundesebene Mobilitätsstandards festgelegt und den Kommunen entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden, um sie umzusetzen.

Mobilitätsgarantie

Garantierte Erreichbarkeit durch klassischen ÖPNV oder flexible Angebote (Rufbusse, Anruf-Sammeltaxis, Ridesharing)

→ Erschließungsqualität

Erschließungspflicht

Ab einer Gemeindegröße von 200 Einwohner*innen muss ein ÖPNV- bzw. ÖV-Angebot vorgehalten werden

Haltestellenerreichbarkeit

Für mindestens 80% der Einwohner*innen einer Gemeinde mit Erschließungspflicht darf die Distanz zur nächsten Haltestelle maximal 300 Meter betragen

→ Angebotsqualität

Reisezeiten

Von jeder Gemeinde muss ein Mittel- oder Oberzentrum mit dem ÖV in maximal der 1,3-fachen Fahrzeit des MIV erreichbar sein

Verbindungsqualität

- 60-Minuten-Takt zum nächsten Mittel-/Oberzentrum
- Durchgängiges Mindestangebot auch am Wochenende und in Ferienzeiten
- Bedienzeit von 6 bis 22 Uhr, zusätzliche Nachtfahrten am Wochenende
- Maximal ein Umstieg zum nächsten Mittel-/Oberzentrum mit Anschlussicherung

Darstellung: VCD 2021; nach Gipp et al. 2020

Pendeln zwischen Stadt und Land

Ländliche und städtische Räume lassen sich nicht trennscharf abgrenzen, sie sind eng miteinander verflochten. Staus, Parkplatzmangel und Luftverschmutzung durch zu viele Pkw sind Probleme des urbanen Raums, werden aber zum Teil auch von der wachsenden Zahl von Pendler*innen aus dem ländlichen Umland mit verursacht.

Die typische Pendeldistanz zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz ist zwischen 2000 und 2014 um 21 Prozent auf 10,5 Kilometer angestiegen. Die meisten Personen (51 Prozent) pendeln innerhalb von städtischen Regionen. 24 Prozent pendeln zwischen ländlichen Regionen und 18 Prozent vom Land in die Stadt.

Dabei ist vor allem der Anteil der Personen gewachsen, die weiter als 20 Kilometer pendeln. Die Anteile der Pendeldistanzen im Nahbereich gingen von 35 Prozent im Jahr 2000 auf 30 Prozent im Jahr 2014 zurück. Ein Grund hierfür ist, dass vermehrt nicht nur vom Land in die Stadt, sondern auch zwischen städtischen sowie ländlichen Regionen gependelt wird¹⁴.

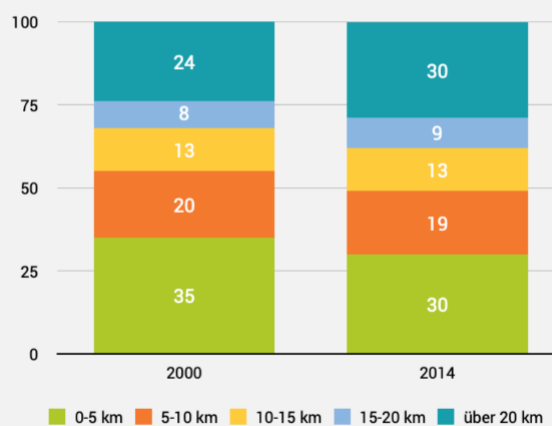
Die hohe Quote von Autopendler*innen führt nicht nur zu hohen CO₂-Emissionen, sondern in den Städten auch zu Staus und Platzmangel. Zudem kann das Pendeln selbst stressig und damit gesundheitsschädlich sein. Konzepte und Instrumente, wie die Pendelströme von Pkws reduziert werden können, sind gefragt.

Eine wichtige sozialpolitische Maßnahme mit spürbaren Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten von Menschen ist die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in Innenstädten.

