

Endbericht

Nachhaltige Mobilitätslösungen für den

Multi- und Intermodalverkehr in ländlichen Räumen



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

FoPS
FORSCHUNGSPROGRAMM STÄDTVERKEHR

Verbesserung der
Verkehrsverhältnisse
der Gemeinden

Impressum



Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund



Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie
gGmbH
Döppersberg 19
42103 Wuppertal

Lisa Klopf
Sabrina Koch
Christian Kuhnert
Gernot Steinberg

Carolin Schäfer-Sparenberg
Annette Kindl

unter Mitarbeit von
Björn Oelmann

Die diesem Abschlussbericht zugrunde liegenden Arbeiten wurden im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) unter FE-Nr. VB710015 im Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS) durchgeführt.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation und Ziel des Forschungsvorhabens	6
2	Projektlaufzeit und -ablauf	8
3	Ländliche Räume in Deutschland und deren Mobilität	9
3.1	Raumtypen	9
3.2	Einflussfaktoren auf die Mobilität	11
3.3	Implikationen typischer räumlicher und verkehrlicher Strukturen und Entwicklungen: Kurzprofile der RegioStaR 7-Raumtypen	12
3.3.1	Städtische Raumtypen	15
3.3.2	Ländliche Raumtypen	19
3.4	Analyseergebnisse	23
4	Aktueller Stand der Praxis nachhaltiger Mobilitätslösungen	26
4.1	Nachhaltige Mobilitätslösungen	28
4.1.1	Typologie von Mobilitätslösungen	28
4.1.2	Kriterien zur Systematisierung des Status-Quo nachhaltiger Mobilitätslösungen	29
4.2	Mobilitätslösungen - Longlist	34
4.2.1	Vorgehensweise	34
4.2.2	Ergebnisse	34
4.3	Auswahl von Fallbeispielen	41
4.3.1	Auswahlprozess	41
4.3.2	Ausgewählte Fallbeispiele	47
5	Detaillierte Analyse von Fallbeispielen in ländlichen Modellregionen	50
5.1	Interviews der Fallbeispiele: Methodik und Vorgehen	50
5.1.1	Auswahl und Ansprache der Interviewpartnerinnen und -partner	50
5.1.2	Vorbereitung und Entwicklung des semi-strukturierten Fragebogens	50
5.1.3	Durchführung der Interviews	51
5.1.4	Dokumentation und Verarbeitung der Ergebnisse	53
5.2	Zusammenfassung der Ergebnisse der Interviews	55
5.2.1	Personalplanung, Finanzierung und Förderung	55
5.2.2	Die Rolle verschiedener Akteure	58
5.2.3	Kommunikation und Akzeptanz	61
5.2.4	Verstetigung	64
6	Workshop mit Expertinnen und Experten	65
7	Handlungsleitfaden und -empfehlungen	68
	Quellenverzeichnis	70

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: RegioStar 7	10
Abbildung 2: Vorgehensweise im Auswahlprozess	27
Abbildung 3: Übersichtskarte über die erfolgreich geführten Interviews	52
Abbildung 4: Interviews der Fallbeispiele: Methodik und Vorgehen	54
Abbildung 3: Themenschwerpunkte	55

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersichtstabelle der verwendeten Indikatoren	13
Tabelle 2: Für die Longlist-Recherche relevante RegioStar17-Typen	34
Tabelle 3: Longlist nach Bundesländern	35
Tabelle 4: Longlist nach RegioStar17-Typen	36
Tabelle 5: Longlist nach Typ	36
Tabelle 6: Longlist nach der ersten Auswahlstufe: Bundesländer	41
Tabelle 7: Longlist nach der ersten Auswahlstufe: RegioStar17-Typen	42
Tabelle 8: Longlist nach der ersten Auswahlstufe: Typ	42
Tabelle 9: Ergebnis der Auswahlstufen 2 und 3: 24 Mobilitätslösungen nach Bundesländern	45
Tabelle 10: Ergebnis der Auswahlstufen 2 und 3: 24 Mobilitätslösungen nach RegioStar17-Typen	45
Tabelle 11: Ergebnis der Auswahlstufen 2 und 3: 24 Mobilitätslösungen	46
Tabelle 12: Shortlist: 12 Fallbeispiele	47
Tabelle 13: Shortlist: 12 Fallbeispiele nach Bundesländern	49
Tabelle 14: Shortlist: 12 Fallbeispiele nach RegioStar17-Typen	49
Tabelle 15: Übersicht über die kontaktierten Fallbeispiele und durchgeführten Interviews	53

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AGFS NRW	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
AP	Arbeitspaket
AU	Abgasuntersuchung
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWI	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
bzw.	beziehungsweise
B+R	Bike+Ride
d.h.	das heißt
EU	Europäische Union
EW	Einwohnende
E-Mobilität	Elektromobilität
FLASH	FahrerLoses Automatisiertes SHuttle im Landkreis Nordsachsen
FoPS	Forschungsprogramm Stadtverkehr
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HH	Haushalt
HU	Hauptuntersuchung
i.d.R.	in der Regel
i.H.v.	in Höhe von
IV	Individualverkehr
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
KPI	Key-Performance-Indicator
KVG Lippe	Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe
LBM	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsbund
min	Minuten
MiT	Mobilität in Tabellen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ML	Mobilitätslösung
MV	Mecklenburg-Vorpommern
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
NaKoMo	Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität
NRW	Nordrhein-Westfalen
o.ä.	oder ähnlich
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park+Ride
RegioStaR	Regionalstatistische Raumtypologie
SH	Schleswig-Holstein
SMART	Spezifisch Messbar Attraktiv Realistisch Terminiert
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SV-Beschäftigte	sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
u.a.	unter anderem
usw.	und so weiter
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
vgl.	vergleiche

1 Ausgangssituation und Ziel des Forschungsvorhabens

Die vorliegende Studie zu nachhaltigen Mobilitätslösungen für den Multi- & Intermodalverkehr in ländlichen Räumen wurde initiiert vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Ziel der Studie war es, die verschiedenen Konzepte, Strategien und Lösungen einer nachhaltigen, wirtschaftlichen und bezahlbaren Mobilität in ländlichen Räumen zur Förderung der Inter- und Multimodalität in einer Handreichung für interessierte Kommunen aufzubereiten.

Arbeitspaket (AP) 1: Bestandsaufnahme und Implikationen typischer räumlicher und verkehrlicher Strukturen und Entwicklungen

In diesem Arbeitspaket wurden die aktuellen räumlichen und verkehrlichen Strukturen und Entwicklungen in ländlichen Räumen analysiert. Dabei wurden verschiedene siedlungsstrukturelle und verkehrliche Gegebenheiten wie Bevölkerungs- und Beschäftigungsstrukturen, Siedlungsstrukturen, Angebots- und Nachfragesituation des öffentlichen Verkehrs, Pendlerstatus, Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten der Bevölkerung, Erreichbarkeitsverhältnisse der Zentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Unterschiede zwischen den verschiedenen Räumen, verkehrliche Verflechtungen und Wirkungszusammenhänge zwischen Verkehr und Raumstrukturen berücksichtigt. Die Analyse erfolgte auf Basis der Regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) des BBSR.

Arbeitspaket 2: Aktueller Stand der Praxis nachhaltiger Mobilitätslösungen

Hier wurde der aktuelle Stand der Praxis nachhaltiger Mobilitätslösungen in ländlichen Räumen im Rahmen eines Desk Research (Literaturanalyse, Analyse von Förderprojekten und Modellvorhaben) zusammengetragen und anhand von ausgewählten Kriterien systematisiert. Dazu wurde eine Typologie von Mobilitätslösungen entwickelt, die als Raster für die Recherche und Zuordnung diente. Hierbei wurden verschiedene Themenbereiche berücksichtigt wie Bus-Bahn-Gesamtsystem, Linienverkehre und flexible Bedienformen, Stadt-, Ortsbus- und Kleinbus-Systeme, bürgerschaftlichen Mobilitätslösungen, Mobilitätsstationen und Sharing-Mobilität. In dem gestuften und kriteriengestützten Auswahlverfahren wurden anschließend zwölf Fallbeispiele so ausgewählt, dass einerseits thematisch verschiedene Angebots- und Nachfragesituationen bzw. Maßnahmentypen abgebildet wurden und andererseits verschiedene Regionstypen vertreten waren.

Arbeitspaket 3: Analyse von Fallbeispielen in ländlichen Modellregionen

Die durchgeführten Analysen der Fallbeispiele umfasste neben einer Beschreibung der Mobilitätslösung auch fördernde und hemmende Faktoren im Planungs-, Umsetzungs- und Betriebsprozess. Ziel der durchgeführten Interviews mit Vertreterinnen und Vertretern der Modellprojekte war es, über bereits gewonnene Erkenntnisse auf Basis verfügbarer, öffentlich zugänglicher Evaluationen und wissenschaftlicher Publikationen hinaus weitere Aspekte, die für andere ländliche Räume hinsichtlich ihrer Übertragbarkeit von Interesse sein können, näher zu beleuchten und zu diskutieren. Dazu zählten Themen wie Personal, Förderung und Finanzierung, Organisation, Strukturen und Prozesse, interkommunale Zusammenarbeit, Koordination der Akteure, Nutzung bestehender Plan- und

Regelwerke und Konzepte, die Schaffung von Akzeptanz in der Bürgerschaft sowie Bewertung des Planungs- und Umsetzungsprozesses und des Betriebs.

Arbeitspaket 4: Expertenworkshop

Die Erkenntnisse aus den vorangegangenen Arbeitsschritten wurden anschließend im Rahmen eines Expertenworkshops reflektiert sowie die Möglichkeiten zur Übertragbarkeit der untersuchten Mobilitätslösungen diskutiert. Darüber hinaus wurde notwendiger Unterstützungsbedarf der Kommunen durch den Bund diskutiert und identifiziert.

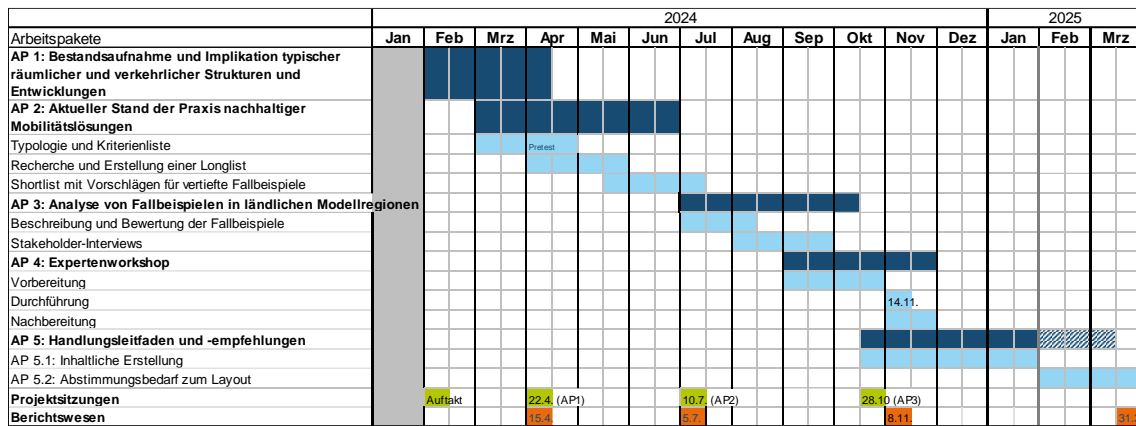
Arbeitspaket 5: Handlungsleitfaden

Abschließend wurde ein Leitfaden für die kommunale Praxis mit Empfehlungen erstellt. Der Leitfaden enthält im ersten Teil die Praxisbeispiele, die in den jeweiligen Kommunen und Regionen dazu beigetragen haben, die Abhängigkeit vom eigenen Pkw in ländlichen Räumen zu reduzieren. Sie sollen Kommunen als Orientierungshilfe oder auch als Werkzeugkasten dienen, indem sie übertragbare Lösungen für spezifische Herausforderungen bieten. Im zweiten Teil des Leitfadens hat das Forschungsteam lokale und regionale Handlungsmöglichkeiten in unterschiedlichen Themenbereichen herausgearbeitet, die Teil einer Gesamtstrategie zur Konzeptionierung und Einführung neuer Mobilitätslösungen sein können.

2 Projektlaufzeit und -ablauf

Die Projektlaufzeit betrug insgesamt 14 Monate, wobei die inhaltliche Erstellung zwölf Monate und die Abstimmungen zum Layout (AP 5.2) zwei Monate in Anspruch genommen haben. Mit Zuschlagserteilung am 29.01.2024 hat die Vertragslaufzeit begonnen und endet mit Vorlage des finalen Schlussberichtes im März 2025. Der zu Projektbeginn vereinbarte Projektzeitplan konnte eingehalten werden, er ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Die teilweise engen Fristen haben dazu geführt, dass ein Stakeholder-Interview aufgrund von Schwierigkeiten bei der Terminfindung innerhalb des vorgesehenen Zeitraums nicht durchgeführt werden konnte. Ein Ersatz wurde nicht eingeplant, da die zeitlichen Rahmenbedingungen dies nicht zuließen (siehe Kapitel 5.1.3).



3 Ländliche Räume in Deutschland und deren Mobilität

In Deutschland sind ländliche Gebiete äußerst heterogen und stehen vor unterschiedlichen ökonomischen, demografischen und infrastrukturellen Herausforderungen. Diese reichen von wachsenden Umlandgemeinden am Rande von Ballungszentren über schrumpfende Regionen mit einer älter werdenden Bevölkerung bis hin zu touristisch geprägten Gebieten. Aufgrund dieser Vielfalt ist eine differenzierte Herangehensweise in der Mobilitätsplanung erforderlich. In diesem Kontext spielen verschiedene Faktoren eine entscheidende Rolle. Die eingeschränkte Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln, lange Wege zu Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplätzen sowie eine oft unzureichende Nahversorgung sind nur einige Beispiele. Die Abhängigkeit vom Individualverkehr ist hoch, während alternative Mobilitätsangebote häufig fehlen. Dies führt nicht nur zu verlängerten Pendelzeiten und höheren Kosten für die Bewohnerinnen und Bewohner, sondern auch zu Umweltbelastungen durch erhöhten Autoverkehr.

Darüber hinaus stellt die demografische Entwicklung in vielen ländlichen Regionen eine weitere Herausforderung dar. Mit dem Wegzug junger Menschen aus ländlichen Regionen sinkt die Nachfrage nach Dienstleistungen, wie beispielsweise Gesundheitsversorgung, Bildungseinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten. Dies kann dazu führen, dass solche Dienstleistungen weniger verfügbar sind und ältere Menschen längere Wege zurücklegen müssen, um sie zu erreichen. Ältere Menschen, insbesondere solche, die körperlich nicht mehr mobil sind, sind vermehrt auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Wenn das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln aufgrund einer geringeren Nachfrage oder finanzieller Einschränkungen reduziert wird, schränkt dies die Mobilität älterer Menschen ein. Der Wegzug junger Menschen schwächt die örtliche Wirtschaft, da Arbeitskräfte und Konsumenten verloren werden. Dies beeinträchtigt ggf. finanzielle Ressourcen, die für die Bereitstellung und Erhalt von Mobilitätsdienstleistungen benötigt werden. Die Sicherung einer ausreichenden, vielfältigen und flexiblen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen ist daher von zentraler Bedeutung, nicht nur im Hinblick auf die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner, sondern auch für die Attraktivität und die wirtschaftliche Entwicklung ländlicher Räume. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, sind innovative und integrierte Mobilitätskonzepte erforderlich, die die individuellen Bedürfnisse und die besonderen Gegebenheiten der jeweiligen Regionen berücksichtigen.

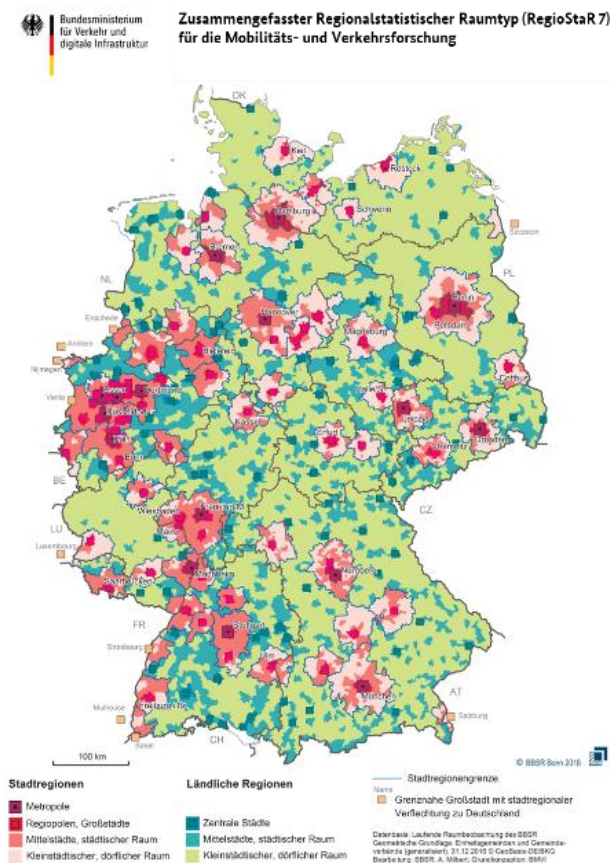
In den nachfolgenden Kapiteln wird basierend auf den Raumtypen des regionalstatistischen Raumtyps (RegioStaR) analysiert, welche Implikationen typischer ländlicher Räume und verkehrlicher Strukturen damit einhergehen. Dazu wurden in Kapitel 3.3 Kurzprofile der Raumtypen erstellt und analysiert.

3.1 Raumtypen

Typologien in der Verkehrsplanung dienen häufig der Gruppierung von Regionen anhand spezifischer Merkmale, die für die Verkehrsplanung von Bedeutung sind. Diese Merkmale können beispielsweise die Siedlungsstruktur, die Bevölkerungsdichte, die Verfügbarkeit von Verkehrsinfrastruktur,

Pendlerströme und andere verkehrliche Indikatoren umfassen. Die Nutzung solcher Typologien ermöglicht es, eine differenzierte Analyse der Verkehrsstrukturen und -bedürfnisse in verschiedenen Regionen durchzuführen und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilität zu entwickeln. Typologien können auch dazu beitragen, bestimmte Trends oder Muster im Verkehr oder Mobilitätsverhalten zu identifizieren sowie die Effektivität von verkehrspolitischen Maßnahmen zu bewerten und die Zuweisung von Ressourcen für Verkehrsprojekte zu optimieren. Das BMDV hat als eine solche Typologie inhaltlich und methodisch die Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) konzipiert und mit Unterstützung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) umgesetzt. Diese Typologie bietet mit mehreren aufeinander aufbauenden siedlungsstrukturellen Raumtypen ein Instrument, Wirkungs-

Abbildung 1: RegioStaR 7



zusammenhänge zwischen Verkehr und räumlichen Strukturen zu analysieren und differenzierte Mobilitätskennwerte zu ermitteln.

Die Regionalstatistische Raumtypologie ist hierarchisch aufgebaut. Für die Zuordnung und Verwendung von Daten auf der Gemeindeebene fächert sich die Typologie von einem groben, in Stadtregionen und ländliche Regionen unterschiedenen Raumtyp, über einen in vier Typen differenzierten Raumtyp letztlich in 17 Raumtypen auf. Der zusammengefasste Regionalstatistische Raumtyp (RegioStaR 7) unterscheidet insgesamt in sieben Typen. RegioStaR 7 fasst jeweils innerhalb der Raumtypen „Stadtregion“ und „Ländliche Region“ die ähnlichen Raumtypen von RegioStaR 17 zusammen. Die neun differenzierten Raumtypen des Raumtyps „Stadtregionen“ werden zu vier Typen (Nr. 71-74) und die acht Raumtypen der ländlichen Regionen zu drei Typen (Nr. 75-77) zusammengefasst.

Zwar ist der Raumtyp 74 Kleinstädtischer dörflicher Raum einer Stadtregion in der Typologie der RegioStaR 7 der Stadtregion zugeordnet, dennoch wird er in der nachfolgenden Analyse typischer räumlicher und verkehrlicher Strukturen ländlicher Regionen detailliert mitbetrachtet. Hintergrund dieser Vorgehensweise sind die ähnlichen Herausforderungen des Typs 74 hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilität verglichen mit den Typen der ländlichen Räume.

3.2 Einflussfaktoren auf die Mobilität

Die Herausforderungen der Mobilität in ländlichen Räumen variieren je nach Raumtyp und dessen Rahmenbedingungen, die ebenso vielfältig sind wie diese Regionen selbst. Mobilität und Verkehrsmittelwahl sind nicht nur eine persönliche Entscheidung und liegen damit nicht nur im individuellen Verantwortungsbereich, sondern sie werden durch eine Vielzahl von Faktoren und bestehenden Strukturen maßgeblich beeinflusst und bestimmt. Wesentliche Einflussfaktoren können sein:

- Die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit sowie die Qualität von Mobilitätsangeboten und Infrastrukturen wie Straßen, Schienen, Haltestellen und Radwegen beeinflussen maßgeblich die Mobilität einer Region.
- Die räumliche Verteilung von Wohn- und Arbeitsorten, die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit von Dienstleistungen und Einrichtungen sowie die Siedlungsstruktur haben einen erheblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Eine kompakte Raumstruktur kann beispielsweise zu kürzeren Wegen und einer höheren Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie nicht-motorisierten Fortbewegungsarten führen, während disperse Siedlungsstrukturen zu langen Wegen führen und eine Bündelung der Nachfrage für einen funktionierenden klassischen ÖPNV kaum möglich ist.
- Gesetzgebung, Verkehrsplanung und -politik sowie finanzielle Anreize können das Mobilitätsverhalten beeinflussen und die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel fördern oder einschränken.
- Bei Änderungen der Lebensumstände (neuer Wohnort, neuer Arbeitsplatz, verändertes soziales Umfeld) besteht kurzfristig ein höheres Potenzial der Verhaltensänderung.
- Gesellschaftliche Normen und soziale Strukturen können das Mobilitätsverhalten prägen. Zum Beispiel können kulturelle Gewohnheiten, familiäre Verpflichtungen (insbesondere Sorgearbeit und damit verbundene zeitliche Restriktionen) und soziale Netzwerke die Mobilitätsentscheidungen einer Person beeinflussen.
- Die Mobilität einer Person wird auch von ihren persönlichen Bedürfnissen, Lebensumständen und Vorlieben beeinflusst. Dies kann sich u. a. auf die Wahl des Verkehrsmittels, die Häufigkeit der Wege oder auch die Bereitschaft, Wege zurückzulegen, auswirken.
- Auch die wirtschaftliche Situation einer Person hat einen großen Einfluss auf ihre Mobilität. Einkommen, Beschäftigungsmöglichkeiten, Wohnort und die Kosten für Mobilität beeinflussen, wie oft und wie weit jemand reist und welche Verkehrsmittel gewählt werden.
- Das Bewusstsein für Umwelt- und Klimaschutz kann das Mobilitätsverhalten beeinflussen und dazu führen, dass Menschen umweltfreundlichere, nachhaltigere Verkehrsmittel bevorzugen oder ihr Reiseverhalten ändern, um die Umweltbelastung zu reduzieren.
- Fortschritte in der Technologie und Digitalisierung, wie zum Beispiel die Entwicklung von Elektrofahrzeugen, autonomem Fahren, Fahrgemeinschafts-Apps und Online-Plattformen für den Transport, können das Mobilitätsverhalten verändern und neue Möglichkeiten für die Mobilität eröffnen.

Globale Gesamttrends

Neben den oben genannten Aspekten gibt es verschiedene globale Gesamttrends, die ebenfalls einen Einfluss auf die Mobilität in Deutschland und die Mobilität in ländlichen Räumen haben. Die Auswirkungen einiger dieser Trends sind aufgrund der Aktualität noch nicht vollumfänglich abzuschätzen oder mitunter schon wieder rückläufig. Es handelt sich demnach um Momentaufnahmen, deren Auswirkungen nicht final untersucht wurden, aber einen möglichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben. Dazu zählen u.a. folgende Trends:

- Die Corona-Pandemie der Jahre 2020 bis 2023 hat zu einem veränderten Mobilitätsverhalten geführt. Zwar sind einige Effekte längst wieder rückläufig, jedoch kann im Allgemeinen von einem Bedeutungsgewinn des Fuß- und Radverkehrs sowie dem Bedeutungsverlust des ÖV ausgegangen werden. „Die Verkehrsleistung bleibt [...] auch nach drei Jahren Pandemie leicht unter dem Niveau von 2017. Die Menschen sind dabei weniger häufig unterwegs als vor der Pandemie, wobei vor allem in Großstädten und Ballungsräumen die aktiven Verkehrsmodi zulegen konnten. Der öffentliche Verkehr konnte sich dagegen noch immer nicht gänzlich vom Einbruch zum Beginn der Pandemie erholen und erreichte erst wieder mit Einführung des 9€-Tickets ein phasenweises Vorpandemie-Niveau“ (George und Kellermann 2023, S.36). Die Mobilität wird außerdem stark beeinflusst durch zeit- und ortsflexibles Arbeiten sowie durch den Onlinehandel. Beides konnte während der Pandemie einen Bedeutungsgewinn verzeichnen und trägt zu einer Externalisierung der Mobilität bei.
- Die weltweit zunehmende Anzahl von Kriegen und Konflikten, insbesondere der Ukraine-Krieg, spiegeln sich in politischen und ökonomischen Veränderungen und somit auch in der Mobilität wider. Eine wachsende Unsicherheit in der Gesellschaft führt dazu, dass beispielsweise Innovationsvorhaben gestoppt werden. Auch Lieferketten werden durch die Geschehnisse unterbrochen oder verlangsamt. Die Auswirkungen auf die Mobilität sind insbesondere in der Preissteigerung bei fossilen Treibstoffen spürbar.

Diese Faktoren interagieren miteinander und können je nach Kontext und individuellen Umständen unterschiedliche Auswirkungen auf die Mobilität haben.

