

08/2018

Udo Becker, René Bormann, Elke Clarus, Werner Faber,
Melanie Herget, Helmut Holzapfel, Frank Hunsicker, Martin Stuber,
Ulrike Walter, Petra Weis, Hermann Zimmermann

MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM SICHERN

Perspektive entwickeln, Identität
ermöglichen, Freiräume schaffen,
Kostenwahrheit angehen

Die Friedrich-Ebert-Stiftung

Die Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) wurde 1925 gegründet und ist die traditionsreichste politische Stiftung Deutschlands. Dem Vermächtnis ihres Namensgebers ist sie bis heute verpflichtet und setzt sich für die Grundwerte der Sozialen Demokratie ein: Freiheit, Gerechtigkeit und Solidarität. Ideell ist sie der Sozialdemokratie und den freien Gewerkschaften verbunden.

Die FES fördert die Soziale Demokratie vor allem durch:

- politische Bildungsarbeit zur Stärkung der Zivilgesellschaft;
- Politikberatung;
- internationale Zusammenarbeit mit Auslandsbüros in über 100 Ländern;
- Begabtenförderung;
- das kollektive Gedächtnis der Sozialen Demokratie mit u. a. Archiv und Bibliothek.

Die Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung

Die Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik verknüpft Analyse und Diskussion an der Schnittstelle von Wissenschaft, Politik, Praxis und Öffentlichkeit, um Antworten auf aktuelle und grundsätzliche Fragen der Wirtschafts- und Sozialpolitik zu geben. Wir bieten wirtschafts- und sozialpolitische Analysen und entwickeln Konzepte, die in einem von uns organisierten Dialog zwischen Wissenschaft, Politik, Praxis und Öffentlichkeit vermittelt werden.

WISO Diskurs

WISO Diskurse sind ausführlichere Expertisen und Studien, die Themen und politische Fragestellungen wissenschaftlich durchleuchten, fundierte politische Handlungsempfehlungen enthalten und einen Beitrag zur wissenschaftlich basierten Politikberatung leisten.

Über die Autor_innen

Prof. Dr.-Ing. Udo Becker, Technische Universität Dresden.

René Bormann, Friedrich-Ebert-Stiftung, Wirtschafts- und Sozialpolitik.

Dipl.-Ing. Elke Clarus, Technische Universität Dresden.

Werner Faber, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV).

Dr.-Ing. Melanie Herget, Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH.

Prof. Dr.-Ing. Helmut Holzapfel, Zentrum für Mobilitätskultur.

Dipl.-Geogr. M.Sc. Frank Hunsicker, Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH.

Martin Stuber, DGB-Bundesvorstand, Referatsleiter Infrastruktur- und Mobilitätspolitik.

M. E. Ulrike Walter, Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH.

Petra Weis, SPD-Parteivorstand.

Hermann Zimmermann, SPD-Parteivorstand, Referatsleiter Nachhaltige Wirtschaft.

Für diese Publikation ist in der FES verantwortlich

René Bormann, Leiter des Arbeitsbereichs Mobilitätspolitik, Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung.

Udo Becker, René Bormann, Elke Clarus, Werner Faber,
Melanie Herget, Helmut Holzapfel, Frank Hunsicker, Martin Stuber,
Ulrike Walter, Petra Weis, Hermann Zimmermann

MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM SICHERN

Perspektive entwickeln, Identität
ermöglichen, Freiräume schaffen,
Kostenwahrheit angehen

- 3 **1 WARUM EINE STRATEGIE FÜR MOBILITÄTSSICHERUNG
IN LÄNDLICHEN RÄUMEN?**

- 5 **2 UNSERE ZUKUNFTSPERSPEKTIVE DER MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM**
- 5 2.1 Stärken nutzen und fördern
- 5 2.1.1 Regionale Identität fördern
- 5 2.1.2 Eigenverantwortung stärken
- 6 2.1.3 Attraktive ländliche Arbeitsmärkte erhalten und ermöglichen
- 6 2.2 Nachteile umwelt- und sozialverträglich auffangen
- 6 2.2.1 Experimentiermöglichkeiten schaffen
- 6 2.2.2 Kostenwahrheit schrittweise einführen
- 6 2.2.3 Auf Nahräume orientieren
- 7 2.3 Zwischenfazit

- 8 **3 SECHS HANDLUNGSBEREICHE ZUR MOBILITÄTSSICHERUNG
IM LÄNDLICHEN RAUM**
- 8 3.1 Lokale Verantwortung stärken
- 10 3.1.1 Selbstverantwortungsräume schaffen
- 10 3.1.2 Einen schrittweisen, gemeinsamen Weg beginnen
- 10 3.1.3 Personalkapazitäten in den Kommunen aufbauen
- 11 3.1.4 Maßstäbegesetz in Richtung transparenter, fairer und effizienter Finanzierung weiterentwickeln
- 11 3.1.5 Verantwortung und Ressourcen auf Kommunen verlagern
- 12 3.1.6 Zwischenfazit
- 12 3.2 Rechtliche Freiräume mit Verstetigungsmöglichkeiten schaffen
- 12 3.2.1 Systematische Gesetzesfolgenabschätzung für ländliche Räume einführen
- 13 3.2.2 In Standarderprobungsgesetzen Praxistauglichkeit fördern
- 13 3.2.3 Finanzielle Unterstützung für ausreichendes, qualifiziertes Personal in den
Kommunen bereitstellen
- 13 3.2.4 Rechtliche Freiräume nur auf Basis eines raumordnerischen Gesamtansatzes erteilen
- 14 3.2.5 Möglichkeit zur Revision sicherstellen
- 14 3.2.6 Zwischenfazit
- 14 3.3 Konkrete Maßnahmen fördern, evaluieren und kommunizieren
- 14 3.3.1 Breit angelegtes, langfristiges und flexibles Aktionsprogramm schaffen
- 15 3.3.2 Übergreifendes, unabhängiges Monitoring und zentrale Vernetzung sicherstellen
- 15 3.3.3 Zwischenfazit

>

15	3.4	Digitale Versorgung sicherstellen
16	3.4.1	Breitbandinitiative intensivieren und flexible, räumlich angepasste Lösungen ermöglichen
16	3.4.2	Alternative Betreibermodelle fördern und realisieren
16	3.4.3	Zwischenfazit
16	3.5	Kostenwahrheit im Verkehr angehen
17	3.5.1	Analyse verbessern und Bestandsaufnahme für Deutschland erstellen
18	3.5.2	Szenarien zur Internalisierung erarbeiten und mit Wirkungsabschätzung weiterentwickeln
18	3.5.3	Bund muss Internalisierung der Verkehrskosten initiieren und koordinieren
18	3.5.4	Zwischenfazit
18	3.6	Mobilität statt Verkehr in den Blick nehmen
19	3.6.1	Leitbild Mobilität statt Verkehr etablieren
20	3.6.2	Daten über Mobilitätsbedürfnisse und deren Befriedigung erheben
20	3.6.3	Mit Mobilitätslandkarten Lösungsoptionen ermitteln
20	3.6.4	Zentrale-Orte-System weiterentwickeln und Schlüsselzuweisungen daran binden
20	3.6.5	Zwischenfazit
21	4	FAZIT
24		Abbildungs- und Tabellenverzeichnis
25		Literaturverzeichnis
28		Mitdiskutant_innen

1

WARUM EINE STRATEGIE FÜR MOBILITÄTS-SICHERUNG IN LÄNDLICHEN RÄUMEN?

In vielen ländlichen Räumen wächst der Unmut: Die öffentlichen Verkehrsangebote nehmen ab, das Netz an Versorgungs- und Betreuungseinrichtungen wird dünner und die Menschen vor Ort fühlen sich nicht mehr ausreichend von den traditionellen demokratischen Prozessen und Institutionen vertreten. Die Situation in vielen ländlichen Räumen Deutschlands gibt Anlass zur Sorge. Ziel dieses Papiers ist es, Antworten darauf zu geben, wie sich Mobilität im ländlichen Raum sichern lässt. Dafür aber dürfen wir nicht nur auf die problematische Verkehrssituation ländlicher Räume schauen, sondern müssen umfassender auch andere Entwicklungen, positive wie negative, in den Blick nehmen. Gefordert ist ein integriertes Programm zur Mobilität, dass die Stärken ländlicher Räume aufgreift und ihre Nachteile umwelt- und sozialverträglich auffängt.

Mobilität ist ein wichtiger Eckpfeiler unseres Sozialstaats. Die Möglichkeit, schnell, kostengünstig, umweltschonend und sicher die Arbeitsstelle, Schule, Ausbildungsstätte, Einkaufsgelegenheit, Apotheke, Freizeiteinrichtung oder Ähnliches zu erreichen, ist eine wesentliche Voraussetzung für persönliche Freiheit, gesellschaftliche Teilhabe und die Identifikation mit Kommune, Region und Staat. Bedingt durch die Verkehrspolitik nimmt die Abhängigkeit vom privaten Pkw seit Jahren aber immer weiter zu mit der Konsequenz, dass all jene, die über kein Auto verfügen bzw. noch nicht oder nicht mehr Autofahren können, immer größere Schwierigkeiten haben, diese (Grund-)Bedürfnisse zu befriedigen. Der ausschließliche Bau attraktiver und schneller Straßen löst diese Defizite nicht, sondern fördert im Gegenteil weite und längere Verkehre und verstärkt so die Zentralisierung von Wirtschafts-, Versorgungs- und Bildungsstandorten.

Auch aus ökologischer Sicht nimmt der Handlungsdruck zu: Die Verkehrsleistung steigt seit Jahrzehnten, die Fahrzeuge werden aufgrund der höheren Sicherheitsanforderungen zunehmend schwerer, entsprechend liegt der Ausstoß von Treibhausgasen im Verkehrssektor trotz der durchaus erzielten Effizienzsteigerungen auf dem Niveau von 1990 bzw. sogar darüber. Der verkehrsbezogene Pro-Kopf-CO₂-Ausstoß ist dabei in ländlichen Räumen deutlich höher als in der Stadt, insbesondere aufgrund der längeren Strecken, die dort täglich zurückgelegt werden müssen (vgl. u. a. Infas/DLR 2010: 161).

Diese Differenz dürfte sich in den nächsten Jahren noch weiter vergrößern, denn die innerdeutschen wie auch internationalen Migrationsbewegungen gelten vor allem den wirtschaftlich attraktiven städtischen Regionen. Die Unterschiede zwischen Wachstums- und Schrumpfungsräumen werden dadurch verschärft und verfestigt. Steuern wir nicht gegen, dann wird damit auch der Trend zur Zentralisierung von Einrichtungen des täglichen Bedarfs, der Verwaltung, der Schulen und vieler Dienste voranschreiten. Dann müssten zukünftig insbesondere im ländlichen Raum weiter wachsende Entfernungen zurückgelegt werden. Die Kassenlage in kleinen Kommunen sowie der absehbare Ausgabenbedarf (etwa für Gesundheit, Folgen des Klimawandels und Integration) begrenzen jedoch den Handlungsspielraum der öffentlichen Hand stark.

Aufseiten der Politik, aber auch der öffentlichen Verkehrsunternehmen ist bisher keine konsistente Strategie zur Lösung dieser Herausforderungen erkennbar. Hinzu kommt, dass auf dem jetzigen Entwicklungspfad marginale Anpassungen nicht zu langfristig tragfähigen Strukturen führen werden. Dies gilt umso mehr, als es den einen ländlichen Raum nicht gibt: Jede Region, jede Wirtschafts- und Raumstruktur ist anders und erfordert jeweils lokal angepasste Lösungen. Aufgrund der kleinräumig sehr verschiedenen Entwicklungen wird daher auch in Zukunft ein direktes Nebeneinander von Wachstums- und Schrumpfungsräumen nicht vermeidbar sein. Hier sind dringend neue Formen solidarischer, interkommunaler Zusammenarbeit gefragt.

Zwar werden Lösungen für die zunehmenden wirtschaftlichen Disparitäten sowie die zunehmenden Mobilitätsanforderungen seit Jahren und Jahrzehnten diskutiert. Sie erschöpfen sich jedoch oft in der Forderung nach mehr Geld und in der Weiterentwicklung vorhandener Ansätze (z. B. mehr oder besser vertakteter ÖPNV). Viele der bekannten Maßnahmevorschläge können im Einzelfall durchaus sinnvoll sein und die weitere Verschärfung der Situation etwas verlangsamen – die generelle Problematik lässt sich so jedoch nicht lösen. Was wir brauchen, ist ein Paradigmenwechsel. Dafür müssen wir klären, welche Richtung dieser Wandel einschlagen könnte und sollte, wie er sinnvoll umgesetzt, kommuniziert und für die Bevölkerung akzeptabel, nach Möglichkeit wünschenswert gestaltet werden kann.

Die hier dokumentierten Empfehlungen zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum wurden erarbeitet, um den dringend erforderlichen Paradigmenwechsel im Verkehrsbereich voranzubringen. In einem partizipativen Prozess mit Expert_innen aus Politik, Wissenschaft, Verbänden und Unternehmen erstellt, konnten wir dabei sechs Handlungsbereiche identifizieren. Sie beinhalten sowohl Empfehlungen zur Veränderung allgemeiner Rahmenbedingungen als auch zu konkreten Einzelmaßnahmen. Ein integriertes Programm zur Mobilität muss die Wechselwirkung zwischen beiden in den Blick nehmen und aktiv nutzen. Viele innovative, gesellschaftlich sinnvolle, sogar betriebswirtschaftlich lukrative Ideen scheitern in der Praxis, wenn die Rahmenbedingungen nicht stimmen. Andererseits braucht die Veränderung von Rahmenbedingungen viel politisches Kapital und vor allem viel Zeit. Beides müssen wir aufbringen, um die Rahmenbedingungen zielführend zu gestalten. Nur so können sie ihre Steuerungskraft richtig entfalten und werden kontraproduktive Nebenwirkungen vermieden. Demgegenüber lassen sich Einzelmaßnahmen zügig und vor allem mit Fördergeldern unproblematisch umsetzen. Akteure oder Regionen erhalten auf diese Weise kurzfristig zusätzliche Hilfestellung. Durch entsprechende Förderprogramme und Subventionen, zum Teil auch zeitlich begrenzte Ausnahmegenehmigungen, werden zudem alternative Ansätze überhaupt erst erprobbar. Die Erfahrungen aus ihrer Umsetzung wiederum liefern für die Ausgestaltung der Rahmenbedingung wertvolle Hinweise.

Die von uns hier geforderten Rahmensetzungen und Maßnahmen beabsichtigen, das traditionelle Verständnis und ebenso die traditionellen Vorgehensweisen in Verkehrsplanung und -politik zu verändern. Analog zur Energiewende kann daher auch von einer Verkehrswende gesprochen werden, denn: Mobilität beginnt im Kopf. Deshalb wollen wir in Kapitel 2 zunächst eine positive Entwicklungsperspektive für die ländlichen Räume entwerfen, an der sich die folgenden, konkreten Handlungsempfehlungen orientieren können. Worin bestehen die Stärken und Nachteile ländlicher Räume? Unsere Antworten auf diese Frage zeigen, welche Bedeutung regionaler Identität und Möglichkeiten eigenverantwortlicher Gestaltung für die langfristige und positive Entwicklung ländlicher Räume zukommt. Aber auch der Erhalt und die Ermöglichung zukunftsfähiger, attraktiver Arbeitsplätze ist hier wesentlich. Werfen wir einen Blick auf die Nachteile ländlicher Räume, dann lassen sich vor allem drei Aspekte hervorheben. Um den negativen Entwicklungstrends eine positive Perspektive entgegenzustellen, sind rechtliche Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass ländliche Räume mehr Experimentiermöglichkeiten erhalten. Nur dann können adäquate lokale Lösungen entwickelt und erprobt werden. Für ein faires und effizientes Handeln ist es ebenso unerlässlich, im Verkehrsbereich an einer Internalisierung externer Kosten zu arbeiten. Die Stärkung der Nahraumorientierung sowie funktionalen Vielfalt ist ein weiterer Ansatz, um den Nachteilen ländlicher Räume entgegenzutreten.

