

9. VERKEHRSWENDE IM LÄNDLICHEN RAUM

Die Diskussionen rund um die Verkehrswende werden häufig aus einer städtischen Perspektive geführt. Dieses Kapitel richtet den Fokus auf den ländlichen Raum. Hier werden andere Angebote und Lösungen benötigt als im städtischen Raum. Einen homogenen ländlichen Raum gibt es nicht, da die einzelnen ländlichen Raumtypen sich voneinander unterscheiden. Sie sind sehr heterogen in Bezug auf Siedlungsstruktur, Wirtschaftskraft und die sozio-ökonomischen und demographischen Faktoren.

Im Vergleich zum städtischen Raum ist der ländliche Raum eher geprägt durch einen geringeren Anteil an Mietwohnungen und mehr Autos in den dortigen Haushalten. Zudem ist ein höherer Anteil der Menschen im ländlichen Raum in Vereinen aktiv oder engagiert sich bürgerschaftlich. Gemein ist den ländlichen Räumen eine geringe Bevölkerungsdichte, kleine Orts- und Gemeindegrößen und ein hoher Anteil nicht besiedelter Flächen sowie große Entfernungen zu den Zentren.

Bei der Mobilität haben die ländlichen Räume von Mecklenburg-Vorpommern bis Baden-Württemberg, von der Küste bis zu den Alpen eines gemeinsam: Hier ist der Pkw das Verkehrsmittel Nummer eins und wird es wohl auch auf absehbare Zeit noch bleiben.

Auch innerhalb der ländlichen Räume gibt es große Unterschiede in den Lebensbedingungen und Lebensverhältnissen der Menschen. Notwendige Anpassungen im Rahmen einer Verkehrswende bspw. beim Umbau der Verkehrsinfrastruktur lassen sich nicht von heute auf morgen umsetzen.

9.1 Verkehr im ländlichen Raum

Die Verkehrswende wird nicht nur in den Städten und Metropolen stattfinden. Die Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) ist auch entscheidend für eine nachhaltige Verkehrswende auf dem Land. Folglich wird auch hier ein starker Öffentlicher Verkehr (ÖV) und ein hoher Anteil von Rad- und Fußverkehr, Sharing-Angeboten und Elektromobilität kombiniert werden müssen.

Ohne Frage wird das Auto in den ländlichen Regionen Deutschlands weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Hier wird es eher darum gehen, ein besseres Mobilitätsangebot bereitzustellen und so die Anzahl der Pkw pro Haushalt zu reduzieren. Dies spart den einzelnen Haushalten zudem bares Geld, das sie bislang für die Nutzung mehrerer Fahrzeuge aufbringen müssen.

Die Akzeptanz für die o.g. Alternativen zu erzeugen, muss Maßgabe aller Akteure sein, die die Mobilität im ländlichen Raum erhöhen wollen. Denn dort lebende mobilitätseingeschränkte Personen, ältere Menschen und Familien mit Kindern werden – wenn sie nicht über mehrere Pkw verfügen – täglich vor große Herausforderungen gestellt.

Für die städtischen Räume, in denen es eine Vielzahl an Alternativen zum eigenen Pkw gibt, mahnt der ACE stets zu einem bewussteren Umgang mit dem Auto und empfiehlt die Nutzung bestehender Alternativen. Die Bewohnerinnen und Bewohner der ländlichen Regionen müssen ebenfalls am gesellschaftlichen Leben teilhaben können, ohne einen eigenen Pkw zu besitzen. Denn Mobilität ist Daseinsvorsorge und das Ziel ist die Herstellung der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land.

Um dieses Ziel zu erreichen, muss ein allgemeines Bewusstsein geschaffen werden, dass alle Ziele nur gemeinsam erreicht werden können. Die Kommunen innerhalb des ländlichen Raumes, aber auch der ländliche Raum und die Städte sind eng miteinander verwoben – hier kann niemand eine Veränderung herbeiführen, ohne dass auf der anderen Seite deren Folgen spürbar sind. Es braucht deshalb eine Stärkung der Regionalplanung, die eng mit Fachplanungen (beispielsweise jene für Verkehr, Lärminderung, Umwelt und Landschaftsplanung) vernetzt ist. Es braucht ein aktives Regionalmanagement, damit innerhalb der Region gemeinsame Ziele identifiziert werden und die Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und weiteren Akteuren gestärkt wird. Nur so können die Bedürfnisse nach Mobilität (u.v.m. wie Wohnen, Arbeiten, Erholung) stärker überregional besprochen, besser geplant und somit räumlich und organisatorisch miteinander verflochten werden.^{xviii} Ein solches Regionalmanagement braucht zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen.