3.3 Kurzprofile der RegioStaR 7-Raumtypen

Im Folgenden werden die Raumtypen des RegioStaR7 in Kurzprofilen anhand ausgewählter Indikatoren vorgestellt. Dabei wird insbesondere auf die Implikationen eingegangen, die sich aufgrund der Rahmenbedingungen und Strukturen für die Mobilität ergeben und welche Schlüsse sich in Bezug auf die Stadt- und Verkehrsplanung ziehen lassen. Herangezogen wurden bestehende Daten und Analyseergebnisse aus der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) *"Mobilität in*

Deutschland" } 2017^{1 2}. Eine Übersicht mit Beschreibung und Hinweisen zur Methodik sind in der folgenden Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Übersichtstabelle der verwendeten Indikatoren

Indikator	Langname / Beschreibung	Quelle
RegioStar-Referenzdatei (2020)		
Bevölkerung	Maximale Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Raumtyp, Bezugsjahr 2020	Fortschreibung des Bevölkerungsstandes des Bundes und der Länder, RegioStar-Referenzdatei
Bevölkerungsanteil [%]	Bevölkerungsanteil des Raumtyps an der Gesamtbevölkerung in Deutschland in Prozent	Fortschreibung des Bevölkerungsstandes des Bundes und der Länder, RegioStar-Referenzdatei; eigene Berechnung
Gemeindefläche [%]	Anteil der Gemeindefläche je Raumtyp an der Gesamtfläche in Deutschland	Fortschreibung des Bevölkerungsstandes des Bundes und der Länder, RegioStar-Referenzdatei; eigene Berechnung
Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung (INKAR)		
Haushaltsgröße	Personen je Haushalt, Bezugsjahr 2020	Nexiga GmbH Marktdaten, Abruf über INKAR
Haushalte mit Kindern	Anteil der Haushalte mit Kindern an allen Haushalten in %	Laufende Raumb Beobachtung des BBSR; Nexiga GmbH Marktdaten
Natürlicher Saldo	Natürlicher Saldo je 1.000 Einwohner, Bezugsjahr 2020	Statistik der Geburten und Sterbefälle des Bundes und der Länder
Berufsschüler	Schüler an Berufsschulen je 1.000 Einwohner, Bezugsjahr 2019	Statistik der beruflichen Schulen des Bundes und der Länder
Studierende	Studierende an wissenschaftlichen Hochschulen und Fachhochschulen je 1.000 Einwohner, Bezugsjahr 2020	Hochschulstatistik des Bundes
Beschäftigtenquote	SV-Beschäftigte am Wohnort je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter in %	Laufende Raumb Beobachtung des BBSR; Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit
Arbeitslosenquote	Arbeitslose im Verhältnis zu den SV-Beschäftigten am Wohnort in %	Laufende Raumb Beobachtung des BBSR; Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA), eigene Berechnung
Anteil Frauen in Minijobs	Anteil der geringfügig entlohnten weiblichen Beschäftigten an den geringfügig entlohnten Beschäftigten am Arbeitsort	Laufende Raumb Beobachtung des BBSR; Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit
Siedlungs- und Verkehrsfläche	Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Fläche in %, Bezugsjahr 2020	Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung des Bundes und der Länder
Siedlungsdichte in km²	Einwohner je km ² Siedlungs- und Verkehrsfläche, Bezugsjahr 2020	Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung des Bundes und der Länder
Ärzte	Ärzte je 10.000 Einwohner, Bezugsjahr 2020	Kassenärztliche Bundesvereinigung
Einwohnerdichte	Einwohner je km ² , Bezugsjahr 2020	Fortschreibung des Bevölkerungsstandes des Bundes und der Länder
Nahversorgung: Supermärkte Durchschnittsdistanz	Einwohnergewichtete Luftliniendistanz zum nächsten Supermarkt oder Discounter, Bezugsjahr 2022	Nahversorgungsmodell des BBSR, TradeDimensions/The Nielsen Company (2017),

¹ Eine aktuellere Datengrundlage im Umfang der MiD und unter Berücksichtigung der RegioStaR Raumtypen ist zum Bearbeitungszeitpunkt noch nicht verfügbar. Die Ergebnisse der aktuell laufenden MiD-Erhebung werden erst nach Fertigstellung des Forschungsprojektes erwartet. Als Basis bieten die zur Verfügung stehenden MiD-Daten derzeit zusammen mit den INKAR-Daten die höchste Vergleichbarkeit der Raumtypen untereinander.

² Neben Publikationen und Fachliteratur wurden darüber hinaus Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung, abgefragt über das Tool INKAR, ausgewertet. Ebenso eingeflossen sind die Daten der RegioStaR-Referenzdatei.

Indikator	Langname / Beschreibung	Quelle
		infas360 (kleinräumige Bevölkerungszahlen Stand 2016)
Erreichbarkeit von IC/EC/ICE-Bahnhöfen	Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit zum nächsten IC/ICE-Bahnhof in Minuten, , Bezugsjahr 2021	Erreichbarkeitsmodell des BBSR
Erreichbarkeit von Autobahnen	Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit zur nächsten BAB-Anschlussstelle in Minuten, Bezugsjahr 2021	Erreichbarkeitsmodell des BBSR
Erreichbarkeit von Flughäfen	Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit zum nächsten internationalen Flughafen in Deutschland in Minuten, Bezugsjahr 2021	Erreichbarkeitsmodell des BBSR
Nahversorgung: Haltestellen der ÖV-Durchschnittsdistanz	Einwohnergewichtete Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle des ÖV mit mindestens 20 Abfahrten am Tag, Bezugsjahr 2020	Nahversorgungsmodell des BBSR, HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, infas360 (kleinräumige Bevölkerungszahlen Stand 2016)
Nahversorgung: Haltestellen des ÖV Anteil der Bevölkerung 1 km Radius	Anteil Einwohner mit max. 1000 m Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle des ÖV mit mindestens 20 Abfahrten am Tag, Bezugsjahr 2020	Nahversorgungsmodell des BBSR, HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, infas360 (kleinräumige Bevölkerungszahlen Stand 2016)
Pendlersaldo	Pendlersaldo je 100 SV-Beschäftigte am Arbeitsort, Bezugsjahr 2020	Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit
Mobilität in Deutschland (MiD)		
Wegelänge [km]	Durchschnittliche Wegelänge in km einschließlich regelmäßiger beruflicher Wege, inklusive imputierter Werte	MiD 2017
Wegedauer [min]	Durchschnittliche Wegedauer in min einschließlich regelmäßiger beruflicher Wege, inklusive imputierter Werte	MiD 2017
Anzahl Autos im HH	Durchschnittliche Anzahl der Autos im Haushalt	MiD 2017
ÖV-Captive	Anteil an Personen, die nicht über einen Pkw verfügen und den ÖPNV mindestens wöchentlich nutzen in %	MiD 2017
IV-Stammkunde	Anteil an Personen, die über einen Pkw verfügen, den ÖPNV seltener als monatlich nutzen und ihre täglichen Ziele mit dem ÖPNV schlecht erreichen können (nach eigener Einschätzung) in %	MiD 2017
Pkw-Verfügbarkeit (jederzeit)	Pkw-Verfügbarkeit jederzeit als Fahrer oder Mitfahrer (einschließl. Carsharing) in %	MiD 2017
Tägliche bzw. fast tägliche Nutzung ÖPNV	täglich bzw. fast täglich übliche Nutzung Busse und Bahnen in der Region in %	MiD 2017
Carsharing-Mitgliedschaft der Person bei einem oder mehreren Anbietern	Carsharing-Mitgliedschaft der Person bei einem oder mehreren Anbietern (CATI/CAWI) in %	MiD 2017
intermodaler Weg	Anteil an intermodalen Wegen, (mind. 2 Verkehrsmittel wurden genutzt) in %	MiD 2017

3.3.1 Städtische Raumtypen

71 Metropolen

Metropolen in Deutschland sind Großstädte, die stark verdichtet sind und in der sich Menschen, Unternehmen und Infrastruktur konzentrieren. Sie zeichnen sich vor allem durch eine hohe Bevölkerungszahl und eine hohe Einwohnerdichte aus und üben eine hohe Zentralität auf ein weitreichendes Umland aus. Beispiele für Metropolen in Deutschland sind Berlin, Hamburg, München, Frankfurt und Köln.

Metropolen kommt eine Vorbildfunktion im Bereich Mobilitäts- und Verkehrsplanung zu, sodass diese Vorreiter bei der Bereitstellung verschiedener Mobilitätsoptionen und Transformation der Mobilität sein sollten und auch häufig sind. Dies resultiert nicht zuletzt aus den Herausforderungen, die sich in den Städten ergeben: eine hohe Einwohnerzahl und Einwohnerdichte führen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Aufgrund begrenzter Straßenkapazitäten und baulichen Gegebenheiten kommt es vermehrt zu Staus und Verkehrsbelastungen. Der Bedarf an effizienten Transportmöglichkeiten ist daher verstärkt gegeben. Die Integration und Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel (U-Bahn, Straßenbahn, Busse, Mikromobilität etc.) ist entscheidend für eine reibungslose Mobilität und attraktive Alternativen zum privaten Pkw. Im Vergleich zu allen anderen Raumtypen werden in Metropolen 19 % der Wege intermodal zurückgelegt, die nächstgelegene Haltestelle ist im Schnitt 212 m entfernt. Die Anzahl der Autos im Haushalt von durchschnittlich 0,9 zeigt, dass attraktive Alternativen nicht zwingend einen eigenen Pkw erforderlich machen. 65 % der Bevölkerung in diesem Raumtyp verfügen jederzeit über einen Pkw, der niedrigste Wert im Raumtypen-Vergleich. Zudem kommt, dass der Parkdruck in Metropolen häufig groß ist und nur begrenzt Stellplätze auf privaten Flächen zur Verfügung stehen. Dies führt zu hohen Parksuchzeiten, wodurch andere Verkehrsmittel im Vergleich schneller sind. Mobilität ohne eigenes Auto ist im Vergleich daher eine eher städtische Lebensweise (vgl. Nobis & Herget 2020).

Hervorzuheben ist darüber hinaus die Bedeutung von Metropolen als Verkehrsknotenpunkte: Durch eine dicht ausgebaute Infrastruktur wie Autobahnkreuze, Fern- und Regionalbahnhöfe aber auch Flughäfen und Häfen bieten sie eine gute Erreichbarkeit zu anderen Ballungsräumen und übernehmen eine Verteilerfunktion. Dadurch ergeben sich mitunter starke Verkehrsverflechtungen mit dem direkten und weiteren Umland der Metropolen, unabhängig davon, welche Raumtypen benachbart sind. Aufgrund der Arbeitsplatzdichte sind sie zudem geprägt durch einen Überschuss an Einpendlerinnen und Einpendlern.

Diese Merkmale machen die Mobilität in und um Metropolen zu einer komplexen und herausfordernden Angelegenheit, die eine sorgfältige Planung und Koordination erfordert, um effiziente, sichere und nachhaltige Transportmöglichkeiten für die Bevölkerung bereitzustellen. Zum einen gilt es, den innerstädtischen Verkehr effizient abzuwickeln, zum anderen die Pendlerströme zu lenken und die Erreichbarkeit in die Region sicherzustellen.

72 Regiopolen und Großstädte

Regiopolen und Großstädte sind Oberzentren in ansonsten ländlich geprägten Regionen, die zwar bezogen auf die Bevölkerungszahl deutlich kleiner sind als Metropolen, jedoch meist eine über die oberzentrale Funktion hinausgehende Rolle im deutschen Städtesystem erfüllen. Sie bilden die

Ankerpunkte für mitunter große Teilräume, die ansonsten kaum Zugang zu metropolitanen Funktionen haben. Im Sinne der Daseinsvorsorge und der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Stadt und Land haben diese Regiopolen eine besondere Verantwortung.

Der hohe Pendlersaldo von 22,5 weist auf eine hohe Belastung der Verkehrsinfrastruktur zu den Spitzenzeiten hin. Viele Arbeitnehmende pendeln aus den ländlichen Regionen im Umfeld in die Großstädte und Regiopolen ein. Hinzu kommt, dass aufgrund der hohen Siedlungsdichte (3.177,8 Einwohnenden pro km²) auch von einer hohen Anzahl an Binnenpendelnden auszugehen ist, die die Verkehrsinfrastruktur zusätzlich stark belasten. Nicht zuletzt gibt es im Regionstyp 72 sehr viele Studierende an wissenschaftlichen Hochschulen und Fachhochschulen je 1.000 EW (106,3), die im Allgemeinen einen hohen Anspruch an ein dichtes ÖPNV-Angebot sowie an ein gut ausgebautes Rad- und Fußverkehrsnetz haben.

In Großstädten und Regiopolen werden mehr intermodale Wege als in den anderen Raumtypen (13 %) zurückgelegt, aber weniger als in Metropolen. Außerdem besitzt jeder Haushalt in Großstädten oder Regiopolen (Typ 72) durchschnittlich 1,2 Autos, somit ist davon auszugehen, dass ein geringer Anteil an Haushalten auch einen Zweitwagen besitzt. Es wird ein großes Potenzial darin gesehen, diesen Zweitwagen abzuschaffen und durch alternative Verkehrsmittel wie zum Beispiel Carsharing zu ersetzen. Lediglich 5 % der Bewohnerinnen und Bewohner sind bereits Mitglied bei einem Anbieter.

Für die Planung bedeutet dies, dass ein breites, dichtes und verträgliches Mobilitätsangebot in der Regiopol oder Großstadt insbesondere aber in den zentralen Versorgungsbereichen bereitgestellt werden muss, damit diese für alle Bewohnerinnen und Bewohner des Regiopol- bzw. Ballungsraumes und darüber hinaus in angemessener Zeit erreichbar ist.

73 Mittelstädte, städtischer Raum einer Stadtregion

Mittelstädte sind, je nach Größe, Historie, Lage, Wirtschaftsstruktur sowie demografischer Entwicklung, sehr unterschiedlich. Räumlich betrachtet ist dieser Typ einer Stadtregion i. d. R. angegliedert an Regiopol- oder Metropolräume. Es handelt sich dabei um den sogenannten Speckgürtel dieser Raumtypen und ist daher sehr unterschiedlich ausgeprägt. Der Begriff bezieht sich im städtebaulichen Kontext auf die Vorstadtgebiete, die sich um eine größere Stadt herum erstrecken. Diese Vororte oder Pendlergemeinden sind oft durch niedrigere Einwohnerdichten (im Schnitt 444,7 EW / km²), größere Wohnflächen und eine überwiegend einkommensstarke Bevölkerung gekennzeichnet (die Kaufkraft ist für diesen Raumtyp die höchste). Typischerweise befinden sich in diesem Raumtyp Wohngebiete mit Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie Vorstadtsiedlungen. Der Pendlersaldo von - 11,5 lässt darauf schließen, dass viele Einwohnerinnen und Einwohner dieses Raumtyps regelmäßig in die nahegelegene Stadt zur Arbeit pendeln, während sie von den ruhigeren und oft grüneren Wohnmöglichkeiten außerhalb des städtischen Kerns profitieren.

Die Entstehung eines Speckgürtels ist oft das Ergebnis einer städtischen Expansion und einer steigenden Nachfrage nach Wohnraum außerhalb der eng bebauten Innenstadt. Allerdings kann dies auch zu Verkehrsproblemen führen, da viele Pendlerinnen und Pendler auf das Auto angewiesen sind und täglich längere Strecken zur Arbeit zurücklegen müssen. Dies spiegelt sich in der durchschnittlichen Wegelänge dieses Raumtyps wider, die mit 12,9 km höher liegt als der Durchschnitt der anderen Stadt-Raumtypen (71, 72, 75, 76). Der Anteil an ÖV-Captives von 1 %, die Pkw-Verfügbarkeit von

81 % sowie die Anzahl an Autos im Haushalt von 1,5 lassen vermuten, dass der ÖPNV häufig keine attraktive Alternative für den Weg darstellt. Nichtsdestotrotz werden 11 % der Wege intermodal bewältigt. Denkbar ist hier z. B. die Nutzung von P+R-Parkplätzen, wobei die letzte Etappe des Weges in die Innenstadt dann mit dem ÖPNV zurückgelegt wird.

In der Verkehrs- und Stadtplanung muss die Herausforderung, die Wohngebiete attraktiv an den ÖPNV anzubinden und den Pendlerverkehr so zu lenken, dass keine übermäßigen Verkehrsbelastungen auf den Hauptachsen entstehen, adressiert werden. In diesen Räumen kann auch das Potenzial von Radschnellwegen genutzt werden, die mehrere urbane Zentren miteinander verbinden.

74 Kleinstädtischer, dörflicher Raum einer Stadtregion

Städte und Gemeinden, die dem Raumtyp kleinstädtischer, dörflicher Raum einer Stadtregion zugeordnet werden, zeichnen sich insbesondere durch geringe Bevölkerungszahlen (maximal 22.900 EW) und eine geringe Einwohnerdichte (109,1 EW/km²) aus. Im Vergleich mit den ländlichen Raumtypen kann festgestellt werden, dass der Siedlungscharakter von Orten des Typs 74 zwar bereits locker geprägt ist, Räume des Typs 77 jedoch noch lockerere Siedlungsstrukturen aufweisen. In diesem Vergleich wird auch deutlich, dass der Typ kleinstädtischer, dörflicher Raum einer Stadtregion (74) den größten negativen Pendlersaldo aufweist (-68,8). Es ist anzunehmen, dass dieser Trend auf die Lage innerhalb der Stadtregion und auf die ausgeprägten Stadt-Umland-Beziehungen zurückzuführen ist. Wirtschaftliche und gesellschaftliche Beziehungen sind vorwiegend monozentral auf das Zentrum der Stadtregion ausgerichtet. Im Vergleich mit den ländlichen Raumtypen fällt außerdem auf, dass die medizinische Versorgungsdichte in der vorliegenden Kategorie am geringsten ist. Weiter zeichnet sich der Raumtyp durch eine vergleichsweise große Haushaltsgröße (2,3) sowie einem sehr geringen Anteil an Studierenden an wissenschaftlichen Hochschulen und Fachhochschulen je 1.000 EW (0,3) aus. Nicht zuletzt ist die Kaufkraft (25.318,5 Euro pro EW) im Vergleich aller ländlichen Regionen am höchsten.

Die Kennzahlen machen deutlich, dass es sich bei kleinstädtischen, dörflichen Räumen einer Stadtregion vorwiegend um Kommunen mit dem Fokus auf das Thema (familiäres) Wohnen handelt. Wichtigste Indikatoren hierfür sind die Haushaltsgröße und der Pendlersaldo. Freizeitgestaltung, gesellschaftliches Leben und Pendelbeziehungen sind auf das Zentrum der Stadtregion ausgerichtet. In diesen Regionen spielt die Erreichbarkeit von Dienstleistungen wie Einkaufsmöglichkeiten und Gesundheitsversorgung, die häufig nicht in der Kleinstadt selbst verfügbar sind, eine wichtige Rolle, sodass auch die Mobilitätsstrukturen im Regelfall auf das Zentrum der nahegelegenen größeren Stadt ausgerichtet sind.

Bewohnerinnen und Bewohner von kleinstädtischen, dörflichen Räumen sowohl in ländlichen Regionen (77) als auch in einer Stadtregion (74) legen im Durchschnitt die längsten Wege (14,2 km) zurück, wenn sie mobil sind. Die durchschnittlichen Wegelängen der anderen Raumtypen sind zum Teil deutlich kürzer als im vorliegenden Raumtyp. Diese Unterschiede spiegeln sich jedoch nicht in der Wegedauer wider. Zwar sind die Wege in der Distanz deutlich länger als in den übrigen städtischen Raumtypen, der Zeitaufwand zum Zurücklegen dieser Wege ist jedoch vergleichbar mit dem in Regiolen und Großstädten. Dies kann vorrangig auf die höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten in ländlichen Regionen im MIV zurückgeführt werden, der das dominierende Verkehrsmittel darstellt. 67 % aller Wege in kleinstädtischen, dörflichen Räumen einer Stadtregion werden mit dem MIV als

Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt. Der Anteil des Umweltverbundes an den zurückgelegten Wegen ist eher gering (29 %). Noch geringer ist dieser Anteil nur in kleinstädtischen dörflichen Räumen einer ländlichen Region (77). Nicht zuletzt wird in kleinstädtischen dörflichen Räumen einer Stadtregion (74) nur ein geringer Anteil der Wege im Rahmen einer intermodalen Wegekette zurückgelegt (9 %), im Vergleich zu Metropolen zeigt sich hier ein deutlicher Unterschied (19 %).

Die Erreichbarkeit der überregionalen Verkehrsinfrastruktur, wie Fernverkehrsbahnhöfe, Autobahnen oder Flughäfen, wird für den vorliegenden Raumtyp im Gesamtvergleich der ländlichen Raumtypen überwiegend gut bewertet. Das ist insbesondere auf die Lage innerhalb der Stadtregion zurückzuführen. Die Zentren von Stadtregionen – Metropolen, Regiopolen, Großstädte oder auch Mittelstädte – zeichnen sich im Allgemeinen durch eine dichte Bevölkerungsstruktur und ein breites Angebot an Verkehrsinfrastruktur aus.

Die Abhängigkeit vom Individualverkehr ist im vorliegenden Raum, wie auch in allen ländlichen Regionen, stark ausgeprägt. Aufgrund mangelnder Alternativen sind die Bewohnerinnen und Bewohner auf das Auto angewiesen, um ihre täglichen Wegestrecken zurückzulegen. Das spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Anzahl an Autos im Haushalt wider (1,7). Eine vergleichbare Anzahl an Autos besitzen sonst nur noch Bewohnerinnen und Bewohner eines kleinstädtischen, dörflichen Raumes in ländlichen Regionen (77). Neben der hohen Anzahl an Autos pro Haushalt zeichnet sich der Raumtyp außerdem durch eine hohe Pkw-Verfügbarkeit aus. 86 % der Bevölkerung steht jederzeit ein Pkw zur Verfügung. Es ist davon auszugehen, dass viele Haushalte Zweit- oder sogar Drittwagen besitzen. Dementsprechend gibt es nur einen sehr geringen Anteil an Personen, denen nicht jederzeit ein PKW zur Verfügung steht.

Es ist anzunehmen, dass der ÖPNV in dem vorliegenden Raumtyp auf den Schul- und Berufsverkehr ausgerichtet ist, insbesondere Randzeiten und Wochenenden werden schlecht bedient. Außerdem sind die Linien des ÖPNV oft radial auf das Zentrum der Stadtregion begrenzt. Tangentiale Verbindungen in die umliegenden ländlichen Nachbargemeinden sind selten. Nur 8 % der Bevölkerung dieses Raumtyps nutzt den regionalen ÖPNV täglich oder fast täglich. Die mittlere Abfahrtsdichte, also die Fahrten je km² bebauter Fläche und Tag, ist mit 75 zwar etwas höher als in kleinstädtischen, dörflichen Räumen einer ländlichen Region. Im Vergleich zu den anderen Raumtypen jedoch deutlich geringer.

Eine pauschale Aussage zum Radverkehr in kleinstädtischen, dörflichen Räumen einer Stadtregion ist schwierig, da die Nutzung des Fahrrades stark in Abhängigkeit zur Topografie und Ausgestaltung der Infrastruktur steht. Der Modal Split lässt aber vermuten, dass das Fahrrad in kleinstädtischen dörflichen Räumen einer Stadtregion nur selten im Alltag, aber häufig für Freizeitzwecke genutzt wird. Nur 8 % aller zurückgelegter Wege werden mit dem Fahrrad bewältigt. Das ist zum einen auf die weiten Entfernungen zwischen den Ortschaften und zu den täglichen Zielen zurückzuführen. Zum anderen gibt es häufig Netzlücken oder qualitativ schlechte Radinfrastruktur entlang von klassifizierten Straßen, die ebenso eine Hürde darstellen.

In Räumen des Typ 74 besteht aufgrund der beschriebenen Strukturen eine hohe Pkw-Affinität bis hin zur Pkw-Abhängigkeit. Für die mitunter großen Distanzen, die in diesen Räumen zurückgelegt werden, kann vor allem der ÖPNV eine Alternative darstellen. Die größte Hürde zur Verbesserung der nachhaltigen Mobilität in kleinstädtischen dörflichen Räumen einer Stadtregion ist dabei jedoch die Finanzierung eines flächendeckenden ÖPNV-Angebotes. Automatisierte und fahrerlose

Fahrzeuge können die Personal- und Betriebskosten in Zukunft voraussichtlich deutlich reduzieren. Bis dies umsetzbar ist, sind jedoch Maßnahmen und Finanzierungsmöglichkeiten zu entwickeln, die die Lücke schon heute schließen können. Ziel ist es, häufigere und schnellere Verbindungen zu schaffen, die gleichzeitig auch eine breite Fläche erschließen, um die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV deutlich zu steigern. Insbesondere die radialen Verbindungen, also die Verkehrsbeziehungen in das Zentrum der Stadtregion, müssen hinsichtlich der Taktung und Fahrdauer, beispielsweise durch Schnell- oder Expressbusse, gestärkt werden. Gleichzeitig sind auch die tangentialen Verkehrsbeziehungen nicht zu vernachlässigen. Nicht zuletzt sollte ein weiterer Fokus auf die Bewältigung der ersten oder letzten Meile gelegt werden, indem beispielsweise die Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV gestärkt oder ergänzende Angebote geschaffen werden. Im Gegensatz zu Metropolregionen besteht hier aufgrund der Verfügbarkeit von Stellplätzen an Quell- und Zielorten ohne Parkdruck ein deutlicher Vorteil des Pkw, da der Weg unmittelbar an der Haustür begonnen werden kann, während im ÖPNV zunächst der Weg zur Haltestelle anfällt.