Einkommensschwache Menschen sind dann nicht gezwungen, ins günstigere Umland abzuwandern und zum Arbeitsplatz zu pendeln. Auch verkehrsplanerische Push- und Pull-Maßnahmen sind notwendig, um die Verlagerung des Verkehrs auf klima- und umweltschonende Träger effektiv zu steuern: der Ausbau des ÖPNV, die Schaffung von Mobilitätsstationen mit einem breiten Angebot (z.B. Fahrradabstellplätze, Sharingangebote wie Fahrrad-/Rollerverleih und Carsharing sowie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge neben dem klassischen ÖPNV), Park-and-Ride-Parkplätze am Stadtrand mit guter Nahverkehrsanbindung, eine konsequente Parkraumbewirtschaftung und eine City Maut.

Entwicklung der Pendeldistanzen

Vergleich der Pendeldistanzen von Beschäftigten nach Distanzklassen in %



Quelle: IAB Kurzbericht 10/2018

Beispiele aus der Praxis: wie es gehen kann

Es gibt zahlreiche Konzepte, Ideen und Beispiele aus der Praxis, wie Mobilität im ländlichen Raum funktionieren kann, vom verbesserten klassischen ÖPNV-Angebot bis zu neuen alternativen Mobilitätsformen: PlusBus und Ridesharing, Rufbusse oder Kombibusse (Kombination aus Personen- und Lieferverkehr) bis hin zu autonomem Fahren, das aber noch in der Testphase ist. Modellvorhaben und Projekte müssen verstetigt werden, damit alternative Angebote nicht nach dem Förderzeitraum wieder verschwinden⁹.

Gute Ansätze bietet auch die Frage, wie das Mobilitätsverhalten an anderen Stellen gesteuert werden kann, etwa durch die Anpassung der Schulanfangs- und Schlusszeiten an den Taktfahrplan, durch mobile Versorgungsangebote wie rollende Arztpraxen und Supermärkte oder die Einrichtung von Mehrfunktions- oder Bürgerhäusern. Ein paar solcher Beispiele werden im Folgenden vorgestellt.

➔ PlusBus

PlusBusse fahren mittlerweile in Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Sachsen. Namensgeber der Marke PlusBus ist der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV), der 2013 die ersten PlusBusse zeitgleich mit dem Mitteldeutschen S-Bahn-Netz zur Netzergänzung des Bahnverkehrs eingeführt hat. Ziel war ein in der Fläche attraktives Bussystem, das eng mit dem Bahnverkehr verknüpft ist und diesen durch eine direkte, schnelle Linienführung sowie die Verbindung von regionalen Zentren ergänzt.

PlusBusse müssen festgelegte Qualitätskriterien erfüllen:

- Regelmäßiger Taktverkehr: An Werktagen mind. 15 Fahrtenpaare im Stundentakt über die gesamte Linienlänge zwischen 5:30 und 20:30 Uhr
- Wochenendverkehr: An Wochenenden mindestens zwölf Fahrtenpaare
- Zeitnaher Bahn-Bus-Übergang: Umsteigezeiten von maximal 15 Minuten
- Direkte Linienführung: direkte Linienführung, einheitlicher Linienverlauf über alle Fahrten und der Hin- und Rückweg über gleiche Linienstrecken
- Anbindung von Zentren: Alle Linien müssen mindestens ein Mittel- oder Oberzentrum der Landesplanung anbinden
- Barrierefreiheit: Es müssen barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden

Bundesweit gibt es mittlerweile 100 PlusBus-Linien. Sie verzeichnen eine große Nachfrage, mit Zuwächsen bis zu 50 Prozent, je nach Linie und Region. Einige Linien, wie in Brandenburg, konnten die Fahrgastzahl sogar verdoppeln und den Zuschussbedarf verringern.

Grund für die gute Annahme durch die Kund*innen sind der einheitliche Stundentakt, die gute Verknüpfung mit der Bahn, Taktverkehr auch am Wochenende sowie hochwertig ausgestattete Busse mit Lehnsitzen, kostenlosem WLAN und USB-Steckdosen.