Die sechs Handlungsbereiche in Kapitel 3 bilden den Kern eines integrierten politischen Programms. Sie orientieren sich an der Entwicklungsperspektive des vorangegangenen Kapitels. Dabei werden in allen sechs Handlungsbereichen explizit beide Ebenen angesprochen: Es werden sowohl Vorschläge gemacht für die zu verändernden Rahmenbedingungen als

auch für die bessere Umsetzung von Einzelmaßnahmen. Der Stärkung der kommunalen Selbstverantwortung gelten unsere Überlegungen im ersten Handlungsfeld. Hier wollen wir vor allem diskutieren, wie Aufgaben und Finanzen auf die lokale Ebene verlagert werden können. Im zweiten Handlungsfeld befassen wir uns mit der Frage, welche Rolle rechtliche Voraussetzungen für die Bewältigung der Herausforderungen spielen, denen sich die ländlichen Regionen gegenübersehen, und was zu tun ist, um mehr Wahlmöglichkeiten und rechtliche Freiräume zu schaffen. Der dritte Handlungsbereich setzt bei der Bedeutung konkreter Maßnahmen zur Erprobung und Einführung neuer Mobilitätsangebote in ländlichen Regionen an. Hier diskutieren wir ein breit angelegtes Aktionsprogramm. Für die Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben ist die Sicherstellung der digitalen Versorgung unverzichtbar. Mit dem aktuellen Stand der Breitbandversorgung im ländlichen Raum und den notwendigen Maßnahmen befassen wir uns daher im vierten Handlungsfeld. Konkrete Schritte zur Internalisierung solcher Kosten, die im Verkehrsbereich bisher, gerade auch zum Nachteil der ländlichen Regionen, externalisiert worden sind, stehen im fünften Handlungsbereich zur Diskussion. Wir müssen uns der Frage annehmen, wer welche ungedeckten externen Kosten wo und wann und in welchem Umfang verursacht. Schließlich fordern wir im sechsten und letzten Handlungsfeld, ein neues Leitbild Mobilität statt Verkehr in allen Planungen und Entscheidungen als Prinzip des Handelns zu etablieren.

Unser Papier endet in Kapitel 4 mit einem kurzen konkreten Aufruf zum Handeln. Denn die von uns erarbeiteten Handlungsempfehlungen werden die erforderlichen Veränderungen im Gesamtsystem nur einleiten können. Weitere Politikbereiche (wie beispielsweise Bildung, Gesundheit, Wirtschaft) sind selbstverständlich ebenfalls gefordert, sich den wachsenden Unterschieden zwischen städtischen und ländlichen Räumen zu stellen und Antworten auf die daraus resultierenden Herausforderungen zu geben. Mit unseren Empfehlungen zur Sicherung der Mobilität in ländlichen Räumen hoffen wir auch, die dafür notwendige Diskussion anzustoßen.

2

UNSERE ZUKUNFTSPERSPEKTIVE DER MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM

In vielen ländlichen Räumen Deutschlands besteht dringender Handlungsbedarf. Für die Mobilität gilt dies in besonderer Weise, denn die Möglichkeit, die Arbeitsstelle, Schule, Ausbildungsstätte, Einkaufsgelegenheit, Apotheke, Freizeiteinrichtung oder Ähnliches zu erreichen, ist Voraussetzung für wirtschaftliche und gesellschaftliche Teilhabe. Ohne Mobilitätssicherung ist keine erfolgreiche Entwicklung möglich. Bevor die Frage aber, was zu tun ist, beantwortet werden kann, ist zu klären, welchen Grundsätzen eine langfristige und positive Entwicklungsstrategie folgen sollte. Worin bestehen die Besonderheiten und Stärken der ländlichen Räume? Mit welchen Nachteilen sind sie konfrontiert? In diesem Kapitel wollen wir eine Zukunftsperspektive für die ländlichen Räume Deutschlands entwerfen, um von dort ausgehend die Grundsätze herauszuarbeiten, die ein integriertes Programm zur Mobilitätssicherung aufgreifen und in konkrete Handlungsempfehlungen überführen muss.

Ländliche Räume sollen auch in Zukunft attraktiv sein: für alle, die dort leben, die vornehmlich dort ihren Beruf ausüben, die sich der Region und der Gemeinschaft vor Ort verbunden fühlen oder die dort größeren Freiräume nutzen wollen und können. Unser Blick in die Zukunft ländlicher Räume sollte dabei insbesondere zwei Dinge berücksichtigen. Zum einen gilt es, die Stärken zu nutzen und weiter zu fördern (Kapitel 2.1). Zum anderen ist es unverzichtbar, mit den zweifelsohne auch negativen Entwicklungstendenzen in ländlichen Räumen möglichst sozial- und umweltverträglich umzugehen (Kapitel 2.2). So muss zwar einerseits die Standortwahl von wahlfreien Haushalten und Gewerben zugunsten zentraler Lagen beeinflusst werden, andererseits dürfen dabei sozial schwächere Haushalte und Gewerbe nicht noch stärker unter Druck gesetzt werden. Ländliche Räume müssen daher auch in Zukunft noch eine Grundversorgung im Nahraum sicherstellen und damit die Erreichbarkeit von wichtigen Dienstleistungen ermöglichen. Dafür brauchen sie jedoch mehr bzw. andere rechtliche und finanzielle Spielräume sowie beratende und koordinierende Unterstützung von Bund und Land.

2.1 STÄRKEN NUTZEN UND FÖRDERN

Worin bestehen die Besonderheiten und Stärken der ländlichen Räume? Wo müssen wir ansetzen, um sie richtig zu nutzen und zielgenau zu fördern? Für die künftige Entwicklung ländlicher Räume sollten aus unserer Sicht die folgenden Aspekte Ausgangspunkt sein.

2.1.1 REGIONALE IDENTITÄT FÖRDERN

Die regionale Identität ist eine Stärke ländlicher Räume. Unsere Zukunftsperspektive beinhaltet, dass sich die Einwohner_innen mit ihrer Region positiv identifizieren und das Besondere ihres Lebens- und Arbeitsumfelds selbstbewusst wahrnehmen können. Wir müssen dafür Sorge tragen, dass sich die Menschen in ihrer Region gut verankert fühlen und sie in ihrem Engagement für die Gemeinschaft gesehen, vor allem aber wertgeschätzt werden. Gelingt uns das, werden sie sich auch für die Mobilitätssicherung und den Erhalt der Lebensqualität vor Ort einsetzen. Ohne regionale Identität wird kein politisches, soziales oder anderweitiges ehrenamtliches Engagement vor Ort entstehen können und tragfähig bleiben. Nur wenn jede und jeder Einzelne erlebt, wie das eigene Engagement Wirkung zeigt und Wertschätzung erfährt, wird sie oder er dieses Engagement auch fortsetzen, eventuelle Nachfolger_innen suchen und nicht resignieren. Der heute vielerorts festzustellenden Politikverdrossenheit kann so aktiv entgegengewirkt werden.

2.1.2 EIGENVERANTWORTUNG STÄRKEN

Ein weiterer, wichtiger Aspekt unserer Perspektive für die Entwicklung ländlicher Räume ist die Stärkung der Eigenverantwortung. Ziel muss es sein, dass jeder ländliche Raum – in festzulegenden Grenzen – selbstbestimmt darüber entscheidet, wie sich die eigene Versorgung gestaltet, z. B. mit Fahrtangeboten, Elektrizität, Internetanschlüssen, Frisch- und Abwasser, Einkaufsmöglichkeiten, Schulformen, Freizeiteinrichtungen usw. Für solche Selbstverantwortungsräume (vgl. dazu Kapitel 3.1, 3.2) sind ausreichende Mittel vor Ort zu generieren oder zuzuweisen. Neben den Finanzen müssen in diesem Zukunfts-

bild die übergeordneten Ebenen deshalb auch die dafür erforderlichen Zuständigkeiten soweit wie möglich „nach unten“ abgeben; das Subsidiaritätsprinzip sollte also stringent angewandt werden. Dies bedeutet aber auch, dass in den ländlichen Räumen die Kapazitäten für die Planung, Umsetzung und den Betrieb der genannten Strukturen gesichert sein müssen. Viele Kommunen sind bereits heute am Rande ihrer personellen Kapazitäten, um die verschiedenen bundesweit gleichermaßen gültigen Prüfprozesse und Vorgaben zu erfüllen, die sich oftmals eher an größeren Städten orientieren. Neben finanziellen Mitteln und den Zuständigkeiten sollten im ländlichen Raum daher die personellen Kapazitäten aufgestockt und über gezielte Aus- und Fortbildung weiterentwickelt werden.

2.1.3 ATTRAKTIVE LÄNDLICHE ARBEITSMÄRKTE ERHALTEN UND ERMÖGLICHEN

Unsere Vision für die ländlichen Räume strebt an, dass sowohl die seit Generationen dort lebenden Menschen als auch umzugsbereite junge Menschen und Familien dort eine positive Zukunft sehen. Das gilt vor allem in Bezug auf Arbeitsplätze. Zukunftsfähige, attraktive Arbeitsplätze und Jobchancen können sowohl aufgrund der Stärken dieser Räume als auch durch die Veränderung von übergeordneten Rahmenbedingungen entstehen. Ländliche Räume sind bereits heute Energieüberschussregionen in Bezug auf erneuerbare Energien. Sie sind wichtige Urlaubs- und Freizeitregionen für die Stadtbevölkerung. Ein Großteil der kleinen und mittelständischen Betriebe hat hier ihren Sitz, ebenso flächenintensive Landwirtschafts-, Forstwirtschafts- und Lagerhaltungsbetriebe.¹ Um auch in Zukunft Fachkräfte für ländlich geprägte Standorte, für Betriebe und die Region zu gewinnen und möglichst langfristig zu binden, sind deutlich stärker als bislang Freiräume und Unterstützungsmöglichkeiten zu schaffen, insbesondere für Innovationen, den Weg in die Selbstständigkeit, Co-Working-Räume und die leichtere Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Eine unverzichtbare Grundvoraussetzung dafür ist die digitale Versorgung.

2.2 NACHTEILE UMWELT- UND SOZIAL-VERTRÄGLICH AUFFANGEN

Die ländlichen Räume sind, wie eingangs diskutiert, aktuell mit verschiedenen, sich zum Teil gegenseitig verstärkenden negativen Entwicklungstendenzen konfrontiert. Damit wir Lösungsansätze entwickeln können, mit diesen Nachteilen sozial- und umweltverträglich umzugehen, sind aus unserer Sicht die folgenden Aspekte anzugehen.

2.2.1 EXPERIMENTIERMÖGLICHKEITEN SCHAFFEN

Um den negativen Entwicklungstrends eine positive Perspektive entgegenzustellen, muss der bundes- und landespolitische Rechtsrahmen so angepasst werden, dass ländliche Räume

stärker von Experimentierklauseln Gebrauch machen können als städtische Kommunen. Nur so können sie adäquate lokale Lösungen entwickeln und erproben, die derzeit nicht möglich sind, weil sie in größeren Städten zu Wettbewerbsverzerrungen oder „Rosinenpickerei“ führen würden. Ein klassisches Beispiel dafür sind Ansätze zur Mitfahrvermittlung mit Gewinnabsicht (z. B. Uber). Diese würden in Städten zu einer Schwächung des Taxigewerbes und des kommunal finanzierten ÖPNV führen. In ländlichen Räumen ohne Taxigewerbe könnten ähnlich aufgebaute Ansätze aber durchaus die oftmals stark subventionierten Anrufbusse ersetzen und ein wirkungsvoller Ansatz zur Sicherung der Daseinsvorsorge sein. Die Erfahrung mit Modellvorhaben zeigt zudem, dass viele sinnvolle Ansätze nach Ende des zulässigen Experimentierzeitraums nicht weitergeführt werden können und in anderen Regionen gar nicht erst aufgegriffen werden. Ein Grund dafür ist oft das Fehlen einer übergeordneten Koordinierungsstelle auf Landes- oder Bundesebene, die die Öffentlichkeitsarbeit, Gründerberatung und eine gewisse Qualitätskontrolle für die lokalen Initiativen dauerhaft übernimmt. Ein weiterer Grund ist die fehlende Rechtssicherheit. Haben die erprobten lokalen Ansätze nachweislich einen deutlich positiven Effekt und eine hohe Akzeptanz in der lokalen Bevölkerung, so sollte ohne größeren Zusatzaufwand eine Möglichkeit zur Verstetigung gegeben sein. Nur so werden auch langfristige finanzielle oder personelle Investitionen realistisch.

2.2.2 KOSTENWAHRHEIT SCHRITTWEISE EINFÜHREN

Gerade der Anspruch, bestehende Nachteile wenn nicht aufzuheben, dann zumindest umwelt- und sozialverträglich aufzufangen, ist darauf angewiesen, dass die vielfach ungedeckten externen Kosten des Verkehrs (ökologisch wie sozial) konsequent und stetig internalisiert werden – allerdings in transparent kommunizierten, kleinen, aufeinander aufbauenden Schritten. Dies betrifft neben dem direkten Personen- und Güterverkehr auch den Energiesektor und die Wirtschaft. Die Internalisierung der externen Kosten ist unerlässlich für ein faires und effizientes Handeln. Erst dann können auch nachweislich effiziente Entscheidungen getroffen werden und langfristig ökonomisch tragfähige Innovationen und Arbeitsplätze entstehen (vgl. Schippl et al. 2015). Entgegen vieler Befürchtungen würden Schritte in Richtung „weniger Kostenwahrheit“ vor allem den ärmeren und schwächeren Menschen wie Regionen helfen (vgl. u. a. Altenburg et al. 2009). Die bestehenden Ängste und Einwände gegenüber einer stärkeren Kostenwahrheit im Verkehr gilt es dennoch ernst zu nehmen. Hierfür sind neben Information auch neue Mobilitätskonzepte erforderlich.

2.2.3 AUF NAHRÄUME ORIENTIEREN

Schließlich muss die jahrzehntelange direkte bundes- und landespolitische Förderung und Attraktivierung der schnellen und weiten Verkehre zugunsten einer Nahräumpriorisierung abgelöst werden. Die bisherige politische Strategie führte zu einer Schwächung der Nahräume und indirekten Bevorzugung der Ballungsräume bei staatlichen Investitionen (durch Wirtschaftsförderung, Infrastrukturausbau, Wohnungsförderung,

¹ Für eine lebensweltliche Darstellung der Stärken ländlicher Räume siehe u. a. ScMI (2015) und Fraunhofer IAO (2014).

öffentliche Arbeitsstellen usw.). Nähe und hohe funktionale Vielfalt, regionale Kreisläufe und kleine Netzwerke müssen die Konzentration auf immer größere Einheiten an oft desintegrierten Standorten auf der „grünen Wiese“ ablösen (vgl. UBA 2011). Die stärkere Nahraumorientierung ist dabei direkt mit der Förderung und Erleichterung von Fuß- und Fahrradmobilität verknüpft. Während die deutsche Verkehrspolitik bislang sehr stark fernverkehrsorientiert war (z. B. Bundesverkehrswegeplan), ist vielmehr die Unterstützung integrierter Push-&-Pull-Maßnahmenpakete im Fuß- und Radverkehr notwendig.

2.3 ZWISCHENFAZIT

Die Verkehrskonzepte der vergangenen Jahre konnten die negativen Entwicklungen der ländlichen Räume nicht verhindern, sondern haben sie im Gegenteil noch verstärkt. Deshalb brauchen wir einen Paradigmenwechsel, eine Strategie der Mobilitätssicherung, die einerseits die Stärken ländlicher Räume produktiv aufgreift und andererseits ihre Nachteile umwelt- und sozialverträglich auffängt. Die hier skizzierte Entwicklungsperspektive fordert daher die Stärkung regionaler Identität ebenso wie der Eigenverantwortung, aber auch den Erhalt und die Ermöglichung zukunftsfähiger, attraktiver Arbeitsplätze ein. Sie macht deutlich, dass ländliche Räume mehr Experimentiermöglichkeiten erhalten müssen, um adäquate lokale Lösungen entwickeln und erproben zu können. Sie zeigt, dass es für ein faires und effizientes Handeln im Verkehrsbereich unabdingbar ist, künftig externe Kosten auch angemessen zu internalisieren. Um den wachsenden Unterschieden zwischen städtischen und ländlichen Räumen etwas entgegensetzen zu können, wird es schließlich auch darauf ankommen, die Nahraumorientierung und funktionale Vielfalt zu stärken. Diesen Grundsätzen muss ein integriertes Programm zur Mobilität Rechnung tragen. Ziel ist es, die Stärken der ländlichen Räume richtig zu nutzen und zielgenau zu fördern, gleichzeitig aber auch den Nachteilen umwelt- und sozialverträglich zu begegnen. Wie das konkret umgesetzt werden kann, zeigen wir im folgenden Kapitel.

