

Zukunftsfähige Mobilität in ländlichen Räumen

12 Bausteine für eine Landmobilität von morgen

Impressum

© 2022, NABU-Bundesverband

1. Auflage 09/2022

Naturschutzbund Deutschland (NABU) e. V.

Charitéstraße 310117 Berlin

Tel.: +49 (0)30.28 49 84-0

Fax: +49 (0)30.28 49 84-20 00

Text und Redaktion

Julia Balz, Antje Heinrich, Janina Helm, Beate Klünder, Sonja Lehmann, Felix Leininger, Stefan Petzold, Jürgen Reincke, Daniel Rieger, Johannes Russmann, Jörg Schneider, Marcel Wicha, Nikolas von Wysesky

Gestaltung

Louie Läger, www.tenderrebellions.com

Druck

Bonitasprint GmbH

zertifiziert nach EMAS,

gedruckt auf 100 % Recyclingpapier,

zertifiziert mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“

Bezug

Die Broschüre „Zukunftsfähige Mobilität in ländlichen Räumen.“ erhalten Sie kostenlos im NABU-Shop:

Online-Bestellung unter www.NABU-Shop.de oder E-Mail an: info@NABU-Shop.de,

Telefon 021 63/575 52 70

Artikel-Nr.: NB2419

Bildnachweis

Illustration: Cover, Inhaltsverzeichnis, S. 7, S. 8: Louie Läger, www.tenderrebellions.com

S.4: NABU/Die Hoffotografen

GEMEINSAM FÜR DIE NATUR

Machen Sie mit! Werden Sie NABU-Mitglied,

spenden Sie für unsere Naturschutzprojekte.

www.NABU.de

Inhalt

- 4 Vorwort
- 5 Einleitung
- 6 Fußverkehr mehr Raum geben
- 7 Eine zeitgemäße Radwegeinfrastruktur schaffen
- 8 Ganz ohne Auto geht es nicht – dann aber geteilt und elektrisch
- 9 Mit öffentlichen Verkehrsmitteln überall pünktlich ankommen
- 10 Attraktive, umweltschonende Mobilität in ländlichen Räumen:
12 Bausteine
- 10 Konkrete Maßnahmen vor Ort
- 11 Finanzielle und strukturelle Rahmenbedingungen
- 12 Literatur



Vorwort

Liebe Naturbegeisterte,

als NABU Präsident bin ich in Deutschland viel auf Reisen und kann mir so immer auch einen Eindruck vom Stand der Mobilitätswende, also dem Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsträger, machen. Dabei sticht mir immer wieder die starke Abhängigkeit vom Auto gerade in ländlichen Regionen ins Auge. Ich frage mich dann: Warum ist das so und können wir die Mobilität von Menschen, Waren und Dienstleistungen nicht auch ganz anders – nämlich umwelt- und klimafreundlich – organisieren?

Oft genug gerät der sogenannte ländliche Raum in der öffentlichen und politischen Debatte aus dem Blick. Gerade bei innovativen Mobilitätslösungen wird nach wie vor insbesondere auf urbane Räume geschaut, weil hier aufgrund der höheren Bevölkerungsdichte überhaupt erst die nötigen Fahrgastzahlen und am Ende auch tragfähige Geschäftsmodelle entstehen, ohne die kaum ein Anbieter je in klimafreundliche Alternativen investieren würde.

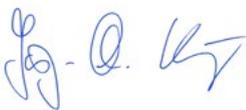
Doch genau diese Ansätze brauchen wir in der Breite, um die Anzahl der Autos in den kommenden Jahrzehnten deutlich zu reduzieren, den Ausstoß von Klimagasen und gesundheitsschädlichen Luftschadstoffen zu mindern und um deutlich weniger Flächen für Parkplätze und Verkehrsinfrastruktur in Beschlag zu nehmen oder sogar in möglichst naturnahe Grünflächen umzuwandeln.

Wir brauchen nicht nur in den Städten und Metropolregionen zukunftsfähige Mobilitätslösungen, sondern vor allem auch in ländlichen Räumen, in dem je nach Zählweise bis zu 60 Prozent der Bevölkerung Deutschlands leben.

Diese Broschüre versammelt kluge Ansätze einer zeitgemäßen Mobilitätsinfrastruktur in solchen Regionen, die stärker zersiedelt und heute ohne adäquates Angebot des öffentlichen Nahverkehrs sind. Der NABU möchte sich damit als Verband mit rund 2.000 Gruppen vor Ort auch in die Debatte um die Zukunftsfähigkeit ländlicher Räume einbringen und natur- und klimaverträglichen Lösungen zum Durchbruch verhelfen.

Ich hoffe, unsere Ansätze inspirieren Sie und wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen!

Ihr



Jörg-Andreas Krüger
NABU-Präsident



Einleitung

Gerade in ländlichen Räumen kann nicht immer spontan der nächste Zug oder auf dem Weg zur Arbeit das Fahrrad genommen werden. Auch deshalb liegt der Anteil von Autobesitzer*innen in ländlich geprägten Regionen deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Die autozentrierte Politik der Nachkriegsjahrzehnte war und ist gleichermaßen Folge und Treiber der Suburbanisierung und Zersiedlung Deutschlands. Das Zusammenspiel einer starken Förderung individueller Mobilität mit dem Ausbau des Straßennetzes führte zu längeren Wegen, höheren Emissionen, massiven Landschaftseingriffen sowie Naturraumzerstörung. Dies wirkt sich negativ auf den Klimaschutz, den Erhalt der biologischen Vielfalt und auf die Möglichkeiten aus, Natur zu erleben und sich zu erholen.