➔ www.plusbus-deutschland.de/plusbus-news

➔ www.vbb.de/plusbus/konzept/kriterien

➔ Kombibusse (Personen- und Lieferverkehr)

Nach skandinavischem Vorbild befördert die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft (UVG) seit September 2012 in ihren Linienbussen neben Personen zusätzlich auch Güter. Nach Abschluss des Modellprojekts läuft der Betrieb auf Basis des regulären Linienverkehrs inzwischen reibungslos. Der kombiBUS vernetzt auch Wirtschaftsakteure miteinander und etabliert dadurch einen dynamischen regionalen Markt, der vorher in dieser Form nicht existierte, da nun auch der kostengünstige Transport von Kleinstmengen möglich ist. Die Belieferung lokaler Versorgungseinrichtungen wie Dorfläden und touristischer Stützpunkte mit Lebensmitteln heimischer Produzenten stärkt die Nahversorgung in der Region. Zusätzlich erschließen uckermärkische Erzeugnisse dank des kombiBUS neue Absatzmärkte.

➔ www.kombibus.de

➔ Kombiticket für Multimodalität

Das Projekt LandEi mobil hat das Ziel, die Mobilität von Menschen auf dem Land zu verbessern und praktikable Alternativen zum eigenen Auto zu bieten. Dabei setzt es auf einen multimodalen Ansatz: ein einfaches, günstiges, Kreis-übergreifendes ÖPNV-Ticket in Kombination mit einem E-Bike-Abo. Durchgeführt wird das Projekt in einer Zusammenarbeit der Mindenherforder Verkehrsgesellschaft mbH als Projektträger und dem Kreis Minden-Lübbecke, der das Projekt finanziert. Das Land NRW fördert das Projekt im Rahmen des Programms „VITAL.NRW“.

Das EiTicket verbindet sieben Kommunen des Mühlenkreises Minden-Lübbecke mit einem Ticket, das an sieben Tagen die Woche rund um die Uhr gültig ist – und am Wochenende sogar auf das gesamte Netz Minden-Lübbecke ausgeweitet wird. Mit dem LandEiAboPlus gibt es für den Weg zum Bus und zur Bahn ein E-Bike dazu, das für die Dauer des Abos zur Nutzung überlassen wird und dessen Nutzung nicht an den Tarifraum gebunden ist. An Wochenenden kann im gesamten Kreisgebiet das Bike in Bus und Bahn mitgenommen werden.

➔ www.land-ei-mobil.de

→ RufBus

In vielen ländlichen Räumen gibt es neben dem klassischen Linienverkehr auch flexible ÖPNV-Angebote wie beispielsweise den Rufbus. Er verkehrt wie ein konventioneller Linienbus haltestellengebunden nach Fahrplan auf einem festen Linienweg. Eine Fahrt des Rufbusses erfolgt jedoch nur dann, wenn ein Fahrgast vor der planmäßigen Fahrt seinen Fahrtwunsch angemeldet hat. Rufbusse können durch ihren bedarfsorientierten Betrieb mit Kleinbussen eine gute Ergänzung zum oft löchrigen konventionellen Linienbetrieb sein – insbesondere dort, wo die Zahl an Fahrgästen wegen geringer Bevölkerungsdichte oder in Randzeiten niedrig ist.

Nur eins von vielen Beispielen eines solchen Angebotes ist der im Kreis Heinsberg betriebene MultiBus, der im Jahr 2004 eingeführt wurde und seit 2009 abends und am Wochenende kreisweit zur Verfügung steht. Der MultiBus wird vor allen in ländlichen Bereichen im Kreis Heinsberg mit schwachem Linienangebot bzw. zu Schwachverkehrszeiten eingesetzt. Eine Fahrt wird nur durchgeführt, wenn im Vorfeld ein Fahrtwunsch angemeldet wurde. Der Zustieg erfolgt an einer definierten Haltestelle, der Ausstieg jedoch ist nicht an eine Haltestelle gebunden und kann an jedem beliebigen Ort innerhalb des Bedienungsbereiches erfolgen, sofern dieser Ort vom Bus angefahren werden kann.