3

SECHS HANDLUNGSBEREICHE ZUR MOBILITÄTSSICHERUNG IM LÄNDLICHEN RAUM

Die Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte hat versucht, mit mehr Straßen Mobilität auch im ländlichen Raum zu sichern. Es wird immer deutlicher, dass diese Strategie nicht in der Lage war, allen Menschen Mobilität und damit Teilhabe am ökonomischen und sozialen Leben zu ermöglichen. Im Gegenteil hat diese Strategie zu einer Schwächung des ländlichen Raums und indirekten Bevorzugung der Ballungsräume bei öffentlichen und privaten Investitionen geführt. Erforderlich ist eine Zukunftsperspektive, die aufzeigt, wie ländliche Räume auch künftig attraktiv sein können und wie mit negativen Entwicklungen umgegangen werden soll. Wichtig ist hier, die regionale Identität zu stärken und starke ländliche Arbeitsmärkte zu erhalten und zu ermöglichen. Zugleich müssen dafür Experimentiermöglichkeiten geschaffen, Kostenwahrheit schrittweise eingeführt und Nähe sowie Nutzungsmischung gestärkt werden. Was bedeutet das konkret für die Sicherung von Mobilität im ländlichen Raum? Wie können wir die regionalen Identitäten stärken und auf dem Engagement vor Ort aufbauen? Welche Möglichkeiten bestehen, einen besseren Rahmen zur Erprobung und Einführung neuer Mobilitätsangebote zu schaffen? Wie kann gesellschaftliche und wirtschaftliche Teilhabe gefördert werden? Was können wir tun, um den Nachteilen für den ländlichen Raum entgegenzuwirken, die durch die Externalisierung von Verkehrskosten hervorgerufen werden? Wie gelingt die Verkehrswende, hin zu mehr Nahraumorientierung?

Zur Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum haben wir sechs Handlungsbereiche (vgl. Abbildung 1) identifiziert und ausgearbeitet. Beginnen werden wir mit Möglichkeiten, die (1) kommunale Selbstverantwortung zu stärken. Anschließend befassen wir uns mit der Frage, wie die Kommunen (2) mehr Wahlmöglichkeiten und rechtliche Freiräume erhalten, ehe wir zeigen, wie sich neue Vorschriften auf kommunaler Ebene unkompliziert durch die (3) Förderung und Evaluation konkreter Maßnahmen erproben lassen. Die (4) digitale Versorgung stellt ein weiteres, wichtiges Handlungsfeld dar, um die Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben für die Bewohner_innen der ländlichen Regionen zu ermöglichen. Welche konkreten Schritte zur (5) Internalisierung ungedeckter externer Kosten im Verkehrsbereich notwendig sind, wollen wir hier ebenfalls diskutieren. Schließlich müssen wir, um Mobilität im ländlichen Raum betrachten und nachhaltig

verbessern zu können, (6) ein neues Leitbild Mobilität statt Verkehr in allen Planungen und Entscheidungen als Prinzip des Handelns etablieren. Jedem dieser sechs Handlungsbereiche entspricht eines der hier folgenden Unterkapitel. Sie enthalten sowohl Empfehlungen zur Veränderung von Rahmenbedingungen als auch zu konkreten Einzelmaßnahmen.

3.1 LOKALE VERANTWORTUNG STÄRKEN



Die allgemeine gesellschaftliche Situation bietet in vielen ländlichen Räumen Anlass zur Sorge: Das Ausmaß von Demotivation, Frustration und Verdrossenheit ist teilweise besorgniserregend, denn weite Bevölkerungskreise fühlen sich vergessen und einflusslos. Dies ist dringend zu ändern, im Interesse der ländlichen Räume ebenso wie im Interesse der Gesamtgesellschaft.

Gleichzeitig gibt es in vielen ländlichen Räumen noch gelebte Solidarität und eine Vielzahl ehrenamtlicher Initiativen, um sich untereinander zu helfen. Die Liste der ehrenamtlichen Einsatzbereiche ist lang und breit gefächert. So gibt es ehrenamtlich betriebene Bürgerbusse, Dorfläden und Lieferdienste, selbst initiierte Turn- und Wandergruppen, Selbsthilfegruppen, Integrationskurse und Vorlesepatenschaften in Seniorenheimen und Kindertagesstätten. Dieses Potenzial gilt es, nicht nur in Zukunft zu nutzen, sondern vor allem auch langfristig zu erhalten. Oft sind es die gleichen Personen, die sich parallel in mehreren Initiativen und Vereinen ehrenamtlich engagieren. Es ist wichtig, dass die ehrenamtlich Engagierten sich nicht überfordert oder ausgenutzt fühlen.

Die gelebte Solidarität geschieht wegen der guten Vernetzung in kleineren Kommunen oft in enger Abstimmung und mit Unterstützung durch die Kommunalverwaltungen. Die finanziellen Möglichkeiten, das professionelle Personal der Kommunalverwaltungen sowie dessen Spielräume und Freiheitsgrade wurden allerdings in den vergangenen Jahren zunehmend verkleinert.

Abbildung 1
Handlungsfelder zur Sicherung von Mobilität im ländlichen Raum

Sicherung von **Mobilität** im ländlichen Raum



1 Lokale Verantwortung stärken



- Selbstverantwortung vor Ort stärken
- langjährigen Prozess gemeinsam durch Bund, Länder und Kommunen initiieren
- Personalkapazitäten in den Kommunen aufbauen
- Maßstäbegesetz in Richtung transparenter, fairer und effizienter Finanzierung weiterentwickeln
- Verantwortung und Ressourcen an Kommunen verlagern

2 Rechtliche Freiräume mit Verstetigungsmöglichkeiten schaffen



- systematische Gesetzesfolgenabschätzung für ländliche Räume einführen
- mit Standarderprobungsgesetzen Praxistauglichkeit fördern
- finanzielle Unterstützung für ausreichendes, qualifiziertes Personal in den Kommunen bereitstellen
- rechtliche Freiräume nur auf Basis eines raumordnerischen Gesamtansatzes erteilen
- Möglichkeit zur Revision sicherstellen

3 Konkrete Maßnahmen fördern, evaluieren und kommunizieren



- breit angelegtes, langfristiges und flexibles Aktionsprogramm schaffen
- bestehende Förderprogramme bündeln
- übergreifendes, unabhängiges Monitoring sowie zentrale Vernetzung sicherstellen

4 Digitale Versorgung sicherstellen



- Breitbandinitiative intensivieren und flexible, räumlich angepasste Lösungen ermöglichen
- alternative Betreibermodelle fördern und realisieren

5 Kostenwahrheit im Verkehr angehen



- externe Kosten der Fernverkehrsorientierung berücksichtigen
- Analyse verbessern und belastbare Grundlagen schaffen
- Szenarien zur Internalisierung erstellen und mit Wirkungsabschätzung weiterentwickeln
- Bund muss Internalisierung der Verkehrskosten initiieren und koordinieren

6 Mobilität statt Verkehr in den Blick nehmen



- Leitbild Mobilität statt Verkehr etablieren
- Daten über Mobilitätsbedürfnisse und deren Befriedigung erheben
- mit Mobilitätslandkarten Lösungsoptionen ermitteln
- Zentrale-Orte-System weiterentwickeln und Schlüsselzuweisungen daran binden

3.1.1 SELBSTVERANTWORTUNGSRÄUME SCHAFFEN

Um in ländlicheren Räumen Identität zu stiften, zur Einmischung ins politische Leben zu ermuntern, lokal angepasste Lösungen zu entwickeln und umzusetzen oder die Möglichkeiten der Kommunalverwaltung fachlich und finanziell zu erweitern, sind rechtliche Freiräume und entsprechende personelle und finanzielle Kapazitäten zu schaffen bzw. zu erweitern. Seit vielen Jahren wird in diesem Zusammenhang das Konzept der Selbstverantwortungsräume diskutiert (vgl. Aring 2013). Damit sind Räume gemeint, in denen damit begonnen wird, ausgedünnte Versorgungsstrukturen zu akzeptieren und sie lokal selbstbestimmt zu organisieren. In diesen Räumen werden nicht mehr grundsätzlich gleichwertige Lebensverhältnisse versprochen. Dafür erhalten die Kommunen im Gegenzug jedoch Freiräume und spezifische Förderinstrumente zum Aufbau selbstorganisierter Lösungen.

Gerade um das Engagement der Einwohner_innen und allgemeiner das Demokratieverständnis zu fördern, ist die Stärkung der Selbstverantwortung essenziell. Ziel ist eine Grundhaltung, die folgendermaßen umrissen werden könnte: „Wir hier auf dem Land können mehr selbst entscheiden als ihr in der Stadt. Bei uns ist alles nah, vernetzt, sozial, effizient und umweltschonend. Klar, wir haben dafür auch größere Verantwortung. Wir sind nämlich für unser Gemeinwesen verantwortlich. Aber darauf sind wir stolz, und wir kümmern uns darum, dass das für unsere Enkel so bleibt!“

Eine solche Einstellung liegt klar im Interesse der Einwohner_innen ländlicher Räume. Sie liegt aber ebenso im Interesse der Einwohner_innen der Zentren, da anderenfalls hohe Aufwendungen für ländliche Räume anfallen würden (die auch durch Steuern in den Zentren aufzubringen wären), die Polarisierung und Segregation der Gesellschaft voranschreiten dürfte und suboptimale Raumnutzungen auftreten könnten – von den politischen Implikationen ganz zu schweigen.

Diese Selbstverantwortungsräume betreffen natürlich alle Aspekte staatlicher Daseinsvorsorge, nicht nur den Mobilitätsbereich. Da aber alle diese Aspekte zusammenhängen, ist auch und gerade für den Mobilitätsbereich die Ermöglichung lokal angepasster Lösungen entscheidend. Heute werden als weitverbreitete Lösung für die Deckung von Mobilitätsbedürfnissen im ländlicheren Raum oftmals Bürgerbusse und private sowie gewerbliche Pkw-Mitfahrmöglichkeiten genannt. Diese Lösungen beruhen auf einem Gemeinschaftsgefühl der Anbietenden wie auch der Nutzer_innen. Auch aus politischen Gründen kommt es darauf an, mit solchen Ansätzen die persönliche Identifikation mit der Gemeinde und das ehrenamtliche bzw. soziale Engagement zu fördern. Gerade Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs stehen für alle offen, und so besteht dort zumindest die Chance, den anderen wahrzunehmen. Dies gilt in noch stärkerem Maße für die Gemeinschaftsfahrdienste, Bürgerbusse, Fahrgemeinschaften, Vereinsbusse usw.

3.1.2 EINEN SCHRITTWEISEN, GEMEINSAMEN WEG BEGINNEN

Wenn der hier entwickelte integrierte Ansatz darauf setzt, auch durch ehrenamtliches Engagement und mittels lokal an-

gepasster Lösungen zur Mobilitätssicherung beizutragen, dann ist entscheidend, einen abgestimmten und sanften Prozess zu starten, der hilft, auf dauerhaft tragfähige Weise die lokale Verantwortung aufzubauen und zu erhalten, und der sowohl die Kommunalpolitik als auch die Ehrenamtlichen erreicht. Ein solcher Prozess sollte vom Bund (der den Rahmen setzt und teilweise finanziert), den Ländern (die oftmals die konkrete Ausgestaltung und ggf. auch die Mitfinanzierung übernehmen) und den Kommunen (die am besten wissen, wo die Probleme liegen) oder deren Institutionen gemeinsam initiiert und gestaltet werden. Dieser Prozess sollte sich über alle Politikfelder erstrecken und – wegen der Langlebigkeit bestimmter Infrastrukturen – über Jahrzehnte hinweg angelegt sein. Dafür ist es zunächst erforderlich, zuerst auf der Bundesebene die politischen Ziele zu formulieren und die einzubeziehenden Politikfelder (Energieversorgung, Wasser und Abwasser, lokale Verkehrsinfrastrukturen und lokales Mobilitätsmanagement, Abfall usw.) zu definieren. Dann sind die rechtlichen Voraussetzungen für die (auch formale) Übergabe der Verantwortung zu schaffen. Rechtliche Zuständigkeiten und Rechtssicherheit müssen neu organisiert werden. Schließlich sind die dazu notwendigen Ressourcen (personell, organisatorisch und finanziell) sicherzustellen. Mehr fachkundige Personen, die sowohl planend als auch leitend dann diese neu geschaffene Verantwortung wahrnehmen können, werden in den Kommunen nötig sein. All das kann nur schrittweise geschehen.

3.1.3 PERSONALKAPAZITÄTEN IN DEN KOMMUNEN AUFBAUEN

Für den Aufbau und die Stärkung leistungsfähiger und kompetenter Personalstrukturen sind Modellvorhaben und Pilotanwendungen hilfreich, die das Konzept der Selbstverantwortungsräume konkretisieren und real erproben. Dieser Capacity-Building-Ansatz, sowohl für die Zivilgesellschaft als auch für die demokratischen Strukturen, ist gerade hier langfristig von entscheidender Bedeutung. Dabei gilt: Die (Rück-)Verlagerung von Aufgaben auf die lokalen Ebenen kann nur funktionieren, wenn der Aufbau von Personalkapazitäten in ländlicheren Regionen adäquat finanziell gesichert ist. In der Vergangenheit wurden oftmals Aufgaben von oben auf darunter liegende Ebenen verlagert, aber nicht immer wurden ausreichende Finanzmittel dafür mitverlagert. Wie eine Finanzierung aussehen könnte, zeigt das Finanzierungskonzept Schulsozialarbeit.

Finanzierungskonzept Schulsozialarbeit

Die Schulsozialarbeit wird in Deutschland über kommunale Mittel, Landesmittel, Bundesmittel (vgl. Gesetz zur Stärkung der Finanzkraft der Kommunen vom 6.12.2011 und entsprechender Gesetzentwurf vom 12.8.2011) und Mittel des Europäischen Sozialfonds gefördert. Damit wird die Arbeit von Schulsozialarbeiter_innen finanziert und „die engste Form der Kooperation von Jugendhilfe und Schule“ ermöglicht. Ziel ist es, Bildungsbenachteiligungen zu vermeiden bzw. abzubauen. Ein solches Vorgehen wäre auch für Maßnahmen zur Mobilitätssicherung denkbar, die durch Landkreise oder Kommunen geplant, umgesetzt und evaluiert werden.

Viele der heute noch unbekanntenen bzw. undenkbaren Lösungen werden sich erst im lokalen Zusammenspiel der Kör-

perschaften, Gemeinderäte und engagierter Personen vor Ort entwickeln. Dabei darf das Ehrenamt aber nur als Ergänzung und nicht als Ersatz für professionelle Strukturen gesehen werden. Erfahrungen zum lokalen Zusammenspiel zeigen sich im Projekt „Dorfkümmerer“ im Land Brandenburg.

Projekt „Dorfkümmerer“ im Land Brandenburg

Seit 2012 engagieren sich sogenannte Dorfkümmerer und -kümmerinnen in den Landkreisen Oberhavel, Uckermark, Barnim, Märkisch-Oderland und Oder-Spree für ihr jeweiliges Dorf, gefördert durch das Ministerium für Arbeit, Soziales, Frauen und Familie des Landes Brandenburg aus Mitteln des Europäischen Sozialfonds und des Landes Brandenburg. Dorfkümmerer und -kümmerinnen identifizieren besondere Probleme in ihrem Dorf (z. B. fehlende Nahversorgung und mangelhaften Nahverkehr) und gewinnen Mitmenschen zur Lösung dieser Probleme. Sie unterstützen bei der Suche nach Fördermöglichkeiten, organisieren Veranstaltungen im eigenen Dorf und begeistern andere Einwohner_innen für die Verbesserung der Lebensqualität (Social Impact 2017).

