

# MOBILITÄTSMANAGEMENT IM LÄNDLICHEN RAUM



Das Streckennetz passt sich an Fahrgäste an: Was in vielen Städten längst normal ist, ist auf dem Land häufig noch nicht der Fall. Auf der anderen Seite entstehen aber gerade in einigen ländlichen Regionen interessante Mobilitätskonzepte. In einem Modellvorhaben versuchte der Bund, Verkehrslücken auf dem Land zu schließen.



**Dr. Bernd Buthe**

ist Regierungsrat in der Funktion als Projektleiter im BBSR. Nach dem Studium der Volkswirtschaftslehre in Münster arbeitete er in Essen als Unternehmensberater im Verkehrssektor. Seit 2009 ist er in der Forschung und Politikberatung tätig. [bernd.buthe@bbr.bund.de](mailto:bernd.buthe@bbr.bund.de)

## Hintergrund: Mobilität im ländlichen Raum und das Modellvorhaben „MoDaVo“

Ländliche Räume sind aufgrund ihrer Bevölkerungsdichte, Siedlungsstruktur und Wirtschaftskraft stärker vom demografischen Wandel betroffen als andere Räume. Dies wirkt sich auch auf das Mobilitätsmanagement aus: Im ländlichen Raum braucht es andere Maßnahmen als in Städten, um das individuelle Mobilitätsverhalten zielorientiert zu beeinflussen. Ein wesentlicher Aspekt bleibt in beiden Fällen aber gleich: Die Verantwortlichen müssen die Bevölkerung bei Projekten „mitnehmen“.

Demografischer Wandel und Heterogenität der ländlichen Räume sorgen für einige spezifische Herausforderungen. Wirtschaftskraft und eine angemessene Lebensqualität für die Bevölkerung vor Ort müssen gewährleistet werden. Fehlende finanzielle Ressourcen erschweren das jedoch zunehmend. Gerade im ländlichen Raum brechen Versorgungsinfrastrukturen seit einigen Jahren immer stärker weg. Die hier lebende Bevölkerung muss somit längere Distanzen überwinden – sei es auf dem Schulweg, beim alltäglichen Einkauf oder beim Arztbesuch. Diese problematische Entwicklung betrifft insbesondere Kinder, Jugendliche sowie Seniorinnen und Senioren – also Personengruppen ohne eigenen Pkw.

Die Bundesregierung ist sich der situationsabhängigen Problematik im ländlichen Raum bewusst und betrachtet den demografischen Wandel nicht nur als Herausforderung, sondern auch als Chance. Es bleibt nach wie vor ein zentrales staatliches Ziel, die besonders betroffenen Regionen zu stärken und für gleichwertige Lebensverhältnisse zu sorgen. Dafür braucht es Modellvorhaben, über die innovative Handlungsansätze vor Ort unter Einbindung der Bevölkerung und allen anderen relevanten Akteuren praktisch erprobt werden. Das Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ (MoDaVo) ist in diesen Kontext einzuordnen: Ein Projektteam erarbeitete innovative Handlungskonzepte, um Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen langfristig sicherzustellen.

Dafür analysierte es gemeinsam mit den Akteuren vor Ort die langfristige Bevölkerungsentwicklung auf kleinräumiger Ebene und verglich diese mit der infrastrukturellen Ausstattung. Insgesamt 18 Modellregionen (vgl. Abb. 1) nahmen am Vorhaben teil und wurden über drei Jahre finanziell unterstützt und betreut.

Die ausgewählten Modellregionen sind in Bezug auf Größe, Anzahl der Gemeinden und Ortsteile sowie Bevölkerungszahl und -dichte sehr heterogen (vgl. im Folgenden ARGE Movo MoDaVo 2018: 20). Während Vorpommern-Greifswald mit fast 4.000 km<sup>2</sup> der flächenmäßig größte Landkreis ist, trägt die Fläche der Modellregion Merzig-Wadern lediglich 556 km<sup>2</sup>. Die Modellregion Bautzen/Görlitz zählt zusammen rund 570.000 Einwohner, im Gegensatz dazu verzeichnet der Landkreis Holzminden lediglich 72.000 Einwohner. Auch in Bezug auf die Bevölkerungsdichte ergeben sich interessante Unterschiede: Während der Kreis Coesfeld rund 200 Einwohner je km<sup>2</sup> ausweist, sind es im Landkreis Ostprignitz-Ruppin nur knapp 40 Einwohner je km<sup>2</sup>. Neben den statistischen und demografischen Größen unterscheiden sich die Modellregionen auch stark in ihrer örtlichen Struktur und Mentalität. Einige Regionen nahmen die Idee einer Mitfahrbank beispielsweise sehr positiv auf, andernorts dominieren wiederum Sicherheitsbedenken.

Gerade wegen dieser Unterschiede brauchte jede Modellregion ihre eigenen Lösungsansätze. Für ein adäquates Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum sind Entwicklungsunterschiede zu berücksichtigen und ein regionsspezifisches Mobilitätskonzept zu entwickeln. Das MoDaVo-Projektteam führte dementsprechend Erreichbarkeitsanalysen für die Modellregionen durch und entwickelte darauf aufbauend Mobilitätskonzepte. Dabei galt es, die Daseinsvorsorge zu sichern und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge (z. B. Schulen, Lebensmittelgeschäfte oder Arztpraxen) zu gewährleisten.