3.3.2 Ländliche Raumtypen

75 Zentrale Städte einer ländlichen Region

Der vorliegende Raumtyp unterscheidet sich deutlich zu dem Vorangegangenen. Zentrale Städte einer ländlichen Region bilden wichtige Mittelpunkte der Daseinsvorsorge und lokalen Wirtschaft für die umliegenden Mittel- oder Kleinstädte. Sie bieten Arbeitsplätze und Bildungsangebote für die gesamte ländliche Region. Mit einer maximalen Bevölkerungszahl von etwa 95.000 Einwohnenden und der höchsten Einwohnerdichte (552,9) im Gesamtvergleich, stellen sie den am dichtesten besiedelten Raumtyp aller ländlichen Räume dar. Dies spiegelt sich auch in der hohen Siedlungsdichte sowie in dem großen Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche wider. Zentrale Städte einer ländlichen Region zeichnen sich außerdem durch eine hohe medizinische Versorgungsdichte sowie durch einen hohen Anteil an Studierenden (62,8 Studierende an wissenschaftlichen Hochschulen und Fachhochschulen je 1.000 EW) und Berufsschülern aus.

Mittelstädte sind häufig stabile und etablierte Anker einer Region. Sie haben eine Bedeutung als Einzelhandelsstandort sowie als Freizeit- und Kulturstandort, auch über die Stadtgrenzen hinaus. Verkehre der Freizeitgestaltung, des gesellschaftlichen Lebens und Pendelbeziehungen finden häufig innerhalb des Raumtyps statt oder fließen aus den Klein- und Mittelstädten des ländlichen Umlands zu. Wichtiger Hinweis darauf ist der Pendlersaldo. Dieser ist im Gesamtvergleich aller ländlichen Typen der Einzige, der einen deutlich positiven Wert aufweist (24,4). Haushalte in zentralen Städten von ländlichen Regionen sind mit 1,9 Personen im Durchschnitt etwas kleiner als in den anderen Raumtypen der ländlichen Räume.

Auch in zentralen Städten einer ländlichen Region werden die meisten Wege mit dem MIV als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt (56 %), es sind jedoch weniger als in den anderen ländlichen Raumtypen. Außerdem zeichnet den Raumtyp 75 ein verhältnismäßig hoher Rad- und Fußverkehrsanteil (Radverkehr 13 % und Fußverkehr 24 %) aus, der auf die häufig sehr kompakten Siedlungsstrukturen der Kommunen zurückzuführen ist. Die Ausgangsbedingungen, um Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen, sind besonders gut. Begünstigend wirkt sich hier auch die durchschnittliche geringe Wegelänge (11,4 km) aus. Die Bevölkerung des vorliegenden Raumtyps legt im Durchschnitt ähnliche

Distanzen wie in Metropolen, Regiopolen oder Großstädten zurück. Auch Nahversorger sind schnell, durchschnittlich in etwa 600 Metern, zu erreichen, das wiederum trägt zu kurzen Distanzen im Alltag bei. Im Vergleich aller ländlichen Raumtypen werden in zentralen Städten in ländlichen Räumen verhältnismäßig viele Wege intermodal (mindestens zwei Verkehrsmittel) zurückgelegt (11 %).

Die Haushalte im vorliegenden Raumtyp besitzen im Durchschnitt weniger private Pkw als in den anderen ländlichen Raumtypen. Außerdem ist die dauerhafte Verfügbarkeit eines Pkw tendenziell geringer (76 %). Trotzdem ist auch der Anteil der Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit mit 2 % sehr gering. Die Zahlen lassen darauf schließen, dass es weniger Zweitwagen in den betreffenden Haushalten gibt.

Der ÖPNV zeichnet sich in zentralen Städten einer ländlichen Region insbesondere durch seine Verknüpfungsrolle zwischen den Kleinstädten der ländlichen Region und den Oberzentren aus. Lokal liegt der Schwerpunkt auf den Schülerverkehren sowie auf Verkehren zur täglichen Versorgung (z. B. Arztbesuche, Einkauf). Die Arbeitsplatzmobilität wird eher nicht durch den ÖPNV abgewickelt. Entsprechend ist das Angebot tagsüber stärker ausgebaut und in den Abendstunden oder an Wochenenden häufig reduziert.

Zwar wird der ÖPNV in den Städten des vorliegenden Raumtyps regelmäßig etwas häufiger genutzt als in anderen ländlichen Regionen, dennoch werden nur 7 % aller zurückgelegten Wege mit dem ÖPNV bewältigt. Die mittlere Abfahrtsdichte ist mit 282 Abfahrten je km² bebauter Fläche und Tag die höchste in ländlichen Räumen und sogar höher als in Mittelstädten einer Stadtregion. In der Folge bedeutet dies, dass zwar ein durchschnittliches Angebot vorhanden ist, aber dieses möglicherweise nicht entsprechend wahrgenommen wird oder die Alternativen Fuß und Rad für die Wegezwecke besser geeignet sind. Hier zeigt sich ein Effizienzproblem: die Taktung des ÖPNV ist zwar regelmäßig, jedoch werden wenig Fahrgäste befördert. Hintergrund ist häufig die hohe Erschließungswirkung des ÖPNV und damit die fehlende Konkurrenzfähigkeit in der Reisezeit des ÖPNV zum Pkw.

Wichtige Verbindungen im Fuß- und Radverkehr der vorliegenden Räume sind die Strecken zwischen den zentralen Siedlungsbereichen und den Bahnhöfen, Schulen, der Kernstadt sowie den Arbeitsplatzschwerpunkten. Eine zentrale Herausforderung in der Förderung der aktiven Mobilität ist dabei sehr häufig die sichere und attraktive Gestaltung der Ortsdurchfahrten. Die Baulast liegt dabei häufig nicht bei der Kommune, sodass deren Einfluss auf eine Umgestaltung relativ gering ist. Ziel ist hier eine Förderung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit bei gleichzeitiger Steuerung der teilweise hohen Verkehrsbelastungen.

In vielen Städten des vorliegenden Raumtyps sind die Verkehrsbelastungen in den letzten Jahren deutlich größer geworden, Grund dafür sind unter anderem wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen wie beispielsweise eine steigende Anzahl an Beschäftigten sowie wachsende Pendlerzahlen. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, muss die Kfz-Infrastruktur entlastet und stattdessen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gestärkt werden. ÖPNV, Rad und Fußverkehr müssen zum Beispiel durch regionale priorisierte Radrouten oder Schnellbuslinien eine konkurrenzfähige Alternative zum MIV werden (vgl. Osterhage und Siedentop 2021).

Zu differenzieren ist in der Planung zwischen der Erreichbarkeit für die Region und der Schaffung von innerstädtischen Strukturen. Dabei kann der Fokus aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen auf unterschiedlichen Verkehrsmitteln liegen (MIV, ÖPNV zur Überwindung längerer Distanzen in der

Region; Nahmobilität für innerstädtische Mobilität). Die sinnvolle Verknüpfung von Verkehrsmitteln kann bei diesem Raumtyp ein Schlüssel zu nachhaltiger Mobilität sein.

76 Mittelstädte, städtischer Raum einer ländlichen Region

Mittelstädte, städtischer Raum einer ländlichen Region sind gekennzeichnet von einer Einwohnerzahl bis etwa 53.000 Einwohnenden. Die Einwohnerdichte ist mit durchschnittlich 203,8 EW{ XE "EW" \t "Einwohner" } je km² dabei geringer als die einer zentralen Stadt des Typs 75. Die Siedlungsdichte ist mit ca. 1.385 EW je km² Siedlungs- und Verkehrsfläche niedriger als in einer zentralen Stadt einer ländlichen Region (75), aber immer noch höher als in den Typen 74 und 77 (kleinstädtischer, dörflicher Raum einer Stadt- bzw. ländlichen Region). Städte dieses Raumtyps zeichnen sich außerdem durch die zweithöchste medizinische Versorgungsdichte sowie Studierende an wissenschaftlichen Hochschulen und Fachhochschulen je 1.000 EW der ländlichen Raumtypen aus. Die Entfernung zur nächstgelegenen Nahversorgungseinrichtung liegt mit 1.106 m über der einer zentralen Stadt (75) und unter der der Typen 74 und 77. Zur nächstgelegenen Haltestelle mit mindestens 20 Abfahrten am Tag sind durchschnittlich ca. 500 m Luftlinie zurückzulegen, der nächste Fernverkehrshalt ist in 28,8 Minuten Pkw-Fahrzeit zu erreichen. Die Pkw-Fahrzeit zur nächsten Autobahn beträgt 16,6 Minuten und zum Flughafen 58,8 Minuten.

Der Pendlersaldo weist mit einem Wert von -0,7 einen leichten Auspendlerüberschuss auf. Dies verdeutlicht zum einen die Funktion der Mittelstadt im Raumgefüge als Arbeitsort, lässt zum anderen aber auch auf die Verflechtungen in die benachbarten zentralen Städte einer ländlichen Region (75) schließen, denen in diesem Kontext eine noch größere Bedeutung zukommt. In Regionen und Ballungsräumen, die eine räumliche Nähe zu Stadtregionen und insbesondere Metropolen und Regiopolen bestehen (z. B. NRW), ist von einem noch stärkeren Effekt dieser Art auszugehen. Aufgrund des großen Angebots an Arbeitsplätzen und Versorgungsangeboten bestehen starke Verflechtungen, die, anders als zwischen kleinstädtischen dörflichen Räumen und benachbarten zentralen Städten bzw. Stadtregionen, in beide Richtungen bestehen.

Die durchschnittliche Wegelänge liegt mit 11,9 km leicht über dem Wert der zentralen Städte einer ländlichen Region (75) und unter denen der kleinstädtischen, dörflichen Typen einer Stadt- bzw. ländlichen Region (74, 77). Die durchschnittliche Wegedauer ist bei diesem Raumtyp unter allen Raumtypen am geringsten und liegt bei 25,1 Minuten. Dies könnte auf die zuvor beschriebenen engen Verflechtungen zurückzuführen sein und auf den Umstand, dass 65 % der Wege mit dem MIV zurückgelegt werden, bei dem grundsätzlich von einer schnelleren Reisezeit auszugehen ist.

Im Vergleich ist die Pkw-Verfügbarkeit in diesem Raumtyp am zweithöchsten, was sich auch in der durchschnittlichen Anzahl an Autos im Haushalt (1,6) widerspiegelt. Nur 1 % der Bevölkerung in diesem Raumtyp verfügt über keinen Pkw im Haushalt und ist damit ÖV-Captive. Trotz der verhältnismäßig geringen Distanz zur nächsten Haltestelle werden nur 6 % der Wege mit dem ÖV zurückgelegt. Die mittlere Abfahrtsdichte von 104 Fahrten je km² bebauter Fläche und Fahrten pro Tag lässt darauf schließen, dass das Angebot an den Haltestellen verhältnismäßig schlecht ist, weil nur wenig Fahrten am Tag an den jeweiligen Haltestellen verfügbar sind. Auch Intermodalität spielt eine geringe Rolle, hier wird mit 9 % der zweitniedrigste Wert im Vergleich zu allen anderen RegioStar-Typen erreicht.

Ähnlich wie in den Raumtypen 77 und 74 wird nur ein geringer Anteil der Wege in diesem Raumtyp mit dem Fahrrad (9 %) zurückgelegt. Die Gründe dafür können sehr vielfältig sein: im Radverkehr

führen Netzlücken und fehlende Verbindungen zwischen größeren Städten zu einer nicht attraktiven und wenig sicheren Infrastruktur. Zudem können die zu überwindenden Distanzen schlicht zu groß sein, um sie mit dem Fahrrad zu bewältigen. Der Fußverkehrsanteil liegt bei 20 %.

Die Herausforderung in der Verkehrsplanung dieser Räume liegt sowohl in der Abwicklung von Pendlerströmen zwischen den Ballungsräumen als auch der effizienten und nachhaltigen Gestaltung der jeweils innerstädtischen Mobilität.

77 Kleinstädtischer, dörflicher Raum einer ländlichen Region

Räume der Kategorie kleinstädtischer, dörflicher Raum einer ländlichen Region machen mit 50,48 % den größten Anteil der Fläche in Deutschland aus. Charakteristisch ist eine geringe Bevölkerungszahl (max. 21.400 Einwohnende) und eine geringe Einwohnerdichte (72,5 EW/km²). Im Vergleich aller Raumtypen sind diese Räume am dünnsten besiedelt, was sich auch in dem Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche widerspiegelt (9,2). Auch die Versorgungsangebote in diesen Räumen fallen gering aus, so liegt die medizinische Versorgungsdichte bei 9,3 und auch die durchschnittliche Entfernung zum Supermarkt beträgt etwas mehr als 2 km. Das Pendlersaldo von - 52,6 lässt auf starke Auspendlerbewegungen und entsprechende Verkehrsströme in das jeweilige Umland schließen.

Betrachtet man die Verteilung auf der Karte, wird deutlich, dass die Entfernungen zur nächstgelegenen größeren Raumeinheit mitunter sehr groß sind. Dies spiegelt sich stellenweise in den Erreichbarkeiten verschiedener Infrastrukturen wider: sowohl zum nächsten Fernverkehrshalt, Autobahnanschluss oder Flughafen sind die Fahrzeiten mit dem Pkw verglichen mit allen Raumtypen am höchsten (32, 20, bzw. 65 min). Die durchschnittliche Wegelänge beträgt ähnlich wie bei Typ 74 14,3 km.

86 % der Gesamtbevölkerung verfügen jederzeit über einen Pkw. Die durchschnittliche Anzahl Autos im Haushalt von 1,7 lässt darauf schließen, dass häufig ein Zweitwagen vorhanden ist. Der Modal Split verdeutlicht die Affinität oder Notwendigkeit zum Auto, 70 % der Wege werden damit zurückgelegt. Dies ist unter allen Raumtypen der höchste Wert. Besonders auffällig ist in diesem Raumtyp die Diskrepanz der zurückgelegten Tagesstrecke nach Verkehrsmittel zwischen Pkw-Besitzern und Nicht-Pkw-Besitzern: insgesamt legen Pkw-Besitzer dieses Raumtyps mit 45 km verglichen mit allen Raumtypen die längste Strecke zurück, fast 40 km davon mit dem Auto. Nicht-Pkw-Besitzer dagegen haben einen deutlich geringeren Bewegungsradius von insgesamt nur 19 km Tagesstrecke, 11 km davon mit dem Auto. Die Multimodalität der Personen in dem vorliegenden Raumtyp unterscheidet sich teilweise deutlich von der in den vorangegangenen Raumtypen. Je ländlicher der Raumtyp, desto weniger spielt der ÖV und desto mehr der Radverkehr neben dem Kfz-Verkehr in der Multimodalität eine Rolle.

ÖV-Captives gibt es per Definition in diesem Raumtyp keine und Wege werden auch nur zu 5 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt. Dies ist unter allen Raumtypen der niedrigste Wert. Auffällig ist, dass nur geringe Tagesstrecken von 5 km mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, während in Metropolen im Schnitt 12 km damit bewältigt werden. Eine mögliche Ursache dafür ist, dass der ÖPNV primär über Busse bedient wird und keine Schienenanschlüsse in unmittelbarer Nähe vorhanden sind. Ein Hindernis kann aber auch die weite Entfernung zur nächsten Haltestelle sein, die in diesem Raumtyp im Durchschnitt bei knapp 1,2 km liegt. Zudem kommt, dass durch Ausrichtung auf den

Schülerverkehr, Fahrten von Erwerbstätigen oder für Care-Arbeit mit dem ÖPNV quasi nicht möglich sind.

Auffällig ist in diesem Raumtyp auch der natürliche Saldo (-4,1), der, wie in allen Raumtypen mit Ausnahme der Metropolen, auf ein natürliches Schrumpfen der Bevölkerung hindeutet. Verstärkt durch Fortzüge der Bevölkerung bringt der Bevölkerungsrückgang Entwicklungen mit sich, die die Mobilität der Menschen vor Ort beeinflusst. Angebote zur täglichen Versorgung werden weniger, die Wege, um die nächstgelegene Möglichkeit zu erreichen weiter und in der Folge steigt der Verkehrsaufwand. Der ÖPNV ist vielfach unattraktiv, etwa weil Verbindungen und Fahrplankontakt nicht zu den Lebensgewohnheiten passen. Für die zu überwindenden Distanzen und die gewünschte Flexibilität kommt daher häufig vor allem der Pkw infrage, attraktive Alternativen gibt es kaum. Bei der Planung gilt es daher vor allem einen attraktiven ÖPNV zu schaffen, der als Flächenverkehrsmittel ähnliche Reisezeiten aufweisen kann wie der Pkw. Herausfordernd ist dabei der „Teufelskreis“ des ÖPNV: der Ausbau des Angebots richtet sich primär nach der Nachfrage und erfolgt dort, wo viele Menschen diesen nutzen. Doch dort, wo es kaum Angebote gibt, wird tendenziell auf das Auto zurückgegriffen und der ÖPNV nicht nachgefragt und Linienverkehre mit dichtem Takt rentieren sich nicht. In diesen Räumen können flexible Bedarfsangebote oder autonom fahrende Fahrzeuge eine Lösungsvariante darstellen, um auch Menschen ohne eigenen Pkw eine Mobilitätsoption zur Verfügung zu stellen bzw. die Abhängigkeit auf das eigene Auto zu reduzieren.

Der Schwerpunkt der Radverkehrsförderung sollte im vorliegenden Raumtyp nicht nur auf der Verbesserung der innerörtlichen Verkehre liegen, sondern insbesondere auch die kommunenübergreifenden Verbindungen berücksichtigen, um so die Erreichbarkeit von Schulen oder Bahnhöfe in Nachbarorten zu verbessern.

Da im vorliegenden Raumtyp möglicherweise nicht auf den Pkw verzichtet werden kann, sind neben dem Ausbau und der Umsetzung alternativer Mobilitätsformen auch Maßnahmen der klimafreundlichen Elektrifizierung relevant, um die nachhaltige Mobilität zu fördern.

3.4 Analyseergebnisse

Die Analyse der Raumtypen hat gezeigt, dass die Mobilitätsbedürfnisse und damit einhergehenden Herausforderungen je nach Raumtyp stark variieren. Sie basieren auf Faktoren wie Siedlungsstruktur, Bevölkerungsdichte, Infrastruktur, wirtschaftlicher Aktivität und individuellen Präferenzen der Bewohnerinnen und Bewohner. Die städtisch geprägten Raumtypen 71-73 zeichnen sich häufig durch ein komplexes Verkehrsnetz und ein differenziertes Angebot aus, wodurch ein Leben ohne Auto tendenziell ein städtisches Phänomen ist. In den Raumtypen 74-77 besteht eher eine Abhängigkeit zum Individualverkehr, da das öffentliche Verkehrsangebot begrenzt sein kann und mitunter weitere und komplexere Wege zurückgelegt werden. Die Bedingungen für Mobilität und Planung in den ländlichen geprägten Raumtypen liegen im Wesentlichen in den folgenden Aspekten:

- Typ 74: In *kleinstädtischen und dörflichen Räumen einer Stadtregion* sind die Mobilitätsbedürfnisse und Pendelverkehre in nahe gelegene größere Städte oder Arbeitszentren ausgerichtet. Der ÖPNV kann auf den mitunter langen Strecken eine Alternative darstellen,

solange das Angebot insbesondere in der Fahrdauer konkurrenzfähig zum MIV ist.

- Typ 75: In *zentralen Städten ländlicher Regionen* steht die Anbindung an überregionale Verkehrswege im Vordergrund. Auch Fahrrad- und Fußverkehr spielen für lokale Wegebeziehungen eine bedeutende Rolle. Wichtig ist in dem Zusammenhang, die Infrastruktur der aktiven Mobilität hinsichtlich der Schnelligkeit und des Komforts auszubauen.
- Typ 76: In *Mittelstädten, städtischen Räumen einer ländlichen Region* kann das Mobilitätsverhalten je nach Stadt und Infrastruktur variieren. Öffentliche Verkehrsmittel sind möglicherweise weniger stark genutzt und der Individualverkehr bleibt eine dominante Form der Fortbewegung.
- Typ 77: Im *kleinstädtischen, dörflichen Raum einer ländlichen Region* ist der Individualverkehr oft die Hauptform der Fortbewegung, da öffentliche Verkehrsmittel nur begrenzt verfügbar sind. Die steigende Zahl an älteren Menschen in diesem Raumtyp ist besonders auf gut zugängliche öffentliche Verkehrsmittel oder alternative Mobilitätslösungen angewiesen.

Die Mobilitätsbedingungen in ländlich geprägten Räumen Deutschlands unterscheiden sich grundlegend von denen in städtischen Räumen und stellen die dortige Bevölkerung, Verwaltung und Betreiber von Mobilitätsangeboten vor eigene Herausforderungen. So wird ländliche Mobilität u. a. geprägt durch:

- **Abhängigkeit vom Individualverkehr:** Aufgrund der oft weniger dichten öffentlichen Verkehrsnetze sind viele Bewohnerinnen und Bewohner ländlicher Gebiete stärker auf den Individualverkehr angewiesen. Autos sind häufig das wichtigste Fortbewegungsmittel für Pendlerinnen und Pendler, Einkäufe, Arztbesuche und andere tägliche Aktivitäten.
- **Längere Wege:** In ländlichen Regionen sind die Wege zu Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten, Bildungseinrichtungen und Gesundheitsdiensten oft länger als in städtischen Gebieten. Dies kann zu längeren Pendelzeiten und grundsätzlich einem höheren Verkehrsaufwand sowie Bedarf an Mobilität führen. Aufgrund der Distanzen eignen sich diese Wege nicht immer für den Radverkehr.
- **Geringes ÖPNV-Angebot und fehlende Rentabilität:** Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist in ländlichen Gebieten oft weniger frequent und umfangreich. Bus- und Bahnverbindungen können weniger häufig sein, was die Mobilität für Personen ohne eigenes Fahrzeug erschwert. In Regionen mit niedrigen Siedlungsdichten gestaltet sich die Bündelung individueller Mobilitätsbedürfnisse als herausfordernder, was zu einer ineffizienten Nutzung des ÖPNV führt. Dies resultiert in umwegigen Linienführungen und seltenen Bedienungsfrequenzen, die darauf abzielen, eine stärkere Bündelung der Nachfrage zu erzwingen. Jedoch wirken sich diese Maßnahmen häufig als unattraktiv für Fahrgäste aus, da sie längere Fahrzeiten und weniger Flexibilität bedeuten. In der Folge wird der ÖPNV weniger nachgefragt, ist daher wenig rentabel, was wiederum in einem geringeren Angebot mündet – ein Teufelskreis.
- **Fehlende Alternativen und geringe Nutzungsdichte:** In einigen ländlichen Regionen stehen selten alternative Verkehrsmittel zum privaten Pkw zur Verfügung. Die geringe Bevölkerungsdichte in ländlichen Gebieten führt oft zu einer niedrigeren Nachfrage nach

Mobilitätsdienstleistungen, wie z. B. Sharing-Angebote, was die Rentabilität für Betreibende verringern kann und die Dienstleistungen dort nicht angeboten werden.

- **Personalmangel und begrenzte Ressourcen:** In ländlichen Gebieten kann es, bedingt durch den grundsätzlichen Fachkräftemangel, schwierig sein, qualifiziertes Personal zu finden, sei es Fahrpersonal für öffentliche Verkehrsmittel oder Personal für die Verwaltung. Viele ländliche Gemeinden werden zudem von ehrenamtlichen Bürgermeisterinnen oder Bürgermeistern oder kleinen Verwaltungsteams geführt, die möglicherweise nicht über die Ressourcen oder die Expertise verfügen, um komplexe Verkehrsprojekte zu bewältigen. Dies kann zu einer Einschränkung des Angebots führen bzw. die Entwicklung und (zügige) Umsetzung von effektiven Mobilitätsstrategien erschweren.
- **Zuständigkeiten und Gebietskörperschaften:** Mobilität und reale Wege hören nicht an kommunalen, administrativen Grenzen auf. In Bezug auf die Planung und Umsetzung von Mobilitätslösungen sind die Frage der Zuständigkeit und letztlich der Finanzierung häufig zentral.
- **Soziale Isolation:** Die eingeschränktere Mobilität in ländlichen Gebieten kann die Möglichkeiten zur sozialen Teilhabe einschränken und zu sozialer Isolation führen, insbesondere für ältere Menschen oder Personen ohne Führerschein.
- **Saisonale Herausforderungen:** In ländlichen Gebieten können saisonale Herausforderungen auftreten, z. B. in der Landwirtschaft oder im Tourismus. Dies kann zu saisonalen Schwankungen in der Verkehrsnachfrage führen, die bei der Planung von Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt werden müssen.

Die Vielfalt der Raumstrukturen und Verkehrsverflechtungen in ländlichen Gebieten lässt sich nur bis zu einem gewissen Punkt pauschalisieren. Die Analyse der Raumtypen gibt erste Anhaltspunkte. Um effektive Lösungen für die Mobilität zu entwickeln, ist es daher entscheidend, auf kleinräumiger Ebene zu arbeiten und die spezifischen Gegebenheiten jedes Ortes und Raumes zu berücksichtigen. Dabei spielen neben der Raumstruktur viele Faktoren eine Rolle, darunter der sozioökonomische Status der Einwohnerinnen und Einwohner, individuelle Bedürfnisse und Präferenzen, die Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten sowie strukturelle Rahmenbedingungen und finanzielle Mittel. Aus diesen Gegebenheiten sind individuelle Lösungen für die jeweiligen Herausforderungen und Ansprüche zu entwickeln, sodass eine Transformation des Verkehrs gelingen kann.