3.1.4 MASSTÄBEGESETZ IN RICHTUNG TRANSPARENTER, FAIRER UND EFFIZIENTER FINANZIERUNG WEITERENTWICKELN

Die Stärkung lokaler Verantwortung kann nur erfolgen, wenn dafür die finanziellen Voraussetzungen geschaffen werden. Um Mobilität im ländlichen Raum langfristig sichern zu können, ist daher grundsätzlich zu klären, nach welchen Grundsätzen künftig die Förderung von öffentlichem Verkehr, Straßeninfrastruktur, Ausgleichsmitteln und Investitionen erfolgen soll. Eine breite Diskussion über eine Neuausrichtung des Maßstäbengesetzes des Bundes (vgl. MaßstG 2001), das festlegt, nach welchen transparenten, fairen und effizienten Kriterien Mittel verteilt werden, ist notwendig (siehe Waldhoff 2013). Bisher werden Finanzmittel in der Regel an bestimmte Investitionen, Verkehrsträger oder Technologien gebunden und förderten schnelle und weite Verkehre. Sie benachteiligten damit langsamere, umweltfreundlichere und nähere Verkehre. Künftig sollten die Finanzmittel gleichermaßen für „alle Arten von Mobilität(ssicherung)“ einsetzbar sein und die jeweils effizienteste Art der Mobilität besonders fördern, sodass stärker die Erreichbarkeit nahräumlicher Ziele erleichtert wird. Die Zuweisungen wären dann z. B. an die Einwohnerzahl zu koppeln (um zu betonen, dass die Mobilität aller Einwohner_innen gleich viel „wert“ ist) oder an bestimmte Mobilitätsbedürfnisse (um zu betonen, dass Mobilitätsförderung kein Selbstzweck ist, sondern dazu dienen soll, bestimmte Grundbedürfnisse befriedigen zu können). So ließen sich insgesamt mit einem bestimmten Finanzbudget deutlich mehr Möglichkeiten zur selbstbestimmten und sicheren Fortbewegung in der Nähe und im niedrigeren Geschwindigkeitsbereich anbieten als in der Ferne und im höheren Geschwindigkeitsbereich.

Ein erster Schritt ist die Festlegung neuer Raumkategorien, die Räume mit besonderem Handlungsbedarf zur Sicherung der Daseinsvorsorge nachvollziehbar identifizieren helfen (innerhalb der übergeordneten Raumkategorien wie z. B. „Stadt-Umland-Räume“ und „Ländliche Räume“), so wie sie beispielsweise im Landesraumentwicklungsplan Mecklenburg-Vorpommern eingeführt wurden (siehe Beispielkasten). Für

die so identifizierten Räume mit besonderem Handlungsbedarf könnten dann in einem weiteren Schritt besondere finanzielle, rechtliche und steuerliche Spielräume zugestanden werden (vgl. auch Kap. 3.2.4).

Ländliche Gestaltungsräume im Landesraumentwicklungsplan Mecklenburg-Vorpommern

Mit der Festlegung „Ländlicher Gestaltungsräume“ im Landesraumentwicklungsprogramm hat die Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern 2016 eine landesweit einheitliche neue Raumkategorie eingeführt. Ziel ist, dass die Fachplanungen und -politiken ihre Maßnahmen und Strategien in diesen Räumen stärker auf die Handlungserfordernisse des demografischen Wandels ausrichten (Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern 2017).

3.1.5 VERANTWORTUNG UND RESSOURCEN AUF KOMMUNEN VERLAGERN

Um den Handlungsspielraum der Kommunen in ländlichen Regionen zu erweitern, damit lokal angepasste Lösungen entwickelt werden können, müssen im Dialog zwischen Bund, Ländern und Kommunen überhaupt erst mal die Bereiche identifiziert werden, in denen Verantwortung und die dazu notwendigen finanziellen Kapazitäten „von oben nach unten“ verlagert werden können. Die Weitergabe klar abgegrenzter Aufgaben an die Kommune kann auf der Basis von Verträgen zwischen Land und Kommune erfolgen. Selbstverständlich müssen die Verträge dann auch regeln, wie die Kommunen in die Lage versetzt werden sollen, die ihr übertragenen Aufgaben zu bewältigen. Das Verfahren der Abstufung von Straßen kann dabei als Vorbild dienen. Hier gehen mit Planungs- und Unterhaltungsverantwortung für bestimmte Straßen auch die dafür notwendigen Personal- und Finanzmittel auf die untere Ebene über. So erhält die Kommune weitgehend freie Hand für eigene Prioritätensetzungen und kann sowohl die Prioritäten für Ausbau und Unterhalt verschieben. Es ist aber auch möglich, demokratisch zu beschließen, manche Abschnitte nicht länger zu unterhalten. Im Ergebnis können mit den verfügbaren Mitteln „besser geeignete Netze“ unterhalten werden. Die Zahl der Möglichkeiten in diesem Bereich ist groß und reicht von der Übernahme der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft (z. B. für örtliche Zubringer) bis zur Schaffung kommunaler Angebote in Eigenregie oder durch kommunale Unternehmen.

Dieser Verlagerungsprozess ist eine sofort zu beginnende Aufgabe, die der Bund zu initiieren und zu organisieren hat. Die zügige Einrichtung etwa eines Ministerien übergreifenden Planungsstabs ist ein erster Schritt, um die zu übertragenden Aufgaben und die dafür notwendigen lokalen Strukturen zu definieren. Auf dieser Basis sollte der Planungsstab möglichst rasch einen zielführenden, langfristig angelegten Prozess vorschlagen. Dabei sind kommunale und Länderinteressen von Anfang an einzubeziehen. Die formale Debatte über die Zuständigkeits- und Verantwortungsveränderungen ist ein langwieriger Prozess, der zügig begonnen werden sollte.

Ein professioneller Monitoring- und Evaluationsprozess sowie eine Analyse der Wirkungszusammenhänge sind dabei unbedingt miteinzuplanen. Die untergeordneten Ebenen könnten im Einzelfall vor allem Partikularinteressen verfolgen und

dadurch z. B. weitergehende Netzstrukturen vernachlässigen. Um dem vorzubeugen, sollten im Zweifelsfall Testzeiträume, bestimmte Evaluierungskriterien und Möglichkeiten zur Revision explizit vorgesehen werden.

3.1.6 ZWISCHENFAZIT

Die Herausforderungen des ländlichen Raums können nur durch lokal angepasste Lösungen überwunden werden. Hierfür ist die Stärkung der Selbstverantwortung ein zentraler Ansatz. Ein erster Schritt ist die Prüfung des geeigneten, abgestimmten Vorgehens zur Verlagerung von Aufgaben und Finanzen auf die lokale Ebene und zum Aufbau leistungsfähiger Personalstrukturen. Des Weiteren sollte das Maßstäbengesetz im Sinne einer transparenten, fairen und effizienten Finanzierung weiterentwickelt werden. Eine Stärkung der Selbstverantwortung des ländlichen Raums muss durch Monitoring- und Evaluationsprozesse begleitet werden, und der Bund hat mittels eines Ministerien übergreifenden Planungstabs die Koordinierung und Steuerung wahrzunehmen.

3.2 RECHTLICHE FREIRÄUME MIT VERSTETIGUNGSMÖGLICHKEITEN SCHAFFEN



Kommunen haben heute vielerlei Vorgaben zu erfüllen, die sich eher an größeren Städten orientieren, z. B. bei der Genehmigung von Verkehrsangeboten. Zudem hat jeder Handlungsbereich (Bildung, ÖPNV, Wirtschaftsförderung etc.) eigene ausdifferenzierte Regelwerke. Vor allem kleinere Kommunen sind oft durch die Vielzahl an Genehmigungsanforderungen überfordert oder verfügen nicht über die Personalkapazitäten, um im Einzelfall alle Möglichkeiten auszuloten.

Gerade um innovative Lösungsansätze (vgl. den folgenden Exkurs) im ländlichen Raum umsetzen zu können, ist es notwendig, dafür dann auch die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Helfen kann hier eine systematische Gesetzesfolgenabschätzung für ländliche Räume. Durch Standarderprobungsgesetze werden zudem zeitlich befristete Praxistests neuer Vorschriften auf kommunaler Ebene möglich. Die Gewährung rechtlicher Freiräume sollte dabei an einen raumordnerischen Gesamtansatz gekoppelt sein und grundsätzlich Möglichkeiten zur Revision jederzeit offenhalten. Schließlich benötigen die Kommunen im ländlichen Raum finanzielle Unterstützung für ausreichendes, qualifiziertes Personal, um diese neuen rechtlichen Rahmenbedingungen zielgenau nutzen zu können.

Aktueller Rechtsrahmen verhindert Innovationen im ländlichen Raum

Wie der derzeitige deutsche Rechtsrahmen auf die aktuellen Anforderungen angepasst werden muss, um auch Mobilität in ländlicheren Räumen zu sichern, zeigt der Blick auf einige aktuelle Aktivitäten und Projekte:

- **Betriebliches E-Carsharing und Pedelec-Sharing (z. B. e2work in Hildesheim):** Elektrofahrzeuge sind teurer in der Anschaffung als herkömmliche Fahrzeuge. Wichtig ist es daher, für eine möglichst hohe Auslastung zu sorgen, indem beispielsweise zwei Institutionen mit unterschiedlichen Nutzungsprofilen sich die Fahrzeuge teilen (einerseits Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz morgens und abends, andererseits Liefer- oder Kontrollfahrten tagsüber). Die Auseinandersetzung mit steuer- und gewerberechtlichen Vorgaben (geldwerter Vorteil, Reisekostenerstattung, Pendlerpauschale) ist derzeit gerade für viele kleinere Unternehmen, aber auch für viele Betriebsräte zu aufwändig.
- **Privates Carsharing (z. B. Tamyca, bundesweit):** Ein privater Pkw steht täglich durchschnittlich rund 23 Stunden ungenutzt herum, obwohl die Anschaffungskosten und auch die ökologischen Herstellungskosten/-aufwände hoch sind. Werden private Autos von mehreren Personen geteilt, lassen sich diese Kosten senken. In Deutschland ist die Anzahl privater Carsharing-Anbieter immer noch recht gering, u. a. aufgrund der versicherungsrechtlichen Bedenken. Zudem sind Angebote mit Gewinnabsicht nur sehr begrenzt möglich, u. a. aufgrund der Steuerfreibetragsgrenze.
- **Mitfahrvermittlung als ÖPNV-Ergänzung (z. B. Mobilfalt und garantiert mobil in Nordhessen):** Ein ÖPNV-Liniennetz ist zu Randzeiten und in besonders dünn besiedelten Gebieten nur subventioniert möglich. Dennoch fahren auch dann und auch dort diverse Pkw regelmäßig mit freien Sitzplätzen umher, die im Grunde stärker nutzbar gemacht werden könnten. Die nach bisheriger Rechtslage maximal zulässige Vergütung von Pkw-Mitfahrt-Anbietenden (z. B. durch das Verkehrsunternehmen) ist allerdings nur gering und bietet Pkw-Fahrenden wenig Anreize. Zudem ist der Begriff der Kostendeckung im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) auslegungsbedürftig und führte bereits innerhalb des gleichen Bundeslandes (Hessen) zu unterschiedlichen Praktiken, da verschiedene Regierungspräsidien zuständig sind (vgl. Kcw 2017: 50 f.).
- **Kombinierter Personen- und Güterverkehr (z. B. KombiBus in der Uckermark):** Der gemeinsame Transport von Personen und Gütern könnte ggf. eine Möglichkeit darstellen, die Bedienqualität im ÖPNV zu steigern sowie dessen Wirtschaftlichkeit zu verbessern (vgl. BdKEP 2011; Deutscher Bundestag 2015: 8). Eine solche Kombination ist bislang weder im PBefG noch im Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) explizit vorgesehen; dem Projekt KombiBus wurde jedoch schließlich durch ein juristisches Gutachten auf Bundesebene zugestimmt.
- Neben diesen Beispielen führen auch uneinheitliche Auslegungen des PBefG derzeit dazu, dass in einigen Regionen die sogenannte **Haustürbedienung von Anrufbussen und/oder Bürgerbussen** genehmigt wird, während sie in anderen Regionen verboten wird (vgl. Kcw 2017: 40 f.). Informell wird die Haustürbedienung in den meisten Fällen praktiziert, denn sie erhöht das Sicherheitsgefühl und den Komfort und ermöglicht bewegungseingeschränkten Personen überhaupt erst die Angebotsnutzung.

3.2.1 SYSTEMATISCHE GESETZESFOLGENABSCHÄTZUNG FÜR LÄNDLICHE RÄUME EINFÜHREN

Kritik an einzelnen Gesetzen (z. B. Personenbeförderungsgesetz, vgl. Kcw 2017) oder an bestimmten Subventionsformen (z. B. Entfernungspauschale, Dienstwagenprivileg) wird schon seit vielen Jahren von verschiedensten Seiten geäußert. Was jedoch fehlt, ist eine systematische Gesetzesfolgenabschätzung für ländliche Räume. Dabei sollten alle wichtigen, den Verkehrs- und Mobilitätsbereich betreffenden Gesetze, Richtlinien und Qualitätsstandards auf den Prüfstand gestellt werden, um herauszufinden:

- welche technischen Normen, Standards und Regelungen für welche ländlicheren Räume zu welchen Zeiten bindend bleiben sollen;
- wo mehr Flexibilität und alternative Optionen für ländlichere Räume notwendig sind, um Wahlmöglichkeiten bei der Bewältigung ihrer spezifischen Herausforderungen zu eröffnen (z. B. beim Umgang mit schlecht bündelbaren Verkehrsströmen und großen Entfernungen);
- wo Regelungen ganz entfallen oder in darunter liegende Zuständigkeiten abgegeben werden können.

Im Mobilitätsbereich sollten neben Gesetzen auch Richtlinien und Empfehlungen überprüft werden: So sollten neben formalen Gesetzen und Verordnungen wie dem PBefG, der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) und den Landesgesetzen für öffentlichen Personennahverkehr auch die Richtlinien und Empfehlungen von zentralen Verbänden und Dachorganisationen auf den Prüfstand gestellt werden. Das gilt zum Beispiel für Regelungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2017), des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV 2017), kommunaler Dachorganisationen wie dem Deutschen Landkreistag (BAG ÖPNV 2014) oder dem Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB 2017).

Bund, Länder, regionale Akteure und Kommunen stehen in der Verantwortung, die bestehenden rechtlichen Rahmen und Standards zu hinterfragen, wenn dadurch effizientere und effektive Lösungen blockiert werden. Dabei gilt: Die Überarbeitung aller Regelungen muss vom Bund initiiert werden und sollte in engem Austausch mit den betroffenen Regionen und Gemeinden erfolgen, Anregungen von dort aufnehmen und dann modellhaft vor Ort auch umgesetzt und evaluiert werden. Damit soll sichergestellt werden, dass die erarbeiteten Vorschläge und Veränderungen auch die tatsächlichen Defizite und Möglichkeiten vor Ort abdecken. Für die Einführung von Experimentier- und Öffnungsklauseln sind anschließend Bund und Länder gleichermaßen verantwortlich, da sie durch die Gesetzgebung Entwicklungen steuern können. Mit der Prüfung sollte kurzfristig begonnen und eine Flexibilisierung (vgl. 3.2.5) kontinuierlich fortgesetzt werden.

3.2.2 IN STANDARDERPROBUNGSGESETZEN PRAXISTAUGLICHKEIT FÖRDERN

Damit die Kommunen über genügend Handlungsspielraum verfügen, um innovative Lösungsansätze umzusetzen, sollten zudem Standarderprobungsgesetze auf Bundes- bzw. Landesebene eingeführt werden. Diese erleichtern den jeweils nachgeordneten Instanzen den Weg eines zeitlich befristeten Praxistests neuer Vorschriften, ehe diese bindend rechtskräftig werden. Ein konkretes Beispiel dafür sowie erste gute Erfahrungen damit gibt es aus Mecklenburg-Vorpommern.

Kommunales Standarderprobungsgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (KommStEG M-V)

Hauptziel des 2010 in Kraft getretenen KommStEG M-V ist, dass Kommunen Maßnahmen zum Bürokratieabbau erproben und auswerten können. Bei erfolgreichen Modellen soll eine landesweite Übernahme geprüft werden. Zu diesem Zweck werden für einen begrenzten Zeitraum Abweichungen von Vorschriften zugelassen, um neue Lösungen bei der kommunalen Aufgabenerledigung zu erproben. Kommunale Aufgaben sollen dadurch unbürokratischer, effektiver und kostengünstiger erledigt werden können. Allerdings sind bislang keine Anträge aus dem Bereich Verkehr und Mobilität bekannt (Landtag Mecklenburg-Vorpommern 2015).

3.2.3 FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG FÜR AUSREICHENDES, QUALIFIZIERTES PERSONAL IN DEN KOMMUNEN BEREITSTELLEN

Essenziell ist, dass bei allen Prüfungen und Änderungen nicht nur die rechtlichen Möglichkeiten ausgelotet werden, sondern dass immer auch die personellen und finanziellen Kapazitäten mitbetrachtet werden. Da aktuell nicht alle ländlicheren Räume die finanziellen und personellen Kapazitäten für die Begleitung des Prozesses besitzen, sollte hier eine geeignete Form der finanziellen Unterstützung gefunden werden (siehe dazu auch Kapitel 3.3). Bezahlte Schulungen des Personals und Vernetzungsmöglichkeiten sollten ebenfalls ein fester Teil des Umstrukturierungsprozesses sein.