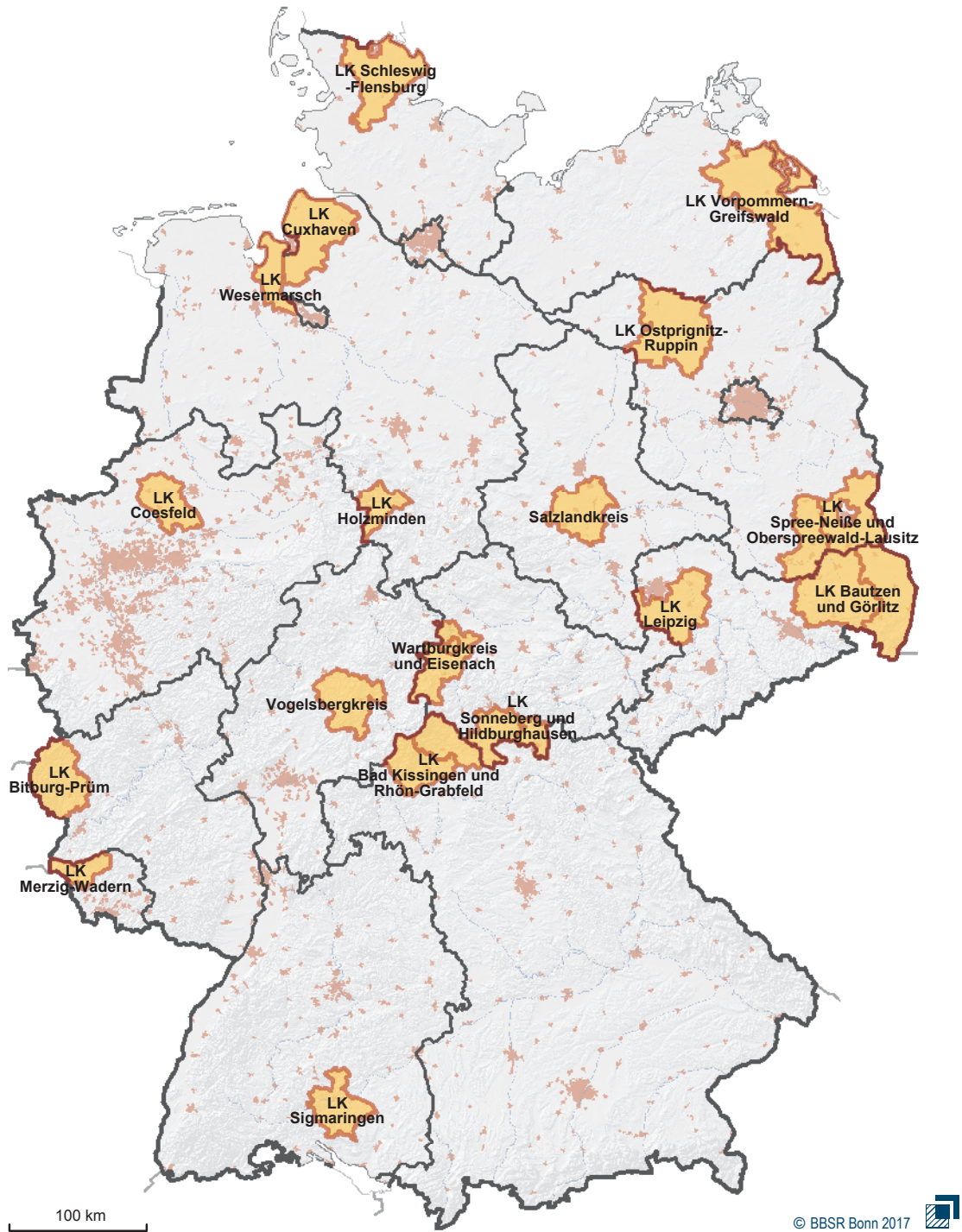
## Erreichbarkeitsanalysen und Mobilitätskonzepte

Mit Erreichbarkeitsanalysen lassen sich die Versorgungsqualität in einem Gebiet erfassen und je nach Definition Versorgungslücken oder -engpässe aufzeigen. Entscheidend

hierbei ist es, ein Start- und Zielsystem zu definieren. Um herauszufinden, wie gut eine Modellregion beispielsweise mit Krankenhäusern ausgestattet ist, wird der Zeitaufwand von

1

Die 18 teilnehmenden Regionen im Modellvorhaben MoDaVo



Datenbasis: Laufende Raumbeobachtung des BBSR, Modellvorhaben "Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen"<sup>1</sup>  
Geometrische Grundlage: Länder und Modellregionen aggregiert aus Kreise (generalisiert), 31.12.2014 © GeoBasis-DE/BKG  
DLM 1000, 2009, © GeoBasis-DE/BKG  
Bearbeitung: T. Pütz