Vorteile des MultiBus sind die langen Bedienzeiten (am Wochenende bis 2 Uhr nachts), die Anerkennung der Fahrkarten des örtlichen Verkehrsverbundes, ausreichend Platz für Kinderwagen, Rollator oder Fahrrad und die Anforderung per Telefon oder online.

→ www.west-verkehr.de/index.php/de/ihr-bus/multibus

→ Ridesharing: Mobilfalt

Als Ridesharing werden öffentlich zugängliche Mitnahmesysteme bezeichnet, bei denen freie Plätze im privaten Pkw Dritten zur Verfügung gestellt und über eine i. d. R. internetbasierte Plattform zugänglich gemacht werden. Eine besondere Form solcher Mitfahrbörsen ist die Integration des Ridesharings in den regulären ÖPNV, was beispielsweise im Projekt Mobilfalt getestet wird.

„Mobilfalt“ ist ein vom Land Hessen initiiertes Pilotprojekt, das vom NVV konzipiert und geleitet wird und derzeit in vier Pilotregionen getestet wird. Das Ziel besteht darin, neue Möglichkeiten für öffentliche Mobilitätsangebote zu erkunden, damit alle Bewohnerinnen und Bewohner in ländlich geprägten Räumen in Hessen auch künftig ohne eigenen Pkw mobil sein können.

Grundsätzlich besteht in den „Mobilfalt-Orten“ ein tägliches Angebot von früh bis spät (ca. 6 Uhr bis ca. 23 Uhr), und zwar von Haltestelle zu Haltestelle. Mobilfalt bedient Strecken nur dann, wenn zuvor ein Fahrtwunsch angemeldet worden ist. Eine Haustürbedienung findet – auch bei Privatfahrten – nicht statt, denn Mobilfalt orientiert sich am Angebot des öffentlichen Nahverkehrs. D.h., es gilt das Prinzip der Haltestelle und das Prinzip des Taktfahrplanes.

Mobilfalt-Fahrten werden in den Fahrplan des Nahverkehrs eingebunden und füllen dort Lücken in den bestehenden Fahrplänen. Die Durchführung der Mobilfalt-Fahrten werden von einer Mobilitätszentrale koordiniert und vom NVV finanziell unterstützt. Der NVV gibt eine Mobilitätsgarantie ab, das heißt wenn kein privates Fahrtangebot vorliegt oder ein bereits zugesagtes Angebot später wieder abgesagt wird, wird die Person ersatzweise mit einem Taxi befördert. Eine Mobilfalt-Fahrt kostet pro Person 1,- EUR, für Mobilfalt-Taxifahrten gilt der normale NVV-Tarif. Derzeit realisieren die ca. 3000 registrierten Mitglieder ca. 18.000 Fahrten jährlich.

→ www.nvv.de/mobilfalt

→ Mobile Versorgungsangebote: Die rollende Arztpraxis

Eine große Schwierigkeit für Menschen in ländlichen Regionen, die nicht (mehr) gut mobil sind und keinen eigenen Pkw besitzen, ist der Weg zum Hausarzt oder der Fachärztin. Eine Idee ist deshalb, die Arztpraxis zum* zur Patient*in zu bringen – zum Beispiel durch den Medibus der Deutschen Bahn. Mit ihm können in unter-versorgten und von Unterversorgung bedrohten Gebieten mobile Praxen eingesetzt und telemedizinische Versorgungsalternativen angeboten werden.