3.2.4 RECHTLICHE FREIRÄUME NUR AUF BASIS EINES RAUMORDNERISCHEN GESAMTANSATZES ERTEILEN

Um eine bundesweit einheitliche Handhabung sicherzustellen, sollte die Gewährung größerer rechtlicher Freiräume an klar abgegrenzte Raumkategorien gebunden sein. Um die notwendige Diskussion über die Ausgestaltung auf breiter Basis zu führen, sollten die kommunalen Spitzenverbände eingebunden werden.

Zu erarbeiten ist eine trennscharfe Unterscheidung zwischen:

- „Daseinsvorsorge-Garantieräumen“, in denen nach aktuellem Kenntnisstand garantiert werden kann, dass auch in Zukunft alle zentralen Einrichtungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge erreichbar und staatlich gesichert sind;
- „Selbstverantwortungsräumen“, in denen einzelne Einrichtungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge nicht auf Dauer staatlich zugesichert werden können (vgl. auch Kapitel 3.1).

Nur so können benachteiligten Gebieten mehr rechtliche Freiräume eingeräumt und der Zugang zu bestimmten finanziellen Unterstützungen aus Bundes- oder Landesmitteln eröffnet werden, um beispielsweise sozial benachteiligten Haushalten den Umzug in zentralere Wohnlagen zu ermöglichen oder um speziell geschulte und untereinander vernetzte Dorfmanager_innen aufzubauen, die den Selbstorganisationsprozess vor Ort unterstützen und verstetigen helfen.

3.2.5 MÖGLICHKEIT ZUR REVISION SICHERSTELLEN

Es ist denkbar, dass bestimmte rechtliche Öffnungen und Flexibilisierungen zunächst zu Erfolgen führen, jedoch im längerfristigen Verlauf unerwünschte Nebenwirkungen zeigen. Deshalb sollte von Bund und Ländern sichergestellt werden, dass die Möglichkeit zur Revision jederzeit erhalten bleibt. Selbstverständlich ist auch der umgekehrte Effekt denkbar: dass zunächst (in der Eingewöhnungszeit und unter den heutigen Rahmenbedingungen) scheinbare Erfolglosigkeit beobachtet wird, während dieser Ansatz aber bei veränderten Rahmenbedingungen und mit flankierenden Maßnahmen sehr wohl sinnvolle Ergebnisse erbringt. Der entscheidende Maßstab für die Einführung, Beibehaltung, Überarbeitung oder auch Rücknahme einer rechtlichen Öffnung sollte stets der nachweisliche Beitrag zur langfristigen Versorgung und Erreichbarkeit der Bevölkerung sein. Daher muss das Ziel ein langfristiges Monitoring mit der Möglichkeit zur Revision sein.

3.2.6 ZWISCHENFAZIT

Da ländliche Räume mit besonderen Herausforderungen konfrontiert sind (wie z. B. mit schlecht bündelbaren Verkehrsströmen und großen Entfernungen), ist es wichtig, dass sie für deren Bewältigung mehr Wahlmöglichkeiten und rechtliche Freiräume eingeräumt bekommen. Ein erster Schritt dafür ist eine systematische Gesetzesfolgenabschätzung für ländliche Räume sowie die Prüfung aller weiteren zentralen Richtlinien und Qualitätsstandards im Verkehrs- und Mobilitätsbereich. Zudem muss die Überführung von Testbetrieben aus Experimentier- und Öffnungsklauseln in den Regelbetrieb deutlich erleichtert werden. Die finanzielle Unterstützung der Kommunen sollte dabei möglichst auf einem raumordnerischen Gesamtkonzept basieren. Die Prüfung und Überarbeitung der bestehenden Regelungen sollte vom Bund zeitnah initiiert werden und in engem Austausch mit den raumordnerisch identifizierten Regionen erfolgen. Für die Einführung weiterer Experimentier- und Öffnungsklauseln sind Bund und Länder gesetzgeberisch in der Verantwortung.

3.3 KONKRETE MASSNAHMEN FÖRDERN, EVALUIEREN UND KOMMUNIZIEREN



Zur Mobilitätssicherung in ländlicheren Räumen ist eine ganze Bandbreite an Einzelmaßnahmen möglich, die jedoch lokal ausgewählt, angepasst und etabliert werden müssen, um wirklich passgenau und langfristig tragfähig zu sein. Die Verantwortlichen vor Ort kennen ihre Region und die Bewohner_innen und können deshalb zumeist gut einschätzen, wie diese erreicht und zum Mitwirken gewonnen werden. Was jedoch oftmals fehlt, ist das finanzielle Startkapital für die Planung, Diskussion und Entscheidungsfindung, Umsetzung und Evaluierung neuer Angebotsformen sowie die personellen Kapazitäten dafür. Konkrete Pilotprojekte und Modellvorhaben

sind aber unverzichtbar, wenn die Machbarkeit und die erreichbaren Verbesserungen durch neue Konzepte über die konkrete Region hinaus demonstriert werden sollen. Erfolgreiche Vorhaben, die über Jahre ihre Vorteilhaftigkeit bewiesen haben, sind oft viel besser als jegliche Appelle dazu geeignet, Vorbehalte, Widerstände und Berührungspunkte in der Bevölkerung sowie bei lokalen Entscheidungsträger_innen abzubauen. Deshalb ist es entscheidend, konkrete Maßnahmen zu evaluieren, zu kommunizieren und weiterzuentwickeln.

3.3.1 BREIT ANGELEGTES, LANGFRISTIGES UND FLEXIBLES AKTIONSPROGRAMM SCHAFFEN

Um über einen längeren Zeitraum hinweg Reallabore, Pilotregionen, Experimentalkommunen oder konkrete innovative Einzelmaßnahmen zu fördern, ist vom Bund (und ggf. den Ländern) ein breit angelegtes, langfristiges und finanzierbares Aktionsprogramm zu starten, z. B. unter der Überschrift „Mobiles und soziales Land“ (in Analogie zur sozialen Stadt). Dieses Aktionsprogramm könnte durchaus den Kreis der zugelassenen oder bevorzugten Bewerberkommunen begrenzen, es muss jedoch weitgehend themen- und technologieoffen formuliert sein, um sich auf verschiedene Handlungsfelder, Technologien und Betreibermodelle anwenden zu lassen. Wichtig ist hier, die richtigen Impulse zu setzen – beispielsweise:

- vorhandene kommunale Fahrzeuge besser auszulasten für Zwecke des Gemeinwohls (kommunales Carsharing, kommunale Fahrdienste);
- die ohnehin stattfindenden Fahrten von Pendler_innen, Lieferant_innen und Gewerbetreibenden für die Mitnahme von weiteren Personen zu öffnen;
- aktive Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Pedelec zu erleichtern und zu fördern;
- die Entwicklung und Umsetzung eines Schnellbus-Linienkonzepts für die Hauptverkehrsachsen zu ermöglichen, inklusive Taktsystem, „Rendezvous-Haltestellen“, Zubringerlösungen, Park-&-Ride- und Bike-&-Ride-Flächen;
- eine anbieter- und verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsplattform (Mobilitätsapp) zu entwickeln für die Nutzung durch Kommunen oder Regionen;
- Möglichkeiten zur Kombination von Personenverkehren mit Dienstleistungs- und Güterverkehren zu erproben und verstetigen.

Neben einem breiten Spektrum an Lösungen im Mobilitätsbereich sollten aber auch Konzepte gefördert werden, die der Versorgungssicherheit vor Ort dienen. Hierzu zählen z. B. Maßnahmen, die:

- durch intergenerationellen kulturellen Austausch das Gemeinschaftsgefühl und die regionale Identität stärken;
- kleine und mittelständische Unternehmen mit regionalen Produkten stärken;
- bürgerschaftliche Initiativen zur Eigenfinanzierung erneuerbarer Energieanlagen ermöglichen;
- den Aufbau von angestellten und ehrenamtlichen Personalkapazitäten fördern, bspw. für ein Netz an Dorfkümmernern und -kümmerinnen oder Mobilitätslots_innen;
- Dorfläden, Dorftreffs, Marktplätze o. Ä. als dezentrale Dienstleistungszentren und Begegnungsorte stärken.

Ziel ist, eine Förderkulisse mit einem leistungsfähigen Umfang zu schaffen, die ausdrücklich daraufhin ausgelegt ist, die Erreichbarkeit zentraler Orte, die gesellschaftliche Teilhabe und die Befriedigung von Grundbedürfnissen im Nahraum zu verbessern. Explizit sollen dabei Planungen, Modellvorhaben, Zuschüsse zu Betrieb, Investitionen, Softwareentwicklungen, Dienstleistungsangeboten und vieles mehr möglich sein. Auflage muss allerdings sein, dass alle so geförderten Vorhaben umfassend begleitet und evaluiert werden. Zudem sollten die Akteure aller Vorhaben eng miteinander vernetzt werden, sodass die gesammelten Erfahrungen breit diskutiert, kommuniziert und auf weitere Kommunen übertragen werden können.

Da den Kommunen in der Regel sowohl Personal als auch Finanzen für die Pilotierung von neuen Ansätzen fehlen, haben Bund (und ggf. Länder) in diesem Aktionsprogramm eine adäquate Finanzierung solcher lernenden Modellvorhaben sicherzustellen. Dazu sollte eine umfassende, flexible und finanziell ausreichende Förderkulisse eingerichtet werden.

Das hier vorgeschlagene Aktionsprogramm sollte möglichst verstetigt werden und dabei auch die bereits bestehenden Ansätze zur Förderung ländlicher Räume zusammenführen und unter einem Dach bündeln. Hierfür sollte auf den Erfahrungen vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) aufgebaut werden. Aber auch die Erfahrungen der nachfolgend beschriebenen Deutschen Vernetzungsstelle für ländliche Räume (DVS) sowie des Zukunftsnetzes Mobilität NRW sollten Berücksichtigung finden.

Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume (DVS)

Das größte Förderinstrument für ländliche Regionen ist der Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER). In Deutschland werden dessen Inhalte über 13 Länderprogramme umgesetzt. Dabei setzt jedes Programm andere Schwerpunkte. In Deutschland ist die DVS der Knotenpunkt für alle ELER-Partner und Programmbeteiligten. Die DVS ist der Bundesanstalt für Ländliche Entwicklung (BLE) angegliedert und hat die Aufgabe, bundesweit alle Akteure zusammenzubringen, die sich dafür einsetzen, die Lebensbedingungen auf dem Land zu verbessern, Landschaften zu erhalten, die Land- und Forstwirtschaft zu unterstützen sowie den Umwelt- und Naturschutz voranzutreiben. Die Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume führt dazu u. a. Veranstaltungen durch und gibt Publikationen heraus, um die Akteure zusammenzubringen und Austausch zu ermöglichen (DVS 2017).

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist eine Initiative des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Es hat zum Ziel, die kommunalen Gebietskörperschaften (Städte, Gemeinden und Kreise) zu unterstützen, nachhaltige Mobilitätsangebote zu entwickeln, zu vernetzen und zu bewerben. Die Kommunen werden beim Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements und bei der verwaltungsinternen Vernetzung durch Beratungen und Fortbildungen unterstützt. Durch Vernetzung der verschiedenen Projekte fördert das Zukunftsnetz Mobilität NRW zudem den regionalen Informations- und Erfahrungsaustausch. Ein Schwerpunktthema sind ländliche Regionen (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017).

3.3.2 ÜBERGREIFENDES, UNABHÄNGIGES MONITORING UND ZENTRALE VERNETZUNG SICHERSTELLEN

Um eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Förderprogramms sowie eine Anpassung der einzelnen Initiativen zu ermöglichen, sollten die Kommunen im Rahmen der Förderung verpflichtet werden, ihre Vorhaben mit einem indikatorergestützten Monitoringkonzept sowie einer Wirkungsevaluation auszuwerten und die Erkenntnisse zu verbreiten. Eine übergeordnete Koordinierungsstelle sollte dabei geeignete Möglichkeiten zum systematisierten Lernen, zum Informations- und Erfahrungsaustausch sowie zur Vernetzung untereinander bereitstellen. Für die Auswahl der Vorhaben, das Design der Monitoringkonzepte, die Wirkungsevaluation, die Begutachtung der Umsetzung und der Ergebnisse sowie für Sammlung und Weiterentwicklung der Erkenntnisse ist vom Bund (und ggf. den Ländern) ein unabhängiges Begutachtungs- und Evaluierungsgremium einzurichten.

3.3.3 ZWISCHENFAZIT

Um die Erprobung und Einführung neuer Mobilitätsangebote in ländlichen Räumen zu ermöglichen, ist es wichtig, konkrete Maßnahmen zu fördern und zu kommunizieren. Dies beinhaltet insbesondere die Schaffung eines breit angelegten, langfristigen sowie finanzierbaren und zugleich flexiblen Aktionsprogramms für konkrete, innovative und lernende Einzelmaßnahmen sowie die Bündelung bestehender Förderprogramme und deren Integration in dieses neue Aktionsprogramm. Außerdem sollten umgesetzte Vorhaben mit einem indikatorergestützten Monitoringkonzept ausgewertet und die Erkenntnisse öffentlich kommuniziert werden. Die Finanzierung des Aktionsprogramms sollte vom Bund und ggf. den Ländern kurzfristig und zugleich dauerhaft sichergestellt sein. Für die Evaluation und Kommunikation der Erkenntnisse und Ergebnisse sind zudem die Kommunen in der Verantwortung. Ein unabhängiges Begutachtungs- und Evaluierungsgremium sollte die Prozesse und Vorhaben idealerweise begleiten und miteinander vernetzen.

3.4 DIGITALE VERSORGUNG SICHERSTELLEN



Leistungsfähige Internetverbindung und Mobilfunkabdeckung sind heute wesentliche Grundvoraussetzungen für die Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben, gerade für die Menschen in ländlichen Regionen. Ohne Übertreibung lässt sich festhalten: Unter den heutigen Bedingungen wird jede Strategie zur Attraktivierung der ländlichen Räume scheitern, wenn dieser Standortnachteil nicht weitgehend beseitigt wird. Allein das Datenvolumen, das ein Fahrzeug pro gefahrener Stunde sendet und empfängt, wird sich voraussichtlich von heute rund 27 MB auf etwa 215 MB im Jahr 2020 vervielfachen (vgl. Deutscher Bundestag 2016). Nicht nur für zukünftige Sicherheitsfunktionen ist die Leistungsfähigkeit und

Zuverlässigkeit der Datenübertragung essenziell. Eine moderne digitale Infrastruktur ermöglicht es Unternehmen, im ländlichen Raum ansässig zu werden bzw. zu bleiben, und gibt den Bewohner_innen die Möglichkeit, im Home Office zu arbeiten. Die infrastrukturellen Nachteile gegenüber den Städten werden dadurch vermindert und die Attraktivität ländlicher Wirtschaftsstandorte wird erhöht.

3.4.1 BREITBANDINITIATIVE INTENSIVIEREN UND FLEXIBLE, RÄUMLICH ANGEPASSTE LÖSUNGEN ERMÖGLICHEN

Über die Breitbandstrategie und die Digitale Agenda 2014–2017 der Bundesregierung wird der flächendeckende Ausbau leistungsfähiger breitbandiger Netze in Stadt und Land bereits vorangetrieben. Bis 2018 soll es – unter Ausnutzung aller Technologien – eine flächendeckende Versorgung mit mindestens 50 Mbit/s geben. Der derzeitige Stand befriedigt aber keineswegs. Im Jahr 2016 waren erst 30 Prozent der ländlichen Räume in Deutschland mit einer Bandbreite über 50 Mbit/s ausgestattet.