Quelle: Raumordnungsbericht 2017 – Daseinsvorsorge sichern 2017

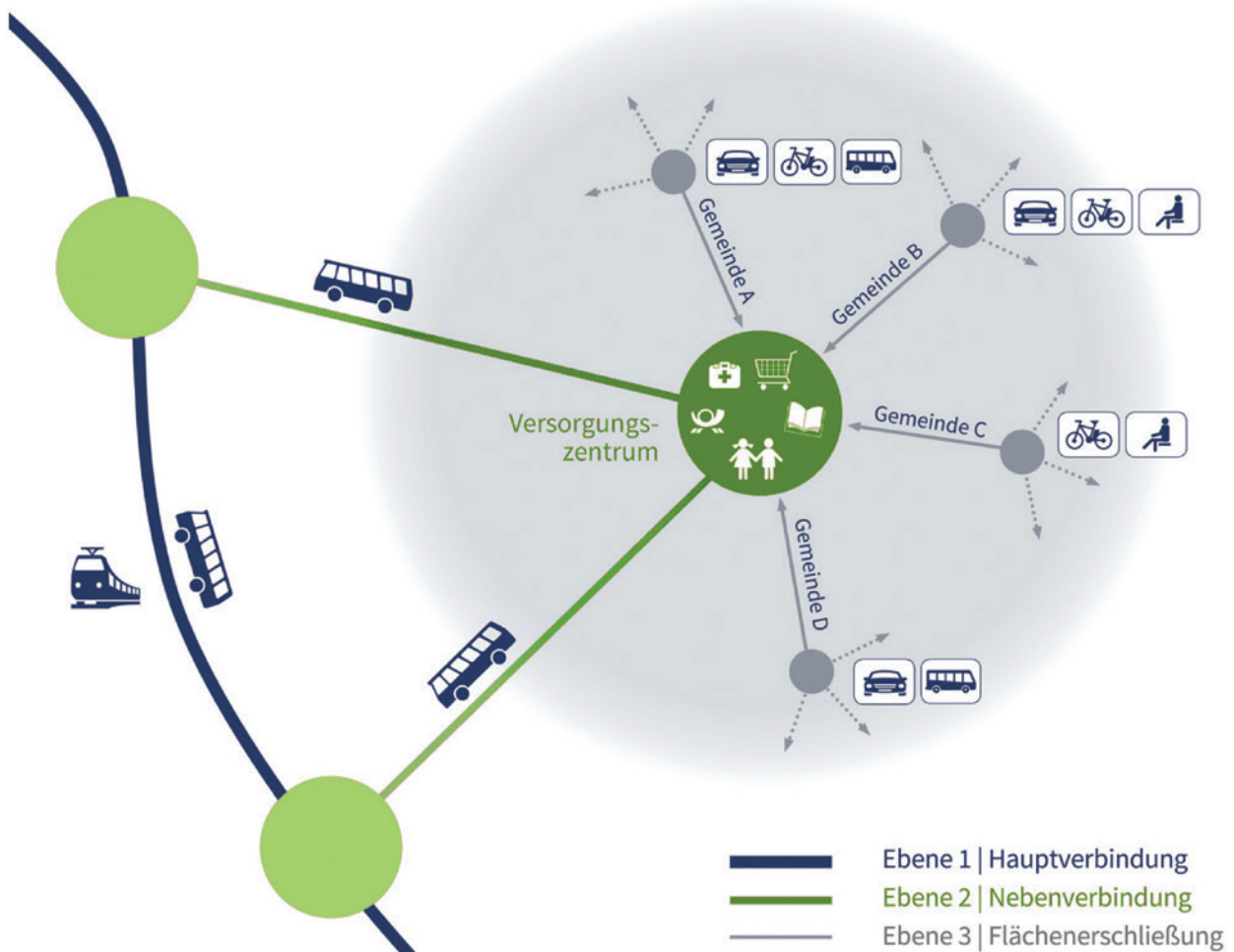
den definierten Startpunkten (z. B. Ortsteilen) zum nächstgelegenen Krankenhaus ermittelt und kartografisch dargestellt. Die Erreichbarkeitsanalyse zeigt also, welcher Zeitaufwand mit bestimmten Verkehrsmitteln für bestimmte Ziele verbunden ist.

Die Modellregionen setzten für ihre Erreichbarkeitsanalysen unterschiedliche Schwerpunkte, insbesondere was die Wahl der Verkehrsmittel, der zu erreichenden Ziele sowie der modellbedingt angesetzten Durchschnittsgeschwindigkeit pro Verkehrsmittel und Straßenkategorie betraf (vgl. im Folgenden ARGE Movo MoDaVo 2018: 52). Über die Analysen ließen sich die Versorgungsdefizite in allen Modellregionen dementsprechend sehr gut erfassen und analysieren.

Um die erkannten Defizite abzubauen, erarbeitete das Projektteam auf Basis von Beteiligungsverfahren landkreisweite Mobilitätskonzepte. Diese sollten die Versorgungssituation für einen möglichst großen Anteil der Bevölkerung oder besonders auf den ÖPNV angewiesene Gruppen verbessern.

Durch die Identifikation von Versorgungszentren lassen sich die vorhandenen Ressourcen durch Bündelung optimal nutzen. Versorgungszentren spielen eine wichtige Rolle für unterversorgte Teilräume. Umgeben werden sie jeweils von Kooperationsräumen, deren räumliche Abgrenzung aus den kleinteiligen Verflechtungs- und Versorgungsbeziehungen entsteht. Das Mobilitätskonzept sollte dabei einerseits dazu dienen, Ortsteile innerhalb eines Kooperationsraums

**2**  
 Mobilitätskonzepte: Hierarchischer Netzaufbau (3-Ebenen-Ansatz)



Quelle: Eigene Darstellung

möglichst umsteigefrei an das nächste Versorgungszentrum anzubinden und andererseits möglichst umsteigefreie Verkehrsanbindungen zwischen den Versorgungszentren und den nächsten Mittel- und Oberzentren zu gewährleisten.

Idealerweise kombiniert ein Mobilitätskonzept die klassischen Linienverkehrsangebote mit flexiblen und alternativen Mobilitätsangeboten (vgl. im Folgenden BMVI/BMI 2018: 36). Dabei wird in der Regel – wie in Abbildung 2 dargestellt – ein hierarchischer Netzaufbau (3-Ebenen-Ansatz) verfolgt: Als Ebene 1 gelten die Hauptverkehrsverbindungen. Hier werden meist Züge sowie Schnellbus- oder Regionalbuslinien eingesetzt. Zur Ebene 2 zählen die Nebenverbindungen. Hier fahren zumeist Linienbusse als Zubringer zu den Hauptachsen der Ebene 1. Ebene 3 bezieht sich schließlich auf die Flächenerschließung. Neben den reinen Schulbuslinien werden hier mehrheitlich Rufbusse, Anruf-Sammel-Taxen oder Bürgerbusse verwendet. Ebenfalls in Frage kommen

Angebote wie Park-and-Ride-Parkplätze und Fahrradabstellanlagen, Mitfahrbänke und IT-gestützte Mitfahrvermittlungen.