4 Aktueller Stand der Praxis nachhaltiger Mobilitätslösungen

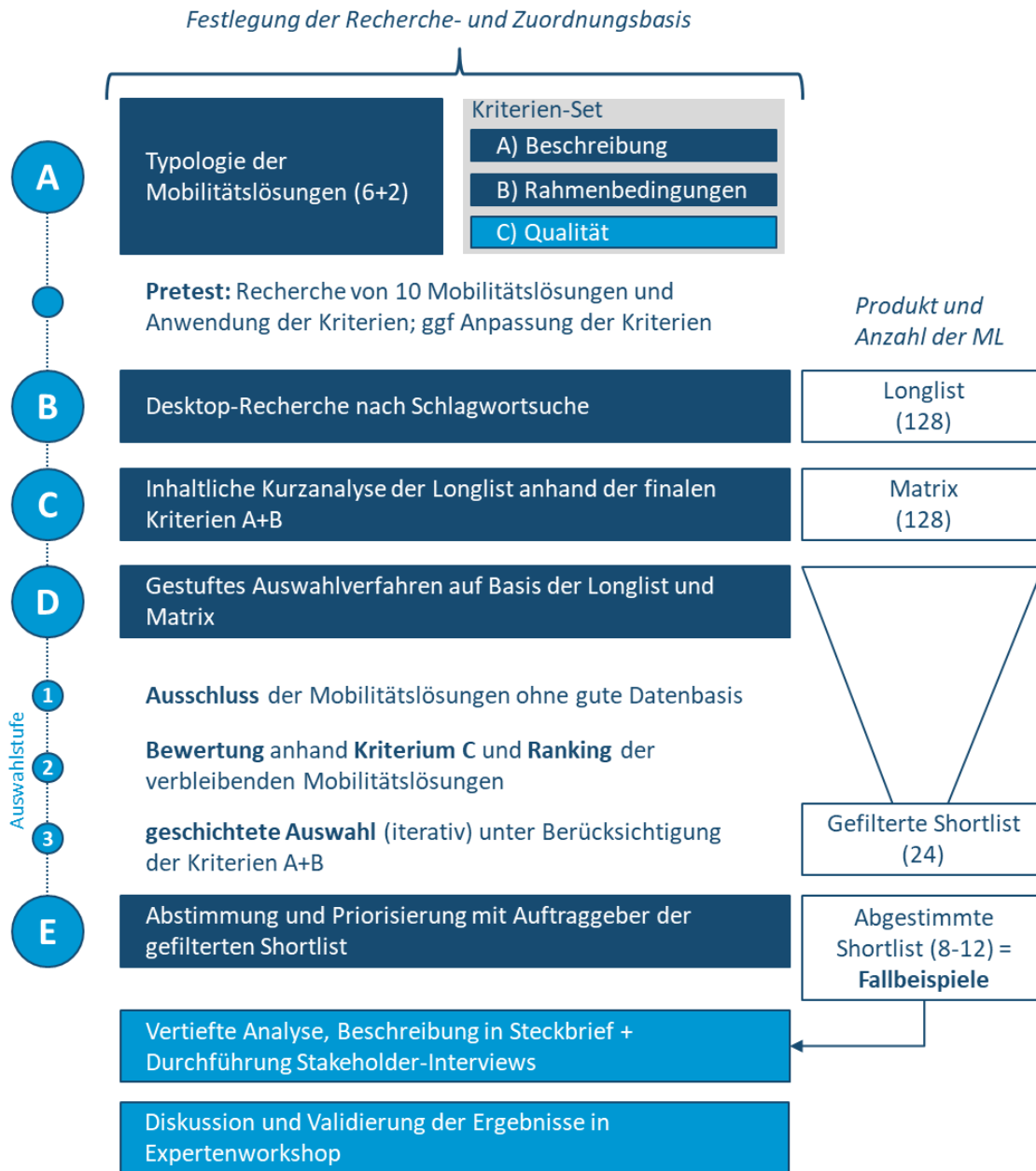
Ziel des AP 2 war zum einen die breite, systematische und kriteriengestützte Aufbereitung und Analyse des aktuellen Praxis- und Forschungsstands zu bestehenden nachhaltigen Mobilitätslösungen, die in ländlichen Räumen die Abhängigkeit vom eigenen Pkw reduziert. Zum anderen wurden 12 Fallbeispiele ausgewählt, die anschließend im AP 3 vertieft analysiert und dargestellt wurden. Diese Projekte dienen basierend auf unterschiedlichen Auswahlkriterien als Fallbeispiele und stellen die Grundlage für den Handlungsleitfaden dar. Der Fokus der Untersuchung liegt auf Konzepten, Strategien und Maßnahmen (hier zusammengefasst als *Mobilitätslösungen* bezeichnet) aus den Bereichen der Verkehrs- und Infrastrukturplanung. Dabei steht die Frage im Mittelpunkt, inwieweit diese Lösungen inter- und multimodale Mobilität in ländlichen Räumen fördern. Ergänzend werden auch Lösungen zur verbesserten nahräumlichen Versorgung der Bevölkerung in ländlichen Regionen betrachtet. Diese tragen dazu bei, dass Wege vermieden bzw. verkürzt werden und sind auch für nicht-mobiler Personen zugänglich.

Im nachfolgenden Kapitel wird zunächst dargestellt, welche Typen von Mobilitätslösungen im Projekt betrachtet wurden und anhand welcher Kriterien diese beschrieben und bewertet wurden. Anschließend wird die Methodik zur Recherche von 100 bis 150 in ländlichen Regionen umgesetzten Mobilitätslösungen für die Longlist erläutert und das Ergebnis dieser Recherche in tabellarischer und textlicher Form präsentiert. Der Auswahlprozess für die 12 in AP 3 zu untersuchenden Fallbeispiele (Shortlist) ist in der Abbildung 2 dargestellt und wird zudem in Kapitel 4.3 ausführlich beschrieben.

Folgende Begriffe werden im weiteren Verlauf verwendet:

- Der Begriff „Mobilitätstyp“ bzw. in der Regel abgekürzt als „Typ“ beschreibt verschiedene Typen und Ansätze nachhaltiger Mobilitäts- sowie Versorgungslösungen, wie zum Beispiel „Flexible und bedarfsgesteuerte Bedienungsformen“ – ohne Bezug zum konkreten Beispiel.
- Der Begriff „Mobilitätslösungen“ (ML) beschreibt konkrete vor Ort umgesetzte Beispiele, zum Beispiel „Stadtbus Lemgo“ oder „Dörpsmobil Medelby / Wallsbüll“. Unter dem Begriff Mobilitätslösungen werden auch Versorgungslösungen eingeschlossen.

Abbildung 2: Vorgehensweise im Auswahlprozess



4.1 Nachhaltige Mobilitätslösungen

4.1.1 Typologie von Mobilitätslösungen

Die im Rahmen des AP 2 entwickelte und hier dargestellte Typologie umfasst verschiedene Typen und Ansätze nachhaltiger Mobilitäts- sowie Versorgungslösungen. Sie diene als Raster für die Recherche und Zuordnung von Mobilitätslösungen. Jedes recherchierte Beispiel wurde genau einem vorwiegend zutreffenden Typ zugeordnet, auch wenn grundsätzlich auch eine andere Einordnung möglich gewesen wäre. Zum Beispiel könnten bürgerschaftlich organisierte Mobilitätsangebote - je nach Art des Angebots (bürgerschaftlich organisierter Rufbus, bürgerschaftlich organisiertes Carsharing usw.) - auch einem der Angebotsform entsprechenden Typ zugeordnet werden. Es wurde immer ein für das Angebot am besten charakterisierender Typ gewählt.

Die nachfolgende Übersicht beschreibt die Typen und grenzt sie voneinander ab.

1. Regionales Bus-Bahn-Gesamtsystem

Die Verknüpfung von ländlichen Räumen und angrenzenden Mittel- oder Großstädten wird durch Bus-Bahn-Gesamtsysteme übernommen. Das zugrundeliegende Busnetz ist dabei flächendeckend und hierarchisch aufgebaut. Hochwertige Linienangebote übernehmen Zubringerfunktionen zu SPNV-Haltestellen oder Regional- und Schnellbussen mit regionaler und überregionaler Bedeutung.

2. Flexible und bedarfsgesteuerte Bedienungsformen

Die Sicherstellung einer ausreichenden Grundversorgung der Mobilität in ländlichen Räumen kann mittels flexibler und bedarfsgesteuerter Bedienungsformen erfolgen. On-Demand-Angebote werden in der Praxis häufig entweder als Ersatz bzw. Ergänzung zum regulären Linienverkehr in nachfrageschwachen Randzeiten oder als Ganztagesangebot auf nachfrageschwachen Relationen eingesetzt.

3. Stadtbus-, Ortsbus-, Kleinbussysteme

Stadtbus-, Ortsbus- und Kleinbussysteme setzen einen Fokus auf die nahräumliche Erschließung einer zentralen Stadt oder Mittelstadt. Sie zeichnen sich durch ein engmaschiges Haltestellennetz mit hoher Erschließungswirkung und dichten Taktfolgen von mindestens 30 Minuten auf den Hauptlinien aus.

4. Bürgerschaftliche Mobilitätsangebote

Bürgerschaftliche Mobilitätsangebote beruhen auf dem ehrenamtlichen Engagement der Bevölkerung. Dazu zählen Angebote wie Bürgerbusse oder soziale Hol- und Bringdienste, bei denen durch den ehrenamtlichen Einsatz weniger Personen ein Mobilitätsangebot für die Bevölkerung in der betreffenden Region geschaffen wird. Mitfahrbänke bzw. organisierte Mitfahrgelegenheiten leben hingegen davon, dass möglichst viele Pkw-Nutzende anderen Personen eine Mitfahrt ermöglichen. Zudem werden auch ehrenamtlich in Vereinen organisierte Car- oder Bikesharing-Angebote zu den bürgerschaftlichen Mobilitätsangeboten gezählt. Bürgerschaftliche Mobilitätsangebote stellen Zusatzangebote dar und gehen über die reine Grundversorgung der Bevölkerung hinaus.

5. Mobilstationen und Sharing-Mobilität

Zum Typ „Mobilstationen und Sharing-Mobilität“ werden kommunal oder kommerziell organisierte Car-, Scooter- oder Bikesharing-Angebote gezählt. In der Regel sind die Systeme in den ländlichen Regionen stationsgebunden. An Mobilitätsstationen werden unterschiedliche Mobilitätsangebote und Verkehrsformen wie z. B. der öffentliche Personennahverkehr, Fahrradabstellanlagen und Sharing-Angebote räumlich gebündelt.

6. Innovative Ansätze

Zu den innovativen Ansätzen einer klimafreundlichen Mobilität in ländlichen Räumen zählen z. B. Projekte, bei denen autonom und elektrisch fahrende Kleinbusse zum Einsatz kommen. Auch app-basierte Mitfahrangebote und Projekte, mit denen alternative Antriebe (u. a. E-Mobilität) gefördert werden sollen, werden diesem Typ zugeordnet.

7. Verbesserung der nahräumlichen Versorgung

Die nahräumliche Versorgung der Bevölkerung kann durch mobile Angebote wie Lieferdienste oder mobile Gesundheitsversorgung gewährleistet werden, aber auch durch die Schaffung von Nahversorgungsangeboten vor Ort in den Dörfern. Letztere werden meist kombiniert mit weiteren Dienstleistungsangeboten und sozialen Treffpunkten.

8. Integration des Fuß- und Radverkehrs mit dem ÖPNV

Gute Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr sind in ländlichen Regionen insbesondere wichtig für die Wege zu und von den ÖPNV-Angeboten. Betrachtet werden hier Projekte, mit denen der Rad- und Fußverkehr in Kommunen mit verschiedenen Maßnahmen in der Breite gefördert wird, aber auch Projekte, bei denen die Schaffung von Fahrradabstellplätzen an Bahnhöfen im Fokus steht.

4.1.2 Kriterien zur Systematisierung des Status-Quo nachhaltiger Mobilitätslösungen

Um für alle recherchierten Mobilitätslösungen die relevanten Informationen einheitlich zu erfassen, wurde ein Kriterien-Set entwickelt. Mit diesem können die Mobilitätslösungen systematisch und übersichtlich beschrieben und hinsichtlich ihres Potenzials für eine inter- und multimodale Mobilität analysiert werden. Zudem bildeten die Kriterien die Grundlage für den Auswahlprozess zur Identifikation der zwölf in AP 3 vertieft zu untersuchenden Fallbeispiele.

Es wurden drei Typen von Kriterien entwickelt:

- Mit den Kriterien zur **Beschreibung der Mobilitätslösungen (A)** werden Kernaspekte der Beispiele (wie zum Beispiel die Zuordnung zu einem Typ, die Zielsetzung oder das Jahr, in dem sie eingeführt wurden) dargestellt. In der späteren Auswahl sollen alle Typen repräsentiert sein und ein breites Spektrum der weiteren Kriterien abgebildet werden.
- Die Kriterien zu den **Rahmenbedingungen (B)** umfassen insbesondere räumliche und verkehrliche Gegebenheiten der Beispiele, die einen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen vor Ort haben. Sie dienen zur späteren Einschätzung der Übertragbarkeit und der Zuordnung von Mobilitätslösungen zu raumstrukturellen Klassen. Auch hier ist es ein Ziel, die

verschiedenen Rahmenbedingungen in der späteren Fallauswahl breit zu repräsentieren.

- Die Kriterien zur **Qualität der Mobilitätslösungen (C)** dienen schließlich der Bewertung des Umsetzungserfolgs und des Potenzials für inter- und multimodale Mobilität. Letzteres bewertet den Aspekt, inwiefern die Angebote dazu beitragen, die Abhängigkeit vom eigenen Pkw zu reduzieren. Die Kriterien dienen der Auswahl der Fallbeispiele.

In der folgenden Übersicht werden die einzelnen Kriterien der Kategorien A, B und C dargestellt und deren Bedeutung für die Aufnahme in die Recherche erläutert:

A) Kriterien zur Beschreibung der Mobilitätslösungen

Typ	Zuordnung zu einem der 8 Typen von Mobilitätslösungen <ul style="list-style-type: none"> • <i>Begründung: Die Heterogenität des ländlichen Raums erfordert eine breite Abbildung aller Typen.</i>
Planungsbereich	Zuordnung zu einem der 3 folgenden Planungsbereiche: <ul style="list-style-type: none"> • <i>Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement,</i> • <i>Ausbau von stationären und mobilen Versorgungsdienstleistungen,</i> • <i>Infrastrukturplanung und -ausbau</i> <p><i>Begründung: Nicht nur klassische verkehrsplanerische Maßnahmen beeinflussen die Mobilität bzw. den Mobilitätsbedarf, sondern auch z. B. der Infrastrukturausbau und die Schaffung von Versorgungsangeboten. Daher erfolgt eine breite Abbildung von Planungsbereichen.</i></p>
Zielsetzung	Mit Mobilitätslösungen werden unterschiedliche Ziele, wie zum Beispiel die Ergänzung des ÖPNV, der Ersatz für Linienverkehr oder ein Zubringerangebot zum ÖPNV verfolgt. Übergeordnet werden darüber hinaus oft Ziele wie Klimaschutz oder die Stärkung der touristischen Attraktivität einer Region verfolgt. <p><i>Begründung: Aussagen zur Zielsetzung ermöglichen eine Einschätzung, inwieweit diese Mobilitätslösung auch für andere Räume oder Probleme geeignet ist.</i></p>
Adressierte Zielgruppe(n)	Mit den Mobilitätsangeboten werden in der Regel unterschiedliche Zielgruppen adressiert, zum Beispiel Pendler/Pendlerinnen, Schüler/Schülerinnen, Auszubildende, Freizeitnutzende, versorgungsökonomisch Tätige, Touristen, Senioren/Seniorinnen. <p><i>Begründung: Durch eine Beschreibung der adressierten Zielgruppen lassen sich Hinweise zur Übertragbarkeit auch auf andere Räume oder Zielgruppen ableiten.</i></p>
Aktualität	Hier wird das Einführungsjahr und ggf. das geplante Ende eines Projekts / Modellvorhabens erfasst. Zudem wird die Laufzeit der unterschiedlichen Projektphasen (zum Beispiel Pilotbetrieb, Regelbetrieb) erfasst. <p><i>Begründung: Das Kriterium gibt erste Hinweise auf den Erfolg bzw. den Innovationsgrad der Mobilitätslösung.</i></p>
Projektstatus	Der aktuelle Projektstatus wird differenziert in <ul style="list-style-type: none"> • laufend (Pilotphase), • laufend (Regelbetrieb) und • eingestellt <p><i>Begründung: Die Angaben zum aktuellen Projektstatus dienen dazu, die Aktualität der Projekte einzuschätzen. Wurden Projekte eingestellt, so ist dies ein möglicher Hinweis auf Schwierigkeiten.</i></p>
Kosten	Bei der Erfassung der Kosten wird differenziert in (einmalige) Investitionskosten und (laufende) Betriebskosten. Zudem wird betrachtet, ob das Projekt eine Förderung erhalten hat, aus welchem Fördertopf und in welcher Höhe. <p><i>Begründung: Die Angaben zu Kosten und möglicher Projektförderung dienen zur qualitativen Kosten-Wirksamkeitsbewertung.</i></p>

B) Kriterien zur Beschreibung der Rahmenbedingungen

Siedlungsstrukturelle und räumliche Gegebenheiten des Fallbeispiels

Siedlungsstruktureller Raumtyp	Zuordnung der Gemeinden (maximal 5) im Bedienungsgebiet in eine der 10 ausgewählten RegioStar17-Raumtypen <i>Begründung: Die Zuordnung der Mobilitätslösungen zum siedlungsstrukturellen Raumtyp (BMDV 2021) dient der Analyse der Übertragbarkeit von Mobilitätslösungen und deren Eignung nach den in AP1 abgeleiteten Implikationen.</i>
Pendlerstatus	Pendlersaldo der Gemeinden (maximal 5) im Bedienungsgebiet (Einpendelnde minus Auspendelnde) <i>Begründung: Die Analyse des Pendlersaldos erlaubt Rückschlüsse auf stoßzeitabhängige Verkehrsströme und dient der Ableitung von räumlichen Verflechtungen und Beziehungen.</i>
Bevölkerungsstruktur	Einwohnerzahl und Einwohnerdichte in EW/km ² der Gemeinden (maximal 5) im Bedienungsgebiet. <i>Begründung: Die Betrachtung der Einwohnerdichte erlaubt Rückschlüsse auf die ggf. bestehenden Herausforderungen für den ÖPNV und die Versorgungsinfrastruktur. Die Einwohnerzahl ermöglicht eine Einschätzung zur Höhe der potenziell Nutzenden.</i>
Topografie	Qualitative Einordnung des Bedienungsgebiets der Mobilitätslösung in die Kategorie flach, bewegt oder gebirgig <i>Begründung: Eine Berücksichtigung der Topografie ist insbesondere relevant für Mobilitätslösungen, die den Rad- und/oder Fußverkehr beinhalten.</i>
Bundesland	Einordnung des Bedienungsgebiets der Mobilitätslösung in das Flächenbundesland, in dem diese verortet ist. <i>Begründung: Die Erfassung der Bundesländer, in denen die Mobilitätslösungen angesiedelt sind, gewährleistet eine gleichmäßige räumliche Verteilung bei der Auswahl der Fallbeispiele in AP 3.</i>

Neben diesen Kriterien wurden weitere INKAR-Daten, wie zum Beispiel die durchschnittliche Haushaltsgröße, die Anzahl Studierende, die Versorgung mit Ärzten und Supermärkten sowie die Erreichbarkeit von Fernbahnhöfen, Autobahnen, Flughäfen und ÖV-Haltestellen für die Bedienungsgebiete erfasst. Diese wurden im Einzelfall bei der Auswahl der Fallbeispiele in die Betrachtung einbezogen.

Verkehrliche Ausstattung des Bedienungsgebiets

Anbindung an den ÖPNV	SPNV / Busverkehr / Bedarfsverkehr im Bedienungsgebiet vorhanden: ja/nein <i>Begründung: Die Analyse der vorhandenen ÖPNV-Angebote erlaubt Rückschlüsse auf deren Nutzungswahrscheinlichkeit und auf die Notwendigkeit von ergänzenden Mobilitätsangeboten.</i>
Ergänzende Mobilitätsangebote	Carsharing, Bikesharing, E-Tretroller-Sharing, Taxi, etc. im Bedienungsgebiet vorhanden: ja/nein <i>Begründung: Analyse der Möglichkeiten für multimodale Mobilität sowie zur Nutzung von intermodalen Wegekettten</i>

C) Kriterien zur Bewertung der Qualität der Fallbeispiele für Mobilitätslösungen

Umsetzungserfolg

Nutzungszahlen	<p>Einschätzung zur Höhe der Nutzungszahlen auf Basis quantitativer oder qualitativer Informationen.</p> <p><i>Begründung: Die Höhe der Nutzungszahlen lässt - in Abhängigkeit von verschiedenen Rahmenbedingungen (z. B. Art des Angebots, Größe des Bedienungsgebietes, Bevölkerungsstruktur im Bedienungsgebiet) Rückschlüsse auf den Erfolg und die Akzeptanz des Angebots zu.</i></p>
Umsetzungsdauer	<p>Einschätzung zur Dauer von der politischen Beschlussfassung bis zum Betriebsbeginn</p> <p><i>Begründung: Über die Umsetzungsdauer können zum Beispiel Rückschlüsse zu ggf. vorhandenen Hemmnissen und Hürden gezogen werden. Eine kurze Umsetzungsdauer spricht für einen größeren Umsetzungserfolg.</i></p>
Planungs- und Umsetzungsaufwand	<p>Einschätzung zum Planungs- und Umsetzungsaufwand</p> <p><i>Begründung: Ein hoher Planungs- und Umsetzungsaufwand kann auf ungünstige Rahmenbedingungen oder vorhandene Hemmnisse und Hürden hindeuten. Ein geringer Planungs- und Umsetzungsaufwand spricht für einen größeren Umsetzungserfolg.</i></p>
Projektfortführung	<p>Fortführung des Projekts nach Auslaufen möglicher Förderung</p> <p><i>Begründung: Wird ein Projekt nach dem Auslaufen der Förderung weitergeführt oder wurde es ohne Projektförderung gestartet, ist finanziell für den Projektträger tragbar. Dies spricht für einen größeren Umsetzungserfolg.</i></p>

Potenzial der Mobilitätslösungen zur Förderung der Inter- und Multimobilität

Verkehrsverlagerungspotenzial	<p>Einschätzung dazu, inwiefern die Mobilitätslösung dazu geeignet ist, die Abhängigkeit vom Pkw zu reduzieren. Dabei muss zum Beispiel die zeitliche Verfügbarkeit des Mobilitätsangebots berücksichtigt werden.</p> <p><i>Begründung: Das Potenzial für eine Stärkung einer multi- und intermodalen Mobilität im Bedienungsgebiet steigt mit der Qualität und dem Bedienungsumfang der Mobilitätslösung.</i></p>
Adressierung von Zielgruppen	<p>Einschätzung zur Breite der Zielgruppen, die mit der Mobilitätslösung adressiert wird.</p> <p><i>Begründung: Das Potenzial für eine Stärkung einer multi- und intermodalen Mobilität im Bedienungsgebiet steigt mit der Zahl der adressierten Personen.</i></p>
Barrierefreiheit, Verständnis, Zugänglichkeit	<p>Einschätzung zur Barrierefreiheit, Verständlichkeit und allgemeinen Zugänglichkeit der Mobilitätslösung.</p> <p><i>Begründung: Das Potenzial für eine Stärkung einer multi- und intermodalen Mobilität im Bedienungsgebiet steigt mit der Zahl der Personen, die das Angebot nutzen können. Insbesondere vor dem Hintergrund der Herausforderungen des demografischen Wandels gewinnt das Kriterium der Barrierefreiheit in ländlichen Regionen an Bedeutung.</i></p>

4.2 Mobilitätslösungen - Longlist

4.2.1 Vorgehensweise

In einem ersten Schritt wurden mittels einer Literatur- und Internetrecherche Mobilitätslösungen recherchiert, die im Rahmen der Longlist-Analyse weiter betrachtet werden sollten. Über eine **erste inhaltliche Kurzanalyse** der Mobilitätslösungen wurde eine Longlist zusammengestellt, bei der eine angemessene Anzahl an Mobilitätslösungen aus allen acht Typen, aus allen Flächenbundesländern und den in Tabelle 2 dargestellten relevanten RegioStar17-Typen (vgl. BMDV 2021) vertreten sind.

Tabelle 2: Für die Longlist-Recherche relevante RegioStar17-Typen

115 Kleinstädtischer, dörflicher Raum einer metropolitanen Stadtregion oder
125 Kleinstädtischer, dörflicher Raum einer regiopolitanen Stadtregion
211 Zentrale Stadt einer stadtreionsnahen ländlichen Region oder
213 Mittelstadt einer stadtreionsnahen ländlichen Region oder
214 Städtischer Raum einer stadtreionsnahen ländlichen Region oder
215 Kleinstädtischer, dörflicher Raum einer stadtreionsnahen ländlichen Region
221 Zentrale Stadt einer peripheren ländlichen Region oder
223 Mittelstadt einer peripheren ländlichen Region oder
224 Städtischer Raum einer peripheren ländlichen Region oder
225 Kleinstädtischer, dörflicher Raum einer peripheren ländlichen Region

Für die Longlist wurden nur Mobilitätslösungen, die in der Praxis umgesetzt sind oder waren, aufgenommen. Rein konzeptionell-planerische Ansätze wurden ausgeschlossen. Eine erste Liste wurde mit dem Auftraggeber abgestimmt, Anmerkungen wurden aufgenommen und entsprechende Anpassungen an der Liste vorgenommen. Im Rahmen der Longlist-Recherche wurden schließlich **128 Mobilitätslösungen** anhand der in Kapitel 4.1.2 dargestellten Kriterien der Kategorien A und B aufbereitet.

4.2.2 Ergebnisse

Die 128 recherchierten Mobilitätslösungen der Longlist verteilen sich auf alle Flächenbundesländer (siehe Tabelle 3). 73 % der Beispiele liegen in den westlichen und 27 % in den östlichen Bundesländern. Somit sind Beispiele aus den westlichen bzw. östlichen Bundesländer in etwa entsprechend der Bevölkerungsanteile der in den relevanten Raumtypen lebenden Menschen berücksichtigt.³

³ 78 % der Bevölkerung in den ländlichen Raumtypen leben in westlichen und 22 % in östlichen Bundesländern. (Quelle: Auswertung der INKAR-Daten, BBSR (2022))

Tabelle 3: Longlist nach Bundesländern

Bundesland	Anzahl	Anteil	Anteil West/Ost
Baden-Württemberg	12	9%	73%
Bayern	20	16%	
Hessen	7	5%	
Niedersachsen	11	9%	
Nordrhein-Westfalen	20	16%	
Rheinland-Pfalz	5	4%	
Saarland	3	2%	
Schleswig-Holstein	15	12%	
Mehrere (BY,BW,HE,RP)	1	1%	
Brandenburg	9	7%	27%
Mecklenburg-Vorpommern	6	5%	
Sachsen	7	5%	
Sachsen-Anhalt	3	2%	
Thüringen	9	7%	
Gesamtergebnis	128	100%	100%

Tabelle 4 zeigt die Auswertung der RegioStar17-Typen. Von den maximal fünf pro Bedienungsgebiet betrachteten Gemeinden, werden jeweils der "ländlichste" RegioStar17-Typ (max) und der "städtischste" (min) in Form einer Kreuztabelle dargestellt. Bei der Auswahl der Gemeinden wurde im Rahmen der Analyse darauf geachtet, dass das gesamte Spektrum der RegioStar17-Typen einer Mobilitätslösung erfasst wird.