Wichtig ist, die Kommunen finanziell und planerisch bei der Umsetzung individueller Lösungen zu stärken, damit sie neben den überregionalen Verbänden die Mobilität vor Ort weiterentwickeln und stärken können. Dieser Aspekt ist aus kommunalpolitischer Perspektive viel stärker in den Fokus zu nehmen.

9.2 ÖPNV

Die Erreichbarkeit der nächsten Stadt ist für die Menschen essenziell, damit sie ihren täglichen Verpflichtungen, aber auch ihren sozialen Bedürfnissen nachgehen können. Hierfür müssen die Verbindun-

gen zwischen dem ländlichen Raum und den städtischen Zentren, aber auch die Verbindungen der ländlichen Räume untereinander, verbessert werden.

Aktuell stellt sich die Situation vor Ort so dar, dass sich aufgrund geringer Bevölkerungsdichten und der damit verbundenen geringen Nachfrage öffentliche Mobilitätsangebote für die Gemeinden oft nicht rechnen. Dies hat zur Folge, dass es in 14 % der dünnbesiedelten Gemeinden täglich nur ein bis vier Verbindungen zum nächsten Zentrum gibt, die vorrangig dem Schülertransport dienen. Das Fahrplanangebot ist also reduziert. Der Weg zur Haltestelle ist häufig zu lang. Der nächste Bahnhof ist oft nur mit dem Auto erreichbar, das Radwegenetz im ländlichen Raum ist generell nur bedingt ausgebaut.

Damit die Menschen im ländlichen und suburbanen Raum mobil sein können, ist ein zuverlässiges, günstiges, schnelles, regelmäßiges, barrierefreies und vor allem aufeinander abgestimmtes Bahn- und Busangebot notwendig. Das Nahverkehrsangebot im ländlichen Raum muss attraktiv und verlässlich sein. Dazu gehört auch, dass komplizierte Übergänge zwischen Tarifverbänden, Umsteigen mit Wartezeiten, niedrige Taktungen und überfüllte Züge zu Hauptverkehrszeiten der Vergangenheit angehören. Um den ÖPNV als Rückgrat einer nachhaltigen und attraktiven Mobilität zu etablieren, bedarf es mindestens eines Stundentakts im ländlichen Bus- und Bahnbetrieb. Nachfragestärkere Strecken und Ta-

geszeiten verlangen eine Taktverdichtung. Eine Mobilitätsgarantie mit gesetzlich vorgegebenen Standards könnte all dies gewährleisten.

Neue, bedarfsorientierte Mobilitätsangebote wie Sharing, On-Demand-Verkehre, Pooling- und auch (Sammel-)Taxi-Angebote könnten in Verbindung mit dem Linienverkehr diesen flexibel ergänzen und Tür-zu-Tür-Verbindungen bieten.

Weitere Maßnahmen wie Anruf-Sammeltaxis, Ruf- und Bürgerbusse sowie Mitfahrbänke und Mitfahrvermittlungen via Apps könnten den Linienverkehr ebenfalls ergänzen und damit dazu beitragen, dass Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe im ländlichen Raum künftig sichergestellt werden können. Dabei müssen Konkurrenzeffekte unbedingt vermieden werden.

Zudem gilt es, Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes sowie Elektrokleinstfahrzeuge zu attraktiven Zubringern für den ÖV zu machen, indem witterungsbeständige und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Serviceangebote für diese und auch ihre Mitnahme im ÖV ermöglicht werden. Darüber hinaus kann durch die Ausweitung von P+R-Möglichkeiten an Bahnhöfen die Nutzung des ÖV gefördert werden und so zu einer Entlastung der Innenstädte vom Autoverkehr beitragen.

9.3 Digitalisierung / Autonomes Fahren

Ein funktionierendes und schnelles Internet (5G) ist Bedingung für die Einführung, Funktionstüch-

i

EXKURS: RUF- UND PLUSBUS-KONZEPTE

Um für ein möglichst flächendeckendes Angebot zu sorgen, müssen auch neue, für viele Verkehrsverbände ungewohnte Lösungen entwickelt werden. Wie dies geht, belegen Beispiele unter anderem aus Sachsen, wo ein dichtes Netz aus PlusBussen und TaktBussen aufgebaut worden ist.