Für die drei Ebenen definierte das Projektteam zum Teil landkreisweite Mindestbedienstandards (vgl. im Folgenden ARGE Movo MoDaVo 2018: 8). Ein Großteil der vorgeschlagenen Maßnahmen bezieht sich auf die Ebene 3, auf der im Modellvorhaben ein besonderes Augenmerk lag. Das war unter anderem deshalb so, weil einige Regionen erst kurz zuvor den Nahverkehrsplan (NVP) aktualisiert hatten und es deshalb auf den oberen Ebenen, insbesondere im Linienverkehr, wenig Spielraum gab. In anderen Regionen lassen sich die Ergebnisse des Modellvorhabens aber direkt für die Aktualisierung des NVP und die Neuvergabe von Teilnetzen nutzen. Insgesamt enthalten die Mobilitätskonzepte vielfältige Maßnahmen, die die Mobilität verbessern sollen. Einen Teil davon finanzierte der Bund.

## Maßnahmen im Bereich Mobilität(-smanagement)

Die Modellregionen haben bereits einzelne konkrete Maßnahmen entwickelt und umgesetzt. Insgesamt wurden 71 Projekte und Maßnahmen geplant, der Großteil davon auch realisiert. Etwa 70 Prozent der Maßnahmen verbessern die Mobilität, während der Rest dem Schwerpunkt Versorgung zuzuordnen ist. Die Maßnahmen lassen sich in zwölf Kategorien einteilen. Diese sind in Abbildung 3 dargestellt. Die Größe der Blasen zeigt, wie häufig eine Maßnahme in den Modellregionen insgesamt zum Einsatz kam.

Ein Großteil der Maßnahmen wurde zur Verbesserung der Versorgung vor Ort (12 von 71) und in den Bereichen Digitale Informationsplattformen (11 von 71) sowie Alternative Bedienformen (10 von 71) durchgeführt. Unter anderem wurden telemedizinische Dienstleistungen, Mobilitätsstationen, digitale Fahrgastanzeigen, rollende Wochenmärkte, Bürgerhäuser, Bürgerbusse für unterschiedliche Einsatzzwecke (Kindergartenbus, Einkaufsbus, Krankenfahrten usw.), Mobilitätscoachings und -beratungen sowie Mitfahrbänke und App-gestützte Mitfahrvermittlungen realisiert.

Die Verbesserung der Barrierefreiheit (2 von 71), das Carsharing und der Bereich Verbesserte Information (jeweils 3 von 71 Maßnahmen) blieben wiederum unterrepräsentiert.

Neben konkreten Mobilitäts- oder Versorgungsangeboten entwickelten die Modellregionen zahlreiche Marketing-

maßnahmen. Sie tragen dazu bei, dass die neuen Angebote schon bei der Einführung Gesprächsthema in der Bevölkerung sind und im laufenden Betrieb präsent bleiben. In der Regel setzten die Regionen dafür klassische Printmedien wie Flyer, Poster oder Anzeigen in lokalen Medien ein. Einige Regionen erstellten zudem Erklärvideos zu ihrem Angebot und nutzten soziale Medien.

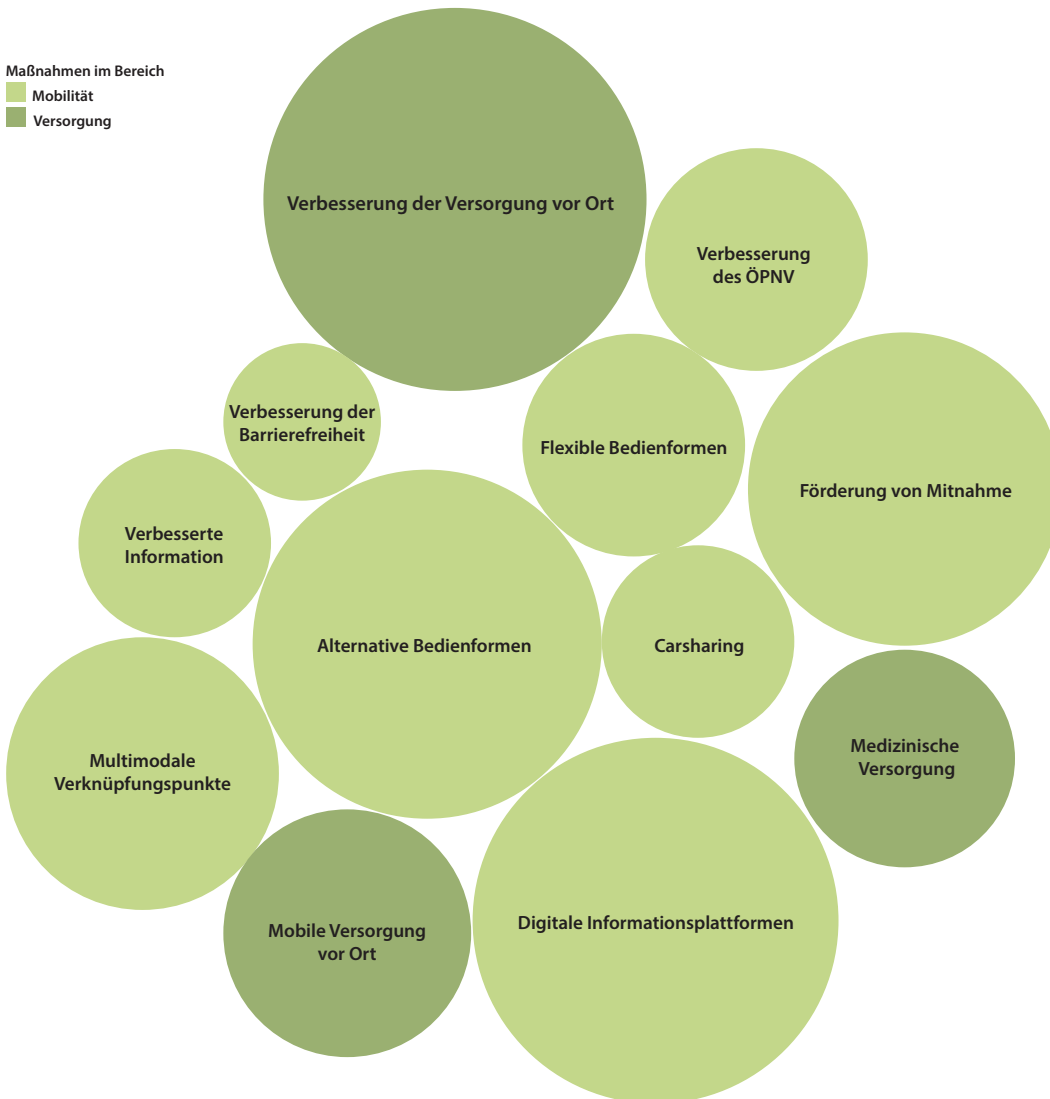
Die Maßnahmen der Modellregionen decken ein breites inhaltliches Spektrum ab, das zeigen die folgenden Beispiele für den Mobilitätsbereich.