Diese Auswertung zeigt, dass etwa ein Drittel der untersuchten Beispiele in Teilen im Raumtyp 225 (Kleinstädtischer, dörflicher Raum einer peripheren ländlichen Region) verortet sind, und weitere 15 % im Raumtyp 215 (Kleinstädtischer, dörflicher Raum einer stadtreignahen ländlichen Region). Damit sind Mobilitätslösungen in sehr ländlich geprägten Regionen – mit entsprechend großen Herausforderungen – angemessen vertreten. Betrachtet man zum Vergleich die Gemeindestruktur in Deutschland insgesamt, so zeigt sich, dass auch hier mehr als die Hälfte (58 %) aller Gemeinden den RegioStar-Typen 215 und 225 zugeordnet sind. Dabei repräsentieren sie 16 % der Bevölkerung⁴. Tabelle 4 zeigt auch, dass die Bandbreite der RegioStar-Typen, in denen die Mobilitätsangebote verortet sind, groß ist. 20 % der Angebote (hellblau gekennzeichnete Bereiche) erschließen sowohl städtisch als auch ländlich geprägte Räume (meist wird hier die Erreichbarkeit einer Kernstadt aus dem Umland gewährleistet) und 80 % der Angebote erschließen nur ländlich geprägte Räume (dunkelblau gekennzeichnete Bereiche).

⁴ Datenquelle: Auswertung der INKAR-Daten (BBSR 2022)

Tabelle 4: Longlist nach RegioStar17-Typen

		RegioStar17 min - "städtischster"																Gesamt	
		111	112	113	114	121	124	115	125	211	213	214	215	221	223	224	225		
RegioStar17 max "ländlichster"	115			1				5										5%	6
	125					2			5									5%	7
	211									9								7%	9
	213										8							6%	8
	214			1	1	1	1				1	11						13%	16
	215				3	1	2			1	2	2	1	7				15%	19
	221						1								1			2%	2
	223			2						1					1	7		9%	11
	224					3		1	1								4	7%	9
	225	1	1	1	1		2			1		2	2	1	2	2	6	19	32%
Gesamt		1%	2%	2%	6%	4%	5%	5%	6%	9%	10%	11%	6%	3%	7%	8%	15%	100%	
		1	3	3	8	5	6	6	8	11	13	14	8	4	9	10	19		128
		20%						80%											
	26						102												

Tabelle 5 zeigt die Verteilung der Mobilitätslösungen auf die zu untersuchenden Typen. Der vergleichsweise hohe Anteil des Typs 2 (Flexible und bedarfsgesteuerte Bedienungsformen) spiegelt dessen große Verbreitung und hohe Relevanz für die ländlichen Räume wider. Um die große Bandbreite in diesem Typ angemessen berücksichtigen zu können, wurden entsprechend viele Beispiele in die Longlist aufgenommen.

Tabelle 5: Longlist nach Typ

Typ	Anzahl	Anteil
1 Regionales Bus-Bahn-Gesamtsystem	14	11%
2 Flexible und bedarfsgesteuerte Bedienungsformen	32	25%
3 Stadt-, Orts-, Kleinbussysteme	19	15%
4 Bürgerschaftliche Mobilitätsangebote	19	15%
5 Mobilstationen und Sharing-Mobilität	11	9%
6 Innovative Ansätze	13	10%
7 Verbesserung der nahräumlichen Versorgung	11	9%
8 Integration des Fuß- und Radverkehrs mit dem ÖPNV	9	7%
Gesamt	128	100%

Die Finanzsituation in den Bedienungsgebieten der Mobilitätslösungen kann über die Pro-Kopf-Verschuldung der betreffenden Gemeinden betrachtet werden. Für alle im Rahmen der 128 Fallbeispiele untersuchten Gemeinden lag diese im Jahr 2022 im Mittel bei 3.955 Euro⁵ und damit leicht unter dem Bundesdurchschnitt von 4.034 Euro. Die Bandbreite reicht von 0 Euro (also keine Verschuldung,

⁵ Berechnet über Gesamtsumme der Verschuldung in allen betrachteten Gemeinden dividiert durch Einwohner in allen betrachteten Gemeinden.

z. B. in der Gemeinde Hesel im Landkreis Leer) bis hin zu mehr als 35.000 Euro in der Gemeinde Wallen im Kreis Dithmarschen.⁶

Im folgenden Abschnitt werden die 128 untersuchten Mobilitätslösungen differenziert nach den Typen grob charakterisiert und so die Bandbreite der Beispiele verdeutlicht.

1 - Regionales Bus-Bahn-Gesamtsystem

Die Projekte aus dem Bereich der regionalen Bus-Bahn-Gesamtsysteme verfolgen das Ziel, durch Angebotsanpassungen und -ausweitungen von bestehenden regionalen Buslinien und -netzen eine Attraktivierung des ÖPNVs im ländlichen Raum zu schaffen. Neben der Einrichtung fahrgastfreundlicher Fahrpläne mit leicht merkbaren Fahrzeiten und für den ländlichen Busverkehr dichten Taktfolgen von mindestens 60 Minuten zeichnen sich die untersuchten Projekte durch die Herstellung von Anschlüssen auf regionale und überregionale Angebote des Schienenverkehrs aus. Gibt es keine Anschlüsse an den Schienenverkehr konzentrieren sich die Verbindungen auf regionale Zentren. Das zugrundeliegende Busnetz wird dabei hierarchisch strukturiert. Auf nachfragestarken Achsen werden direkte Verbindungen mit möglichst kurzen Reisezeiten geschaffen und durch Zubringerverkehre auf kleinräumiger Ebene ergänzt. Im Fokus der Projekte steht die konzeptionelle Ausgestaltung der Liniennetze. Die recherchierten Projekte betrachten die Konzeption sowohl auf kleinräumiger Ebene in einzelnen Landkreisen oder auf großräumiger Ebene mit landesweit abgestimmten Bus-Bahn-Gesamtsystemen. Eine geografische Bündelung an Projekten liegt durch die Etablierung landesweiter Bus-Bahn-Gesamtsysteme unter der Marke Plusbus in den östlichen Bundesländern vor.

2 - Flexible und bedarfsgesteuerte Bedienungsformen

Unter den Fallbeispielen der flexiblen und bedarfsgesteuerten Bedienungsformen befinden sich hauptsächlich auf digitalen Betriebssystemen beruhende Ridepooling- und On-Demand-Verkehre in kleinstädtischen dörflichen Randlagen oder im ländlichen Bereich. Die Projekte sind hauptsächlich durch ein sehr junges Alter (26 der 32 Projekte wurden in den letzten 5 Jahren eingeführt) sowie einen hohen Fördermittelanteil charakterisiert. Diese Entwicklung ist unter anderem auf die vor wenigen Jahren erfolgte Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zur Integration von On-Demand-Verkehren im ÖPNV zurückzuführen. Unter den Projekten befinden sich jedoch auch etablierte Angebote, die klassische Anrufsammeltaxis und Anrufbusse umfassen. 5 der 32 Projekte sind spezifisch auf eine bestimmte Zielgruppe ausgerichtet. Diese umfassen Angebote für Kinder und Jugendliche, für Auszubildende, für Seniorinnen und Senioren sowie für Freizeitnutzende und den touristischen Bereich. Die restlichen 27 Projekte zielen auf die Allgemeinheit. Durch die Organisation über Apps werden junge Gruppen von Nutzern und Nutzerinnen bevorzugt.

Der Großteil der betrachteten flexiblen Bedienformen verfolgt das Ziel, eine größere Erschließungswirkung des ÖPNV-Netzes zu erreichen. Die Angebote werden in diesem Fall als Ergänzung zum bestehenden Liniennetz geplant und verkehren zu nachfrageschwachen Zeiten oder in stark dispersen Siedlungsstrukturen im Ganztagsbetrieb. In einigen wenigen Projekten wurden bestehende, schwach nachgefragte Buslinien durch On-Demand-Verkehre ersetzt. Im Betrieb unterschieden sich die bedarfsgesteuerten Bedienungsformen durch verschiedene Bedienformen. Der Betrieb erfolgt

⁶ Eigene Auswertung von Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2024

entweder vollständig haltestellenbasiert entlang physischer oder digitaler Haltestellen oder mit der freien Wahl eines Start- oder Zielpunktes durch die Fahrgäste.

3 - Stadt-, Orts-, Kleinbussysteme

Bei den betrachteten Projekten der Stadt-, Orts- und Kleinbussysteme handelt es sich überwiegend um Stadtbussysteme, die in Klein- und Mittelstädten mit einer Bandbreite von 17.000 bis 78.000 Einwohnenden angesiedelt sind. Die typische Größe der Projektstädte liegt im Bereich von 30.000 bis 50.000 Einwohnenden. Unter den Projekten befinden sich viele etablierte Stadtbussysteme, die bereits in den 1990er Jahren entstanden sind. Einige bestehende Liniennetze wurden in den letzten 10 Jahren umfassend umstrukturiert und das Angebot erweitert. Die geografische Verteilung der Fallbeispiele zeigt eine hohe Projektkonzentration in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg. Mehr als die Hälfte der untersuchten Fallbeispiele liegen in diesen beiden Bundesländern. Unter den übrigen Projekten stechen Hessen und Bayern mit jeweils 3 betrachteten Stadtbussystemen hervor.

Charakteristisch für die Stadtbussysteme ist das sogenannte Rendezvous-Prinzip, bei dem sich die Stadtbuslinien an einem zentralen Umsteigepunkt in der Stadtmitte treffen und einen Umstieg untereinander zulassen. Die Linien verkehren regelmäßig von morgens bis abends in einem dichten Takt von mindestens 60 Minuten – eher 30 Minuten oder weniger – und erschließen die Kernstadt sowie Siedlungen an den Stadtgrenzen mit einer hohen Haltestellendichte. Analog zu den Bus-Bahn-Gesamtsystemen wird bei den Stadtbussystemen auf eine Senkung der Nutzungsbarrieren durch einfach zu merkende Fahrpläne und begleitende kommunikative Maßnahmen gesetzt. In einigen Projekten werden gelegentliche Aktionen mit kostenfreien Fahrten sowie dauerhaft gesondert günstigere Tarife durchgeführt, um die Fahrgastzahlen zu steigern.

4 - Bürgerschaftliche Mobilitätsangebote

8 der 18 in diesem Typ untersuchten Beispiele sind den "Bürgerbussen" zuzuordnen. Unter dem Motto "Bürger/innen fahren für Bürger/innen" fahren in einem Verein organisierte ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer mit dem Bürgerbus (Kleinbus mit 8 Plätzen) Strecken, die für ein Verkehrsunternehmen unwirtschaftlich wären und ergänzen so das ÖPNV-Angebot in einer Gemeinde oder Region. 5 der untersuchten Bürgerbusse fahren fahrplangebunden und bedarfsunabhängig, 3 Bürgerbusangebote sind voll-flexibel organisiert und fahren nur nach Voranmeldung (per App oder Telefon). Derartige Angebote finden mit zunehmender Digitalisierung immer mehr Verbreitung.

Neben den Bürgerbusangeboten wurden 4 unterschiedlich organisierte Mitfahrangebote betrachtet. Dazu zählen die sogenannten Mitfahrbänke, bei denen Personen auf eine spontane Mitfahrmöglichkeit warten können und Systeme, bei denen Mitfahrgelegenheiten vorab vereinbart werden können. Die Angebote unterscheiden sich dahingehend, ob sie für alle Personen offen sind oder ob Fahrerinnen und Fahrer und Mitfahrerinnen und Mitfahrer sich zur Erhöhung der sozialen Sicherheit vorab registrieren müssen und dies entsprechend (zum Beispiel durch einen Aufkleber am Auto) sichtbar machen.

Zudem wurden ein Bikesharing-Angebot und 3 Carsharing-/ Dorfauto-Angebote, die in Vereinen organisiert sind und nicht-kommerziell betrieben werden, betrachtet. Hier werden den Vereinsmitgliedern gemeinschaftlich organisierte und zum Teil auch gemeinschaftlich finanzierte Fahrzeuge gegen

eine Nutzungsgebühr zur Verfügung gestellt. Die Verwaltung und Pflege/Wartung der Fahrräder bzw. Pkw erfolgt in diesen Fällen ehrenamtlich.

5 - Mobilstationen und Sharing-Mobilität

Im Rahmen dieses Typs wurden 4 Carsharing- und 3 Bikesharing-Angebote, ein E-Roller-Sharing-Angebot sowie 3 Ansätze für Mobilitätsstationen betrachtet.

3 der untersuchten Carsharing-Angebote sind dadurch gekennzeichnet, dass sie verschiedene Zielgruppen ansprechen und insbesondere durch die Kooperation mit Behörden oder Unternehmen für eine Grundauslastung der Fahrzeuge sorgen. Das vierte betrachtete Carsharing-Angebot dient insbesondere touristischen Zwecken. Die Größe der Angebote variiert von 2 Fahrzeugen an einem Standort bis hin zu einem landkreisweiten System mit mehr als 20 Stationen und 40 Fahrzeugen. Die 3 betrachteten Bikesharing-Angebote sind als regionale Systeme organisiert und haben damit Ausleihstationen in mehreren Gemeinden, eines davon mit einem starken touristischen Fokus. 2 der untersuchten Beispiele für Mobilitätsstationen haben ebenfalls einen regionalen Ansatz. Dabei sind ein wiedererkennbares Erscheinungsbild und eine modulbasierte, an die jeweilige Situation anpassbare, Ausgestaltung der Stationen von Bedeutung.

6 - Innovative Ansätze

Die 13 untersuchten Projekte mit innovativen Ansätzen weisen eine sehr große Bandbreite auf. Einige davon wurden als Forschungsprojekte initiiert und gefördert. In jeweils 3 der Projekte

- werden die Einsatzmöglichkeiten von autonom bzw. automatisiert fahrenden Kleinbussen in ländlichen Regionen getestet,
- soll die Elektromobilität in ländlichen Gemeinden, insbesondere durch den Ausbau von Ladeinfrastruktur, gefördert werden und
- kommen App-basierte Lösungen, zum Beispiel bei der Organisation und Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten, zum Einsatz.

Jeweils ein Projekt befasst sich

- mit einem innovativen betrieblichen Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum,
- mit smarten Mobilitätsstationen zur physischen und digitalen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten und
- mit einem innovativen Ansatz zur Vergütung von digitalbasierten Mitfahrangeboten.

Zudem wurde das vom BMDV in der Schlei-Region geförderte Projekt SMILE24 den innovativen Ansätzen zugerechnet. In diesem ÖPNV-Modellprojekt soll ein Angebot an verschiedenen Verkehrsmitteln die Bewohnenden und Touristen in der Region ohne Pkw rund um die Uhr mobil machen.

7 - Verbesserung der nahräumlichen Versorgung

In der Kategorie "Verbesserung der nahräumlichen Versorgung" wurden 11 Projekte betrachtet. Zu differenzieren ist hier zwischen stationären und mobilen Angeboten. Bei den stationären Angeboten kann wiederum zwischen zwei Formen unterschieden werden:

- Kommerziellen Einrichtungen, die aus Kostengründen Waren des täglichen Bedarfs in Läden auf kleiner Fläche und ohne Personal anbieten.
- Einrichtungen, die als Kerngeschäft den Verkauf von Waren des täglichen Gebrauchs betreiben, diesen aber mit Dienstleistungs- und sozialen Angeboten (wie soziale Treffpunkte oder Veranstaltungsräume) ergänzen.

Bei den mobilen Angeboten kommen zum Beispiel große Fahrzeuge zum Einsatz, die das Sortiment eines kleinen Dorfladens, organisiert über ein fahrplanmäßiges Angebot, in die Dörfer bringen. Die einzelnen Dörfer werden in der Regel einmal pro Woche angefahren. Betrachtet wurde auch das Beispiel einer mobilen Zahnarztpraxis sowie die Kombination von Versorgungsdienstleistungen mit dem ÖPNV.

8 - Integration des Fuß- und Radverkehrs mit dem ÖPNV

In der Kategorie "Integration des Fuß- und Radverkehrs mit dem ÖPNV" wurden sieben Projekte betrachtet, mit denen durch eine Kombination verschiedener infrastruktureller und nicht-infrastruktureller Maßnahmen der Radverkehr in den jeweiligen Regionen gefördert wird. Dabei wurden insbesondere Projekte ausgewählt, die auch eine Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV zum Ziel hatten. Dabei spielen meist Abstellanlagen an Bus- oder Bahnhaltestellen eine Rolle, aber in einem Fall wurde zu diesem Zweck auch ein Fahrradverleihsystem in einem kleineren ländlichen Zentrum installiert.

Weitere zwei Projekte verknüpfen Fahrrad und SPNV durch das Schaffen hochwertiger Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen. Dabei wird bei einem Projekt ein landesweiter Ansatz zur Unterstützung der Gemeinden mit dem Ziel eines flächendeckenden Ausbaus verfolgt. Das zweite Projekt zielt auf eine größere Vielfalt von verschiedenen Abstellmöglichkeiten (geschützt und nicht geschützt, mit Gebühren und kostenfrei) an einem einzelnen Standort ab und hat so Modellcharakter.

Projekte, die speziell den Fußverkehr als Zubringer zum ÖPNV in einer ländlichen Kommune fördern, wurden im Rahmen der Recherche nicht gefunden. Daher beschränken sich die Ergebnisse auf die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV.

4.3 Auswahl von Fallbeispielen

4.3.1 Auswahlprozess

Um von der Longlist zu einer Auswahl von mindestens acht bzw. maximal zwölf in AP 3 vertieft zu beschreibenden Fallbeispielen in ländlichen Modellregionen zu kommen, wurde ein gestuftes Auswahlverfahren durchgeführt.

Stufe 1

In einer ersten Stufe wurden die Praxisbeispiele aussortiert, die als Ergebnis der Desktop-Recherche über keine hinreichende Datenbasis verfügen und die keine Rückschlüsse auf Erfolge oder Übertragbarkeit zuließen. Dazu zählten auch Beispiele, die erst im Jahr 2024 umgesetzt wurden. In der ersten Stufe wurde etwa ein Viertel der Beispiele aussortiert, sodass 93 Mobilitätslösungen weiter betrachtet wurden.

Nach der ersten Auswahlstufe verbleiben nach wie vor Mobilitätslösungen in allen Flächenbundesländern (siehe Tabelle 6). 76 % der Beispiele liegen in den westlichen und 24 % in den östlichen Bundesländern.

Tabelle 6: Longlist nach der ersten Auswahlstufe: Bundesländer

Bundesland	Anzahl	Anteil	Anteil West/Ost
Baden-Württemberg	7	8%	76%
Bayern	16	17%	
Hessen	4	4%	
Niedersachsen	7	8%	
Nordrhein-Westfalen	16	17%	
Rheinland-Pfalz	5	5%	
Saarland	3	3%	
Schleswig-Holstein	13	14%	
Brandenburg	8	9%	24%
Mecklenburg-Vorpommern	4	4%	
Sachsen	5	5%	
Sachsen-Anhalt	1	1%	
Thüringen	4	4%	
Gesamtergebnis	93	100%	100%

Die Verteilung der RegioStar17-Typen hat sich durch diese erste Auswahlstufe nur leicht verändert (siehe Tabelle 7). Noch immer sind Mobilitätslösungen in den sehr ländlich geprägten Regionen (RegioStar17-Typen 215 und 225) mit einem relativ großen Anteil vertreten. Auch hinsichtlich der Bandbreite der Mobilitätslösungen gab es nur kleine Veränderungen. 23 % der insgesamt 93 Angebote erschließen sowohl städtisch als auch ländlich geprägte Räume (hellblau gekennzeichnete Bereiche)

und 77 % der Angebote erschließen nur ländlich geprägte Räume (dunkelblau gekennzeichnete Bereiche).

Tabelle 7: Longlist nach der ersten Auswahlstufe: RegioStar17-Typen

		RegioStar17 min "städtischster"															Gesamt						
		111	112	113	114	121	124	115	125	211	213	214	215	221	223	224			225				
RegioStar17 max "ländlichster"	115			1			4										5%	5					
	125					1		4									5%	5					
	211								6								6%	6					
	213									6							6%	6					
	214			1		1	1			1	9						14%	13					
	215				3	1	2		1	2	1	1	6				18%	17					
	223		2						1								3%	3					
	224				2		1	1								3	8%	7					
	225	1		1	1		2				1	1	1	1	2	4	16	33%	31				
Gesamt		1%	2%	3%	6%	3%	6%	5%	6%	9%	10%	12%	8%	1%	2%	8%	17%	100%					
		1	2	3	6	3	6	5	6	8	9	11	7	1	2	7	16		93				
		23%						77%															
	21						72																

Tabelle 8 zeigt die Verteilung der Mobilitätslösungen auf die zu untersuchenden Typen nach der ersten Auswahl. Nach wie vor sind alle Typen in einer jeweils angemessenen Anzahl vertreten. In der Kategorie der Stadt-, Orts- und Kleinbussysteme wurden die meisten Beispiele aufgrund einer schlechten Datenbasis aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen.

Tabelle 8: Longlist nach der ersten Auswahlstufe: Typ

Typ	Anzahl	Anteil
1 Regionales Bus-Bahn-Gesamtsystem	10	11%
2 Flexible und bedarfsgesteuerte Bedienungsformen	28	30%
3 Stadt-, Orts-, Kleinbussysteme	9	10%
4 Bürgerschaftliche Mobilitätsangebote	15	16%
5 Mobilstationen und Sharing-Mobilität	8	9%
6 Innovative Ansätze	7	8%
7 Verbesserung der nahräumlichen Versorgung	8	9%
8 Integration des Fuß- und Radverkehrs mit dem ÖPNV	8	9%
Gesamt	93	100%

Stufe 2 und 3 – Iterativer Auswahlprozess

In der zweiten und dritten Stufe wurden als Zwischenschritt zur Auswahl der acht bis 12 vertieft zu betrachtenden Fallbeispiele aus den 93 Mobilitätslösungen 24 potenzielle Fallbeispiele identifiziert.

Dies erfolgte auf Basis eines iterativen Auswahlprozesses unter Berücksichtigung

- eines kriteriengestützten Rankings anhand der Kriterienkategorie C (Einschätzung zur Qualität der Mobilitätslösungen),
- einer fachlich-planerischen Einschätzung sowie
- einer geschichteten Beispielauswahl anhand der Kriterienkategorien A und B (Beschreibung und Rahmenbedingungen der Mobilitätslösung).

Zur Vorbereitung des Rankings anhand der Kriterienkategorie C wurden die Kriterien für jede Mobilitätslösung durch zwei Bearbeitende unabhängig voneinander auf der entwickelten 3er-Bewertungsskala (1 = Kriterium nicht/kaum erfüllt - 2 = Kriterium teilweise/mittel erfüllt - 3 = Kriterium voll erfüllt) eingestuft. War eine Einstufung aufgrund fehlender Informationen oder Daten nicht möglich, wurde das Kriterium auf den mittleren Wert gesetzt und damit weder besonders gut noch besonders schlecht eingestuft. Der Mittelwert aus den Einstufungen der beiden Bearbeitenden bildete die Gesamtbewertung für das jeweilige Kriterium.

Anschließend wurden die Einstufungen der Einzelkriterien "Nutzungszahlen", "Planungs- und Umsetzungsdauer", "Planungs- und Umsetzungsaufwand" sowie "Projektfortführung nach dem Auslaufen einer möglichen Förderung" zum Kriterium "Umsetzungserfolg" aufsummiert. Die Einstufungen der Einzelkriterien "Einschätzung zum Verkehrsverlagerungspotenzial", "Breite Adressierung von Zielgruppen" und "Barrierefreiheit, einfaches Verständnis und Zugänglichkeit" wurden zum Kriterium "Multi- und Intermodalitätspotenzial" aufsummiert.

Als Basis für das Ranking wurde eine Gesamtsumme aus den Kriterien "Umsetzungserfolg" und "Multi- und Intermodalitätspotenzial" gebildet. Das Ranking wurde innerhalb der jeweiligen Typen durchgeführt, da im weiteren Projektverlauf Fallbeispiele aus allen acht Typen ausgewählt werden sollen. Die Beispiele mit den jeweils höchsten Werten kamen an die obersten Positionen.

Mittels des Ranking-Ergebnisses konnten sehr gut die hinsichtlich "Umsetzungserfolg" sowie "Multi- und Intermodalitätspotenzial" schlechten Beispiele identifiziert werden, da gerade im unteren Bereich der jeweiligen Rankings die Ergebnisse in der Regel wenig Interpretationsspielraum ließen. Für die Auswahl der 24 potenziellen guten Praxisbeispiele war ergänzend eine kritische Reflexion der Ranking-Ergebnisse auf Basis einer fachlich-planerischen Einschätzung erforderlich. Die ausschließliche Betrachtung der Kriterien zur Einstufung der Qualität der Mobilitätslösungen hätte sowohl zu ungerechtfertigten Ausschlüssen von Beispielen geführt als auch zur Auswahl weniger gut geeignete Beispiele. So war die über die Desktoprecherche zur Verfügung stehende Datenbasis zur Einstufung nicht bei allen Mobilitätslösungen ausreichend und die Vergleichbarkeit der Daten, z. B. der Nutzungszahlen, sehr eingeschränkt. Letzteres liegt auch darin begründet, dass die Bandbreite der Maßnahmen – z. B. bezüglich der Größe des Bedienungsgebietes oder der Anzahl der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge – auch innerhalb der Typen sehr groß ist.