Gesunde Ökosysteme und eine reiche Artenvielfalt sind die Existenzgrundlage für uns Menschen. Klima- und Naturkrise bedrohen diese massiv. Wir brauchen deshalb, neben anderen Dingen, dringend eine Mobilitätswende, hin zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur. Dabei sind ganzheitliche Lösungsansätze gefragt. Der NABU setzt sich dafür ein, dass alle Menschen, egal wo sie leben, möglichst klima- und naturverträglich mobil sein können. Der Verband begleitet den Transformationsprozess in eine nachhaltige Mobilitätszukunft mit Partner*innen von Gewerkschaften, Sozial- und Wohlfahrtsverbänden bis hin zu konfessionellen Träger*innen. Damit sollen Brücken gebaut und konstruktive Lösungsvorschläge vor Ort in die öffentliche Debatte getragen werden. Dabei ist es zentral, Synergien zu erzeugen und einer verschärften Polarisierung den Wind aus den Segeln zu nehmen. Denn Klimaschutz und Gerechtigkeit bedingen sich gegenseitig und müssen gemeinsam bedacht werden.

Die Mobilitätswende in ländlichen Räumen ist Teil eines umfassenden sozialökologischen Wandels und eine gesamtgesellschaftliche Herausforderung der kommenden Jahre, die aktiv begleitet und mutig gestaltet werden will. Das ist besonders vor dem Hintergrund wichtig, dass 57 Prozent der Einwohner*innen Deutschlands (47 Millionen Menschen) in ländlichen Räumen auf 91 Prozent der Gesamtfläche leben.

Damit die Mobilitätswende gelingt, muss sie aus vielen Blickwinkeln betrachtet und angegangen werden. Im Folgenden werden vier Verkehrsträger in ihrer eigenen Vielfalt und Bedeutung für die ländlichen Räume dargestellt. Zudem hat der NABU zwölf Bausteine identifiziert, die substanziell zu einer attraktiven, natur- und klimaschonenden Mobilität in ländlichen Räumen beitragen können. Sie beinhalten gleichermaßen konkrete Maßnahmen vor Ort, wie auch übergeordnete finanzielle und strukturelle Rahmenbedingungen.



Was sind eigentlich ländliche Räume?

Es gibt nicht den einen ländlichen Raum. Das Thünen Institut für ländliche Räume hat einen Ansatz zur Typisierung ländlicher Räume mit zwei Dimensionen entwickelt. Neben der Ländlichkeitsdimension (27 Prozent der Bevölkerung leben in sehr ländlichen Regionen und rund 30 Prozent in eher ländlichen Regionen, die sich am Rande von Großstädten oder durch Klein- und Mittelstädte geprägte Regionen definieren)ⁱ, wird die sozioökonomische Lage (gut und weniger gut) betrachtet. So entstehen vier Typen. Es fällt auf, dass ländliche Räume mit weniger guter sozioökonomischer Lage nicht nur in Ostdeutschland liegen, sondern zum Beispiel auch in Rheinland-Pfalz oder Schleswig-Holstein, während sich ländliche Räume mit guter sozioökonomischer Lage eher in Süddeutschland befinden.ⁱⁱ

Fußverkehr mehr Raum geben

Der öffentliche Diskurs zu Fußverkehr beginnt erst langsam. In ländlichen Räumen taucht der Fußverkehr vor allem im touristischen Kontext beim Wandern auf. Aufgrund niedrigerer Dichte von Orten der Daseinsvorsorge, wie Arztpraxen oder Schulen in ländlichen Räumen, werden weniger Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Gerade einmal 17 Prozent der Wegstrecken wurden 2018 im ländlichen Raum erlaufen.^{iv} Damit auch Menschen mit eingeschränkter Mobilität sich selbstständig versorgen können, muss das Ziel sein, eine fußläufige Versorgung für jede*n im Umkreis von zehn Gehminuten oder tausend Metern sicherzustellen.^v Aktuell kann mehr als die Hälfte der ländlichen Bevölkerung keinen Supermarkt fußläufig erreichen. Wie der Landatlas des Thünen-Instituts zeigt, dauert auch der Weg zur nächsten Haltestelle oft deutlich mehr als 15 Minuten.ⁱ

Neben fehlenden Fußwegen fehlt es durch die hohe Automatisierung häufig an einer Kultur des Zufußgehens. Dabei ist das Zufußgehen aufgrund seiner geringen negativen Auswirkungen auf Umwelt und Klima (wenig Flächenverbrauch, kaum Lärm und keine Schadstoffe) die nachhaltigste Art der Fortbewegung. Besonders weil eine gute Fußverkehrsinfrastruktur zu einer höheren Lebensqualität führt, ist deren Förderung und Planung eine wichtige Aufgabe ländlicher Gemeinden.