Der DB Medibus ist ein 12,7-Meter-Linienbus, in dem sich eine voll ausgestattete mobile Praxis für Allgemeinmedizin befindet. Der Medibus ist unterteilt in Wartezimmer, Labor und Behandlungsraum und Sprechzimmer. Durch die Verwendung modernster Technologien wie etwa einer internetfähigen Videokonferenzanlage besteht die Möglichkeit, bei der Behandlung auch Telemedizin – Diagnostik und Therapie über räumliche Distanz – einzusetzen. So kann auch die medizinische Versorgung durch Fachärzte im ländlichen Raum sichergestellt werden.

→ www.dbregio.de/db_regio/view/mdb/db_regio/medibus/mdb_273745_brosch_re_medibus.pdf



Unsere Vision

Alle Menschen, ob in der Stadt oder im ländlichen Raum, können unabhängig von finanziellem und sozialem Hintergrund, Behinderung, Mobilitätseinschränkung oder Alter ohne eigenes Auto mobil sein und am gesellschaftlichen Leben teilhaben.

Die Politik begreift Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge und plant und investiert entsprechend. Auch auf dem Land gibt es Mindestbedienstandards im öffentlichen Verkehr, so dass man von morgens bis abends mindestens jede Stunde zum Ziel und wieder zurück gelangt. Auf kürzeren Strecken werden dank gut ausgebauter Radwege das Fahrrad und Velomobile genutzt. Für längere Strecken gibt es einen gut getakteten ÖPNV, der von Anwohner*innen gerne genutzt und durch Rufbusse, Ride-Pooling und Taxis ergänzt wird.

Die Infrastruktur wird nicht weiter ausgedünnt, sondern gestärkt. Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen, Kultur- und Freizeitangebote sind im Dorf selbst angesiedelt, mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar oder werden durch mobile Angebote bereitgestellt. Die Wiederbelebung von Dorfzentren mit Dorfläden, Gaststätten oder Vereinsheimen, die als soziales und kulturelles Zentrum der Dorfgemeinschaft dienen, wird ausreichend und dauerhaft gefördert. Viele Menschen arbeiten ganz oder teilweise im Home-Office oder in Co-Working-Spaces im nächst größeren Ort. Das spart viele Wege und hilft der Gastronomie und dem Einzelhandel vor Ort. Durch Digitalisierung und flächendeckendes, schnelles Internet wird der Pendelverkehr reduziert. Ländliche Räume gewinnen an Lebensqualität, Städte werden von Pendelverkehr entlastet.

Quellenverzeichnis

[1] Andreas Brenck, Christoph Gipp und Petra Nienaber (2016): Mobilität sichert Entwicklung. Herausforderungen für den ländlichen Raum. Erstellt durch die IGES Institut GmbH im Auftrag des ADAC e.V. www.adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/urbane-mobilitaet-und-laendlicher-verkehr/mobilitaet-sichert-entwicklung-laendlicher-raum-adac-studie.pdf

[2] ADAC (2018): ADAC Monitor „Mobil auf dem Land“ Gesamtbericht. www.adac.de/-/media/pdf/motorwelt/adac-umfrage-mobil-auf-dem-land.pdf

[3] infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland. MiD-Ergebnisbericht. Studie im Auftrag des BMVI. www.mobilitaet-in-deutschland.de

[4] Christoph Gipp, Andreas Brenck und Guido Schiffhorst (2020): Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen. Konzeption einer Angebots- und Organisationsmodernisierung. Erstellt durch die IGES Institut GmbH im Auftrag des ADAC e.V. assets.adac.de/image/upload/v1581494746/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/zukunftsfae-hige-oeffentliche-mobilitaet-ausserhalb-von-ballungsraeumen_ADAC_Studie_kkr955.pdf

[5] Marc Schelewsky, Robert Follmer, Christian Dickmann (infas) (2020): CO₂-Fußabdrücke im Alltagsverkehr. Datenauswertung auf Basis der Studie Mobilität in Deutschland. UBA TEXTE 224/2020. Hrsg.: Umweltbundesamt. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020_12_03_texte_224-2020_co2-fussabdruecke_alltagsverkehr_0.pdf

[6] Udo Becker, René Bormann, Elke Clarus, Werner Faber, Melanie Herget, Helmut Holzapfel, Frank Hunsicker, Martin Stuber, Ulrike Walter, Petra Weis, Hermann Zimmermann (2018): MOBILITÄT IM LÄNDLICHENRAUM SICHERN: Perspektive entwickeln, Identität ermöglichen, Freiräume schaffen, Kostenwahrheit angehen. WISO Diskurs 08/2018. Hrsg.: Friedrich-Ebert-Stiftung. library.fes.de/pdf-files/wiso/14213-20180316.pdf

[7] Bundeszentrale für politische Bildung (2020): Ländliche Räume. Informationen zur politischen Bildung Nr. 343/2020. www.bpb.de/system/files/dokument_pdf/lzPB_343_Laendliche-Raeume_barrierefrei_2.pdf

[8] Markus Burgdorf, Gesine Krischausky und Renate Müller-Kleißler (2015): Indikatoren zur Nahversorgung. BBSR-Analysen KOMPAKT 10/2015. Hrsg.: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/analysen-kompakt/2015/DL_10_2015.pdf?_blob=publicationFile&v=3

[9] Thünen Institut für ländliche Räume (2021): Landatlas. karten.landatlas.de/app/landatlas

[10] Interlink (2020): Potenzialstudie zu ländlicher Mobilität. Erstellt durch die Interlink GmbH im Auftrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Bundestag. www.gruene-bundestag.de/fileadmin/media/gruenebundestag_de/themen_az/mobilitaet/pdf/studie-potenzial-laendlicher-mobilitaet.pdf

[11] Andreas Klärner (2017): Armut auf dem Lande. Ein Thema für Forschung und Politik auch in Deutschland? SozBlog - Blog der Deutschen Gesellschaft für Soziologie. blog.sozio-logie.de/2017/08/armut-auf-dem-lande-ein-thema-fuer-forschung-und-politik-auch-in-deutschland

[12] Sophia Becker, Jeremias Herberg und Johannes Staemmler (2019): Strukturwandel und Mobilität: Zwei Herausforderungen für Brandenburg. IASS Policy Brief 4/2019. Hrsg.: Institute for Advanced Sustainability Studies. publications.iass-potsdam.de/rest/items/item_4305890_4/component/file_4305891/content

[13] Vanessa Knobloch (2021): Ansätze für Mobilität und Nahversorgung im ländlichen Raum: Bedürfnisgerechte Lösungsansätze und Anforderungen an Dienstleistungen im demografischen Wandel. In: Abt, Jan, Blecken, Lutke, Bock, Stephanie, Diring, Julia und Fahrenkrug, Katrin (Hrsg.): Kommunen innovativ – Lösungen für Städte und Regionen im demografischen Wandel. Ergebnisse der BMBF-Fördermaßnahme. Berlin 2021. kommunen-innovativ.de/sites/default/files/22a_knobloch_mobilitaet.pdf

[14] Wolfgang Dauth und Peter Haller (2018): Berufliches Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort: Klarer Trend zu längeren Pendeldistanzen. IAB Kurzbericht 10/2018. Hrsg.: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung. doku.iab.de/kurzber/2018/kb1018.pdf

Zum Projekt

Das Projekt „Verkehrswende: Klimaverträglich und sozial gerecht“ wird gefördert durch das Umweltbundesamt.

Umwelt
Bundesamt

#sozialeVerkehrswende

Zitiervorschlag

Klaas, Katharina & Kaas Elias, Alexander (2021): Verkehrswende im ländlichen Raum. VCD Fact Sheet 4/2021

Impressum



Verkehrsclub Deutschland e.V.

Wallstraße 58 | 10179 Berlin
www.vcd.org

Bei Rückfragen:

Alexander Kaas Elias | Fon 030/280351-281
alexander.kaaselias@vcd.org

Titelfoto: Carlo Verso/Unsplash

Foto S. 9: Bradyn Shock/Unsplash

© VCD e.V. | 4/2021