Die Anstrengungen des Bundes und der Länder zum Breitbandausbau sind zu intensivieren und flächendeckend voranzubringen. Dafür müssen Mittel aufgestockt und der Ausbauprozesses der Breitbandinitiative insgesamt beschleunigt werden. Es ist jedoch nicht möglich, den Ausbau der digitalen Versorgung ohne die Zustimmung und Unterstützung der Kommunen umzusetzen. Deshalb ist sicherzustellen, dass alle Bemühungen unter aktiver Einbeziehung der Länder, Regionen und Gemeinden sowie der Bewohner_innen erfolgen. Zur Einführung und Erprobung neuer Anwendungen brauchen die Kommunen wiederum die Unterstützung durch Bund und Länder. Hier sind entsprechende Fördermöglichkeiten zu entwickeln und auch über einen längeren Zeitraum vorzuhalten (vgl. auch Kapitel 3.3). Dabei ist die Art der Anschlüsse nachrangig, denn ggf. können flexible, räumlich angepasste und zum Teil mit den lokalen Akteuren gemeinsam entwickelte Lösungen günstiger sein und auch höhere Akzeptanz vor Ort erreichen.² Dabei kann und sollte auf den Erfahrungen des Modellvorhabens MOROdigital aufgebaut werden.

Modellvorhaben „MOROdigital – Digitale Infrastruktur als regionaler Entwicklungsfaktor“

Ziel von MOROdigital war es, Akteure aus ländlichen Regionen dabei zu unterstützen, die kommunale bzw. regionale Breitbandversorgung in Eigeninitiative anzugehen bzw. zu verbessern. Insgesamt sieben Projekte wurden im Zeitraum 2014–2016 gefördert. Sie haben Pilotcharakter und stehen stellvertretend für typische Ausbauproblematiken im ländlichen Raum. Die Ergebnisse und Erfahrungen wurden dokumentiert und stehen anderen Regionen zur Verfügung (vgl. BBSR 2017).

² Zur Ausgestaltung der Bemühungen sei auf die vielfältigen Vorschläge der Betreiberverbände sowie der kommunalen Spitzenverbände verwiesen, wie zum Beispiel vom Deutschen Städte- und Gemeindebund (vgl. u. a. DStGB 2015).

3.4.2 ALTERNATIVE BETREIBERMODELLE FÖRDERN UND REALISIEREN

Gerade in ländlichen Gebieten fallen beim Auf- und Ausbau von Hochgeschwindigkeitsnetzen hohe Investitionskosten an. Private Marktakteure schrecken die herausfordernde Frage der Rentabilität der Projekte oft ab. In einem Großteil ländlicher Räume ist daher bislang keine Erschließung erfolgt (BMVI 2016a: 4). Der Breitbandausbau sollte genau dort gefördert werden, wo zwar private Betreiber nicht investieren, sich aber dennoch ein echter Mehrwert für einen nennenswerten Anteil der Bevölkerung oder ein deutlicher wirtschaftlicher Mehrwert für die Region abzeichnet. Hier könnte wiederum der Bezug auf ein raumordnerisches Gesamtkonzept, das indikatorengestützt „Daseinsvorsorge-Garantieräume“ und „Selbstverantwortungsräume“ unterscheidet, sinnvoll sein (vgl. Kapitel 3.1 und 3.2.4).

Wenn weder die öffentliche Hand noch Privatanbieter einen Ausbau umsetzen, müssen von den Kommunen alternative Betreibermodelle (Genossenschaften, Public Private Partnerships u. Ä.) gesucht werden. Dabei sollte frühestmöglich die Entscheidung für ein geeignetes Geschäftsmodell getroffen werden. Für die Kommunen wäre allerdings sehr hilfreich, wenn vom Bund (und ggf. den Ländern) die Entwicklung geeigneter Tools oder Leitfäden zum Aufbau alternativer Betreibermodelle gefördert würden.

Es muss geklärt werden, welche Akteure bereit sind, welche Verantwortlichkeiten zu übernehmen und welche Leistungen zu erbringen. Engagierte Bürger_innen und lokale Unternehmen können sich grundsätzlich in verschiedenen Organisationsformen zusammenschließen, um den Breitbandausbau sowie den Betrieb eigenständig zu übernehmen. Konkrete Beispiele dafür, wie das erfolgreich gelingen kann, sind der regionale Anbieter Northern Access und der Verein Landnetz e.V.

Northern Access: Internet für uns im Norden!

Die Northern Access GmbH wurde 2010 in Liebenau gegründet und ist ein mittelständischer Anbieter für Internet und Telefonie, der sich auf ländliche Räume spezialisiert hat. Zum Versorgungsgebiet gehören weite Teile der Landkreise und Städte Nienburg, Neustadt am Rübenberge, Minden-Lübbecke, Schaumburg und Verden. Während Internetanbieter normalerweise die vorhandenen Telefonleitungen der Telekom nutzen, überbrückt Northern Access lange, verlustreiche Leitungsstrecken mit Richtfunk. So können auch entlegene Gebiete mit Internet versorgt werden. Des Weiteren betreibt Northern Access ein eigenes, unabhängiges Glasfasernetz und ein eigenes, unabhängiges Datennetz (Northern Access 2017).

Landnetz e.V. – Verein zur Förderung infrastrukturell benachteiligter Regionen

Landnetz begann im Jahr 2004 als Interessengemeinschaft der Einwohner_innen von Alterstedt (Thüringen). Ziel war es, das Dorf zu verlässlich und dauerhaft mit breitbandigem Internet zu versorgen. Seitdem ist das Breitbandnetz in Betrieb (WLAN-Richtfunk). Von Anfang an wurde der Landnetz e.V. als Non-Profit-Organisation geführt. Gegen eine einmalige Aufnahmegebühr und einen regelmäßigen Beitrag erhalten Mitglieder Zugang zum Netzwerk des Landnetz e.V. Der Verein finanziert sich dabei ausschließlich aus den Mitgliedsbeiträgen (Landnetz e.V. 2017).

3.4.3 ZWISCHENFAZIT

Damit ländliche Räume auch in Zukunft attraktiv sind und den Bewohner_innen die Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben ermöglichen können, ist es wichtig, die digitale Versorgung sicherzustellen. Dies beinhaltet insbesondere die Ermöglichung flexibler, räumlich angepasster Lösungen zur Breitbandversorgung sowie die Förderung und Realisierung alternativer Betreibermodelle. Bund und Länder sollten die gegenwärtigen Anstrengungen zum Breitbandausbau intensivieren sowie zeitnah weitere Fördermöglichkeiten entwickeln und langfristig vorhalten. Ebenfalls in der Verantwortung sind die Regionen und Kommunen sowie die Bewohner_innen, vor allem bei der Planung und Realisierung entsprechender Projekte.

3.5 KOSTENWAHRHEIT IM VERKEHR ANGEHEN



Unsere heutige Lebens- und Wirtschaftsweise ist ohne Verkehr nicht vorstellbar. Jedoch fallen vor allem im Verkehr hohe externe Kosten an, also Kosten, die auf andere Menschen, andere Räume oder andere Generationen verlagert werden. Sie fallen oft als soziale und ökologische Kosten an und werden in der Regel nicht bei den Entscheidungen der Nutznießenden berücksichtigt. So entsteht eine systematische Verzerrung der Entscheidungen von Privatpersonen, Wirtschaftsunternehmen und zum Teil des Staates. Unter externen Kosten leiden die sozial Schwachen am meisten. Obwohl sie deutlich weniger Anteil an der Erzeugung der Kosten tragen, sind sie oft diejenigen, die an den Autobahnen wohnen oder in den Einflugschneisen der Flughäfen, sodass sie verstärkt von den Nachteilen wie Lärm- und Abgasemissionen betroffen sind.

In der heutigen Verkehrsplanung und Verkehrspolitik werden diese sozialen und ökologischen Kosten wie in vielen anderen Bereichen auch noch weitgehend ausgeblendet. Das trifft neben den Lärm- und Abgasemissionen auch auf die Folgekosten zu, die sich aus der Versiegelung von Flächen ergeben. Es gilt für ungedeckte Unfallkosten, die Klimafolgekosten, die Kosten der Energiegewinnung oder der Fahrzeugentsorgung (vgl. u. a. CE Delft et al. 2011, UBA 2014a). So werden Personen, Firmen und Räume bevorzugt, die mehr und weiteren Verkehr erzeugen oder benötigen. Sie verlagern höhere Kosten auf andere Menschen, andere Länder und Generationen, die auf weniger Verkehr, auf mehr Nähe und auf mehr Nutzungsmischung setzen. Diese Fernverkehrsorientierung ist ein Beispiel für die ineffizienten und sozial ungerechte Folgen verzerrenden Anreizstrukturen.

Für die ländlichen Räume in Deutschland ergeben sich daraus gravierende Nachteile. Solange die Fernverkehrsorientierung gefördert wird, können die ländlichen Regionen weder touristisch noch landwirtschaftlich oder produzierend mit den stärker subventionierten Fernkonkurrenten mithalten. Dass die Fernkonkurrenten vergleichsweise so billig anbieten können, liegt natürlich auch an der Lohn- und Preisstruktur

dort. Es liegt aber noch viel stärker daran, dass der Verkehr über diese Distanzen „praktisch nichts kostet“.

Wir müssen zudem davon ausgehen, dass die Kosten für fossile Energieträger in Zukunft immer weiter steigen werden, aufgrund der Endlichkeit der Rohstoffe, aber auch aufgrund internationaler Klimaschutzauflagen und politischer Konflikte. Die derzeitige Fernverkehrsorientierung bedingt, dass bei steigenden Verkehrskosten die ländlichen Räume weiter steigende Nachteile erleiden, da hier in der Regel die zurückzulegenden Wege weiter sind und es weniger Bus- oder Bahnverbindungen als Alternative gibt. Entsprechend zeigt eine Studie von Gertz et al. (2009: 42), dass in Ballungszentren geringere Verkehrsausgaben anfallen.

Angesichts der Verzerrung der Entscheidungen zu Gunsten der Fernverkehrsorientierung in Verbindung mit erwarteten steigenden Verkehrskosten besteht akuter Handlungsbedarf. Die Anreizsysteme für eine nahverkehrsorientierte Verkehrsentwicklung müssen gestärkt werden, um die Widerstandsfähigkeit der ländlichen Räume zu verbessern. Ansonsten werden sich die Probleme aus der Fernverkehrsorientierung für den ländlichen Raum weiter verschärfen.

3.5.1 ANALYSE VERBESSERN UND BESTANDSAUFNAHME FÜR DEUTSCHLAND ERSTELLEN

Um diesen erklärungsbedürftigen Prozess zum Wohle aller (auch der Autofahrenden) starten zu können, sind zunächst noch weitere belastbare Grundlagen zu erarbeiten, insbesondere zum Ausmaß und den konkreten Verteilungswirkungen der externen Kosten heute. Der Bund steht hier in der Verantwortung, den notwendigen Prozess zu initiieren und schrittweise umzusetzen. Wichtig ist dabei, verständlich und öffentlichkeitsauglich aufzuarbeiten, wie sich die jetzige Situation bei den ungedeckten externen Effekten darstellt und was sich im Fall allmählicher Internalisierungen externer Kosten (sowie der Verwendung der Einnahmen zur sozialen und gesellschaftlichen Erleichterung der Anpassungen) ergeben würde.

Dabei ist eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung vorzusehen, in deren Rahmen Informations- und Lehrmaterialien erstellt, Partizipations- und Meinungsbildungsmöglichkeiten eingerichtet und betreut werden. Es ist unverzichtbar, die Ansätze und Ergebnisse klar nachvollziehbar zu kommunizieren und Anregungen aufzugreifen. Der gesamte Prozess ist transparent offenzulegen. Wie solch eine Analyse aussehen kann, zeigen die Beispiele aus der Schweiz und dem Bundesland Berlin.

Auf Basis solcher Analysen ist eine Bestandsaufnahme der ungedeckten externen Kosten des Verkehrs für Deutschland zu erstellen und dabei die Frage zu klären: Wer verursacht welche ungedeckten externen Kosten wo und wann und in welcher Höhe? Dazu ist der Betrachtungsrahmen (also Untersuchungsräume und Untersuchungszeiten) jeweils transparent festzulegen: Welche Umweltkosten des Verkehrs wie Unfälle, Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen, Lärmbelastigung, Trennwirkung der Verkehrswege, Flächenverbrauch sind einbezogen. Die entsprechenden Kostensätze sind in der Methodenkonvention des Umweltbundesamts (vgl. UBA 2013a) zu finden. Die Bestandsaufnahme soll veröffentlicht werden und einzelne Fragen beantworten sowie Vergleiche ermöglichen:

- Welche Kosten werden von Einwohner_innen der Ballungsräume verursacht, welche von Einwohner_innen ländlicherer Räume? Und parallel dazu: Welche finanziellen Belastungen bzw. welche Umweltbelastungen werden von Einwohner_innen der Ballungsräume getragen, welche von Einwohner_innen ländlicherer Räume?
- Welche Kosten werden von (finanz-)stärkeren Bevölkerungsschichten verursacht, welche von (finanz-)schwächeren Bevölkerungsschichten? Und parallel dazu: Welche finanziellen Belastungen bzw. welche Umweltbelastungen werden von (finanz-)stärkeren Bevölkerungsschichten getragen, welche von (finanz-)schwächeren Bevölkerungsschichten?
- Welche Kosten werden von Personen getragen, die vor allem aktive, langsamere und Nahmobilität nutzen, welche von Personen mit motorisierten Verkehren, schnellen Verkehren und Fernverkehren? Und parallel dazu: Welche Kosten werden von der ersten, welche von der zweiten Personengruppe getragen?

Externe Kosten des Straßen- und Schienenverkehrs in der Schweiz

In der Schweiz wurden im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms „Verkehr und Umwelt: Wechselwirkungen Schweiz-Europa“ (NFP 41) Lösungsbeiträge aus allen Fachrichtungen zu einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse gesucht. Dabei wurden Gesamtkostenrechnungen für die Verkehrsträger Straße und Schiene erstellt. Die gesamten ungedeckten Kosten von Straße und Schiene wurden für das Jahr 1995 auf rund 10 Milliarden Schweizer Franken geschätzt. Dies entspricht ca. 2,8 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) der Schweiz. Dabei ergaben sich folgende Verteilungen: Straße zu Schiene = 70:30; Personenverkehr zu Güterverkehr = 75:25. In der Studie wurde zudem eine Preisstrategie für den Verkehr zur Umsetzung des Postulats der Kostenwahrheit entwickelt (SNF 2011: 25 ff.). Teil der zentralen Ansatzpunkte, die das Forschungsprogramm identifizieren konnte, ist die bessere Abstimmung der Raumordnungspolitik auf den Verkehr.

Externe Kosten des Verkehrs im Bundesland Berlin

Für das Bundesland Berlin liegen konkrete Abschätzungen der externen Kosten des Verkehrs vor (siehe Becker 2016b). Bei den Luftschadstoffen wurden dabei die durch Stickoxid und Feinstaub verursachten Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen basierend auf der Luftschadstoffkonzentration in der Außenluft betrachtet. Durch Luftschadstoffe sind alle Menschen in Berlin belastet, allerdings in unterschiedlichem Ausmaß. Belastungen oberhalb gesetzlicher Schwellenwerte sind in Bezug auf Feinstaub rund 142.000 Menschen und in Bezug auf Stickoxide rund 81.000 Menschen ausgesetzt. Dies entspricht externen Kosten für die Gesellschaft in Höhe von 1,9 Milliarden Euro pro Jahr.

3.5.2 SZENARIEN ZUR INTERNALISIERUNG ERARBEITEN UND MIT WIRKUNGS-ABSCHÄTZUNG WEITERENTWICKELN

In einem weiteren Schritt ist zu untersuchen, wie sich eine allmähliche, schrittweise und abgefederte Internalisierung der Verkehrskosten auswirken würde. Schließlich sollte vermieden werden, dass finanzschwächere Personengruppen, bestimmte Altersgruppen oder Bewohner_innen bestimmter Räume un-

verhältnismäßig stark davon betroffen sind. Hierzu müssten in verschiedenen Szenarien durch verschiedene Maßnahmen und Preissignale zum einen die tatsächlichen Kosten sichtbar gemacht, zum anderen aber auch sofort Angebote und Möglichkeiten zu deren Vermeidung abgeleitet werden. Durch Internalisierungsmaßnahmen soll niemand „abkassiert“ oder zusätzlich belastet werden. Es ist im Gegenteil ein Zustand anzustreben, in dem möglichst niemand diese höheren Preise bezahlen muss, sondern in dem alle Betroffenen durch die dann angebotenen Optionen und Verhaltensänderungen die Bezahlung höherer Kosten vermeiden können. Zusätzliche Finanzmittel sollen damit nicht generiert, etwaige Einnahmen sollten direkt für (soziale) Anpassungsmaßnahmen und die Förderung von kostengünstigeren Alternativen verwendet werden.