Dabei bildet, am Beispiel des Mitteldeutschen Verkehrsbundes (MDV) dargestellt, das Bahnnetz im Schienenpersonennahverkehr das Grundgerüst. Ergänzt wird dies durch einen stündlich verkehrenden PlusBus, der die einzelnen Ortschaften mit dem nächsten Bahnhof verbindet. Der Fahrplan ist dabei unabhängig von den Schulferien und so aufgebaut, dass kurze Umsteigezeiten gewährleistet werden. Dieses Netz wird wiederum durch TaktBusse ergänzt. Diese Busse fahren ebenfalls, unabhängig von Schulferien, in einem zweistündigen Takt und verbinden ländliche Regionen mit dem nächsten

Zentrum.^{xxiv} Das PlusBus-Angebot im Freistaat Sachsen wird ko-finanziert durch Steuermittel. Grundlage dafür ist der Haushaltsbeschluss des Sächsischen Landtages.

In vielen ländlichen Regionen erlebt auch das altbekannte Konzept des Rufbusses eine Renaissance. Insbesondere die Chancen der Digitalisierung lassen dieses tot geglaubte Konzept zu neuem Leben erwachen.

Eines von vielen Beispielen, wo dies bereits gelungen ist, ist der Hopper der KvgOF im Kreis Offenbach. Das in Städten erprobte On-Demand System des Ridesharing wird hier mit über 100 virtuellen Haltestellen umgesetzt. Eine Fahrt kann unkompliziert per App oder Anruf gebucht werden und wird ggf. mit anderen Anfragen kombiniert. Die Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs konnten so ausgebaut werden. Insbesondere in Randzeiten konnte so das öffentliche Mobilitätsangebot deutlich verbessert werden.^{xxv}

tigkeit und Nutzung digitaler Bedienformen wie dem automatisierten Fahren, Mobilitäts-Apps und der Wirksamkeit von Assistenzsystemen. 5G ist das Rückgrat für die Digitalisierung im ländlichen Raum. Durch sicheres, zuverlässiges und effizientes Internet wird die Nutzung dieser Bedienformen überhaupt erst möglich.

Aufgrund des demographischen Wandels und des Wegzugs der Jüngeren wird es in Zukunft im ländlichen Raum mehr ältere Menschen geben. Dadurch geraten zunehmend auch autonome fahrende Fahrzeuge in den Blickpunkt der Diskussion. Sicherlich können diese in ländlichen Regionen einen Beitrag zur Mobilität leisten und ihre Vorteile ausspielen. Ein Sammelverkehr mit autonomen Fahrzeugen, die die Menschen zu den Hauptverkehrsachsen bringen, ist für den ländlichen Raum sinnvoll und kann die Mobilität nachhaltig verändern. Autonome Fahrzeuge bieten somit den Menschen neue Möglichkeiten und sind eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum Individualverkehr. Allerdings darf der Einsatz von „Robotaxis“ nicht in Konkurrenz zum ÖV treten und muss gesetzlich umfassend geregelt sein. Der ACE sieht im autonomen Fahren eine große Chance, jedoch wird der flächendeckende Einsatz noch einige Jahre dauern.^{xxvi}

9.4 Radverkehr

Auch im ländlichen und suburbanen Raum können Wege mit dem Rad als Alternative oder Ergänzung zum privaten Pkw zurückgelegt werden. Dabei ist die sichere Erreichbarkeit aller Ziele Grundvoraussetzung für die Attraktivität des Radverkehrs.

Für den Umstieg aufs Rad wird aber eine quantitativ und qualitativ bessere Rad-Infrastruktur benötigt. Diese muss, zumindest wenn sie saniert oder neu angelegt wird, getrennt vom Autoverkehr errichtet werden, um die Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer zu gewährleisten. Zu häufig sind Radwege nicht von den Straßen getrennt oder enden abrupt. Oft bestehen Lücken im Radwegenetz oder es fehlen die Verbindungen in die Klein- und Mittelstädte.

Es bedarf einer Kommunen-übergreifenden Vernetzung im Rahmen von Radverkehrsplänen, um das Fahrrad für den alltäglichen Verkehr, aber auch für den Tourismus attraktiv zu machen. Vom Ausbau der Hauptradrouten, Radschnellwege und Servicestationen mit Bikesharing-Angeboten profitieren beide Nutzungsarten gleichermaßen. Durch den zusätzlichen Bau von sicheren Radabstellanlagen – auch für Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes – wird außerdem die Verknüpfung zu anderen Ver-

kehrsmitteln attraktiv und die Funktion als ÖV-Zu-bringer gestärkt. Die Mitnahmemöglichkeit von Rädern in Fahrzeugen des ÖV muss erleichtert werden.