Um mit den Fallbeispielen eine möglichst große Bandbreite hinsichtlich ihrer Ausgestaltung (Kriterienkategorie A) und ihrer Rahmenbedingungen (Kriterienkategorie B) abbilden zu können, erfolgte die finale Auswahl der 24 Fallbeispiele ergänzend durch eine geschichtete Auswahl anhand dieser Kriterienkategorien (Stufe 3). Zentral war hierbei die Abbildung aller acht Typen und der siedlungsstrukturelle Raumtyp. Darüber hinaus wurde versucht die Bandbreite der Angebote innerhalb der Typen gut abzubilden. So wurden z.B. bei der Kategorie 5 „Mobilitätsstationen und Sharing-Mobilität“ sowohl Beispiele aus dem Bereich Mobilitätsstationen als auch aus den Bereichen Bike- und Car-sharing in die Auswahl aufgenommen und bei der Kategorie 1 „Bus-Bahn-Gesamtsystem“ wurden sowohl groß- als auch kleinräumige Systeme berücksichtigt. Weitere Kriterien, wie adressierte Zielgruppen, Einführungsjahr, Größe des Bedienungsgebietes usw. wurden nach Möglichkeit breit repräsentiert. In einem iterativen Verfahren wurden aus den je Typ gerankten und fachlich bewerteten Listen Beispiele ausgewählt, bis die als relevant identifizierten Kriterien hinreichend abgebildet waren. Von jedem Typ wurden drei Beispiele ausgewählt - mit Ausnahme der Typen 2 „Flexible und bedarfsgesteuerte Bedienungsformen“ und 3 „Stadt-, Orts- und Kleinbusssysteme“, bei denen vier bzw. zwei Beispiele ausgewählt wurden. Dies trägt der Tatsache Rechnung, dass im Typ 2 sowohl die Anzahl als auch die Bandbreite der untersuchten Mobilitätslösungen sehr groß ist, während sich die Mobilitätslösungen im Typ 3 wenig voneinander unterscheiden.

Die so **gefilterte Shortlist** an guten Mobilitätslösungen umfasst insgesamt die in Tabelle 11 dargestellten 24 Beispiele. Tabelle 9 und Tabelle 10 zeigen, dass es durch den iterativen Auswahlprozess zwar nicht gelungen ist Mobilitätslösungen aus allen Bundesländern und Regiostar17-Typen in die Auswahlliste aufzunehmen, aber dennoch eine große Bandbreite bezüglich dieser beiden Aspekte erhalten geblieben ist. Bei der nach Bundesländern differenzierten Liste (Tabelle 9) zeigt sich, dass es Bundesländer mit einer Vorreiter-Rolle für im Bereich der Mobilitätslösungen in ländlichen Regionen zu scheinen gibt, in denen eine entsprechend große Anzahl an potenziellen Fallbeispielen identifiziert wurde. Dazu zählen insbesondere die Länder Schleswig-Holstein, Nordrhein-Westfalen und Bayern, aber auch die Länder Baden-Württemberg und Brandenburg.

Tabelle 9: Ergebnis der Auswahlstufen 2 und 3: 24 Mobilitätslösungen nach Bundesländern

Bundesland	Anzahl	Anteil	Anteil West/Ost
Baden-Württemberg	3	13%	75%
Bayern	4	17%	
Niedersachsen	1	4%	
Nordrhein-Westfalen	4	17%	
Rheinland-Pfalz	1	4%	
Schleswig-Holstein	5	21%	
Brandenburg	3	13%	25%
Mecklenburg-Vorpommern	1	4%	
Sachsen	2	8%	
Gesamtergebnis	24	100%	100%

Tabelle 10: Ergebnis der Auswahlstufen 2 und 3: 24 Mobilitätslösungen nach RegioStar17-Typen

		RegioStar17 min "städtischster"										Gesamt		
		112	113	114	115	125	211	213	214	215	224			225
RegioStar17 max "ländlichster"	115				1								4%	1
	125					2							8%	2
	211						1						4%	1
	213							2					8%	2
	214								2				8%	2
	215			1			2	1		2			25%	6
	223	1											4%	1
	224			1								1	8%	2
	225		1								2	4	29%	7
Gesamt		4%	4%	8%	4%	8%	13%	13%	8%	8%	13%	17%	100%	
		1	1	2	1	2	3	3	2	2	3	4		24
		16%			84%									
		4			20									

Tabelle 11: Ergebnis der Auswahlstufen 2 und 3: 24 Mobilitätslösungen

Nr	Kurztitel	Typ	Bundesland	RegioSTAR17 MIN	RegioSTAR17 MAX
1	Ressourceneffizienter Regionalbusverkehr im Bodensee	1_Bus-Bahn	BW	211	215
2	PlusBus Brandenburg	1_Bus-Bahn	BB	112	223
3	Muldental in Fahrt	1_Bus-Bahn	SN	114	224
4	Hofer LandBus	2_Flexibel	BY	224	225
5	Mobility On Demand	2_Flexibel	RP	114	215
6	Bedarfsgerechter Schulbus Olfen	2_Flexibel	NRW	214	214
7	MultiBus	2_Flexibel	NRW	213	215
8	Stadtbussystem Lemgo	3_Stadtbus	NRW	213	213
9	Stadtbus Radolfzell	3_Stadtbus	BW	213	213
10	Bürgerbus Rhede	4_Bürgerschaftlich	NRW	214	214
11	Mitfahrbänkle Schuttertal	4_Bürgerschaftlich	BW	211	215
12	Dörpsmobil Medelby / Wallsbüll	4_Bürgerschaftlich	SH	225	225
13	BARSHARE	5_Sharing	BB	113	225
14	Usedom Rad / MV-Rad	5_Sharing	MV	224	225
15	mobil. KielRegion	5_Sharing	SH	215	215
16	Wettbewerb "Unser Dorf fährt elektrisch" - Beispiel "Schlarpe"	6_Innovativ	NI	125	125
17	FLASH: FahrerLoses Automatisiertes SHuttle im LK Nordsachsen	6_Innovativ	SN	115	115
18	fahrmob.eco	6_Innovativ	BY	224	224
19	Warentransport im ÖPNV: UckerWarentakt (UWT)	7_Versorgung	BB	225	225
20	Mobiler Dorfladen in der Steinwald-Allianz	7_Versorgung	BY	225	225
21	MarktTreff Kirchbarkau	7_Versorgung	SH	125	125
22	Bike+Ride-Anlage in Jübek	8_Radverkehr+ÖV	SH	215	215
23	Klimafreundliches Drehkreuz Jörl	8_Radverkehr+ÖV	SH	225	225
24	Straubings grüne Wege	8_Radverkehr+ÖV	BY	211	211

Stufe 4 – Finaler Auswahl- und Abwägungsschritt

Das Ziel des letzten Auswahl- und Abwägungsschritts war es, acht bis 12 in der Folge vertieft zu analysierende Fallbeispiele so auszuwählen, dass alle Typen und möglichst viele RegioStar17-Typen vertreten sind sowie thematisch verschiedene Angebotsformen und Nachfragesituationen abgebildet werden. Da im Laufe der Analyse deutlich wurde, dass die Bandbreite der Mobilitätslösungen innerhalb einiger Typen sehr hoch ist, wurden 12 Fallbeispiele ausgewählt. Damit können bei diesen Typen grundsätzlich jeweils zwei Fallbeispiele vertieft untersucht werden. Die Auswahl der maximal vorgesehenen Anzahl an Fallbeispielen beinhaltete auch einen Puffer, falls einzelne Regionen sich im Rahmen des AP 3 als ungeeignet herausstellten, z. B. wegen mangelnder Mitwirkungsbereitschaft oder -möglichkeit. Auf diese Weise war die vertiefte Betrachtung von mindestens acht Beispielen möglichst sichergestellt.

4.3.2 Ausgewählte Fallbeispiele

Das Ergebnis des finalen Auswahlsschritts ist in Tabelle 12 dargestellt. Es wurde im Anschluss mit dem Auftraggeber diskutiert und abgestimmt. Im weiteren Verlauf der Studie mussten kleinere Anpassungen an der Auswahl der Fallbeispiele vorgenommen werden. Die Hintergründe dazu sind in Kapitel 5.1 dargestellt.

Tabelle 12: Shortlist: 12 Fallbeispiele

Nr	Kurztitel	Typ	Bundesland	RegioSTAR17 MIN	RegioSTAR17 MAX
1	PlusBus Brandenburg	1_Bus-Bahn	BB	112	223
2	Muldental in Fahrt	1_Bus-Bahn	SN	114	224
3	Mobility On Demand	2_Flexibel	RP	114	215
4	Bedarfsgerechter Schulbus Olfen	2_Flexibel	NRW	214	214
5	Stadtbussystem Lemgo	3_Stadtbus	NRW	213	213
6	Bürgerbus Rhede	4_Bürgerschaftlich	NRW	214	214
7	Dörpsmobil Medelby / Wallsbüll	4_Bürgerschaftlich	SH	225	225
8	Usedom Rad / MV-Rad	5_Sharing	MV	224	225
9	mobil. KielRegion	5_Sharing	SH	215	215
10	FLASH: FahrerLoses Automatisiertes SHuttle im LK Nordsachsen	6_Innovativ	SN	115	115
11	Mobiler Dorfladen in der Steinwald-Allianz	7_Versorgung	BY	225	225
12	Bike+Ride-Anlage in Jübek	8_Radverkehr+ÖV	SH	215	215

Im **Typ 1** (Bus-Bahn-Gesamtsystem) wurde das landesweite Plus-Bus-Angebot aus Brandenburg ausgewählt und das regional auf den Landkreis Muldental begrenzte Angebot „Muldental in Fahrt“. Das Plus-Bus-Angebot Brandenburg zeigt, wie ein Bus-Bahn-Gesamtsystem nach landesweit einheitlichen Kriterien gestaltet werden kann, während „Muldental in Fahrt“ Handlungsspielräume für einzelne Landkreise aufzeigt.

Auch im **Typ 2** (Flexible und bedarfsorientierte Bedienungsformen) wurden, um die Bandbreite dieses Typs darzustellen, zwei Beispiele ausgewählt. Das Mobility On Demand Angebot rund um Neustadt an der Weinstraße bietet eine 24/7-Mobilität. Mit dem bedarfsorientierten Schulbus wird in Olfen ein neuer Weg im Schülerverkehr beschritten.

Der Stadtbus Lemgo wurde als Fallbeispiel für den **Typ 3** (Stadt-, Orts- und Kleinbussysteme) ausgewählt. Diese ist bereits seit 1994 im Einsatz und ist durch einen 15- bis 30-Minuten-Takt sowie ein breites Angebot an übersichtlichen Fahrgastinformationen charakterisiert.

Der Bürgerbus Rhede steht innerhalb des **Typs 4** (Bürgerschaftlich organisierte Mobilitätsangebote) für ein modernes, bedarfsorientiertes und flexibles ehrenamtlich betriebenes Angebot. Das „Dörpsmobil Medelby / Wallsbüll“ wurde als Beispiel für ein in Schleswig-Holstein entwickeltes elektrisches, auf Vereinsbasis betriebenes Carsharing-Angebot ausgewählt.

Im **Typ 5** (Mobilitätsstationen und Sharing-Mobilität) wurde mit dem Bikesharing-Angebot „Usedom-Rad“ als Teil des Gesamtsystems „MV-Rad“ ein Fallbeispiel ausgewählt, das einen besonderen Fokus auf die Zielgruppe der Touristen hat. Die Mobil-Punkte der Region Kiel sind so konzipiert, dass sie sowohl in der Stadt Kiel als auch in ländlichen Regionen funktionieren und können so beispielgebend für vergleichbare Stadt-Umland-Regionen sein.

Als innovatives Mobilitätsangebot (**Typ 6**) wurde das Beispiel des fahrerlosen, automatisierten Shuttles FLASH im Landkreis Nordsachsen ausgewählt. Dieser ist in den Linienverkehr des Landkreises integriert und einer der ersten Busse, der mit ortsüblicher Geschwindigkeit automatisiert fahren kann.

Der mobile Dorfladen der Steinwaldallianz stellt ein beispielgebendes Angebot im **Typ 7** (Verbesserung der nahräumlichen Versorgung) dar, insbesondere aufgrund der Kooperation von 17 Gemeinden, die mit verschiedenen Ansätzen und Projekten ihre Region gemeinsam zukunftsfähig gestalten wollen.

Das Land Schleswig-Holstein hat im Jahr 2016 ein Bike+Ride-Programm gestartet, mit dem Kommunen aktiv bei der Schaffung von Fahrradabstellplätzen an Bahnhöfen unterstützt werden. Insbesondere ländliche Kommunen profitieren von dieser Unterstützung, wie zum Beispiel die hier als Fallbeispiel für den **Typ 8** (Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV) ausgewählte Gemeinde Jübek.

Die Tabelle 13 und Tabelle 14 zeigen die Verteilung der zwölf Fallbeispiele auf die Bundesländer und die Regiostar17-Typen.

Die zwölf Fallbeispiele verteilen sich auf sieben Bundesländer. Ein Drittel der Beispiele ist in den östlichen Bundesländern verortet. Die Hälfte der Beispiele ist zumindest in Teilen in den Regiostar17-Typen 225 (Kleinstädtischer, dörflicher Raum einer peripheren ländlichen Region) und 215 (Kleinstädtischer, dörflicher Raum einer stadtreignahen ländlichen Region) - und damit in sehr ländlich

geprägten Regionen – verortet. In einem Viertel der ausgewählten Fallbeispiele sind auch städtische Regionen vertreten, drei Viertel der Fallbeispiele erschließen nur als "ländlich" eingestufte Regionen.

Tabelle 13: Shortlist: 12 Fallbeispiele nach Bundesländern

Bundesland	Anzahl	Anteil	Anteil West/Ost
Bayern	1	8%	67%
Nordrhein-Westfalen	3	25%	
Rheinland-Pfalz	1	8%	
Schleswig-Holstein	3	25%	
Brandenburg	1	8%	33%
Mecklenburg-Vorpommern	1	8%	
Sachsen	2	17%	
Gesamtergebnis	12	100%	100%

Tabelle 14: Shortlist: 12 Fallbeispiele nach RegioStar17-Typen

		RegioStar17 min - "städtischster"								Gesamt	
		112	114	115	213	214	215	224	225		
RegioStar17 max "ländlichster"	115			1						8%	1
	213				1					8%	1
	214					2				17%	2
	215		1				2			25%	3
	223	1								8%	1
	224		1							8%	1
	225							1	2	25%	3
Gesamt		8%	17%	8%	8%	17%	17%	8%	17%	100%	
		1	2	1	1	2	2	1	2		12
		25%		75%							
	3		9								

5 Detaillierte Analyse von Fallbeispielen in ländlichen Modellregionen

5.1 Interviews der Fallbeispiele: Methodik und Vorgehen

Im vorangegangenen Kapitel ist beschrieben, wie in AP 2 eine breite, systematische und kriteriengestützte Aufbereitung und Analyse des aktuellen Praxis- und Forschungsstands zu bestehenden nachhaltigen Mobilitätslösungen durchgeführt wurde. Außerdem kann dort nachvollzogen werden, wie in einem umfassenden Auswahlprozess zwölf Fallbeispiele ausgewählt wurden. Ziel des daran anschließenden AP 3 war es, diese Fallbeispiele in Stakeholder-Interviews zu analysieren und zu bewerten. Die Methodik sowie die Ergebnisse der Interviews sind im nachfolgenden Kapitel dargestellt.

5.1.1 Auswahl und Ansprache der Interviewpartnerinnen und -partner

Im Rahmen der Desktop-Recherche in AP 2 wurden bereits potenzielle Ansprechpersonen recherchiert. Mit diesen wurde Kontakt aufgenommen, das Forschungsprojekt kurz vorgestellt und die Ziele des Interviews erläutert. Um geeignete Gesprächspersonen zu identifizieren, wurden die kontaktierten Personen in einer Kurzabfrage gebeten, einzuschätzen, ob sie über relevante Informationen verfügen oder andere geeignete Gesprächspartnerinnen und -partner empfehlen können. Außerdem wurden sie gefragt, ob sie zusätzliche schriftliche Materialien (z. B. Evaluationsergebnisse) zur Verfügung stellen könnten. Am Ende konnten für jedes Fallbeispiel passende Gesprächspartnerinnen und -partner, die zentral in der Planung oder Umsetzung der Mobilitätsangebote beteiligt waren, ausgewählt werden.

5.1.2 Vorbereitung und Entwicklung des semi-strukturierten Fragebogens

Zu Beginn wurden für jedes Fallbeispiel die bestehenden Wissenslücken ermittelt, um eine vollständige Beschreibung und Bewertung sicherzustellen. Zur Vorbereitung der Interviews wurde ein Fragenbaukasten entwickelt, aus dem spezifische Gesprächsleitfäden für jedes Fallbeispiel erstellt wurden. Diese Leitfäden wurden auf Grundlage der vorangegangenen Recherche an die jeweiligen Gegebenheiten angepasst und den Teilnehmenden zur Vorbereitung bereitgestellt. Der Fragebogen ist dem Anhang beigefügt und umfasst folgende Themenblöcke:

- Einstieg
- Prozess
- Bewertung des Planungs- und Umsetzungsprozesses sowie des Betriebs
- Personal
- Finanzierung und Förderung
- Akzeptanz von Bürgerinnen und Bürgern sowie bei weiteren Akteurinnen und Akteuren
- Wirkung und Erreichbarkeit

- Projektspezifika
- Handlungsempfehlungen u. Ausblick
- Learnings

Die Struktur des Fragebogens beruht auf einem qualitativen Ansatz, bei dem nicht jede einzelne Frage zwingend gestellt werden musste. Stattdessen wurde ein Fragenbaukasten entwickelt, der ein Repertoire an Fragen bereitstellte, aus denen je nach Relevanz und Verlauf des Gesprächs ausgewählt werden konnte. Dieser flexible Ansatz ermöglichte es, die Interviews individuell und an die jeweiligen Fallbeispiele anzupassen, ohne die grundlegenden Themen und Zielsetzungen aus den Augen zu verlieren. Aufgrund der Unterschiedlichkeit der Mobilitätslösungen sind die Ergebnisse nur schwer vergleichbar oder quantifizierbar. Dennoch wurde die Methodik der Interviews einheitlich angewendet, sodass alle Interviews auf denselben Grundpfeilern basieren und innerhalb eines klar strukturierten Rahmens durchgeführt wurden. So konnte sichergestellt werden, dass die gewonnenen Erkenntnisse qualitativ fundiert und systematisch, jedoch inhaltlich flexibel und spezifisch, erhoben wurden.

5.1.3 Durchführung der Interviews

Insgesamt wurden elf Interviews erfolgreich durchgeführt (siehe Tabelle 15), die die Grundlage für die weiteren Arbeitsschritte und das Wissen im Projekt bilden. Für die Wissensgenerierung im Projekt war die Durchführung von Interviews mit acht bis zwölf Fallbeispielen vorgesehen. Mit elf erfolgreich durchgeführten Interviews wurde das Ziel nicht nur erreicht, sondern die Mindestanforderung sogar übertroffen, wodurch eine solide und umfangreiche Grundlage geschaffen wurde.

Bei vier der elf Interviews nahmen jeweils zwei Gesprächspartnerinnen und -partner teil. Zwei Fallbeispiele aus der ursprünglichen Vorauswahl konnten aus unterschiedlichen Gründen nicht berücksichtigt werden. Stattdessen rückten die jeweils nächstplatzierten Projekte des entsprechenden Mobilitätstyps von der Shortlist (AP 2) nach. Alle Interviews fanden im Zeitraum August bis September 2024 statt.

Abbildung 3: Übersichtskarte über die erfolgreich geführten Interviews

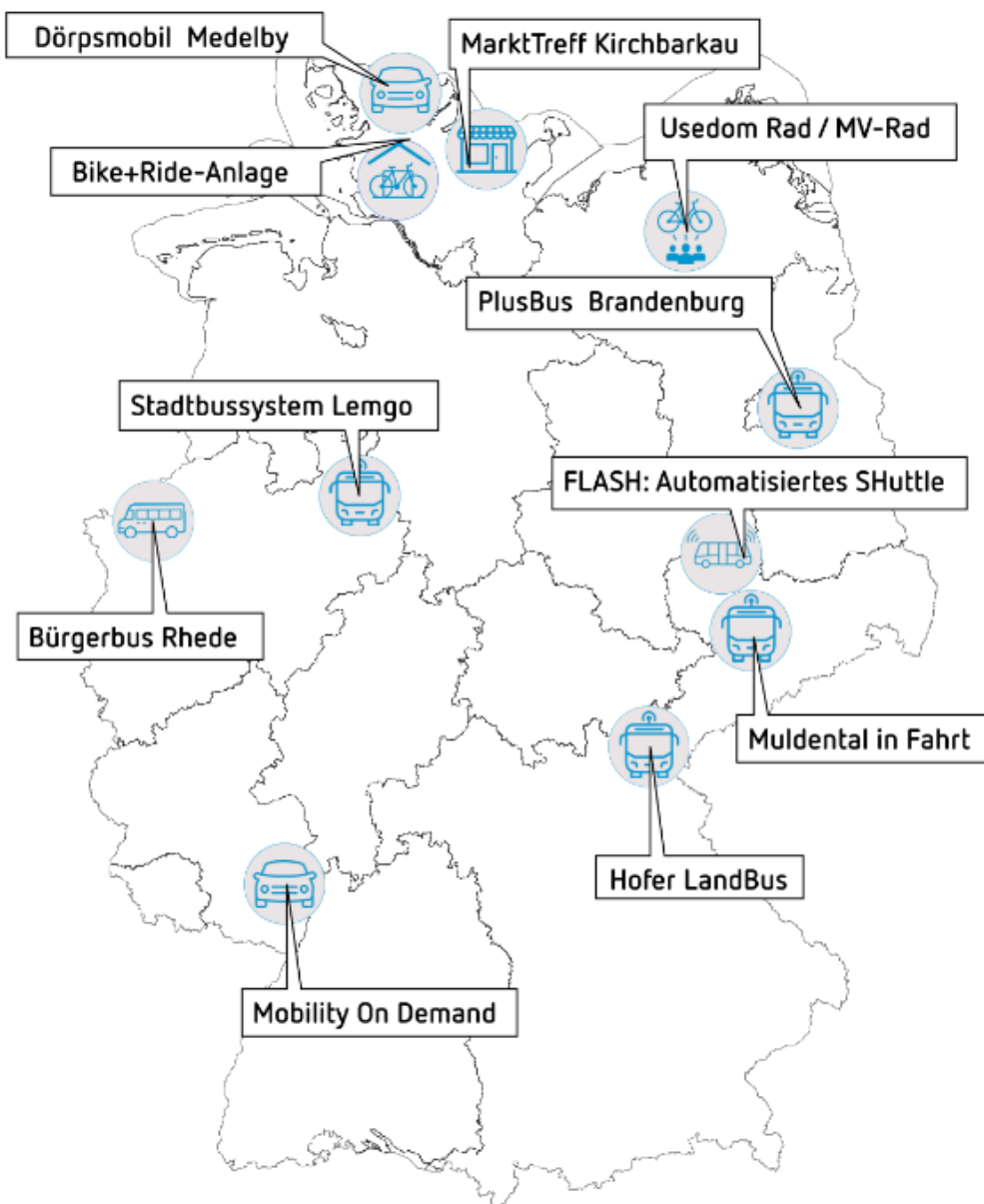


Tabelle 15: Übersicht über die kontaktierten Fallbeispiele und durchgeführten Interviews

Nr.	Kurztitel	Bundesland	Typ	Institution
4.1	PlusBus Brandenburg	BB	1_Bus-Bahn	VBB, Abteilung Planung
4.2	Muldental in Fahrt	SN	1_Bus-Bahn	Regionalverkehr Leipzig
4.3	Hofer LandBus	BY	2_Flexibel	Landkreis Hof Kreisentwicklung, Logistikagentur Oberfranken
4.4	Mobility On Demand Neustadt a.d. Weinstraße	RP	2_Flexibel	Mobility On Demand GmbH
4.5	Stadtbussystem Lemgo	NRW	3_Stadtbus	Stadtwerke Lemgo, Stadt Lemgo
4.6	Bürgerbus Rhede	NRW	4_Bürgerschaftlich	Bürgerbus Rhede
4.7	Dörpsmobil Medelby / Wallsbüll	SH	4_Bürgerschaftlich	Dörpsmobil
4.8	Usedom Rad / MV-Rad	MV	5_Sharing	MV-Rad GmbH / Usedom Rad GmbH
4.9	FLASH: FahrerLoses Automatisiertes SHuttle im LK Nordsachsen	SN	6_Innovativ	Straßenverkehrsamt Landkreis Nordsachsen
4.10	MarktTreff Kirchbarkau	SH	7_Versorgung	MarktTreff Brakauer Land
4.11	Bike+Ride-Anlage in Jübek	SH	8_Radverkehr+ÖV	Abteilung Bauwesen Amt Arensharde

5.1.4 Dokumentation und Verarbeitung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Interviews wurden in kurzen Protokollen festgehalten und anschließend in Steckbriefen zu den jeweiligen Fallbeispielen aufbereitet. Diese Steckbriefe enthalten eine inhaltliche Auflistung der gesammelten Informationen und waren Teil des dritten Zwischenberichtes.

Im Anschluss an die Interviews wurden die Ergebnisse weiter aufbereitet und geclustert. Dabei sind vier zentrale Themenschwerpunkte identifiziert worden, die auch den Rahmen für die Diskussion im Workshop (AP 4) bildeten. Diese Themen umfassen:

- Personal- und Kostenplanung, Fördermöglichkeiten
- Die Rolle verschiedener Akteure
- Kommunikation und Akzeptanz
- Verstetigung und Ausweitung

Zur Ableitung von Handlungsempfehlungen wurden die Ergebnisse der Interviews auf dieser Basis verarbeitet.

Für die strukturierte Aufbereitung der Ergebnisse wurde ein Miro-Board genutzt, auf dem für jedes Projekt digitale Notizen erstellt wurden. Diese vorläufige Aufbereitung diente als Grundlage für die abschließende inhaltliche Strukturierung, die in den Leitfaden (AP 5) eingeflossen ist. Die Themenblöcke, die bereits im Interviewleitfaden festgelegt wurden, halfen dabei, die umfangreichen Daten systematisch zu ordnen. So konnten die Ergebnisse übersichtlich nebeneinander dargestellt, geclustert und für den weiteren Arbeitsprozess sinnvoll strukturiert werden. Besonders für die Vorbereitung der Fokusthemen des Expertenworkshops in AP 4 war diese visuelle Methode hilfreich, da sie es ermöglichte, Gemeinsamkeiten zwischen den Projekten sowie spezifische Besonderheiten schnell zu erkennen. Zudem blieb die Zuordnung der Aussagen zu den jeweiligen Projekten jederzeit nachvollziehbar.

Abbildung 4: Interviews der Fallbeispiele: Methodik und Vorgehen



5.2 Zusammenfassung der Ergebnisse der Interviews

Im folgenden Kapitel werden die zentralen Erkenntnisse aus den durchgeführten Interviews zusammengefasst. Die dargestellten Ergebnisse basieren ausschließlich auf den Aussagen und Erfahrungen der Stakeholder-Interviews. Diese vorläufige Sammlung bietet einen unverfälschten Einblick in die Perspektiven der interviewten Akteurinnen und Akteure und dient als Ausgangspunkt für die spätere, umfassendere Aufbereitung und Validierung im Leitfaden (AP 5).

Die gewonnenen Ergebnisse wurden nach den vier zentralen Themenschwerpunkten strukturiert und geclustert. Diese Struktur stellt sicher, dass die vielfältigen Perspektiven und Erfahrungen der Interviewpartnerinnen und -partner eine systematische Grundlage für die Ableitung von Handlungsempfehlungen bieten. Dabei wurde besonderes Augenmerk daraufgelegt, dass die Empfehlungen nicht pauschalisiert, sondern auf die individuellen Gegebenheiten von Kommunen und Mobilitätslösungen angepasst werden müssen. Auch wenn die Ergebnisse ein gewisses Potenzial für die Entwicklung eines allgemeinen „Werkzeugkastens“ für Kommunen bieten, ist es aufgrund der großen Vielfalt der ländlichen Räume, Mobilitätslösungen und Ausgangslagen kaum möglich, einen einheitlichen Ansatz zu präsentieren, der auf alle Kontexte bundesweit übertragbar ist. Stattdessen dienen die dargestellten Erkenntnisse als wertvolle Orientierung, die es den Kommunen ermöglichen sollen, maßgeschneiderte Lösungen für ihre spezifischen Herausforderungen zu entwickeln und umzusetzen.

Das nachfolgende Kapitel folgt dieser Struktur und präsentiert die Ergebnisse gemäß den identifizierten Themenschwerpunkten, die eine systematische Darstellung der gewonnenen Erkenntnisse ermöglichen.

Abbildung 5: Themenschwerpunkte



5.2.1 Personalplanung, Finanzierung und Förderung

Personalplanung

Im Rahmen der untersuchten Mobilitätslösungen zeigt sich insbesondere bei Projekten, die Fahrpersonal erfordern, ein erheblicher Personalaufwand. Dieser stellt eine der größten Herausforderungen und einen limitierenden Faktor im Erfolg sowie der Weiterentwicklung der Projekte dar. Die Rekrutierung und Bindung von Fahrpersonal erweist sich als besonders schwierig, da viele Projekte unter dem Fachkräftemangel in diesem Bereich leiden.

Um diesen Engpass zu beheben, setzen die Projektverantwortlichen auf verschiedene Strategien. Dazu gehört unter anderem die internationale Akquise von Fachkräften sowie die Förderung von Quereinsteigern durch gezielte Ausbildungsprogramme. Auch die Zusammenarbeit mit dem

Arbeitsamt spielt eine zentrale Rolle, um potenzielle Bewerbende zu gewinnen. Um das Berufsbild attraktiver zu gestalten, werden attraktive Arbeitsbedingungen, wie höhere Löhne, soziale Leistungen und ein moderner Fuhrpark angeboten (z. B. Muldental in Fahrt). Darüber hinaus wird die Mitarbeiterbindung durch eine Beteiligung am Unternehmenserfolg (z. B. Usedom-Rad MV-Rad) gefördert. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die bevorzugte Behandlung von Anträgen, wie z.B. dem Personenbeförderungsschein, um den Einstiegsprozess für neue Fahrerinnen und Fahrer zu beschleunigen (z. B. Hofer LandBus).

Im Bereich der Planung, Koordinierung und im Marketing werden in den untersuchten Fallbeispielen nur ein bis zwei Personen pro Mobilitätslösung benötigt. Bei den untersuchten Fallbeispielen zeigte sich, dass sich der Personalbedarf reduziert bzw. verschiebt, sobald das Projekt erfolgreich umgesetzt wurde und in eine Phase der Verstetigung eintritt. Besonders hervorgehoben wurde der Personalaufwand in der Disposition, der in einigen Projekten (z. B. Hofer LandBus) durch Taxizentralen gedeckt wird. In Projekten, die auf Rufbussysteme oder andere flexible Angebote setzen, müssen Bereitschaftszeiten durch zusätzliches Personal abgedeckt werden. Bei einer Umstellung von einem eher selten verkehrenden fahrplangebundenen Angebot auf ein ganztägig verfügbares flexibles Angebot können dadurch auch zusätzliche Personalkapazitäten erforderlich werden (z. B. Bürgerbus Rhede).

Zur Reduktion der Personalkosten wird in einigen Fällen (z.B. Bürgerbus Rhede, Dörpsmobil, MarktTreff) auf den Einsatz von Ehrenamtlichen zurückgegriffen. Die ehrenamtlich tätigen Personen sind meist für den kompletten Betrieb der Angebote zuständig z. B. stellt der Bürgerbusverein Rhede das gesamte Fahrpersonal (ca. 35 Personen) und übernimmt sämtliche organisatorischen Aufgaben (ca. weitere 10 Personen) inkl. beispielsweise des Stellens von Konzessionsanträgen bei der Bezirksregierung. Auch beim Dörpsmobil wird der gesamte Betrieb des Angebots durch ca. fünf Ehrenamtliche sichergestellt. Bei anderen Angeboten, wie dem MarktTreff werden Ehrenamtliche ergänzend zu festangestellten Personen als Hilfskräfte eingesetzt. Die Gewinnung von ehrenamtlichem Personal unterscheidet sich dabei stark von den – kommerziell betriebenen Angeboten. Es hat sich gezeigt, dass Ehrenamtliche insbesondere durch Ansprache auf Stadtfesten, durch Präsenz in den Medien (Zeitungsartikel, Radiointerviews) oder persönliche Ansprache in der Dorfgemeinschaft gewonnen werden können (siehe auch Kapitel 5.2.2).

In Zukunft wird auch die Automatisierung und der Einsatz von autonomen Fahrzeugen als Möglichkeit gesehen, den Personalaufwand zu reduzieren. Dabei muss jedoch beachtet werden, dass das eingesparte Fahrpersonal zum Teil durch den erhöhten Bedarf an Personal in der Leitstelle kompensiert wird. Obwohl autonom fahrende Fahrzeuge den direkten Personalbedarf für das Fahren selbst verringern, ist für die Überwachung und Koordination des Betriebs in der Leitstelle weiterhin qualifiziertes Personal erforderlich. Somit bleibt die Personalbeschaffung und -bindung, sowohl für das Fahrpersonal als auch für das Personal in der Leitstelle, eine der zentralen Herausforderungen, deren Lösung maßgeblich für den Erfolg der Projekte ist.

Finanzierung und Förderung

Die Finanzierung und Förderung von Mobilitätslösungen, insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr, ist eine hochkomplexe Herausforderung. Die analysierten Fallbeispiele zeigen, dass die Finanzierung in der Regel auf mehreren Säulen basiert, wobei diese häufig nicht nur aufeinander

aufbauen, sondern sich auch gegenseitig beeinflussen. In einigen Fällen konnte jedoch festgestellt werden, dass bestimmte Säulen (z.B. private Investitionen oder kommunale Eigenmittel) nicht in dem Maße integriert wurden oder weniger stark gewichtet waren (z. B. wird das Dörpsmobil über die Vereinsbeiträge, Nutzungsgebühren und Sponsoren finanziert und nicht über kommunale Eigenmittel). Zu den genannten Einnahmenquellen zählen Fahrgelderlöse, Miet- oder Werbeeinnahmen, Pacht, Fördermittel und Zuschüsse, kommunale Eigenmittel (auch auf Ebene der Landkreise), sowie Mittel aus Sponsoring, Kooperationen und privaten Investitionen.

Alle betrachteten Projekte sind bestrebt darauf, Ihre Kosten durch wirtschaftliches Handeln zu decken, was insbesondere im Bereich ÖPNV durch aktuelle Entwicklungen zunehmend erschwert wird. Diese Entwicklungen beziehen sich vor allem auf die Veränderungen im Marktumfeld seit der COVID-19-Pandemie, die die ökonomische Lage der Verkehrsunternehmen erheblich beeinflusst haben. Die Einführung des Deutschlandtickets hat zwar dazu beigetragen, dass die Fahrgastzahlen fast wieder das Niveau vor der Pandemie erreicht haben, jedoch kämpfen Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde seit der Einführung des Deutschlandtickets auch mit erheblichen finanziellen Herausforderungen, so berichteten z. B. Plusbus Brandenburg und Hofer LandBus. Gesunkene Fahrgelderlöse im ÖPNV führen zu einer Unterfinanzierung in der gesamten Branche, die die Realisierung und den Betrieb einzelner Mobilitätslösungen weiter erschwert. Um die Projekte dennoch fortzuführen oder weiterentwickeln zu können und damit auch die Aufgabe der Daseinsvorsorge weiterhin zu erfüllen, gleichen Kommunen die Defizite häufig mit Eigenmitteln aus. Besonders Projekte mit hohen Betriebskosten, vor allem im Bereich des ÖPNV, sind auf diese Unterstützung angewiesen, um den Betrieb aufrechtzuerhalten. In den Interviews wurde z. B. von Muldental in Fahrt berichtet, dass On-Demand-Verkehre, die aufgrund ihrer Flexibilität und der hohen Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Personal zusätzliche Betriebskosten verursachen, oft auf solche finanziellen Ausgleichszahlungen angewiesen sind.

Im Gegensatz dazu stehen Projekte, die ohne einen kommunalen Defizitausgleich auskommen. Dazu zählen insbesondere dörfliche Gemeinschaftsprojekte, die auf ehrenamtliches Engagement setzen und niedrigere Betriebskosten haben (z. B. Dörpsmobil, Bürgerbus Rhede, MarktTreff Kirchbarkau). Diese Projekte sind oft auf Unterstützung innerhalb der Gemeinschaft angewiesen und haben insgesamt geringere finanzielle Anforderungen. Dennoch kann das Ehrenamt keine Daseinsvorsorge ersetzen; vielmehr ergänzen solche Projekte kommerziell betriebene Systeme, die die Grundbedarfe der Mobilität abdecken.

Förderungen und Zuschüsse sind wesentliche Bestandteile in der Finanzierung von Mobilitätslösungen. Ein Teil der Kosten wird beispielsweise in den ÖPNV-Projekten über die klassische ÖPNV-Förderung der Länder finanziert. Diese Unterstützung ist essenziell, um den Regelbetrieb aufrechtzuerhalten. Für größere Investitionen, wie die Anschaffung neuer Fahrzeuge oder den Ausbau der Infrastruktur, insbesondere bei der Einführung neuer oder erweiterter Angebote, werden laut der Interviewten die Zusatzkosten über spezielle Förderprogramme von Bund und Ländern abgedeckt. Fördermittel spielen hier eine zentrale Rolle, um die meist hohen Investitionskosten zu stemmen. Zum Beispiel wurde das Fahrzeug des Bürgerbus Rhede über die Bürgerbusförderung des Landes NRW finanziert. Ein weiteres Beispiel ist die Marke PlusBus, bei der die Förderung des Landes Brandenburg an bestimmte Bedienungsstandards im Linienverkehr geknüpft ist.

Ein entscheidender Erfolgsfaktor für die finanzielle Stabilität von Projekten abseits der konventionellen ÖPNV-Angebote sind individuelle Finanzierungsoptionen. Darunter fallen zum Beispiel Kooperationen mit privaten Investoren (wie z. B. im Fall von Mobility On Demand oder Dörpsmobil), lokalen Sponsoren und Großkunden (z. B. Usedom/MV-Rad, Bürgerbus Rhede), sowie Investitionen im Rahmen von Forschungs- und Pilotprojekten (z. B. Mobility On Demand, FLASH). Wenn diese nicht gegen Fördermittel aufgerechnet werden, bilden sie eine verlässliche finanzielle Grundlage und ermöglichen es, innovative Konzepte zu erproben, zu implementieren und zu evaluieren.

Ein wichtiger Erfolgsfaktor für den Fortgang der Projekte ist die Sicherstellung einer ausreichenden Finanzierung in jeder Projektphase des Modellbetriebs sowie im Regelbetrieb. Dabei müssen häufig gesonderte Fördermittel für einzelne Projektschritte beantragt werden. Der Bewerbungsprozess für Fördermittel, einschließlich der Antragstellung und der Festlegung von Fördersummen und -quoten, erfordert eine sorgfältige Planung und Abstimmung. Dies bedeutet in der Regel auch eine gewisse finanzielle und personelle Investition durch die Kommune oder die zuständige Stelle, insbesondere zu Beginn der Beantragung, um eine fundierte Skizze oder einen Antrag vorzubereiten.

Besonders für finanziell schwache Kommunen stellt der notwendige Eigenanteil eine erhebliche Herausforderung dar, wobei die Anteile je nach Projekt stark variieren können. Hier liegt großes Potential darin, die verfügbaren Handlungsspielräume der Förderprogramme bestmöglich auszunutzen. Nicht selten verändern sich Förderanteile mit fortlaufender Weiterentwicklung des Projekts, was ein flexibles Finanzmanagement erfordert (z. B. Hofer LandBus). Der Umgang mit den Förderquoten und die Anpassung der Fördermittel an den tatsächlichen Finanzbedarf im Projektverlauf sind daher wesentliche Aufgaben für die Projektverantwortlichen, um die langfristige Finanzierungssicherheit und den Erfolg der Projekte zu gewährleisten.

Insgesamt bleibt die Herausforderung bestehen, durch eine ausgewogene Kombination aus Fördermitteln, kommunalen Eigenmitteln und weiteren Einnahmequellen die nötigen finanziellen Mittel zu sichern. Nur durch eine stabile Finanzierung kann der langfristige Erfolg und das Fortbestehen der Mobilitätsprojekte sichergestellt werden. Dabei ist es von zentraler Bedeutung, dass sowohl die Kommunen als auch die Bürgerinnen und Bürger nicht allein die Verantwortung für die Bereitstellung und den Erhalt von Mobilitätsangeboten tragen müssen.

5.2.2 Die Rolle verschiedener Akteure

Projektinitiierung und Steuerung

Der zentrale Erfolgsfaktor für viele der untersuchten Mobilitätslösungen liegt in der Rolle eines engagierten Kümmerers oder einer Kümmerin, der oder die als treibende Kraft hinter dem Projekt steht. Diese Schlüsselperson, die entweder eine Einzelperson oder eine Institution sein kann, übernimmt eine Vielzahl von Aufgaben, darunter die Akquise von Fördermitteln, das Überzeugen politischer Entscheidungsträgerinnen und -träger sowie die Koordination der beteiligten Akteurinnen und Akteure. Durch sein oder ihr intensives Engagement trägt der Kümmerer oder die Kümmerin maßgeblich zum Fortschritt und zur erfolgreichen Umsetzung des Projekts bei.

Neben der Rolle des Kümmerers bzw. der Kümmerin ist auch die Unterstützung durch übergeordnete Institutionen, z. B. auf Landesebene, entscheidend für den Erfolg von Mobilitätsprojekten in

ländlichen Räumen. Diese Institutionen (z.B. politische Gremien, Fördermittelgeber, regionale Koordinierungsstellen) sichern durch Förderprogramme und politische Rahmenbedingungen die Finanzierung und langfristige Ausrichtung der Projekte. Während der Kümmerer bzw. die Kümmerin operativ tätig ist und die konkrete Umsetzung koordiniert, übernehmen die übergeordneten Institutionen eine strategische Funktion. Sie sorgen für klare Vorgaben und fördern die Vernetzung zwischen Projekten, um Wissenstransfer und Synergien zu ermöglichen. So ergibt sich eine klare Arbeitsteilung, die sowohl die operative Flexibilität als auch die strategische Kohärenz der Mobilitätslösungen sicherstellt.

Die Entwicklung von Projektideen entspringt häufig aus spezifischen regionalen Herausforderungen. Dazu zählen beispielsweise Unzufriedenheit mit bestehenden Angeboten (z.B. Hofer LandBus Stadtbus Lemgo oder Muldental in Fahrt) oder ein Mangel an qualifiziertem Personal in bestimmten Bereichen (z.B. FLASH). Solche lokalen Problemlagen bilden den Ausgangspunkt für die Entstehung von Lösungsansätzen, die das Projekt letztlich verfolgt und umsetzt. Durch die enge Anbindung an die Bedürfnisse der Region sowie eine kontinuierliche Rückkopplung mit den lokalen Akteurinnen und Akteuren wird sichergestellt, dass die Vorhaben von hoher Relevanz für die Bevölkerung sowie Akteurinnen und Akteure vor Ort sind.

Die Struktur der Trägerschaft variiert je nach Projekt und den spezifischen Anforderungen. Die Verantwortung und Betreuung können dabei in unterschiedlichen Formen organisiert sein, wie etwa durch eine GmbH, einen Verein, ein Unternehmen, ehrenamtliche Strukturen oder durch Dachverbände und Koordinierungsstellen. Diese flexible Gestaltung ermöglicht es, auf die jeweiligen Rahmenbedingungen des Projekts passgenau einzugehen und die Umsetzung effektiv zu gestalten. Ein zentrales Learning aus bisherigen Projekten zeigt jedoch, dass eine klare Verteilung der Aufgaben, transparente Entscheidungsstrukturen und ein gemeinsames Verständnis aller Beteiligten entscheidend für den Erfolg ist. Nur so können reibungslose Abläufe und eine effiziente Zusammenarbeit sichergestellt werden, die es ermöglichen, auf Herausforderungen gezielt zu reagieren und das Projekt zielorientiert voranzutreiben.

Der Rückhalt seitens der Politik spielt eine entscheidende Rolle für den Erfolg des Projekts. Dafür ist es hilfreich, politische Entscheidungsträgerinnen und -träger bereits zu Beginn von der Wichtigkeit und Machbarkeit des Vorhabens zu überzeugen. Die Nennung erfolgreicher Beispielprojekte aus vergleichbaren Regionen trägt dazu bei, das Vertrauen der politischen Akteurinnen und Akteure zu gewinnen und die Unterstützung zu sichern.

Kooperation und Zusammenarbeit

Alle untersuchten Projekte zeichnen sich durch eine intensive Zusammenarbeit verschiedener Akteurinnen und Akteure aus. Gute Zusammenarbeit bietet zahlreiche Vorteile, insbesondere hinsichtlich einer effizienteren Ressourcennutzung und der finanziellen Entlastung. Durch die Bündelung von Mitteln und Kompetenzen können zusätzliche Innovationen und wertvolles Know-how integriert werden, wodurch die Qualität und Wirksamkeit der Projekte signifikant gesteigert werden. Die positive Wirkung einer solchen Kooperation wird jedoch nur dann vollständig ausgeschöpft, wenn alle beteiligten Akteurinnen und Akteure frühzeitig in die Planungen eingebunden sind. Ein klar definierter Rahmen, gemeinsame Zielsetzungen und ein abgestimmtes Vorgehen (inkl. klar definierter Aufgaben- und Verantwortungsbereiche) sind essenziell, um den Planungs-, Diskussions- und Umsetzungsprozess zu erleichtern. Idealerweise basieren diese gemeinsamen Ziele auf bewährten Erfahrungen oder erfolgreichen Vorbildern.

Ein entscheidender Faktor, der die Zusammenarbeit weiter vereinfacht, ist die Möglichkeit, auf bestehenden Netzwerken aufzubauen. Akteurinnen und Akteure wie die ÖPNV-Aufgabenträger bieten durch ihre etablierten Strukturen eine wertvolle Grundlage, um den Einstieg in gemeinsame Projekte zu erleichtern und initiale Hürden schneller zu überwinden.

Die kontinuierliche Anpassungsfähigkeit ist ein weiterer wichtiger Aspekt für langfristig erfolgreiche Kooperationen. Die Änderungen in politischen Rahmenbedingungen, Anpassungen der Projektziele oder sich wandelnde Bedürfnisse in der Bevölkerung erfordern, dass alle Beteiligten flexibel auf neue Gegebenheiten reagieren. Die Fähigkeit, sich dynamisch weiterzuentwickeln und auf aktuelle Anforderungen einzugehen, stellt sicher, dass die Zusammenarbeit auch langfristig tragfähig bleibt und nachhaltige Erfolge erzielt werden können (z.B. Stadtbus Lemgo, Bürgerbus Rhede, Usedom/MV-Rad).

Die langfristige Perspektive einer Zusammenarbeit unterstützt zudem die Entwicklung wertvoller Lernprozesse: Erfolgreiche Projekte in einer Region haben oft Signalwirkung auf benachbarte Kommunen, die durch die positiven Ergebnisse inspiriert werden und selbst Kooperationen initiieren (z.B. Plusbus Brandenburg, Hofer LandBus, Usedom/MV-Rad). Diese Kommunen profitieren erheblich von den Erfahrungen der Pionierinnen und Pioniere und können vielfach bewährte Ansätze übernehmen und weiterentwickeln.

Eine nicht zu unterschätzende Herausforderung interkommunaler Projekte ist jedoch die häufig begrenzte Planung bis zur kommunalen Grenze. Hier entstehen insbesondere dann konfliktbehaftete Situationen, wenn für die Finanzierung zuständige Akteurinnen und Akteure oder Fördermittelgeber nicht für das gesamte Projektgebiet zuständig sind und dadurch für dasselbe Projekt unterschiedliche Interessenlagen vorliegen. Dieses Problem erschwert es, eine einheitliche und kohärente Zusammenarbeit zu etablieren, da Lösungen und Ansätze nicht übergreifend gedacht werden. Für eine erfolgreiche Kooperation ist es deshalb wichtig, diese Hürden aktiv anzugehen und die Planung möglichst so zu gestalten, dass die Grenzen zwischen den Kommunen nicht zu Barrieren, sondern Schnittstellen für gemeinsame, nachhaltige Lösungen werden.

5.2.3 Kommunikation und Akzeptanz

Kommunikation

Eine gute Kommunikation mit den (potenziellen) Nutzenden sowie ein auf das Mobilitätsangebot angepasstes Marketing wird von einigen Interviewpartnerinnen und -partnern als wichtiger Erfolgsfaktor benannt (z. B. PlusBus).

Damit ein Angebot in einer Gemeinde, Stadt oder Region als Mobilitätsalternative wahrgenommen wird, ist dessen Sichtbarkeit von großer Bedeutung. Bei konventionellen fahrplangebundenen Angeboten ist dies – bei einer entsprechend hohen Taktfrequenz – bereits dadurch gegeben, dass die Fahrzeuge regelmäßig im Straßenbild zu sehen sind (z. B. PlusBus, Muldental in Fahrt). Ein besonderer Effekt ergibt sich, wenn sich mehrere Fahrzeuge zu festen Zeiten an sogenannten „Rendezvous-Haltestellen“ treffen – beispielsweise bei Stadtbusangeboten wie in Lemgo. Auch eine auffallende, angebotsspezifische Fahrzeuggestaltung sorgt für eine gute Sichtbarkeit und weckt Interesse (zum Beispiel die Gestaltung der PlusBusse). Bei flexibel verkehrenden Angeboten wird an den Haltestellen über auffallende Aushänge / Plakate auf das Angebot und die Buchungsmöglichkeiten aufmerksam gemacht (wie z. B. beim Hofer LandBus und beim Bürgerbus Rhede). Auch Sharing-Fahrzeuge (wie z. B. die MV-Rad-Fahrräder) sowie Nahversorgungseinrichtungen (wie zum Beispiel MarktTreffs) werden an gut sichtbaren, möglichst zentralen Standorten platziert. Stehen mehrere Angebote zur Verfügung erhöht deren Bündelung die Sichtbarkeit, z. B. über Mobilstationen oder die Kombination von Nahversorgungs- und Mobilitätsangebot (z. B. ist in Medelby der Stellplatz des Dörpsmobils direkt neben dem MarktTreff).

Die Interviewpartnerinnen und -partner wiesen darauf hin, dass es gerade bei innovativen Mobilitätsangeboten von zentraler Bedeutung ist, dass die Angebote verstanden werden. So ist beispielsweise bei On-Demand-Angeboten die Vermittlung der Buchungs- und Nutzungsmodalitäten wichtig (z. B. Bürgerbus Rhede, Hofer LandBus, Mobilty On Demand).

Dorf- und Stadtfeste sowie verkaufsoffene Sonntage bieten eine gute Möglichkeit (potenzielle) Nutzende persönlich anzusprechen, das Interesse am Mobilitätsangebot zu wecken und z. B. im Falle von On-Demand-Angeboten ganz praktisch auch Hilfestellung beim Einüben des Registrierungs- und Buchungsvorgangs zu geben. Vor allem bei ehrenamtlich betriebenen Angeboten bietet sich dabei auch die Möglichkeit zur Personalakquise (z. B. Bürgerbus Rhede und Dörpsmobil) (siehe Kapitel 5.2.1).