Pauschal kann erwartet werden, dass vor allem Nutzende schnellerer und mehr umweltbelastender (Fern-)Verkehrsmittel unter dem Strich eher belastet, solche mit langsameren und weniger umweltbelastenden (Nah-)Verkehrsmitteln eher entlastet werden. Für beide Gruppen gilt aber: Da durch die Preissignale insgesamt ein effizienteres Verhalten erreicht wird, spart die Gesellschaft als Ganzes an Energiekosten, an Umweltschadenskosten, an Klimafolgekosten und an Gesundheits- sowie Unfallkosten. Letztlich wird damit also Geld frei, denn es werden Schäden vermieden, und mit diesem Geld kann man die Prozesse politisch vorteilhaft für alle gestalten.

Diese Effizienzgewinne können geschickt politisch weitergegeben werden und sollten dazu führen, dass die Nutzenden näherer, aktiverer und langsamerer Verkehre doppelt entlastet werden (einmal durch die neuen oder besser gestalteten Angebote oder Infrastrukturen, einmal durch die Senkung der Schadenskosten), während die verbleibenden Nutzenden externalisierender Verkehre zwar einerseits stärker belastet werden (durch die tatsächlichen Preissignale), andererseits jedoch ebenfalls entlastet werden (durch die Senkung der Schadenskosten).

3.5.3 BUND MUSS INTERNALISIERUNG DER VERKEHRSKOSTEN INITIIEREN UND KOORDINIEREN

Unverzichtbarer Bestandteil jeder langfristigen und positiven Entwicklungsstrategie, die sowohl sozialverträglich als auch umweltverträglich ist und dem ländlichen Raum eine Perspektive bieten kann, muss die rasche und schrittweise Internalisierung aller externen Kosten im Verkehr sein. Den langfristigen Prozess zur Internalisierung dieser Kosten sollte der Bund initiieren und etablieren. Zielführend erscheint die Einrichtung einer Steuerungsgruppe beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unter angemessener Einbeziehung der anderen Ministerien sowie der Länder und Kommunen. Die erarbeiteten Berichte, Analysen und Konzepte sind dem Bundestag vorzulegen. Für diesen längeren Prozess ist politischer Willen und Ausdauer notwendig. Der Prozess ist sofort zu beginnen und soll sich etablieren und verstetigen. Zweifellos gibt es gegen diese Veränderung der Preissignale Widerstände; die Umstellung muss deshalb allmählich, sanft und abgefedert in einem längeren Prozess erfolgen. Dies mag schwierig sein – aus volkswirtschaftlicher, ökologischer und vor allem sozialer Sicht ist es jedoch unverzichtbar.

3.5.4 ZWISCHENFAZIT

Um den Nachteilen für den ländlichen Raum entgegenzuwirken, die sich aus den externalisierten Kosten im Verkehrsreich ergeben, ist es wichtig, konkrete Schritte zur Internalisierung dieser Kosten anzugehen. Die derzeitige Verzerrung der Entscheidungen von Privatpersonen, Unternehmen und zum Teil des Staates können nur so gelöst werden. Dabei ist die Frage zu klären: Wer verursacht welche ungedeckten externen Kosten wo und wann und in welcher Höhe? Durch den Bund sind in einem schrittweisen Prozess Materialien zur Analyse der externen Kosten, zu den Wirkungen und zu potenziellen Internalisierungsschritten zu erstellen, dem deutschen Bundestag vorzulegen, breit in der Öffentlichkeit zu diskutieren und schließlich zu implementieren.

3.6 MOBILITÄT STATT VERKEHR IN DEN BLICK NEHMEN



Das bisherige Leitbild der Verkehrspolitik beruht oft auf dem Grundverständnis, dass schneller, leichter und flüssiger Verkehr Wirtschaft, Wohlstand und Wachstum fördert. Also muss Verkehr möglichst attraktiv und billig gemacht werden, vor allem auch für die finanziell schwächer gestellten Bevölkerungsschichten, denn sonst würden diese immobil. Attraktive Verkehrswege erzeugen aber mehr Verkehr, d. h. vor allem längere und damit in der Regel motorisierte Fahrten, und schwächen die ländlichen Räume entscheidend, denn mit schnellen Verkehrswegen wird zugleich eine stärkere Konkurrenz durch städtischere Destinationen gefördert. Letztlich führte der gut gemeinte Gedanke der „Reisezeitersparnisse“ durch mehr und bessere Straßen zur Schließung vieler ländlicher Läden, Schulen, Ämter und Praxen. So hat sich die Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen in dünn besiedelten Gebieten verschlechtert und kleine und nahräumliche Strukturen wurden benachteiligt (vgl. UBA 2011). Aufgrund dieser Entwicklung müssen die Bewohner_innen der ländlichen Regionen inzwischen für die gleichen Bedürfnisse und Ziele viel weitere Wege zurücklegen. Damit hat der Verkehr (definiert als die tatsächliche Ortsveränderung von Personen, Gütern und Daten; vgl. Ahrend et al. 2013: 2) zugenommen, während die Mobilität der Menschen (definiert als Fähigkeit, Ziele zu erreichen, also Beweglichkeit und Möglichkeitsraum; vgl. Canzler/Knie 1998: 33) gleich blieb oder sogar abnahm.

Die Verantwortlichen aller Ebenen verfügen bei Entscheidungen über Verkehrsfragen aktuell zwar über sehr gute Daten zu Fahrzeugen und zum Verkehr, aber über wenig oder keine Informationen zur tatsächlichen Mobilitätsbefriedigung. Die Frage, wie viele Menschen welche Bedürfnisse (wie Einkaufen, Arzt bzw. Ärztin, Apotheke, Kita, Grundschule, Freizeit usw.) noch im Nahraum abdecken oder nicht abdecken können, kommt bei verkehrspolitischen Entscheidungen zu kurz. Sie fallen folglich eher instrument- als bedürfnisorientiert aus. Diese Informationslücke gilt es zu schließen.

3.6.1 LEITBILD MOBILITÄT STATT VERKEHR ETABLIEREN

Primäre Aufgabe der Politik muss es sein, Menschen an die Ziele zu bringen, an denen sie ihre Bedürfnisse abdecken können. Es gilt deshalb, das Leitbild Mobilität bzw. die Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen zu konkretisieren, es in den Vordergrund aller politischen Entscheidungen zu stellen und es zielgenau umzusetzen – nicht nur, aber gerade auch in ländlichen Räumen. Unser Anspruch muss es sein, Mobilität zu sichern und zwar mit kürzeren Wegen, kostengünstiger und umweltschonender – mit einem Wort: effizienter. Dies erfordert einen Paradigmenwechsel: Statt zusätzlicher Personen- und Tonnenkilometer geht es zukünftig um Mobilität zur Abdeckung von Bedürfnissen – und zwar mit minimalem Verkehr. Um dies zu erreichen, ist auf allen Ebenen und bei allem Handeln in Raumordnungspolitik, in Verkehrsplanung und Verkehrspolitik zu ermitteln:

- ob Verkehr insgesamt pro Kilometer billiger wird und ob dadurch zusätzliche Verkehre induziert werden, ob damit Ferne gefördert und Nahräume geschwächt werden;
- ob die Maßnahme letztlich Mobilität fördert und dafür geringere Aufwände ermöglicht.

Wie die Mobilität im Mittelpunkt einer Strategie stehen und wie Nahversorgung Verkehr sparen kann, zeigen die Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 und die Marktplätze im Braunschweiger Land.

Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030

Die Landesregierung Brandenburg hat Eckpunkte für eine Mobilitätsstrategie 2030 vorgelegt. Mobilität ist darin als „Beweglichkeit von Menschen und Dingen“ zu sichern. Eine Reihe von Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Mobilität zielt entsprechend darauf ab, mit integrierten Verkehrskonzepten die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen, ländliche Räume durch innovative Formen des ÖPNV zu erschließen und Elektromobilität (u. a. E-Bikes) einzubeziehen. In diesem Zusammenhang arbeitet auch eine interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr an einer Radverkehrsstrategie (MLUL o. J.: 3 f.).

Marktplätze im Braunschweiger Land

Im Rahmen des vom Land Niedersachsen geförderten Modellprojektes „mobil im Landkreis“ unterstützen die Landkreise Wolfenbüttel und Helmstedt mit „Marktplätzen“ lokale Betreiber_innen und Initiativen, die für mehr Angebote und damit Lebensqualität in den Gemeinden sorgen. Der Grundgedanke lautet: Für alles, was vor Ort erhältlich bzw. zu erledigen ist, bedarf es keiner Verkehre. Die sogenannten Marktplätze sichern Nahversorgung, fördern die dörfliche Gemeinschaft und schaffen Arbeitsplätze. Hauptmerkmal eines Marktplatzes ist eine Kombination verschiedener Angebote an einer Stelle. Dieser Standort soll möglichst ein bereits bestehender Laden bzw. eine vorhandene Einrichtung sein, wo das ursprüngliche Angebot durch zusätzliche Leistungen ergänzt wird und sich damit ein kleines Versorgung- und Dienstleistungszentrum entwickelt. In regelmäßigen Abständen treffen sich die Marktplatzbetreiber_innen sowie die Initiativen zudem zu einem Gedankenaustausch (Landkreis Wolfenbüttel o. J.).

3.6.2 DATEN ÜBER MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE UND DEREN BEFRIEDIGUNG ERHEBEN

Wenn zukünftig der Fokus vor allem auf Mobilität liegen soll, dann sind dafür Bewusstsein und Datengrundlagen zu schaffen. Dazu ist auf Bundesebene ein Verfahren zur Datenerhebung von Mobilitätsbedürfnissen (wie Einkauf, Arzt bzw. Ärztin, Schule, Apotheke, Arbeitsplatz, Freizeiteinrichtungen) sowie für eine geeignete Visualisierung, z. B. in Form von Mobilitätslandkarten, zu entwickeln. Eine Darstellung, die auf Geoinformationssystemen (GIS) basiert und Standorte der Daseinsvorsorge, Verkehrsanbindungen und kleinräumige Bevölkerungsentwicklungen beinhaltet, ist für kommunalpolitische Entscheidungsprozesse hilfreich und anschaulich. Das zuständige Bundesministerium müsste diese Aufgabe – analog zum Vorgehen in England – als Dienstleistung für die eigene Arbeit und für die Kommunen übernehmen, damit Konsistenz gesichert werden kann.

3.6.3 MIT MOBILITÄTSLANDKARTEN LÖSUNGSOPTIONEN ERMITTELN

Durch die Darstellung der Mobilitätsbedürfnisse auf Mobilitätslandkarten wird die tatsächliche Situation vor Ort abgebildet, der Diskussionsprozess kann sich auf die reale Problemlage und die lokalen Lösungsoptionen konzentrieren. Ein ähnlicher Ansatz wird beispielsweise im Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ verfolgt, das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung unterstützt wird (BMVI 2016b).

Hier ist die Bundesregierung gefordert. Sie muss möglichst rasch eine Planungsgruppe für die Definition der Aufgabe und die Erarbeitung der Daten und Mobilitätslandkarten sowie deren Veröffentlichung einrichten. Das dafür gewählte Bundesministerium sollte durch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung und die Wissenschaft unterstützt werden. Länder und Kommunen begleiten den Prozess und sorgen für die Verwertbarkeit in der Praxis.

Sustainable Urban Mobility Plans in der EU (SUMP)

In dem 2009 erschienenen „Aktionsplan urbane Mobilität“ empfahl die Europäische Kommission die zügige Einführung von nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen in Europa. Ein SUMP ist „ein strategischer Plan, der auf bestehender Planungspraxis (z. B. Verkehrsentwicklungsplänen in Deutschland) aufbaut und dabei Integrations-, Beteiligungs- und Evaluierungsprinzipien berücksichtigt, die den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen heute und in Zukunft genügen und zu höherer Lebensqualität in Städten und ihrem Umland führen. Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan versucht, ein nachhaltiges städtisches Verkehrssystem aufzubauen, indem er Zugang zu Jobs und Dienstleistungen für alle gewährleistet, Sicherheit verbessert, Umweltverschmutzung, Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch reduziert, Effizienz und Wirtschaftlichkeit des Transports von Menschen und Gütern erhöht und die Attraktivität und Qualität der städtischen Umgebung steigert (Rupprecht Consult o. J.: 2, 6). Die Vorschläge für die städtischen Räume können dabei grundsätzlich auf die ländlichen Räume übertragen werden.“

Durch eine kontinuierliche Prozess- und Wirkungsevaluation, etwa mit den gerade überarbeiteten Indikatoren der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie (vgl. Gerlach et al. 2015), muss dieser Ansatz auf seine konkreten Ergebnisse hin überprüft werden. Das parallel zu entwickelnde professionelle Monitoringkonzept ermöglicht es, Vergleiche zwischen Vorher- und Nachherzustand, zwischen verschiedenen Gemeinden und/oder verschiedenen Personengruppen zu ziehen. Daraus lassen sich Schlussfolgerungen für die weiteren Schritte ableiten und in Mobilitätspläne überführen. Von der Europäischen Kommission wurde die Einführung von nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen (vgl. den folgenden Exkurs) in Europa empfohlen.

3.6.4 ZENTRALE-ORTE-SYSTEM WEITERENTWICKELN UND SCHLÜSSELZUWEISUNGEN DARAN BINDEN

Ein zukunftsfester ländlicher Raum erfordert neue, kleinräumige und damit kostensparende Raumnutzungsmuster. Nur so eröffnen sich Marktchancen, die Unternehmen und Start-ups Anreize geben, in ländlichen Kommunen aktiv zu werden und Innovationen zu realisieren. Im Zentrum steht also ein für Menschen und Unternehmen attraktiver ländlicher Raum. Um diesen zu stärken, muss Mobilität statt Verkehr ermöglicht und damit die Raumnutzung effizienter – also aufwandsminimal – gestaltet werden. Hierfür ist das für die Raumordnung bedeutsame Zentrale-Orte-System mit der Bindung der Schlüsselzuweisungen an selbiges weiterzuentwickeln. Für viele Investitionen galt bisher die Maxime, dass die Reisezeit zum nächsten Mittel- oder Oberzentrum verkürzt werden muss. Damit aber attraktiviert man den Verkehr in die Mittel- und Oberzentren und schwächt die Kräfte der kleinen Kommunen. Als neue Maxime würde sich stattdessen anbieten, die Mobilität, also die Erreichung aller Ziele in den Räumen zu sichern. Damit würde ein Weg zu Fuß zur Apotheke im Ort dieselbe Wertschätzung erfahren wie die Fahrt mit dem Auto zur Apotheke in der Kreisstadt. Für den Übergang von einem Verkehrsleitbild zu einem Mobilitätsleitbild kann zuweilen auf die Ergebnisse von Nahverkehrsplänen zurückgegriffen werden, die in Deutschland in unterschiedlicher Gründlichkeit mit unterschiedlichen Qualitätsanforderungen von den Kommunen erstellt werden.

3.6.5 ZWISCHENFAZIT

Um die Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum zu betrachten und tatsächlich zu verbessern, ist es wichtig, dem Leitbild Mobilität statt Verkehr in allen Planungen und Entscheidungen zu folgen. Dieses Leitbild ist zu entwickeln und zu diskutieren, Daten zu Mobilitätsbedürfnissen sind zu erheben und in Mobilitätslandkarten darzustellen. Eine solche Umorientierung der Raumnutzungsmuster fördert Innovationen sowie Marktchancen und schafft große volkswirtschaftliche Einsparungen. Hierzu sind außerdem die Schlüsselzuweisungen an das weiterzuentwickelnde Zentrale-Orte-System zu binden. Der Bund sollte die Mobilitätsdaten und Mobilitätslandkarten offen zugänglich machen und somit den Handlungsbedarf aufzeigen.

4

FAZIT

Die Situation in vielen ländlicheren Räumen Deutschlands gibt Anlass zur Sorge: Die Identifikation mit Gemeinwesen und demokratischen Strukturen, die wirtschaftlichen Chancen, die allgemeinen Teilhabemöglichkeiten und das Vertrauen in die eigenen Kräfte sowie in die Institutionen unserer Gesellschaft kann nicht mehr uneingeschränkt vorausgesetzt werden. Hier besteht dringender und sofortiger Handlungsbedarf, insbesondere im Bereich der Mobilität. Denn ohne Sicherung der Mobilitäts- und Teilhabechancen kann keine erfolgreiche Entwicklung in diesen Räumen stattfinden.