Das Mobilitätsverhalten ist ein jahrelang eingeübtes Verhalten. Das lässt sich nur schwer von heute auf morgen ändern. Um das Bewusstsein der Menschen, das Fahrrad als echte Alternative und als Alltagsverkehrsmittel wahrzunehmen, zu schärfen, ist eine gute Kommunikation ebenso erforderlich wie gute Infrastrukturmaßnahmen. Zentrale Bedingung für den Umstieg ist das Angebot. Darauf kann eine gute Kommunikation aufbauen.

9.5 Antriebswende / Energiewende

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, braucht es eine Energie- sowie eine Verkehrs- und Antriebswende. Eine umfassende Dekarbonisierung des Verkehrssektors kann nur gelingen, wenn – neben einem Wandel hin zu mehr öffentlichem Nah- und Fernverkehr und mehr Intermodalität – der Verkehr auch im ländlichen Raum großflächig elektrifiziert wird.

Maßgeblich für den Erfolg dieser Antriebswende ist neben der Verfügbarkeit von geeigneten Fahrzeugen auch die Ladeinfrastruktur.

Im ländlichen Raum spielt die private Ladeinfrastruktur eine größere Rolle als in der verdichteten Stadt, denn er ist stärker durch individuelles Wohn- und/oder Grundstückseigentum geprägt. So ist die eigene Wallbox in der Garage, im Carport oder im Außenbereich eine komfortable und bequeme Alternative zur öffentlichen Ladestation. Diese Wallbox kann mit einer Photovoltaikanlage kombiniert werden, welche überschüssigen PV-Strom direkt in die Fahrzeugbatterie einspeist. Dies entlastet das öffentliche Stromnetz und gleichzeitig den Geldbeutel des Fahrzeughalters. Der ACE fordert den Gesetzgeber auf, die unentgeltliche Nutzung des eigenen Solarstroms durch den Abbau von Hürden und Restriktionen seitens der Stromanbieter zu ermöglichen.

Unabhängig von diesen Gegebenheiten muss auch im ländlichen Raum ein flächendeckendes Netz an öffentlicher Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen – insbesondere an markanten Wegpunkten (sog. POIs), damit die batterieelektrische Mobilität für alle funktioniert.

Trotz aller politischen Bemühungen gibt es hier noch große Lücken im Netz. Aktuelle Zahlen der Bundesnetzagentur machen deutlich, dass zwei Drittel der Gemeinden in Deutschland keine öf-



©AdobeStock.com/Rolf G. Wackenberg www.wackenberg.com

fentlichen Ladepunkte zur Verfügung stellen. Von 10.796 Gemeinden stellen lediglich 4.280 Gemeinden eine Ladeinfrastruktur bereit.^{xxvii}

Die Elektromobilität spielt auch im ÖV eine immer größere Rolle. Dank der überarbeiteten EU-Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge werden diese sich im ÖV schnell durchsetzen.

9.6 Ziele des ACE für den ländlichen Raum

Das eigene Auto ist für viele Menschen im ländlichen Raum noch unverzichtbar. Für einzelne Fahrtanlässe wird das eigene Auto auf absehbare Zeit Verkehrsmittel Nummer eins bleiben. Der ACE setzt sich dafür ein, dass Mobilität auch jenseits des eigenen Pkw möglich wird.

Gerade im ländlichen Raum stellt die Sicherung der Mobilität eine der großen Herausforderungen der Zukunft dar. Zwischen den suburbanen Gebieten und Städten sowie bei den Verbindungen zwischen kleineren und mittleren Städten muss der ÖV künftig eine attraktive Alternative zur motorisierten Individualmobilität darstellen.

Im ÖV muss ein besseres Angebot (sowohl in Bezug auf die Taktung als auch auf das Angebot zu den Tagesrandzeiten) zur Verfügung gestellt werden. Er muss so günstig sein, dass er eine echte Alternative zum eigenen Pkw ist. Für die gesellschaftliche Teilhabe, die persönliche Freiheit und die Identifikation mit der Kommune und der Region ist die Möglichkeit, schnell, kostengünstig, um-

weltschonend und sicher den Arbeitsplatz, die Schule, den Ausbildungsplatz, aber auch den Bäcker oder anderes zu erreichen, eine grundlegende Voraussetzung. Es gibt nicht die eine ländliche oder suburbane Region. Daher erfordert jede Wirtschafts- und Raumstruktur jeweils lokal angepasste Angebote und maßgeschneiderte Lösungen.

Teilweise gibt es schon heute Best-Practice-Beispiele im ländlichen und suburbanen Raum, wie Mobilität unabhängig vom eigenen Pkw ausgestaltet werden kann. Diese müssen vermehrt Anwendung finden. Dies erfordert eine gezielte Förderung von Forschung und Entwicklung von Mobilitätslösungen für den ländlichen Raum.