### Flexible Bedienformen

Im Vergleich zum Linienverkehr zeichnen sich flexible Bedienformen dadurch aus, dass sie erst nach Voranmeldung Fahrten durchführen. Ein Beispiel für eine flexible Bedienform ist der im Landkreis Vorpommern-Greifswald im Amt Peenetal/Loitz eingeführte, vollflexible Rufbus ILSE. Bei diesem Rufbus handelt es sich um ein fahrplanunabhängiges Angebot mit Haltestellenbedienung, das werktags zwischen 8 und 18 Uhr verkehrt. Fahrgäste können als Start- und Zielpunkt alle Haltestellen im Amt sowie eine Fahrt in die Nachbarstadt Demmin angeben. Innerhalb des Stadtgebiets von Demmin sind allerdings keine Fahrten möglich. Der Rufbus lässt sich für jegliche Art von Fahrten nutzen und dient als Zubringer zum Schienen- und Linienbusverkehr. Für die

## Häufigkeit der Maßnahmen in den 18 Modellregionen

Maßnahmen im Bereich  
 ■ Mobilität  
 ■ Versorgung



Quelle: Eigene Darstellung

Fahrten des Busses gelten die Fahrpreise der Tarifgemeinschaft Vorpommern-Greifswald. Eine Buchung muss bis spätestens 60 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit per Telefon, Smartphone oder Internet erfolgen. Das Besondere am Rufbus ILSE: Die Integrierte Leitstelle des Landkreises, die auch für den Rettungsdienst und die Feuerwehr zuständig ist, plant die Fahrten. Eine Software berechnet den idealen Fahrweg und prüft, ob sich mehrere Fahrten zu einer bündeln lassen. Um insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen zu erreichen, begleitete eine professionelle Werbekampagne die Einführung des ILSE-Busses.

### Alternative Bedienformen

Alternative Bedienformen sind in der Regel genehmigungsfrei und nicht gewerbsmäßig beziehungsweise mit Gewinnabsicht. Dazu gehören zum Beispiel Bürgerbusse und soziale Fahrdienste. Im Oktober 2018 wurde in Nottuln-Darup im Landkreis Coesfeld offiziell der E-Rikscha-Fahr- und Lieferservice für den Alten Hof Schoppmann – einem Veranstaltungs- und Gemeinschaftsort – vorgestellt. Das Fahrzeug dient vor allem dazu, die Kunden des neuen Senioren-Betreuungsdienstes komfortabel zum Hof Schoppmann zu holen und auch wieder nach Hause zu bringen. Auf diese Weise

können auch die weniger mobilen Daruperinnen und Daruper das neue Angebot nutzen. Weitere Einsatzmöglichkeiten sind der demnächst startende Lebensmittel-Lieferdienst sowie Privatfahrten, zum Beispiel zu den Daruper Sehenswürdigkeiten.

## Carsharing

Die Stadt Geestland im Landkreis Cuxhaven plant ein multifunktionales Mobilitätsangebot. Im peripher gelegenen Ortsteil Neuenwalde soll ein Pkw mit folgenden Einsatzmöglichkeiten stationiert werden:

- als Carsharing-Fahrzeug
- als Fahrzeug für einen ehrenamtlichen Fahrdienst
- optional als Poolfahrzeug für das örtliche Bildungszentrum sowie ortsansässige Kleinbetriebe

Im vorgeschlagenen Konzept soll der ehrenamtliche Fahrdienst das Fahrzeug vorrangig nutzen, um – entweder mit mehreren geplanten Fahrten pro Woche oder als nachfragegesteuerter Bedarfsverkehr – den Lückenschluss zum nächstgelegenen Bahnhof Dorum zu bilden. In der derzeitigen Situation lässt sich dieser mit dem ÖPNV nämlich nicht erreichen. In Zeiten, in denen der Fahrdienst das Fahrzeug nicht nutzt, soll es als Carsharing-Fahrzeug der Bevölkerung und den Gästen des örtlichen Bildungszentrums zur Verfügung stehen. Zielgruppe für das Carsharing sind vornehmlich Menschen mit Führerschein, aber ohne eigenen Pkw sowie Haushalte mit wenig genutzten Zweit- oder Drittwagen. Im Sinne der Nachhaltigkeit und lokalen Emissionsfreiheit ist geplant, für das Angebot ein Elektrofahrzeug anzuschaffen. Zusätzlich soll am Fahrzeugstandort in Neuenwald eine Ladesäule installiert werden.

## Förderung von Mitnahme

Der Vogelsbergkreis konzipierte im Modellvorhaben das Projekt „Fairfahrt“ sowie analog dazu die Mitfahr-App „Fairschult“ und überführte beides bereits in den Betrieb. Bei „Fairfahrt“ handelt es sich um eine (teil-)digitalisierte Mitfahrbank, die im April 2017 in der Stadt Romrod, einem Versorgungszentrum des Vogelsbergkreises, sowie in vier weiteren Ortsteilen des Landkreises eingeführt wurde. Im Eingang eines Verbrauchermarktes in Romrod sowie in den Ortsteilen gibt es Informationssäulen, die anzeigen, ob eine Person einen Mitfahrwunsch hat. Zusätzlich zu spontanen Mitfahrten können Nutzerinnen und Nutzer über die App und die Internetseite auch regelmäßige Fahrtangebote und -wünsche bekannt geben.

Anders als bei „traditionellen“ Mitfahrbänken sind die Fahrerinnen und Fahrer ebenso wie die Mitfahrerinnen und Mit-

fahrer bei „Fairfahrt“ angemeldet und können sich über einen Transponder oder eine Chipkarte ausweisen. Damit lässt sich nachvollziehen, wer wen mitgenommen hat. Gleichzeitig müssen sich potenzielle Nutzerinnen und Nutzer für ein solches System anmelden. Im Sommer 2017 war die Zahl der angemeldeten Nutzerinnen und Nutzern bereits hoch: Insgesamt lag der Wert bei 5 Prozent der örtlichen Bevölkerung. Im Gegensatz zu den hohen Anmeldezahlen wurde das „Fairfahrt“-Angebot zum selben Zeitpunkt mit drei Fahrten pro Woche nur selten genutzt.

Die gewonnene Expertise aus dem „Fairfahrt“-Angebot integrierte die Modellregion in die Arbeit mit lokalen Schulen, um auch hier eine größere Sensibilität und Aufmerksamkeit für das Thema Mitfahren zu schaffen. In Kooperation mit vier weiterführenden Schulen in Lauterbach und Alsfeld wurde im Spätsommer 2018 unter dem Namen „Fairschult“ eine App für die Bildung von Fahrgemeinschaften an diesen Schulen eingeführt. Dabei handelt es sich um rein digitale Plattformen, die mit lokalen Partnern und in enger Zusammenarbeit mit den Schülerinnen und Schülern aufgelegt wurden und eine spontane sowie flexible Vermittlung von Mitfahrten ermöglichen. Die „Fairschult“-App enthält einige Features, die die Zielgruppe zur Nutzung animieren sollen. Dazu gehören ein CO<sub>2</sub>-Bonus für Fahrerinnen und Fahrer, die Integration eines Bewertungssystems und eines Beschwerdemanagements sowie Push-Benachrichtigungen.

## Informationsverbreitung

Auf Basis der Hinweise und Rückmeldungen aus den Beteiligungsverfahren und Interviews mit Vertreterinnen und Vertretern aus den Zielgruppen (z. B. Kreissenatoren) führten die Landkreise Spree-Neiße und Oberspreewald-Lausitz Mobilitätstrainings durch. Das Training verringerte Nutzungseinschränkungen im ÖPNV aufgrund von Informationsdefiziten und gab Informationen zur alltäglichen Nutzung. Vor allem bei mobilitätseingeschränkten Personen diente es dazu, Hemmnisse abzubauen, richtiges Verhalten im Fahrbetrieb zu trainieren und Fragen an geschultes Personal stellen zu können. In diesem Sinne konnten Teilnehmende das theoretisch erlernte Wissen im Training vor Ort an bereitgestellten Fahrzeugen ausprobieren. Aufkommende Fragen beantwortete das fachkundige Personal direkt. Die Teilnahme an den Mobilitätstrainings war offen für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger, der Fokus lag jedoch speziell auf Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Um die Erkenntnisse zu verstetigen, führte das Projektteam einen zusätzlichen Multiplikator-Workshop durch. Multiplikatoren sind in diesem Fall Menschen, die in ihrer täglichen Arbeit mit den Zielgruppen in Kontakt kommen und somit



ihre Erkenntnisse gut weitergeben und den Abbau von Informations- und Nutzungsbarrieren vorantreiben. Die Verkehrsunternehmen, die Kommunen, die Landkreise und externe Dienstleister unterstützen die Mobilitätstrainings, zum Beispiel indem sie fachkundiges Personal und Räumlichkeiten bereitstellen oder bedarfsgerechte Informationsmedien wie Broschüren und Kurzfilme entwickeln. Parallel zu den Trainingsmodulen dokumentierten Broschüren das Vorgehen, die Erfahrungen und die zentralen Inhalte. Diese sind in leicht verständlicher Form, digital und als gedruckte Exemplare verfügbar. Zusätzlich erstellte das Projektteam zusammen mit dem Medienzentrum Spree-Neiße einen Kurzfilm, der die Inhalte der Mobilitätstrainings in audiovisueller Form zusammenfasst und den Kommunen sowie Multiplikatoren bereitgestellt wurde.

### Digitale Informationsplattform

Ein Beispiel für die Einführung einer digitalen Informationsplattform ist die Partybus-App aus Sigmaringen. Sie soll die Nutzung eines Nachtbus-Systems so einfach und attraktiv wie möglich machen. Die Busroute generiert sich hier dy-

namisch, in einem zweistufigen Verfahren mit vorläufiger und endgültiger Route, aus den Nutzungsanfragen und den Buchungen. Dadurch lassen sich die Wünsche der Mitfahrinteressierten optimal berücksichtigen und Leerfahrten vermeiden. Die App informiert in Echtzeit über kurzfristige Änderungen im Fahrplan sowie über aktuelle Verspätungen. Im Salzlandkreis ist ein digitales Fahrgastinformationssystem (DFI) im Rahmen des Ausbaus einer Rendezvous-Haltestelle in Bernburg geplant. Ziel ist die Integration eines zentralen Informationspunkts in die geplante Haltestelle, der die Bevölkerung über die allgemeine Fahrplaninformation hinaus mit weiteren, regional bedeutsamen Informationen versorgt (z. B. Werbung für Veranstaltungen oder örtliche Freizeitangebote). Davon soll eine möglichst große Nutzergruppe profitieren (Schülerinnen und Schüler, Familien, Seniorinnen und Senioren sowie Touristinnen und Touristen).