Wie Fußverkehr attraktiver gestaltet werden kann, hat der Verein Fußverkehr Schweiz aufgezeigt: Neben allgemeinen Rahmenbedingungen (Straßenraumgestaltung, Verkehrsberuhigung und Nahverkehrsförderung), die stimmig sein müssen, werden drei zentrale Handlungsfelder hervorgehoben: Netzstruktur, Umfeldqualität und Bewusstseinsbildung.^{vi}

Wichtig bei der Netzstruktur sind durchgängige Verbindungen, ausreichende Wegbreiten, sichere Querungshilfen und Zugänglichkeit zu Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), die vor allem auf Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung zugeschnitten sind. Beim Neubau von Fußwegen gilt es, wie bei der Radverkehrsplanung, möglichst minimalinvasiv und naturverträglich zu bauen. Bei der Umfeldgestaltung darf man nicht außer Acht lassen, wie wichtig neben Sitzgelegenheiten und Möblierungselementen (z.B. Beleuchtung) eine gute Wegweisung und stolperfreie Wege sind, die witterungsunabhängig genutzt werden können. Einen nicht zu unterschätzenden Einfluss bei der Verbesserung der Fußwegequalität spielt die zielgerichtete Kommunikation (Informationskampagnen, thematische Führungen und naturnahe Wanderungen für die Menschen vor Ort), die den Infrastrukturausbau flankiert. Darüber hinaus ist es wichtig, das Thema Fußverkehr nicht nur bei der Bevölkerung, sondern allen voran beim Fachpersonal in der Verwaltung zu verankern.



Individualverkehr

Der Individualverkehr ist eine Verkehrsart, bei der die Verkehrsmittel nur von einzelnen Menschen oder einem beschränktem Personenkreis genutzt werden und bei dem die Benutzer*innen völlig frei in der Bestimmung der Zeit, des Weges und des Zieltes der Fahrt sind. Zum Individualverkehr zählen im Verkehrswesen der nichtmotorisierte Individualverkehr (Zu-Fuß-Gehende oder Radfahrende usw.), genauso wie der motorisierte Individualverkehr (MIV).ⁱⁱⁱ

Eine zeitgemäße Radwegeinfrastruktur schaffen

In ländlichen Räumen fehlt oft ein gut ausgebautes Radwegenetz. Hemmnisse für einen Ausbau sind neben fehlendem politischem Druck eher strukturell: unzureichende Finanzierung, mangelndes Bewusstsein und fehlende Fachkenntnisse bei Entscheidungsträger*innen, die ihr Amt meist ehrenamtlich ausführen. Fördermittel zur Stärkung der Radwegeinfrastruktur werden wegen unterbesetzter Verwaltungen, für die der Radverkehr keine Pflichtaufgabe darstellt weniger abgerufen.^{vii}

Dabei kann die Vernetzung durch Radwege ein Impuls für eine zukunftsorientierte Entwicklung der Mobilität in ganzen Regionen sein. Dafür braucht es eine Kultur, Alltagswege mit dem Fahrrad zurückzulegen, sowie neue Mobilitätsnetze. Damit die neuen Radverbindungen von der Bevölkerung angenommen werden, müssen sie attraktiv und möglichst vom Autoverkehr deutlich getrennt gestaltet sein. Radschnellwege können eine solche Alternative zumindest auf der Kurz- und Mitteldistanz – etwa für pendelnde Menschen – zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bieten. Immerhin fast zwei Drittel der regelmäßigen Auto-Nutzenden sieht die Möglichkeit, künftig das Fahrrad stärker zu nutzen.^{viii}

Pedelecs können die Alltagsmobilität fördern und dazu beitragen, den Verkehr zunehmend auf Fahrräder zu verlagern, insbesondere zusammen mit Radschnellwegen und Pendel-Radrouten. Auf kurzen Entfernungen von 10-20 Kilometern kommt man mit elektrischer Unterstützung schnell an sein Ziel. Aufgrund der elektrischen Unterstützung eines Pedelecs können im Vergleich zu einem regulären Fahrrad mit geringerem Kraftaufwand längere Alltagswege zurückgelegt, höhere

Durchschnittsgeschwindigkeiten mit weniger Anstrengung erreicht und Steigungen leichter bewältigt werden. Diese positiven Effekte machen das Radfahren für einen breiteren Personenkreis möglich und attraktiver.^{ix} Wer mehr transportieren möchte, kann auf ein (E-)Lastenrad umsteigen. Wie das Land Hessen zeigt, wird eine Lastenradförderung in ländlichen Räumen zunehmend gut angenommen.^x Damit sich Lastenradfahrende und andere Verkehrsteilnehmer*innen auf Wegen in ländlichen Räumen wohl fühlen, braucht es eine ausreichende Wegbreite (auch fernab von zweispurigen Radschnellwegen). Aktuell gibt es häufig – wenn überhaupt – meist nur geteilte Rad- und Fußwege.