Die Bundesregierung sollte deshalb möglichst rasch ein integriertes und koordiniertes Vorgehen beschließen, das die Situation in den ländlichen Räumen, die objektive Situation der Bevölkerung dort sowie deren Wahrnehmungen grundsätzlich verändert und verbessert. Grundanliegen muss es sein, dass die Menschen in ländlichen Räumen heute und in Zukunft sicher, schnell und verlässlich (und auch ohne eigenes Auto) an ihre Mobilitätsziele (Arbeit, Einkaufsgelegenheiten, Ärzt_innen, Apotheken, Freizeiteinrichtungen usw.) gelangen können. Die Ziele sollten dabei mit minimalem Aufwand, minimalen Kosten und minimaler Umweltbelastung, also mit minimalem Verkehrsaufwand erreicht werden können.

Für die langfristige Sicherung von Mobilitätsbedürfnissen in ländlichen Räumen sind aus unserer Sicht rasch die in der folgenden Tabelle 1 zusammengestellten Aufgaben anzugehen.

Insgesamt soll damit eine längerfristige Entwicklung angestoßen werden, die es den ländlichen Räumen ermöglicht, lebenswert, wirtschaftlich attraktiv, selbstbewusst und eigenverantwortlich zu sein. Die Erweiterung der personellen, finanziellen und rechtlichen Spielräume der ländlichen Räume steht dabei im Vordergrund: Erst dann können die zum Teil sehr unterschiedlichen ländlichen Räume ihre eigenen, jeweils geeigneten und effizienten Ansätze zur Mobilitätssicherung entwickeln, kommunizieren und diskutieren, beschließen, umsetzen, betreiben (lassen) und unterhalten. Wir hoffen, mit unseren Empfehlungen zu dieser Entwicklung beitragen zu können.

Tabelle 1
Handlungsempfehlungen zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum

Was?	Wer?	Wie und wann?	Fokus
<p>1. LOKALE VERANTWORTUNG STÄRKEN</p> 	Bund, Planungsstab	<ul style="list-style-type: none"> – Prüfung des Vorgehens zur Verlagerung von Aufgaben und Finanzen auf die lokale Ebene – Aufbau leistungsfähiger Personalstrukturen in den Kommunen – sofort beginnen und etablieren 	Rahmenbedingungen verändern
<p>2. RECHTLICHE FREIRÄUME MIT VERSTETIGUNGSMÖGLICHKEITEN SCHAFFEN</p> 	Bund und Länder mit regionalen Akteuren und Kommunen	<ul style="list-style-type: none"> – Prüfauftrag mit Ableitung von Empfehlungen zur Flexibilisierung – Prüfung kurzfristig beginnen, Flexibilisierung kontinuierlich fortsetzen 	Rahmenbedingungen verändern
<p>3. KONKRETE MASSNAHMEN FÖRDERN, EVALUIEREN UND KOMMUNIZIEREN</p> 	Bund (und ggf. Länder), ggf. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung	<ul style="list-style-type: none"> – Aktionsprogramm „Mobiles und soziales Land“ – Programm kurzfristig beginnen, kontinuierlich fortsetzen und evaluieren 	konkrete Einzelmaßnahmen fördern
<p>4. DIGITALE VERSORGUNG SICHERSTELLEN</p> 	Bund und Länder unter aktiver Einbeziehung der Regionen und Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> – Intensivierung und Beschleunigung des Ausbauprozesses der Breitbandinitiative – Förderung alternativer Betreibermodelle – sofort beginnen 	konkrete Einzelmaßnahmen fördern
<p>5. KOSTENWAHRHEIT IM VERKEHR ANGEHEN</p> 	Bund, Steuerungsgruppe	<ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung von Daten zu externen Kosten und von Schritten zur Internalisierung externer Kosten – breite öffentliche Diskussion – Prozess sofort beginnen und etablieren 	Rahmenbedingungen verändern
<p>6. MOBILITÄT STATT VERKEHR IN DEN BLICK NEHMEN</p> 	Bund unter Einbeziehung der Länder und Kommunen	<ul style="list-style-type: none"> – Leitbild Mobilität statt Verkehr etablieren – Erarbeitung von Mobilitätsdaten und Mobilitätslandkarten zum Aufzeigen des Handlungsbedarfs – sofort beginnen und verstetigen 	Rahmenbedingungen verändern

Quelle: Eigene Darstellung.

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

- 9 Abbildung 1
Handlungsfelder zur Sicherung von Mobilität im ländlichen Raum
- 22 Tabelle 1
Handlungsempfehlungen zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum

Literaturverzeichnis

- AEE (Agentur für Erneuerbare Energien) 2016: Metaanalyse: Maßnahmen und Instrumente für die Energiewende im Verkehr, http://www.forschungsradar.de/fileadmin/content/bilder/Vergleichsgrafiken/meta_verkehrsinstrumente_2016/AEE_Metaanalyse_Verkehrsinstrumente_jul16.pdf (19.9.2016).
- Ahrend, Christine; Daubitz, Stephan; Schwedes, Oliver; Böhme, Uwe; Herget, Melanie 2013: Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung, IVP-Discussion Paper 2013 (1), Berlin.
- Altenburg, Sven; Gaffron, Philine; Gertz, Carsten 2009: Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen, Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung, Berlin, <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/06482.pdf> (31.3.2017).
- Aring, Jürgen 2013: Mehr Selbstverantwortung vor Ort: Lokale Gestaltungsmöglichkeiten zur Sicherung der Daseinsvorsorge, in: Stadt und Gemeinde 1–2 (2013).
- BAG ÖPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV) 2014: „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG, <https://www.landkreistag.de/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf> (28.12.2017).
- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) 2017: Digitale Infrastruktur als regionaler Entwicklungsfaktor – MOROdigital, http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/MORO/Forschungsfelder/2014/MORO_Digital/01_Start.html?nn=432768¬First=true&docId=1590406 (31.3.2017).
- BdKEP 2011: KEP-Dienste als ideale Partner für Kombibus: Eine Kombination aus Linienbus, Kleintransporter und Fahrdienst soll die Versorgung der ländlichen Bevölkerung in Brandenburg dauerhaft sichern, http://kombibus.de/files/kep_aktuell (5.9.2016).
- Becker, Udo J. (Hrsg.) 2016a: Grundwissen Verkehrsökologie: Grundlagen, Handlungsfelder und Maßnahmen für die Verkehrswende, München.
- Becker, Thilo 2016b: Sozialräumliche Verteilung von verkehrsbedingtem Lärm und Luftschadstoffen am Beispiel von Berlin, Dissertation TU Dresden 2016, <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:bsz:14-qucosa-203064> (21.2.2017).
- Beirat für Raumentwicklung des BMVBS 2011: Region 2020: Zur Zukunft peripherer, strukturschwacher, ländlicher Regionen: Denkanstöße zur gleichwertigen Entwicklung und Handlungsansätze zur Daseinsvorsorge, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/beirat-empfehlung-zukunftskonzept-daseinsvorsorge.pdf?__blob=publicationFile (3.4.2017).
- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung; Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS) e.V. Potsdam 2013: Vielfalt statt Gleichwertigkeit: Was Bevölkerungsrückgang für die Versorgung ländlicher Regionen bedeutet, Berlin.
- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung 2011: Zukunft der Dörfer, Berlin.
- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung 2015: Von Hürden und Helden: Wie sich das Leben auf dem Land neu erfinden lässt, Berlin.
- BMEL (Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft) 2015: Ländliche Regionen verstehen: Fakten und Hintergründe zum Leben und Arbeiten in ländlichen Regionen, Berlin, http://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/Broschueren/LR-verstehen.pdf?__blob=publicationFile (3.4.2017).
- BMUB (Bundesministerium für Bildung und Forschung) 2014: Sicherung der Nahversorgung in ländlichen Räumen, Berlin, http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/nahversorgung_laendl_raeume_broschuere_bf.pdf (3.4.2017).
- BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Hrsg.) 2011: Nahversorgung und Nahmobilität: Verkehrsverhalten und Zufriedenheit, BMVBS-Online-Publikation 08/2011, Berlin.
- BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Hrsg.) 2013: Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels: Innovative Handlungsansätze und Praxisbeispiele aus ländlichen Räumen in Deutschland, Berlin.
- BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Hrsg.) 2013: Nahversorgung in ländlichen Räumen, BMVBS-Online-Publikation 02/2013, Berlin.
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (Hrsg.) 2015: MORO Praxis – Anpassungsstrategien zur regionalen Daseinsvorsorge: Empfehlungen der Facharbeitskreise Mobilität, Hausärzte, Altern und Bildung, Informationen zur Raumentwicklung 2.2015, Berlin.
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) 2016a: Aktuelle Breitbandverfügbarkeit in Deutschland (Stand Mitte 2016), Berlin, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/breitbandverfuegbarkeit-mitte-2016.pdf?__blob=publicationFile (28.12.2018).
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) 2016b: Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“, Berlin, <http://www.modellvorhaben-versorgung-mobilitaet.de/> (28.12.2018).
- BMWi (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) 2013: Tourismusperspektiven in ländlichen Räumen: Band 3: Kurzreport Fachkräfte, https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/tourismusperspektiven-in-laendlichen-raeumen-fachkraefte.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (3.4.2017).
- BMWi (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) 2014: Tourismusperspektiven in ländlichen Räumen: Handlungsempfehlungen zur Förderung des Tourismus in ländlichen Räumen, https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/tourismusperspektiven-in-laendlichen-raeumen.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (3.4.2017).
- Busch-Geertsema, Annika; Klinger, Thomas; Lanzendorf, Martin 2015: Wo bleibt eigentlich die Mobilitätspolitik? Eine kritische Auseinandersetzung mit Defiziten und Chancen der deutschen Politik und Forschung zu Verkehr und Mobilität, Informationen zur Raumentwicklung 2.2015, S. 135–148, Berlin.
- Canzler, Weert; Knie, Andreas 1998: Möglichkeitsräume: Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik, Köln.
- Canzler, Weert; Knie, Andreas 2015: Die neue Verkehrswelt: Mobilität im Zeichen des Überflusses: schlau organisiert, effizient, bequem und nachhaltig unterwegs, eine Grundlagenstudie im Auftrag des BEE e. V. https://www.bee-ev.de/fileadmin/Publikationen/Studien/BEE_DieneueVerkehrswelt.pdf (3.4.2017).
- Canzler, Weert; Knie, Andreas 2016: Die digitale Mobilitätsrevolution: Vom Ende des Verkehrs, wie wir ihn kannten, München.
- CE Delft; Infrac; Fraunhofer ISI (Hrsg.) 2011: External Costs of Transport in Europe: Update Study for 2008, CE Delft, November 2011, http://www.cedelft.eu/publicatie/external_costs_of_transport_in_europe/1258 (3.4.2017).

- Daehre-Kommission (Hrsg.) 2012: Bericht der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“: Abschlussbericht der Kommission: Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, http://www.bundesrat.de/VMK/DE/termine/sitzungen/12-12-19-uebergabe-bericht-kommission-zukunft-vif/Bericht-Komm-Kunft-Zukunft-VIF.pdf;jsessionid=DE810AF4E3D0D35FAF2DA00AEB6EFACD.2_cid382?__blob=publicationFile&v=2 (3.4.2017).
- Deutscher Bundestag 2015: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN zur Zukunft der ländlichen Mobilität, Drucksache 18/5644, Berlin, dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/056/1805644.pdf (3.4.2017).
- Deutscher Bundestag 2016: Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD: Intelligente Mobilität fördern – Die Chancen der Digitalisierung für den Verkehrssektor nutzen, Drucksache 18/7362, Berlin, dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/073/1807362.pdf (30.3.2017).
- Deutscher Landkreistag 2010: Verkehrs(infrastruktur)politische Kernforderungen der Landkreise, Berlin.
- DifU (Deutsches Institut für Urbanistik) 2013: Klimaschutz & Mobilität: Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung – so lässt sich was bewegen, Köln.
- DStGB (Deutscher St.dte- und Gemeindebund) 2015: Position: Wege zur flächendeckenden Breitbandversorgung, Berlin, <http://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Schwerpunkte/Breitbandinfrastruktur/Aktuelles/Wege%20zur%20fl%C3%A4chendeckenden%20Breitbandversorgung/Positionspapier%20Breitband%202015.pdf> (3.4.2017).
- DStGB (Deutscher St.dte- und Gemeindebund) 2017: DStGB– Dokumentation NO 145: Elektromobilität bei kommunalen Nutzfahrzeugen, https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Publikationen/Dokumentationen/Nr.%20145%20-%20Elektromobilit%C3%A4t%20bei%20kommunalen%20Nutzfahrzeugen/Doku145_E_Mobilitaet.pdf (28.12.2017).
- DVS (Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume) 2017: Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume, <https://www.netzwerk-laendlicherraum.de/service/die-dvs/> (28.12.2018).
- EU-Kommission 2011: Weißbuch: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum: Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, Brüssel, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:DE:PDF> (3.4.2017).
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) 2016: Übergänge in den postfossilen Verkehr: Zusammenfassung der Ergebnisse: Notwendigkeiten, Entwicklungstrends und -pfade, Kurzbericht, http://fgsv.de/fileadmin/pdf/Kurzbericht_FGSV_006_12_Postfossile_Mobilitaet__t_.pdf (3.4.2017).
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) 2017: Grundsatzfragen der Verkehrsplanung, <http://www.fgsv.de/gremien/verkehrsplanung/grundsatzfragen.html> (28.12.2017).
- Fraunhofer IAO (Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation) 2014: Trendreport Land: Innovationslabor schafft Zukunft, Strukturstudie des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation im Rahmen des Wettbewerbs „Ausgezeichnete Orte im Land der Ideen“ 2014 der Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ und der Deutschen Bank, Stuttgart, https://issuu.com/deutschland-land_der_ideen/docs/trendreport_land (23.5.2017).
- Fraunhofer IAO (Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation) 2015: Trendstudie Stadt, Land, Netz! Wettbewerb „Ausgezeichnete Orte im Land der Ideen“ 2015 der Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ und der Deutschen Bank, Stuttgart, <https://www.iao.fraunhofer.de/images/iao-news/trendreport-netz-2015.pdf> (23.5.2017).
- Gerlach, Julia; Hübner, Susan; Becker, Thilo; Becker, Udo J. 2015: Entwicklung von Indikatoren im Bereich Mobilität für die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie, UBA-Texte 12/2015, Dessau-Ro.lau, Februar 2015, <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/entwicklung-von-indikatoren-im-bereich-mobilitaet> (3.4.2017).
- Gertz, Carsten; Altenburg, Sven; Hertel, Christof; Bohnet, Max; Würdemann, Gerd 2009: Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der Aspekte der postfossilen Mobilität, Vorstudie, BBSR-Online-Publikation 6/2009, <http://d-nb.info/995747938/34> (3.4.2017).
- Gipp, Christoph; Nienaber, Petra; Schiffhorst, Guido 2014: Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum, ADAC-Studie zur Mobilität, Berlin.
- Hahne, Ulf 2009: Zukunftskonzepte für schrumpfende ländliche Räume: Von dezentralen und eigenständigen Lösungen zur Aufrechterhaltung der Lebensqualität und zur Stabilisierung der Erwerbsgesellschaft, Neues Archiv für Niedersachsen, Zeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesentwicklung 1/2009, Hannover, S. 2–25, http://www.nahversorgung.org/Downloads/Hahne_Zukunftskonzepte_laendliche_Raeume_2009.pdf (3.4.2017).
- Heß, Anne; Polst, Svenja 2017: Mobilität und Digitalisierung: Vier Zukunftsszenarien, Bertelsmann Stiftung, Gütersloh, https://www.bertelsmannstiftung.de/fileadmin/files/BSt/Publikationen/GrauePublikationen/Studie_LK_Mobilitaet-und-Digitalisierung__Vier-Zukunftsszenarien_2017.pdf (23.5.2017).
- Ifmo 2015: ICT and Physical Mobility: State of Knowledge and Future Outlook, München, http://ifmo.de/tl_files/publications_content/2015/ifmo_2015_ICT%20and%20Physical%20Mobility_en.pdf (31.3.2017).
- Infas; DLR 2010: Mobilität in Deutschland 2008: Ergebnisbericht: Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends, Bonn; Berlin, http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_1.pdf (8.5.2017).
- kcw (Hrsg.) 2017: Reformbedarf PbeG: Rechtsrahmen für Mobilitätsangebote mit flexibler Bedienung unter besonderer Berücksichtigung des Bedarfs in Räumen und für Zeiten mit schwacher Nachfrage, Gutachten für die Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, Berlin.
- Küpper, Patrick; Steinführer, Annett; Ortwein, Steffen & