

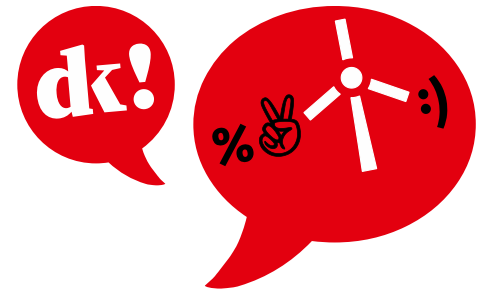
TRANSFORMATION DER MOBILITÄT: WIE KÖNNEN LÖSUNGEN FÜR DEN LÄNDLICHEN RAUM AUSSEHEN?

Eingereicht von: ACE, Stab Verkehrspolitik

Die viel besprochene 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 mussten.

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. Sie alle müssen ebenfalls am gesellschaftlichen Leben teilhaben können, ohne einen eigenen Pkw zu besitzen. Denn Mobilität ist Daseinsvorsorge und das Ziel ihrer sich vollziehenden Transformation 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 (beispielweise 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. 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.



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

Digitalisierung

Ein funktionierendes und schnelles Internet (5G) ist Bedingung für die Einführung, Funktionstüchtigkeit und Nutzung digitaler Bedienformen wie dem automatisierten Fahren, der Nutzungsmöglichkeiten von Mobilitäts-Apps und der Wirksamkeit von Assistenzsystemtechnik.

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 Radfahrenden



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 Hauptrouten, 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 Verkehrsmitteln attraktiv und die Funktion als ÖV-Zubringer gestärkt. Die Mitnahmemöglichkeit von Rädern in Fahrzeugen des ÖV muss erleichtert werden.

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.

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

Was es also für eine Transformation ländlicher Mobilität braucht:

Ausbau der Finanzen

- mehr Investitionen in Forschung und Entwicklung für Mobilitätslösungen,
- bundesweite Förderprogramme,
- sozial gerechte und für alle erreichbare öffentliche Mobilität zur Pflichtaufgabe der Kommunen zu machen und ebenso für eine adäquate finanzielle Ausstattung zu sorgen,
- zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen für ein aktives Regionalmanagement vor Ort,
- insgesamt eine bessere finanzielle Ausstattung der Kommunen;

Ausbau des ÖV

- den Ausbau des ÖPNV unter Einbeziehung von On-Demand-Angeboten,



- schnelle, regelmäßige und aufeinander abgestimmte Bahn- und Busangebote zu sozial verträglichen Preisen,
- kurze Zugangswege zu den Haltestellen,
- kurze Umsteigezeiten und eine verlässliche Taktung von Bahn und Bus auf den Hauptachsen und deren Zubringern,
- Ausbau der P+R Angebote an Bahnhöfen,
- Ausbau der P+R Angebote an Autobahnauffahrten und Schnellstraßen als Anreiz zur Bildung von Mitfahrgelegenheiten;

Verknüpfung der Verkehrsträger

- eine Mobilitätsgarantie und damit einen wohnortnahen Anschluss an den ÖPNV, wobei die Möglichkeiten der Digitalisierung voll ausgeschöpft werden müssen,
- die strukturelle Verzahnung der Mobilitätsangebote zwischen dem ländlichen Raum und Städten sowie zwischen ländlichen Regionen untereinander,
- barrierefreie Mobilitätsstationen an Knotenpunkten mit Sharingangeboten für Fahrräder, E-Bikes, Pedelecs und E-Scooter;

Ausbau der Radinfrastruktur

- ein geschlossenes, sicheres und vom Autoverkehr getrenntes Radverkehrsnetz im ganzen Land, das kommunenübergreifend geplant und umgesetzt wird,
- den Ausbau von Radschnellwegen, insbesondere zwischen den Mittelzentren und von den Metropolen ins Umland,
- wettergeschützte und sichere Abstellanlagen für Fahrräder, E-Bikes, Pedelecs, EScooter an Knotenpunkten sowie Bahn- und Bushaltestellen,
- die Mitnahmemöglichkeit im ÖV;

Ausbau der Ladeinfrastruktur

- ein Programm für die Förderung privater Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Pkw in Kombination mit einer privaten Photovoltaikanlage,
- den Abbau von Hürden hinsichtlich der privaten und unentgeltlichen Nutzung des eigenen Solarstroms,
- einen schnellen Ausbau der Schnellladeinfrastruktur außerorts;

Ausbau der sonstigen Infrastruktur

- den Ausbau der digitalen Infrastruktur mit 5G als Rückgrat vieler innovativer Ideen und Voraussetzung für die Nutzung neuer Mobilitätsformen,
- die Stärkung der Nahversorgung mit den Dingen des täglichen Bedarfs (Lebensmittel, Dienstleistungen, medizinische Versorgung), um Wege zu reduzieren und zu verkürzen,
- angepasste und aktualisierte Mobilitätspläne, die über die Kreisgrenze hinaus umgesetzt werden,

Klimagerechte Wirtschaft



- schrittweise Reduzierung der Verkehrsverbünde und Etablierung von überregionalen Verkehrsverbänden,
- 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.