Der Bau von Radwegen setzt eine gewissenhafte naturschutzfachliche Prüfung und Auswahl geeigneter Trassen voraus, damit dieser klimafreundliche Verkehrsträger nicht auf Kosten des Natur- und Artenschutzes gestärkt wird. Um Konflikte beim Bau neuer Radwege mit den Zielen des Naturschutzes zu vermeiden, empfiehlt sich die frühzeitige Einbindung von Umweltverbänden in entsprechende Planungsprozesse.

Auf jeden Fall muss es eine ausreichend hohe Anzahl an sicheren Abstellanlagen (vor allem an Bus- und Bahnhaltstellen) sowie ein zusammenhängendes inner- und zwischengemeindliches Radverkehrsnetz geben. Zusätzlich sollte eine „Radverkehrskultur“ mittels informations- und marketingorientierter Bausteine innerhalb einer Gemeinde etabliert werden, um die Fahrradnutzung zu steigern.



Ganz ohne Auto geht es nicht – dann aber geteilt und elektrisch

Es ist davon auszugehen, dass das Auto noch etliche Jahre eine zentrale Funktion bei der Mobilität in ländlichen Räumen spielen wird. Rund 48 Millionen Autos sind derzeit in Deutschland zugelassen – die überwiegende Mehrheit davon mit Verbrennungsmotor. Sie sind die Hauptquelle der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors. Dieser wiederum ist für mehr als ein Fünftel der Emissionen in Deutschland verantwortlich. Elektroautos sind wesentlich effizienter und auch klimafreundlicher. Entsprechend deutlich ließen sich die Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen der Fahrzeugflotte durch eine Antriebswende verringern.

2022 hat das Fraunhofer-Institut für den NABU untersucht, wie eine ressourcenschonende Elektrifizierung des Individualverkehrs auf dem Land aussehen kann.^{xi} Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass neben dem Strommix auch das Ladeverhalten einen enormen Einfluss auf die Treibhausgasemissionen hat. Durch das Laden über die Mittagszeit am Arbeitsplatz (Charge@Work) lassen sich die Emissionen um fast die Hälfte gegenüber dem Laden am Abend zuhause reduzieren, weil so der höhere Anteil von erneuerbaren Energien im Strommix ausgenutzt wird. Allein hierdurch ließen sich jährlich etwa drei Millionen Tonnen CO₂ einsparen – mehr als der gesamte innerdeutsche Flugverkehr im gleichen Zeitraum verursacht.

Im Gegensatz zu städtischen Regionen besitzen auf dem Land auch viele Haushalte mit sehr niedrigen Einkommen ein Auto und nehmen die hohen Mobilitätskosten dafür in Kauf, da sie auf das Auto als Fortbewegungsmittel angewiesen sind. 70 Prozent der Wege werden als Fahrende oder Beifahrende mit dem Auto zurückgelegt, gerade einmal fünf Prozent des Verkehrsaufkommens entfällt

auf den ÖPNV.^{xv} Das liegt nicht nur am fehlenden ÖPNV-Angebot in dünn besiedelten Gebieten, sondern auch am Selbstverständnis. Ob freiwillig oder nicht: Fast jede*r ist wie selbstverständlich mit dem Auto unterwegs und fährt oft allein. Ohne Auto kann so die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben gefährdet sein – gerade für Junge, Alte und nicht mobile Bevölkerungsgruppen.^{xii}

Besonders der Pendelverkehr spielt eine Schlüsselrolle auf dem Weg zu einer klimaneutralen Mobilität in Deutschland. Er ist für ein Fünftel des gesamten Personenverkehrs verantwortlich. Knapp 20 Millionen Menschen arbeiteten 2020 nicht in der Gemeinde, in der sie wohnten – das sind 30 Prozent mehr als im Jahr 2000.^{xiii} Hoffnungen auf eine Trendwende machen die neuen Möglichkeiten des digitalen Arbeitens. Homeoffice ist seit der Corona-Pandemie für viele Bürotätigkeiten zur neuen Normalität geworden, insbesondere unter Erwerbstätigen mit höherer Qualifikation und längeren Pendelwegen. Im Frühling 2021 arbeiteten 50 Prozent der Erwerbstätigen bundesweit zumindest zeitweise im Homeoffice.^{xiv} Dieser Trend bietet daher ein enormes Potenzial, unnötige Verkehre dauerhaft zu vermeiden.

Wer nicht auf ein Auto verzichten kann, hat immer noch die Möglichkeit Wege gemeinsam mit Arbeitskolleg*innen zurückzulegen. Die Zahl der Angebote von Carsharing bis Mitfahrgelegenheiten wächst in den letzten Jahren auch in ländlichen Räumen stetig. So ließe sich die Anzahl der Fahrzeuge mittelfristig deutlich um rund die Hälfte reduzieren.