Insbesondere im Bereich des ÖPNV und der Verkehrssicherheit sind die Probleme im ländlichen Raum grundsätzlich anders gelagert als im städtischen Raum. Die Digitalisierung bietet hier vielfältige Möglichkeiten. Damit diese genutzt werden können, braucht es eine gute digitale Infrastruktur in allen Winkeln Deutschlands.

Der ACE fordert: In einer Zeit, in der die Verkehrswende fortgeschritten ist, soll(en) die Finanzen ausgebaut worden sein

- _ dabei müssen mehr Investitionen in die Erforschung und Entwicklung von Mobilitätslösungen fließen,
- _ es müssen bundesweite Förderprogramme aufgelegt werden,
- _ eine sozial gerechte und für alle erreichbare öffentliche Mobilität muss zur Pflichtaufgabe

der Kommunen gemacht werden und ebenso muss für eine adäquate finanzielle Ausstattung gesorgt werden,

- _ für ein aktives Regionalmanagement vor Ort bedarf es zusätzlicher personeller und finanzieller Ressourcen,
- _ insgesamt müssen die Kommunen besser finanziell ausgestattet werden;

der ÖV extrem ausgebaut worden sein

- _ unter Einbeziehung von On-Demand-Angeboten,
- _ mit schnellen, regelmäßigen und aufeinander abgestimmten Bahn- und Busangeboten zu sozial verträglichen Preisen,
- _ mit kurzen Zugangswegen zu den Haltestellen,
- _ kurze Umsteigezeiten und eine verlässliche Taktung von Bahn und Bus auf den Hauptachsen und deren Zubringern,
- _ mit dem Ausbau der P+R Angebote an Bahnhöfen und
- _ dem Ausbau der P+R Angebote an Autobahnauffahrten und Schnellstraßen müssen Anreize zur Bildung von Mitfahrgelegenheiten geschaffen werden;

die Verknüpfung der Verkehrsträger erfolgt sein

- _ mit einer Mobilitätsgarantie, so dass Menschen unabhängig vom Wohnort ohne eigenes Automobil sein können, und damit einen wohnortnahen Anschluss an den ÖPNV erhalten, wobei die Möglichkeiten der Digitalisierung dabei voll ausgeschöpft werden müssen,
- _ mit der strukturellen Verzahnung der Mobilitätsangebote zwischen dem ländlichen Raum und Städten sowie zwischen ländlichen Regionen untereinander,
- _ mit barrierefreien Mobilitätsstationen an Knotenpunkten mit Sharingangeboten für Fahrräder, E-Bikes, Pedelecs und E-Scooter;

der Ausbau der Radinfrastruktur voran gebracht worden sein

- _ mit einem geschlossenen, sicheren und vom Autoverkehr getrennten Radverkehrsnetz im ganzen Land, das kommunenübergreifend geplant und umgesetzt wird,
- _ durch den Ausbau von Radschnellwegen, insbesondere zwischen den Mittelzentren und von den Metropolen ins Umland,
- _ mit wettergeschützten und sichern Abstellanlagen für Fahrräder, E-Bikes, Pedelecs, E-Scooter an Knotenpunkten sowie Bahn- und Bushaltestellen und
- _ erleichterte Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖV;

der Ausbau der Ladeinfrastruktur vorangegangen sein

- _ durch ein Programm für die Förderung privater Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Pkw in Kombination mit einer privaten Photovoltaikanlage,
- _ Hürden hinsichtlich der privaten und unentgeltlichen Nutzung des eigenen Solarstroms müssen abgebaut werden und
- _ der schnelle Ausbau der Schnellladeinfrastruktur außerorts muss erfolgen;

der Ausbau der sonstigen Infrastruktur abgeschlossen sein

- _ der Ausbau der digitalen Infrastruktur mit 5G ist das Rückgrat vieler innovativer Ideen und Voraussetzung für die Nutzung neuer Mobilitätsformen,
- _ durch die Stärkung der Nahversorgung mit den Dingen des täglichen Bedarfs (Lebensmittel, Dienstleistungen, medizinische Versorgung) können Wege reduziert und verkürzt werden,
- _ angepasste und aktualisierte Mobilitätspläne, die über die Kreisgrenze hinaus umgesetzt werden,
- _ eine schrittweise Reduzierung der Verkehrsverbünde und Etablierung von überregionalen Verkehrsverbänden und
- _ eine ernsthafte Prüfung der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und möglicher Elektrifizierung im Regionalverkehr mit attraktiver Taktgestaltung entsprechend den Erfordernissen in der Region sowie der bedarfsgerechten Reaktivierung und Errichtung von Haltepunkten.