Im Rahmen der Fallbeispielanalyse wurden sowohl Mobilitätslösungen untersucht, die ein lokales Alleinstellungsmerkmal hervorheben (z. B. Hofer LandBus, Mobility On Demand, Muldental in Fahrt), als auch solche, die auf die Kombination aus einer gut kommunizierbaren (teilweise auch überregionalen) Marke und daran geknüpften einheitlichen Standards setzen (z. B. PlusBus, MV-Rad, Dörpsmobil). Bei Letzteren wissen die Nutzenden sehr genau, was das Angebot bietet und wie sie es nutzen können, bei Ersteren steigt gegebenenfalls die lokale Identifikation mit dem Angebot. Entsprechend bieten beide Ansätze sowohl Vor- als auch Nachteile.

Bei Angeboten, die vor ihrer Nutzung gebucht werden müssen, ist dies entweder nur per App / Webanwendung möglich (z. B. Dörpsmobil, Mobility On Demand) oder über mehrere Kanäle (z. B. Bürgerbus Rhede, Hofer LandBus). Über App- oder webanwendungsbasierte Buchungsmöglichkeiten

können insbesondere Menschen mit einer höheren digitalen Affinität als Zielgruppe gewonnen werden. Eine telefonische Buchungsmöglichkeit wird nach wie vor von insbesondere älteren Nutzenden sowie Menschen mit einer geringeren digitalen Affinität bevorzugt (z. B. beim Bürgerbus Rhede).

Ein weiterer wesentlicher Aspekt für die langfristige Verankerung des Projekts ist die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger. Durch eine frühzeitige und transparente Kommunikation sowie durch die aktive Teilnahme der Bevölkerung wird das Vertrauen in das Projekt gestärkt. Dies fördert nicht nur die Akzeptanz, sondern auch die Identifikation mit den Zielen und Ergebnissen Mobilitätslösung.

Akzeptanz

Von den interviewten Personen wurden einige Faktoren genannt, die wichtig sind, um die Akzeptanz der Angebote zu erhöhen und in der Folge deren Erfolg zu gewährleisten.

Einige Interviewpartnerinnen und -partner (MV-Rad, Dörpsmobil, Hofer LandBus, Mobility On Demand) haben herausgestellt, dass es sehr wichtig sei, ein von Anfang an gutes und qualitativ hochwertiges Angebot zu schaffen, um eine positive Resonanz zu erhalten. Unregelmäßigkeiten im Betrieb und ähnliche Anfangsschwierigkeiten können dazu führen, dass Nutzende wieder abspringen und nur schwer wieder gewonnen werden können. Der "schlechte Ruf" eines Angebots erschwert zudem – auch nach überwundenen Anfangsschwierigkeiten – die Neugewinnung von Kundschaft. In der Konsequenz bedeutet dies, dass die Projekte vor Betriebsstart gut geplant werden müssen und sowohl eine entsprechende Vorlaufzeit benötigen als auch eine von Anfang an stabile Finanzierung.

Die interviewten Personen des Dörpsmobils haben darauf hingewiesen, dass ein Mobilitätsangebot, wenn es eine echte Alternative zum privaten Pkw darstellen soll, verlässlich zur Verfügung stehen muss. Nur dann werden z. B. Zweitwagen abgeschafft. Das bedeutet aus deren Sicht, dass auch ehrenamtlich betriebene Angebote professionell gemanagt werden müssen. Sharing-Fahrzeuge müssen schnell repariert werden, wenn diese defekt sind und bei ÖPNV-Angeboten müssen Fahrzeuge sowie Personal im erforderlichen Umfang zur Verfügung stehen. Werden Angebote über Apps oder Webanwendungen gebucht, ergibt sich der Vorteil, dass die Nutzenden – aufgrund der hinterlegten Kontaktdaten – kontaktiert und z. B. über baustellen- oder unfallbedingte Verspätungen informiert werden können (zum Beispiel Bürgerbus Rhede, Hofer LandBus). Dies erhöht das Vertrauen in die Angebote.

Hinsichtlich der Zahlungsbereitschaft wurden in den Interviews unterschiedliche Aussagen getroffen. Zum einen wurde festgestellt, dass bei einer hohen Qualität des Angebots auch eine hohe Zahlungsbereitschaft besteht (Beispiel Mobility On Demand). Zum anderen wurde die Meinung vertreten, dass angemessene Preise entscheidend für die Akzeptanz der Angebote sind (MarktTreff, Bürgerbus Rhede, Stadtbus Lemgo).

Insbesondere bei lokalen Angeboten (MarktTreff, Dörpsmobil, Bürgerbus Rhede, Hofer LandBus) wurde herausgestellt, dass die Identifikation mit dem Angebot durch die Bürgerinnen und Bürger, aber auch durch regionale Stakeholder ein wichtiger Erfolgsfaktor ist. So leben insbesondere ehrenamtlich betriebene Mobilitätsangebote auch davon, dass sie finanziell von lokalen Unternehmen unterstützt werden (Bürgerbus Rhede, Dörpsmobil). Hier ist es sehr hilfreich, dass das Angebot im Dorf / in der Stadt bekannt ist und sich auch die Dorf- oder Stadtgemeinschaft untereinander sehr gut

kennt. Zudem erhöht auch eine frühzeitige Einbindung der Bürgerinnen und Bürger sowie der lokalen Stakeholder bereits in der Planungsphase des Angebots die Identifikation mit diesem.

Von den interviewten Personen wurde teilweise auch die Corona-Pandemie als "Bruch" im Hinblick auf die Nutzungsgewohnheiten betont. Kundschaft musste wieder zurückgewonnen werden, teilweise hatten sich neue Routinen eingestellt und es waren Alternativen zu den Mobilitätsangeboten gefunden worden. In der Phase unmittelbar nach der Pandemie war es deshalb von großer Bedeutung, die Angebote kritisch zu bewerten und gegebenenfalls an neue Bedarfe anzupassen. So wurde beispielsweise der Bürgerbus Rhede in der Folge von einem konventionellen, fahrplangebundenen Betrieb auf ein flexibles, bedarfsorientiertes Angebot umgestellt.

5.2.4 Verstetigung

Nur wenn ein Mobilitätsangebot dauerhaft verfügbar ist, kann es die Abhängigkeit von privaten Pkw reduzieren und einen relevanten Beitrag zur Daseinsvorsorge in ländlichen Regionen leisten. Temporäre Modellprojekte mit begrenzten Laufzeiten ohne Verstetigungsansatz sind nur in wenigen Ausnahmefällen sinnvoll, wenn es zum Beispiel um einen wissenschaftlichen oder technologischen Erkenntnisgewinn für neue Antriebs- oder Betriebskonzepte geht.

Insbesondere die Betreibenden von bereits sehr lange etablierten Mobilitätsangeboten haben in den Interviews darauf verwiesen, dass diese regelmäßig überprüft und bei Bedarf an aktuelle Rahmenbedingungen angepasst werden müssen (Stadtbus Lemgo, Bürgerbus Rhede, MV-Rad). Beispielsweise kann es notwendig werden, den Betrieb von konventionell, fahrplangebunden auf flexibel umzustellen, um den Bedürfnissen der Nutzenden besser entsprechen zu können oder auch um Betriebskosten einzusparen. Ebenso sind beispielsweise die räumliche bzw. zeitliche Ausweitung oder Eingrenzung der Angebote häufig genutzte Stellschrauben für Anpassungen des Angebots.

Beim Angebot MV-Rad wird ein interessanter Ansatz, um Neuerungen im Angebot und deren Akzeptanz zu testen und so das Risiko zu reduzieren, vorgestellt: Die Angebote werden teilweise zunächst regional beim UsedomRad in einer einzelnen Gemeinde getestet, bevor sie – im Erfolgsfall – auf die gesamte MVRad-Region ausgerollt werden. In der Regel lassen sich derartige kleinräumig angelegte Tests auch gegenüber der Kundschaft gut kommunizieren. Beim Hofer LandBus wird die Strategie verfolgt, ca. alle zwei bis drei Jahre neue Bedienungsgebiete zu erschließen und dabei jeweils auf die Erfahrungen in den bereits vorher bedienten Regionen aufzubauen.

Einige interviewte Personen haben darauf hingewiesen, dass ein erfolgreich umgesetztes Projekt oft dazu führt, dass ähnliche Projekte in den Nachbarregionen umgesetzt werden (Plusbus Brandenburg, Hofer LandBus). Dieser Schneeballeffekt ergibt sich entweder dadurch, dass Bürgerinnen und Bürger dann Angebote wie in der Nachbargemeinde bzw. im Nachbarkreis von der Verwaltung oder Politik einfordern oder auf Initiative der Verwaltung oder Politik selbst. In der Regel profitieren die Regionen dann von den Erfahrungen der Pionierinnen und Pioniere, teilweise ergeben sich daraus auch neue (interkommunale) Kooperationen.

Beim Förderprojekt FLASH wurde darauf Wert gelegt, dass es Erkenntnisse aus dem Alltagsbetrieb – und nicht unter Laborbedingungen – liefert. Dies gewährleistet zum einen wertvolle Erkenntnisse für die Praxis und zum anderen den Weiterbetrieb nach dem Auslaufen der Förderung durch den Bund. Da das Projekt dort umgesetzt wurde, wo ein konkreter Bedarf bestand und eine Angebotserweiterung ohnehin geplant war. Im Rahmen des Forschungsprojekts wurde mit dem fahrerlosen Shuttle FLASH eine wichtige Freizeiteinrichtung erschlossen und nach dem Projekt verstetigt.

6 Workshop mit Expertinnen und Experten

Die Ergebnisse aus den Interviews bilden eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung von Handlungsempfehlungen. Allerdings haben die Gespräche mit den Stakeholdern verdeutlicht, dass diese Empfehlungen nicht als universelle Lösungen betrachtet werden können. Die begrenzte Anzahl von elf Interviews sowie die unterschiedlichen Mobilitätslösungen und regionalen Rahmenbedingungen erschweren eine direkte Übertragbarkeit der Ergebnisse auf jede Kommune. Die Interviewpartnerinnen und -partner betonten, dass jede Kommune ihre spezifischen Herausforderungen und Bedürfnisse analysieren muss, um passende Lösungsansätze zu finden.

Aufbauend auf den Interviewergebnissen hat am 14.11.2024 ein Workshop mit Expertinnen und Experten aus dem Bereich ländliche Mobilität stattgefunden. Im Fokus des Workshops standen die vier in Kapitel 5.2 zusammengefassten Themenbereiche: Personal- und Kostenplanung, die Rolle verschiedener Akteure, Kommunikation und Akzeptanz sowie Verstetigung und Ausweitung. Zu den ersten drei Themen wurden kurze Impulsvorträge aus der Praxis gehalten, basierend auf den Fallbeispielen Muldental in Fahrt, Bürgerbus Rhede und Hofer LandBus. Im Anschluss bot der Workshop Raum für intensiven Austausch zu den jeweiligen Themen.

Der Workshop hat mehrere zentrale Ziele verfolgt: Zum einen sollten durch die Diskussion Lücken aus den Interviews geschlossen und die bisherigen Erkenntnisse präzisiert werden. Zum anderen diente er dazu, Einschätzungen weiterer Kommunen und Entscheidungsträgerinnen und -träger einzuholen, um ein breiteres Meinungsbild zu erhalten. Schließlich sollte er zur Klärung beitragen, inwieweit die bisherigen Ergebnisse auf andere Kommunen übertragbar sind, um die Handlungsempfehlungen gezielt zu optimieren.

Fokus-Thema 1 – Personal- und Kostenplanung / Fördermöglichkeiten

Zu Beginn dieses Fokusthemas gab es einen Input aus dem Praxisbeispiel „Muldental in Fahrt“. Im Anschluss ergänzte das Forschungsteam die Erkenntnisse zum Thema Personal und Kostenplanung aus den durchgeführten Stakeholder-Interviews. Es folgte eine Diskussion anhand von den drei Leitfragen:

- Welche Strategien zur Werbung und langfristigen Bindung von Personal erscheinen erfolgsversprechend?
- Wie kann es gelingen, zum einen wirtschaftlich zu handeln und zum anderen Mobilitätsoptionen im ländlichen Raum zu schaffen?
- Welche Förderbedingungen und Unterstützungsangebote braucht es, damit alle Projektphasen (Planung, Umsetzung, Betrieb) finanziell abgesichert werden können?

Zentrale Themen und Lösungsansätze aus der Diskussion waren, dass sich zur Gewinnung des Fahrpersonals insbesondere eine persönliche und breite Ansprache von potenziellem Personal eignet und attraktive Arbeitsplätze (geregelt Arbeitszeiten, keine geteilten Dienste, Verlässlichkeit des Einkommens) einen Anreiz darstellen. In der Finanzierung von Projekten ist es unter anderem wichtig, den Projektstatus schnell zu verlassen und Mobilitätslösungen in den Regelbetrieb zu überführen. Zudem fehlen zur einfacheren Umsetzung von Mobilitätslösungen derzeit einheitliche Standards zur

Ausgestaltung der Angebote, die den Kommunen einen Rahmen und eine Orientierung geben würde. Eine Überregulierung ist dabei jedoch zu vermeiden.

Fokus-Thema 2 – Die Rolle verschiedener Akteure

Das Praxisbeispiel „Bürgerbus Rhede“ leitete in das zweite Fokus-Thema ein. Im Anschluss ergänzt das Forschungsteam die Erkenntnisse aus den durchgeführten Stakeholder-Interviews. Auch hier strukturierte sich die Diskussion entlang von drei Leitfragen:

- Wie lässt sich die Rolle des Kümmerers bzw. der Kümmerin in Projekten am besten gestalten, um langfristige Verantwortung und kontinuierliche Projektunterstützung sicherzustellen?
- Welche Rolle können Land oder Bund einnehmen?
- Welche Rolle kann das Ehrenamt als Akteur einnehmen und worin liegen die Grenzen?

Die Rolle des Kümmerers oder der Kümmerin bezieht sich dabei häufig nicht auf eine Einzelperson, sondern auf eine kleine Gruppe, je nachdem welche Aufgaben und Kompetenzen eingenommen werden. Dabei bringt ehrenamtliche Arbeit Vorteile (u.a. Kosteneinsparung) und Herausforderungen mit sich (u.a. Akquise und Altersstruktur), die zu der Gefahr führen können, dass öffentliche Aufgaben auf das Ehrenamt abgewälzt werden. Eine kontinuierliche Unterstützung durch Politik, Verwaltung und Netzwerke ist sehr wertvoll in der Planung und Umsetzung von Mobilitätslösungen in ländlichen Räumen.

Fokus-Thema 3 – Kommunikation / Akzeptanz und Erfolgsförderung

Das dritte Fokus-Thema hatte den Schwerpunkt Kommunikation, einleitend dazu wurde das Praxisbeispiel „Hofer Landbus“ vorgestellt. Auch hier ergänzte das Forschungsteam den Vortrag um die Erkenntnisse aus den durchgeführten Stakeholder-Interviews. Die nachfolgende Diskussion wurde entlang der folgenden Fragen geführt:

- Wie gelingt eine Identifikation mit dem örtlichen / regionalen Mobilitätsangebot am besten? Übergeordnete Dachmarke versus lokale Besonderheiten
- Welche Faktoren fördern die Akzeptanz der Angebote bei verschiedenen Nutzengruppen?
- Inwiefern beeinflusst die Qualität der Angebote die Zahlungsbereitschaft der Nutzenden?

Als wesentliche Erkenntnis der Diskussion wurde festgehalten, dass es, um die Identifikation der Bevölkerung mit Mobilitätsprojekten zu fördern, laut der Expertinnen und Experten sowohl eine Dachmarke mit Wiedererkennungswert als auch den Lokalbezug der Mobilitätslösung brauche. Dies kann gelingen, indem ein Oberbegriff in der Kommunikation geschaffen und ergänzend dazu lokale Besonderheiten ins Marketing eingebracht werden. Zusätzlich dazu sind Soziale Medien ein starker Einflussfaktor auf die Akzeptanz der Angebote. Abschließend wurde betont, dass vor allem die Qualität des Angebots entscheidend für Akzeptanz und Zahlungsbereitschaft der Kundschaft ist.

Fokus-Thema 4 – Verstetigung und Ausweitung

In der vierten Diskussionsrunde zum Fokusthema Verstetigung und Ausweitung von Mobilitätslösungen gab es keinen weiteren Input aus den Praxisbeispielen. Hier leitet das Forschungsteam allein in die nachfolgende Diskussion ein, die sich an zwei Leitfragen orientierte.

- Inwiefern müssen Förderprogramme und Modellprojekte anders gestaltet sein, um in den Regelbetrieb überzugehen?
- Welche Bedeutung haben Landes- und Bundesebene für eine Ausweitung erfolgreicher Mobilitätsangebote?

In der Diskussion wurde festgestellt, dass die Evaluation von Projekten generell eine größere Bedeutung bekommen und stärker gefördert werden sollte. Ziel sollte es sein, eine möglichst vereinheitlichte Evaluation anhand von KPIs flächendeckend einzuführen. Dabei sollten auch Angebote im Regelbetrieb und nicht nur Modellvorhaben evaluiert werden. Neben der Evaluation wurde der Bedarf für eine Unterstützung bei der Finanzierung von Personalstellen hervorgehoben. Die Teilnehmenden der Diskussion halten eine Förderung von Personalstellen für sinnvoll und verweisen beispielhaft auf Baden-Württemberg, wo es solche Förderungen, beispielsweise für Fuß- und Radverkehrskordinatoren bereits gibt. Abschließend verweisen die Teilnehmenden darauf, dass ÖPNV-Förderung grundsätzlich stärker auf langfristigen Regelbetrieb ausgelegt sein sollte und dass Verbindlichkeiten schon zu Projektbeginn geschaffen werden sollten, um Projekte erfolgreich in den Regelbetrieb zu überführen.

Abschluss

Zum Ende des Workshops wurden die Ergebnisse der vier Diskussionsrunden zusammengefasst und ein Ausblick über die weiteren Meilensteine im Projekt gegeben. Dabei wurde der Fokus auf die zu erarbeitende Handreichung gelegt. Unter der Frage „Welche Inhalte und Aspekte sind für die Handreichung aus Ihrer Sicht zentral?“ wurde dies mit allen teilnehmenden Personen diskutiert. Die Teilnehmenden betonten, dass es wichtig sei, gute Beispiele zu zeigen sowie die verkehrsträgerübergreifenden Handlungsspielräume der Kommunen im Leitfaden deutlich aufzuzeigen. Zudem sollte den Kommunen Mut gemacht werden, neue Lösungen auszuprobieren.

Durch die Diskussion mit den Expertinnen und Experten konnten die Ergebnisse des Forschungsvorhabens weiter geschärft und praxisorientierter gestaltet werden. Das Forschungsteam konnte wichtige Erkenntnisse für den abschließenden Leitfaden gewinnen, sodass ein praxisnahes und visuell ansprechendes Dokument entstanden ist, das interessierten Kommunen als Planungshilfe dient.

7 Handlungsleitfaden und -empfehlungen

Das zentrale Ziel des Projekts war es, auf Basis der zuvor durchgeführten Arbeitspakete (AP 1 bis AP 4) eine Handreichung für die Planungspraxis zu erstellen. Diese sollte einerseits einen Werkzeugkasten mit verschiedenen nachhaltigen Mobilitätslösungen für ländliche Räume umfassen und andererseits zu spezifischen Themenkomplexen zentrale Empfehlungen entwickeln, die die Planungspraxis bei der Konzeptionierung und Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen unterstützen.

In Abstimmung mit dem Auftraggeber und unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus den leitfadengestützten Interviews (Kapitel 4) sowie der Rückmeldungen während des Workshops mit Expertinnen und Experten (Kapitel 6) wurde folgende Gliederungsstruktur für die Handreichung für die lokale und regionale Planungspraxis entwickelt:

Kapitel 1: Einführung

In einer Einführung werden die zentralen Herausforderungen in ländlichen Räumen dargestellt. Es wird skizziert, dass als Alternative zum privaten Pkw in ländlichen Räumen ein Verkehrsmittel allein nicht ausreichend ist, sondern eine Transformation der Mobilität in ländlichen Räumen zu mehr Nachhaltigkeit insbesondere durch die Förderung von inter- und multimodaler Fortbewegung gelingen kann.

Kapitel 2: Werkzeugkasten einer nachhaltigen ländlichen Mobilität anhand von Praxisbeispielen

Zunächst werden in diesem Kapitel die acht Typen von nachhaltigen Mobilitätslösungen (vgl. Kapitel 4.1.1) kurz definiert, um im Anschluss die elf vertieft untersuchten Praxisbeispiele in Form eines einheitlichen Steckbriefs aufzubereiten. Neben einer deskriptiven Beschreibung des jeweiligen Praxisbeispiels werden Finanzierungsaspekte, Personalbedarf und Erfolgsfaktoren bei der Konzeptionierung und Umsetzung dargestellt. Zweck dieser kurzen und übersichtlichen Darstellung der Praxisbeispiele ist es, der interessierten Planungspraxis eine Bandbreite aus möglichen Mobilitätslösungen vorzustellen, die bereits in anderen ländlichen Räumen erfolgreich umgesetzt sind.

Kapitel 3: Lokale und regionale Handlungsmöglichkeiten

Während es bereits zahlreiche gute Beispiele für nachhaltige Mobilitätslösungen in ländlichen Räumen gibt, lassen sich diese nicht immer 1:1 auf andere Räume übertragen, sondern sind jeweils auf die spezifischen lokalen Rahmenbedingungen anzupassen. Damit jedoch nicht jede Kommune, die eine neue nachhaltige Mobilitätslösung einführen möchte, das Rad neu erfinden muss, werden in diesem Kapitel themenspezifische Empfehlungen dazu zusammengestellt, welche Aspekte bei der Planung und Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätslösung zu beachten sind. Es werden zentrale Arbeitsschritte benannt, die teilweise mit Checklisten-Fragen ergänzt werden, und die folgenden Themenfelder umfassen:

- Initiierung, Auswahl und Ausgestaltung des Angebots
- Finanzplanung und Fördermöglichkeiten
- Akteure und Kooperationen
- Kommunikation und Marketing
- Personal
- Monitoring und Evaluation

Kapitel 4: Vom Einzelangebot zum Gesamtsystem: Ausweitung und Übertragung

In einem Ausblickskapitel werden im Wesentlichen zwei Fragen behandelt: Erstens, wie eine flächendeckende Ausweitung guter Praxisbeispiele erfolgen kann, so dass in allen ländlichen Räumen nachhaltige Mobilitätslösungen zur Verfügung stehen. Hierzu werden zwei Ansätze unterschiedlicher Strategien vorgestellt, nämlich die kontinuierliche und schrittweise Ausweitung sowie der Start in der Fläche. Zweitens wird in diesem Ausblickskapitel des Leitfadens behandelt, welche fördernden Faktoren sich identifizieren lassen, um gute Praxisbeispiele auch in anderen ländlichen Räumen einzuführen. Um nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen zu fördern, ist es außerdem notwendig, sich von der Fokussierung auf einzelne Mobilitätslösungen zu lösen und den Blick auf das Gesamtsystem zu richten. Durch die intelligente Verknüpfung verschiedener nachhaltiger Mobilitätslösungen ergeben sich Synergien und Vorteile für eine inter- und multimodale Mobilität. Als besonders gut gelungenes Umsetzungsprojekt wird das u. a. vom BMDV geförderte Praxisbeispiel SMILE24 in den Leitfaden integriert.

Kapitel 5: Auswahl an weiterführenden Quellen

In einem abschließenden Kapitel wird eine Auswahl an weiterführender Literatur und Informationsquellen zusammengestellt, in der auf weitere themenverwandte Beispielprojekte, Broschüren und Leitfäden ebenso wie auf bestehende Netzwerke und Fördermittelfinder hingewiesen wird.

Quellenverzeichnis

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2022): Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung – INKAR. Bonn.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2021): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR). <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>, abgerufen am 09.03.2024.

Buthe, Bernd; Pütz, Thomas; Staats, Jens (2018): Verkehrsbild Deutschland – Raumordnerische Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturprojekten. BBSR-Analysen KOMPAKT 04/2018. Bonn: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung.

George, Sarah; Kellermann, Robin (2023): Synthesestudie zu Auswirkungen von COVID-19 auf das Mobilitätsverhalten in Deutschland. <https://bibliothek.wzb.eu/pdf/2023/iii23-602.pdf>, abgerufen am 29.04.24

Einordnung und Vergleich von Kernbefunden der Mobicor-Studie im Kontext der deutschen Pandemieforschung

Herget, Melanie; Neumeier, Stefan; Osigus, Torsten (Hrsg.) (2020): Mobilität – Erreichbarkeit – Ländliche Räume ... und die Frage nach der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. Tagungsband Mobicor 2020. https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn062125.pdf, abgerufen am 06.03.2024.

Kuhnimhof, Tobias; Nobis, Claudia (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de, abgerufen am 21.03.2024.

Mobilität in Tabellen (MiT) (2017): <https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de/>

Nobis, Claudia; Herget, Melanie (2020): Mobilität in ländlichen Räumen. Betrachtung aus Sicht der Verkehrswende und der Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen. In Internationales Verkehrswesen (72).

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2024): Integrierte Schulden der Gemeinden und Gemeindeverbände. Tabellenband: Anteilige Modellrechnung für den interkommunalen Vergleich. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Oeffentliche-Finzen/Schulden-Finanzvermoegen/Publikationen/Downloads-Schulden/integrierte-schulden-tabellenband-5713201229005.html>, zuletzt abgerufen am 28.06.2024

Osterhage, Frank; Siedentop, Stefan (2021): Mittlere Städte & Ländlicher Raum. Die strukturelle Bedeutung mittlerer Städte für die Erhaltung der Zukunftsfähigkeit des Ländlichen Raums von Baden-Württemberg. ILS-Working Paper 6. Dortmund: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung.

VDV (2020): Gute Mobilität in ländlichen Räumen – Gemeinwohlorientierung und Lebensqualität vor Ort. www.vdv.de/18032020-vdv-positions-papier-gute-mobilitaet-in-laendlichen-raeumen-vdv.pdf, abgerufen am 02.04.2024.

Weiss, Clemens (2020): Stand der Mobilitätswende in ländlichen Regionen. www.zukunft-mobilitaet.net/171427/analyse/laendliche-regionen-mobilitaetswende-zukunft-der-mobilitaet-auf-dem-land , abgerufen am 02.04.2024.