Mit öffentlichen Verkehrsmitteln überall pünktlich ankommen

Wenn die nächste Haltestelle fußläufig nicht zu erreichen oder die Abfahrzeiten ungünstig sind, ist es in peripher gelegenen Regionen schwierig, die nächste Kleinstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln in angemessener Zeit zu erreichen. Im Gegensatz zum MIV wird der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) durch eine geringe Taktung, eingeschränkte Bedienzeiten und unzureichende Gebietsabdeckung in ländlichen Räumen zunehmend unattraktiv.^{xvi} Gleichzeitig zeigt eine Umfrage der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) von 2022 ein großes Potenzial zur Verkehrsverlagerung: Drei Viertel der Haushalte, die aktuell mehrmals pro Woche das Auto nutzen, können sich vorstellen, künftig häufiger auf den ÖPNV umzusteigen.^{xviii}

Einen Anreiz zum Umstieg auf Bus und Bahn in ländlichen Räumen kann eine „Mobilitätsgarantie“ sein, wie sie Baden-Württemberg bis 2026 umsetzen will. Die Mobilitätsgarantie ist ein Leitbild, in dem ein verlässlicher ÖPNV zwischen fünf bis 24 Uhr angeboten wird. In diesem Zeitraum sollen alle Orte in ländlichen Räumen in der Hauptverkehrszeit mindestens alle 30 Minuten, in Nebenverkehrszeiten stündlich angebunden werden. Der ambitionierte Ausbau lässt sich in ländlichen Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage nur mit flexiblen und nachfragegesteuerten On-Demand-Angeboten (Kleinbussen, Anruf-Sammel-Taxis etc.) wirtschaftlich tragfähig und ökologisch sinnvoll umsetzen.^{xvii}

On-Demand-Ridepooling – eine Beförderungsart, die Passagiere auf Anfrage flexibel zwischen Haltepunkten befördert – könnte sich als Baustein im ÖPNV etablieren und diesen effizienter machen, vor allem bezüglich bedarfsangepasster Auslastung.^{xviii} Eine solche Transformation erfordert nicht nur eine entsprechende Technologiereife (z.B. automatisiertes Fahren) und passende Geschäftsmodelle, sondern macht eine grundlegende Neuordnung des Systems von Aufgaben- und Leistungsträgerschaft im ÖPNV mit langfristigen Finanzierungen notwendig (u.a. Regionalisierungsmittel angemessen erhöhen). Wichtig ist dabei, dass digital vernetzte Services den ÖPNV ergänzen müssen, nicht aber in Konkurrenz dazu treten dürfen (z.B. gleiches Streckenangebot).

Neben der Straße ist das Schienennetz das Rückgrat für einen besseren öffentlichen Verkehr in der Fläche. Zahlreiche Studien haben gezeigt, dass ein Bahnanschluss die Attraktivität von Gemeinden für Bevölkerung und Wirtschaft gleichermaßen erhöht. Durch die Reaktivierung von Bahnstrecken können viele Ortschaften und Regionen in Deutschland schnell und kostengünstig profitieren.^{xix} So bringt nicht nur die Eisenbahn Lebensqualität in ländliche Regionen, sondern Bahnhöfe können auch Mobilitätsstationen mit Knotenfunktion werden. Dort wo kein Bahnanschluss besteht, sollten zentrale Haltestellen des Busverkehrs zu solchen Mobilitätsstationen ausgebaut werden. Die Verknüpfung mit Buslinien, Carsharing- und Park-and-Ride-Angeboten kann mit einem Laden oder anderen Services zu einem Bürger*innentreffpunkt werden.

Äquivalent zu Fuß- und Fahrrad- ist eine ordentliche Schieneninfrastruktur nötig. 2021 kamen lediglich rund zwei Kilometer neue Betriebsstrecken hinzu.^{xx} Egal ob beim Ausbau oder bei der Reaktivierung von Bestandsstrecken: Wichtiger ist die Naturverträglichkeit. Gerade an Standorten reaktivierter Bahnstrecken hat sich die Natur die Flächen zurückgeholt. Beim Ausbau des Schienennetzes müssen Flächenverbrauch und Natureingriffe minimiert werden. Nur so können Wälder, Landschaften, Schutzgebiete und Anwohner*innen vor Lärm, Rodungen, Versiegelungen und Landschaftsverlust bewahrt werden.



Öffentlicher Personenverkehr

Der öffentliche Personenverkehr wird nach Entfernungsstufen (>50 Kilometer) in öffentlichen Personennahverkehr und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) unterschieden. Der Regionalverkehr in der Fläche wird oft dem öffentlichen Personennahverkehr zugeordnet – auch hier im Text –, weil er zumeist der Verbindung zwischen Umland und den Unter-, Mittel- und Oberzentren dient. Je nach benutztem Verkehrsweg wird häufig weiter unterschieden zwischen Schienenverkehr und öffentlichen Straßenpersonenverkehr.^{xv}

Attraktive, umweltschonende Mobilität in ländlichen Räumen: 12 Bausteine

Konkrete Maßnahmen vor Ort

1. Attraktive Fußwege schaffen

Sichere und beleuchtete Fußwege mit ausreichend Sitzgelegenheiten erhöhen die Aufenthaltsqualität in Kleinstädten und Dörfern. Gut ausgebaute, barrierefreie Wege sorgen dafür, dass alle Nutzer*innengruppen Haltestellen und andere Orte der Daseinsvorsorge wie Geschäfte, medizinische Einrichtungen und Poststellen erreichen können.

2. Naturverträglichen Ausbau von Mobilitätsnetzen ermöglichen

Wege sind für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende vor allem dann attraktiv, wenn sie lärmfrei, gefahrenfrei und zusammenhängend sowie landschaftlich ansprechend verlaufen. Wichtig ist, dass ihre Streckenführung im Einklang mit den Ansprüchen des Natur- und Artenschutzes gewählt wird. Umwidmung von Straßenraum ist gegenüber dem Neubau immer zu bevorzugen. Zur Konfliktvermeidung bei Trassenverläufen ist eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung von Naturschützer*innen dringend empfohlen.

3. Pedelecs und (E-)Lastenräder fördern

Damit Pedelecs, (E-)Lastenräder und Fahrräder attraktive Verkehrsmittel für möglichst viele Menschen auf dem Land werden, sind eine durchgängige, ebene und baulich vom Fuß- und Autoverkehr getrennte Radinfrastruktur sowie sichere Abstellmöglichkeiten unablässig. Um den Umstieg zu forcieren, ist es wichtig, diese Alternativen der kommunalen Alltagsmobilität finanziell sowie strukturell zu fördern und mit zeitgemäßer Öffentlichkeitsarbeit zu unterstützen.

4. Verbrenner durch E-Autos ersetzen

Zum Gelingen der Verkehrswende braucht es in ländlichen Räumen als Übergangslösung eine Antriebswende. Dafür braucht es eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur mit grünem Ladestrom, insbesondere für das Laden am Arbeitsplatz, aber auch in Privathaushalten. Mittelfristig muss auch in ländlichen Räumen die Zahl der Fahrzeuge erheblich reduziert werden.

5. Durch Homeoffice und digitale Arbeitsformen Pendelwege verringern

Homeoffice und gebündelte Co-Working-Spaces in ländlichen Räumen vermeiden Verkehr und müssen zum Standard werden. Die nötige technische Infrastruktur muss dafür in den kommenden Jahren ausgebaut werden (Digitalisierungsschub).

6. Gemeinsames Autofahren und -teilen erleichtern

Solidarische und kommerzielle Carsharing- und Ridepooling-Angebote animieren zum Spritsparen und bündeln Wege zur Arbeit oder anderen Zielen. Finanzielle Anreize für Kommunen und örtliche Betriebe unterstützen solche Angebote.

7. Mobilitätsstationen sozial und technisch aufwerten

Mobilitätsstationen mit Aufenthaltsbereichen und W-LAN-Anschluss sollen als Knotenpunkte zwischen Umweltverbund und MIV dienen. Dafür braucht es neben ausreichend Park-and-Ride-Flächen für den MIV und Abstellanlagen für Fahrräder an öffentlichen Haltestellen auch Zugang zu Leihfahrzeugen. Wenn Cafés, Arztpraxen oder Supermärkte dazu kommen, kann die Funktionalität und die Aufenthaltsqualität erheblich gesteigert werden. Mobilitätsstationen können so zu Orten des sozialen Miteinanders werden.

Finanzielle und strukturelle Rahmenbedingungen

8. Entscheidungsspielräume für Kommunen stärken

Kommunen brauchen mehr Entscheidungsfreiheit. Das betrifft unter anderem die Regelungen der Straßenverkehrsverordnung beziehungsweise das Straßenverkehrsgesetz. Denn Gemeinden wissen selbst am besten, wo sie beispielsweise Tempo-30-Zonen einrichten oder Parkraumbewirtschaftung betreiben sollen. Zu dieser Freiheit gehört auch finanzielle Unterstützung für klima- und naturfreundliche Verkehrsprojekte aus Bundes- und Landesmitteln.

9. Zersiedelung und Flächenverbrauch stoppen

Boden und Fläche sind wertvolle und endliche Güter. Durch Bautätigkeiten hervorgerufene Zersiedelung braucht zu viel davon und verstärkt die Abhängigkeit vom MIV in ländlichen Räumen seit Jahrzehnten. Deshalb braucht es eine integrierte Raumplanung, die auf nachhaltige, flächensparende Siedlungsentwicklung und Aktivierung im Bestand setzt, bei der ein Bahn- oder Buslinienanschluss genauso von Anfang an mitgedacht werden muss, wie die Integration von Orten des täglichen Bedarfs wie Kitas, Lebensmittelgrundversorgung, Begegnungsstätten, Seniorentagespflege. Damit wird weitere Zersiedelung und Flächeninanspruchnahme minimiert und die Lebensqualität in ländlichen Regionen wieder erhöht.

10. Gute Praxis muss Schule machen

Neue Mobilitätsangebote und -formen jenseits des MIV müssen nicht nur attraktiv sein, sondern eine Vielzahl an unterschiedlichen Nutzungsgruppen erreichen. Dazu müssen sie positiv begleitet und kommuniziert werden (z.B. durch Werbung). Um den Kulturwandel beim Mobilitätsverhalten erfolgreich zu gestalten, braucht es einen Wissenstransfer zwischen Akteur*innen aus Wissenschaft, Verwaltung und Praxis, damit gute Beispiele weitergegeben werden und Anwendung finden.

11. Eine Mobilitätsgarantie für den öffentlichen Verkehr einführen

Als Teil der Grundversorgung muss der ÖPNV mit einem verlässlichen Angebot von fünf bis 24 Uhr gewährleistet werden und damit eine Voraussetzung für den Umstieg auf Bus und Bahn schaffen. Dafür braucht es mindestens einen Stundentakt zu Hauptverkehrszeiten und einen Halbstundentakt in die nächstgrößere Ortschaft, der in Neben-/Schwachverkehrszeiten durch On-Demand-Angebote flexibel ergänzt wird.

12. Mobilitätswende sozial gerecht für alle gestalten

Verkehrspolitik hat immer auch soziale Effekte, gerade in ländlichen Regionen. Häufig entstehen die Probleme (u.a. Mobilitätsarmut, Erschwinglichkeit, Erreichbarkeit und Belastung durch Folgen des Verkehrs) dort, wo der öffentliche Verkehr kaum stattfindet und das eigene Auto die einzige praktikable Alternative ist. Alle Menschen in ländlichen Räumen sollen unabhängig von finanziellem und sozialem Hintergrund, Behinderung, Mobilitätseinschränkung, Alter oder Geschlecht ohne eigenes Auto mobil sein können. Die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben muss beispielsweise durch ein 30-Euro-Ticket (Monat)/365-Euro-Ticket (Jahr) von jung bis alt für den Regionalverkehr in ganz Deutschland gewährleistet werden.



Wie Mobilität in ländlichen Regionen in Zukunft organisiert werden kann, hat Ann-Kathrin Marr mit zahlreichen Beispielen für das NABU-Mitgliedermagazin „Naturschutz heute“ aufgeschrieben: www.NABU.de/nh-verkehrswende

Literatur:

- i Thünen Institut für ländliche Räume (2021): karten.landatlas.de/app/landatlas [Stand 27.07.2022]
- ii Küpper, Patrick (2020): Was sind eigentlich ländliche Räume? URL: <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/izpb/laendliche-raeume-343/312687/was-sind-eigentlich-laendliche-raeume/> [Stand 25.08.2022]
- iii Manila, Robert (2022): öffentlicher Personenverkehr (Gabler Wirtschaftslexikon). URL: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/individualverkehr-36761> [Stand 25.08.2022]
- iv Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur. URL: www.mobilitaet-in-deutschland.de [Stand 27.07.2022]
- v Markus Burgdorf, Gesine Krischansky und Renate Müller-Kleißler (2015): Indikatoren zur Nahversorgung. BBSR-Analysen. URL: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/analysen-kompakt/2015/DL_10_2015.pdf?__blob=publicationFile&v=3 [Stand 27.07.2022]
- vi Pescatore, Elio und Regli, Pascal (2016): Fussverkehrsförderung in Gemeinden. Massnahmen in drei Handlungsfeldern. URL: https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2018/08/FB_F%C3%B6rderung_FV_Gemeinde.pdf [Stand 27.07.2022]
- vii Schmitt, Bernd (2021): Verkehrswende auf dem Land (Gastbeitrag von Dagmar Thume). URL: <https://radkolumne.de/verkehrswende-auf-dem-land/> [Stand 27.07.2022]
- viii Römer, Daniel und Salzgeber, Johannes (2022): Verkehrswende in Deutschland braucht differenzierte Ansätze in Stadt und Land. URL: <https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzerntemen/Research/PDF-Dokumente-Fokus-Volkswirtschaft/Fokus-2022/Fokus-Nr.-363-Januar-2022-Verkehrswende.pdf> [Stand 29.07.2022]
- ix Manz, Wilko; Engel, Teresa; Kuder, Miriam und Müller, Anja (2021): Potenziale einer Pedelec-Nutzung zur Erreichbarkeit von SPNV-Halten und Daseinsgrundfunktionen im ländlichen Raum in Rheinland-Pfalz. URL: https://www.bauing.uni-kl.de/fileadmin/imove/Bilder/projekte/eVelo_2/Abschlussbericht_eVelo2_komprimiert.pdf [Stand 23.08.2022]
- x Feldmayer, Martina (2022): Lastenradförderung kommt im ländlichen Raum an. URL: <https://www.martinafeldmayer.de/aktuelles/lastenradfoerderung-kommt-im-laendlichen-raum-an/> [Stand 29.07.2022]
- xi Keller, Robert; Stohr, Alexander; Weibelzahl, Martin und Wolf, Linda (2022): Elektromobilität im ländlichen Raum – Handlungsempfehlungen für die Gestaltung der Mobilität von Morgen. Institutsteil Wirtschaftsinformatik, Fraunhofer-Institut für Angewandte Informationstechnik FIT, Augsburg und Bayreuth im Auftrag des NABU.
- xii Kühl, Jana (2021): „Gemeinsam fahren“ als Beitrag zur Mobilitätswende. In: Geographische Rundschau, Thema: Ländliche Räume in Deutschland. Ausgabe 5/2021.
- xiii Kosok, Philipp (2022): Wende im Pendelverkehr. Wie Bund und Kommunen den Weg zur Arbeit fairer und klimagerechter gestalten können. URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Pendlerverkehr/77_Pendlerverkehr.pdf [Stand 27.07.2022]
- xiv Bonin, Holger; Krause-Pilatus, Annabelle und Rinne, Ulf (2021): Arbeitssituation und Belastungsempfinden im Kontext der Corona-Pandemie. Kurzexpertise im Auftrag des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales. URL: https://docs.iza.org/report_pdfs/iza_report_108.pdf [Stand 27.07.2022]
- xv Manila, Robert (2022): Individualverkehr (Gabler Wirtschaftslexikon). URL: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/oeffentlicher-personenverkehr-45155> [Stand 25.08.2022]
- xvi Klinge, Alexander (2021): Ländliche Mobilität. URL: <https://www.bpb.de/themen/stadt-land/laendliche-raeume/335912/laendliche-mobilitaet/#footnote-target-2> [Stand 29.07.2022]
- xvii Öhmann, Michael (2022): Werkstattbericht zum aktuellen Projektstand Mobilitätsgarantie im Rahmen der ALR-Veranstaltungsreihe „ÖPNV-Offensive für ländliche Räume“. URL: https://alr-bw.de/pb/site/pbs-bw-mlr/get/documents_E1396857478/MLR.LEL/PB5Documents/alr/04_Veranstaltungen%202022/pdf_Vortr%C3%A4ge_Literatur/220722_vortrag_%C3%B6pnr_%C3%B6hmann.pdf [Stand 29.07.2022]
- xviii Civity Management Consultants (2022): Potenzialanalyse On-Demand-Ridepooling im Ruhrgebiet. URL: https://www.kcd-nrw.de/fileadmin/03_KC_Seiten/KCD/Projekte_PDFs/Endbericht_Potenzialanalyse_Ridepooling_Ruhrgebiet.pdf [Stand 29.07.2022]
- xix Allianz pro Schiene (2021): Reaktivierung von Bahnstrecken – Das Comeback der Schiene. URL: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/reaktivierung-bahnstrecken/> [Stand 29.07.2022]
- xx Eisenbahnbundesamt (2022): Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2021. URL: https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB_2021.pdf?__blob=publicationFile&v=2 [Stand 29.07.2022]