### Multimodaler Verknüpfungspunkt

Im Wartburgkreis soll das Versorgungszentrum Bad Liebenstein mit einem multifunktionalen Mobilitätsangebot ausgestattet werden, das den ÖPNV-Haltepunkt zu einem



Foto: kenny2332 / Pixabay (CC0)

Carsharing: Zielgruppe sind vornehmlich Menschen ohne eigenes Auto

multimodalen Verknüpfungspunkt aufwertet. Herzstück des innovativen Projekts sind multifunktional einsetzbare Fahrzeuge, die verschiedene Akteure (gewerblich, institutionell oder privat) zu unterschiedlichen Zeiten für jeweils unterschiedliche Zwecke nutzen können. Weil sich zwei oder mehr Akteure die Fahrzeuge teilen, ergeben sich entsprechende Effizienzpotenziale. Eine Analyse des gültigen ÖPNV-Fahrplans hat gezeigt, dass die Erreichbarkeit des Versorgungszentrums Bad Liebenstein mit dem ÖPNV nicht immer für alle Ortsteile gewährleistet ist. Demgegenüber stehen Bürgerinnen und Bürger wie auch Gäste der anliegenden Kurkliniken, die ein möglichst flexibles Mobilitätsangebot erwarten. Die Anschaffung von zwei Fahrzeugen zum flexiblen Einsatz schließt diese Lücke.

Neben dem ÖPNV gibt es weitere, parallel betriebene Mobilitätsangebote (z. B. Personen- und Gepäcktransfer von örtlichen Kliniken und Beherbergungsbetrieben, Charterbusverkehre der ortsansässigen Kliniken für Ausflugsfahrten), die sich gut in einem gemeinsamen Angebot zusammenführen ließen. Zum Berichtszeitpunkt ist die Anschaffung von zwei Elektro-Kleinbussen geplant, für selbstorganisierte

Fahrten (Carsharing) sowie für einen ehrenamtlichen Fahrdienst, mit Platz für bis zu vier Personen. Der vorgesehene Fahrzeugstandort in Bad Liebenstein erfüllt alle allgemeinen, infrastrukturellen und technologischen Anforderungen, ist zentral und gut erreichbar und verfügt über eine ÖPNV-Haltestelle im unmittelbaren Umfeld. Weiterhin ist zum Laden der Fahrzeuge eine Ladesäule mit zwei Ladeplätzen nebeneinander (2x22 kW) geplant. In Zukunft lässt sich der Standort mit weiteren Angeboten ergänzen und so zu einer kleinen Mobilitätsstation ausbauen.

### Verbesserung der Barrierefreiheit

In der Modellregion Spree-Neiße und Oberspreewald-Lausitz verbessern zwei Maßnahmen die Barrierefreiheit: Um die Anbindung der mobilitätseingeschränkten Bevölkerung an das Versorgungszentrum Spremberg (Landkreis Spree-Neiße) zu gewährleisten, haben Landkreis und Stadt die Haltestellen in den beiden Ortsteilen Groß Luja und Trattendorf in einer interkommunalen Kooperation barrierefrei umgestaltet. In beiden Ortsteilen liegt die Altersstruktur bereits heute deutlich über dem Durchschnitt. Zusätzlich befindet



Foto: scharfsinn86 – stock.adobe.com

Elektrobusse können ebenfalls Teil neuer Mobilitätskonzepte sein

sich in Trattendorf das Behindertenwerk Spremberg. Zudem entstand im Modellvorhaben ein barrierefreier Fahrradrastplatz, der unter anderem die Bedürfnisse von Touristinnen und Touristen, Familien mit Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen berücksichtigt. Der Fahrradrastplatz befindet sich direkt am Senftenberger See (Bereich Südsee) am Radrundweg und ermöglicht das bewusste „Rast halten“ in naturnaher Umgebung im Wald und am Wasser.

## Verbesserung des ÖPNV

Der Landkreis Leipzig hat im Modellvorhaben den Ausbau von Bedarfsverkehren mit spezifischen Funktionen wie Einkaufs-, Arztbus oder Nightliner als wichtige Bausteine aufgegriffen. Im Fokusgebiet Colditz wurde die Einbindung eines Bedarfsverkehrs (Einkaufsbus) geprüft. Der erste umgesetzte Baustein des Konzepts „Südliches Leipziger Neuseenland“ verbesserte die Erreichbarkeit der Naherholungsziele im Leipziger Neuseenland am Wochenende grundlegend. Das erhöhte insbesondere die Standortattraktivität. Kern des Konzepts ist die PlusBus-Linie 101, die ganzjährig das Mittelzentrum Borna und die grundzentralen Verbundstädte Böhlen und Zwenkau sowie deren umgebende Orte unter der Woche im Ein- und am Wochenende im Zweistundentakt verbindet. Die Umsetzung der bisherigen Teilkonzepte „Muldenal in Fahrt“ und „Südliches Leipziger Neuseenland“ setzt Kreistagsbeschlüsse voraus, die teilweise bereits erfolgten. Ein Teil der vorgelegten Handlungsansätze liegt zudem in kommunaler Hoheit. Die regelmäßige Information in der Bürgermeisterrunde, die jährlichen Präsentationen und Diskussionen von Teilergebnissen im Überlandgespräch und die Veranstaltung „spruchreif“ legen die Grundlagen, damit die Handlungsansätze auch tatsächlich in kommunale Planungen (wie das Stadt-Umland-Konzept Wurzener Land)

eingehen und dann über Beschluss in den kommunalen Gremien umgesetzt werden.

## Partizipation als Faktor, Verstetigung als Hürde

Die Maßnahmen der Modellregionen decken zusammenfassend eine große Bandbreite ab. Während einige auf bereits existierenden Projekten aufbauten, wurden andere von Grund auf neu konzipiert. Wichtig war dabei insbesondere, die Betroffenen von Anfang an einzubeziehen, die Maßnahmen gemeinsam mit der Bevölkerung zu initiieren und als Gesprächsthemen zu verankern. Das verhinderte, am Bedarf vorbeizuplanen. Beispielsweise war es einigen älteren Menschen in den Modellregionen unangenehm, telefonisch einen Bürgerbus zu bestellen – sie wollten keinen zusätzlichen Aufwand verursachen. Auch ein Partybus für Schüler, der alle Discobesucher sicher nach Hause fährt, muss nicht immer eine sinnvolle Idee sein: In einer Modellregion refinanzierten einige ältere Schüler ihren Führerschein und ihr erstes Auto, indem sie jüngere Personen mitnahmen. Die Beteiligungsverfahren gaben demnach gute Einblicke, welche Aspekte aus den Bereichen der Versorgung und Mobilität den Menschen in der Region besonders wichtig sind.

Große Hürde war wiederum die Verstetigung der Projekte nach Ende der Förderung. Die Modellregionen verfolgten hier unterschiedliche Ansätze, um die angestoßenen Maßnahmen langfristig zu sichern. Welche Art der Verstetigung erfolgreich sein kann, hängt dabei stark von der jeweiligen Region und den vorhandenen anderen Förderprogrammen sowie dem Willen der Politik ab, etwaige Kosten dauerhaft über die Landkreise oder Landesmittel zu finanzieren.

## Abgeleitete Handlungsempfehlungen aus dem Modellvorhaben

An konkreten Lösungsansätzen, Versorgung und Mobilität zu sichern, mangelt es nicht. Das zeigen die vielfältigen Ergebnisse aus den 18 Modellregionen. Sie verdeutlichen jedoch auch, in welchen Bereichen noch Handlungsbedarf besteht:

- Um auf den Hauptstrecken ein einheitliches und abgestimmtes öffentliches Verkehrsangebot über administrative Grenzen hinweg bieten zu können, sind ein durchdachtes Gesamtkonzept plus finanzielle Unterstützung durch die Länder unabdingbar.

- Nahverkehrsbeiträge können ein verlässliches zusätzliches Finanzierungsinstrument sein, um unabhängig von Bund und Ländern Mittel für den straßengebundenen ÖPNV zu generieren.

- Der Bedarf nach Haustürbedienung wächst im Zuge des demografischen Wandels. Um Rechtssicherheit für die Haustürbedienung von Anrufbussen und Anruf-Sammel-Taxen zu schaffen, sollte diese bundesweit einheitlich zulässig werden.

- Ehrenamtliche Bürgerbusse schließen bereits heute große Lücken im ÖPNV-Angebot. Die Abgabenordnung muss Bürgerbusse als gemeinnützig anerkennen, damit diese Spenden erhalten können.
- Der Einarbeitungs- und Einführungsaufwand für flexible und alternative Bedienformen ist für die kommunalen Akteure oftmals zu hoch. Hier sollten Kompetenzzentren zur Flächenerschließung die praxisrelevanten Erfahrungen kontinuierlich sammeln und den Kommunen gebündelt in Form von Qualifizierungen und Beratungen zur Verfügung stellen.

Ein ausgeklügeltes Mobilitätsmanagement für den ländlichen Raum hilft, besonders betroffene Zielgruppen (z. B. Jugendliche) direkt anzusprechen und in den Fokus zu stellen. Nur sie wissen, welche Wege sie tatsächlich täglich zurücklegen und welche Einrichtungen sie erreichen müssen. Die Art der Beteiligung kann sich dabei von größeren Informationsveranstaltungen über Werkstätten, Befragungen, Interviews mit Stellvertreterinnen und Stellvertretern sowie Multiplikatoren, Online-Beteiligung bis hin zur aktiven gemeinsamen Gestaltung von Maßnahmen, Projekten und Konzepten erstrecken. Es ist unstrittig, dass eine breite und kontinuierliche Beteiligung mit einem Set an zielgruppenangepassten

Beteiligungsinstrumenten ein wichtiger Erfolgsfaktor für das Gelingen eines Modellvorhabens ist. Generell gilt: Je klarer sich über die Beteiligungsprozesse und Organisationsmodelle ein Gefühl von Teilhabe und Mitbestimmung in der Bevölkerung aufbauen ließ, desto größer sind die Chancen für eine langfristige Akzeptanz und Nutzung. Oder anders ausgedrückt: Die Verantwortlichen müssen die Bevölkerung „mitnehmen“. Doch wie erreicht der Bund dieses Ziel am besten?

Instrumente, Strategien und Erkenntnisse für flexible, regional angepasste Mobilitätskonzepte wurden in vielen Modell- und Forschungsvorhaben bereits erarbeitet. Das Wissen ist da, nötig ist die Umsetzung, konkret: Das Wissen muss zusammengefasst, verstetigt und „in die Fläche“ gebracht werden. Aufgrund der schlechten finanziellen Lage der öffentlichen Haushalte sind hierfür kaum Personalressourcen vorhanden. Daher sollte der Bund im Bereich des ländlichen Mobilitätsmanagement ein Angebot für interessierte Kommunen und Regionen entwickeln und bereitstellen, damit diese kreative Lösungsansätze für sich nutzen können. Nur so lässt sich zum Ziel der gleichwertigen Lebensverhältnisse in Deutschland beitragen und der demografische Wandel teilweise kompensieren.

## Literatur

**ARGE Movo MoDaVo**, 2018: Endbericht zum Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“, Neubrandenburg.

**BMVI** – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur;  
**BMI** – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, 2018: Sicherung von Versorgung und Mobilität – Strategien und Praxisbeispiele für gleichwertige Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen, Berlin.