Weiterführende Literatur:

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR): Mobilikon. URL: <https://www.mobilikon.de/> [Stand 29.07.2022]

Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende (2021): Wie wir das Klima schützen und eine sozial gerechte Mobilitätswende umsetzen können. URL: https://www.nabu.de/imperia/md/nabu/images/umwelt/verkehr/broschuer_e_buendnis_sozialvertraegliche_mobilitaetswende.pdf [Stand 29.07.2022]

Daskalakis, Maria et. Al (2019): Ländliche Mobilität vernetzen. Ridesharing im ländlichen Raum und dessen Integration in den öffentlichen Nahverkehr. Oekom München.

Flore, Gabriel; Lepski, Mathis und Rohs, Maximilian (2022): Räumliche Effekte reaktiver Schienenstrecken im ländlichen Raum. URL: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2022/bbsr-online-27-2022-dl.pdf;jsessionid=B0E0C9884F7BABB16CF336B3D0F69186.live11311?__blob=publicationFile&v=3 [Stand 23.08.2022]

Gyimóthy, Adél und Heiland, Stefan (2019): Grüne Mobilitätsnetze. Potenziale für Mensch, Natur und Landschaft (Heft 5). URL: https://www.landschaft.tu-berlin.de/fileadmin/fg218/Publikationen/Hefte_Energiekonzepte/Klima-NatSch_Handbuch_H5_Mobilitaet.pdf [Stand 27.07.2022]

Herget, Melanie (2019): Ländliche Räume. Wenn die Wege immer weiter werden. In: Mobilitätsatlas der Heinrich-Böll-Stiftung. URL: https://www.boell.de/sites/default/files/2022-01/Boell_Mobilitaetsatlas2019_II_V01_kommentierbar.pdf [Stand 29.07.2022]

Klaas, Katharina und Kaas Elias, Alexander (2021): Verkehrswende im ländlichen Raum. VCD Fact Sheet. URL: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/VCD_Factsheet_Verkehrswende_laendlicher_Raum.pdf [Stand 29.07.2022]

Peiseler, Florian; Runkel, Matthias und Kwasniok, Ronja (2022): #Mobilitätsarmut. Die soziale Frage der Verkehrspolitik (Teil 1/2). URL: https://foes.de/publikationen/2022/2022-08_FOES_Policy-Brief_Mobilitaetsarmut.pdf [Stand 29.07.2022]

Der NABU engagiert sich seit 1899 für Mensch und Natur. Mit mehr als 875.000 Mitgliedern und Fördernden ist der NABU der mitgliederstärkste Umweltverband in Deutschland.

Zu den wichtigsten Aufgaben des NABU zählen der Erhalt der Lebensraum- und Artenvielfalt, die Nachhaltigkeit der Land-, Wald- und Wasserwirtschaft und nicht zuletzt der Klimaschutz. Die Vermittlung von Naturerlebnissen und die Förderung naturkundlicher Kenntnisse gehören zu den zentralen NABU-Anliegen.

In den rund 2.000 NABU-Gruppen und rund 70 Infozentren in ganz Deutschland steht praktischer Naturschutz genauso auf dem Programm wie Lobbyarbeit, Umweltbildung, Forschung und Öffentlichkeitsarbeit.

WIR SIND, WAS WIR TUN. DIE NATURSCHUTZMACHER*INNEN

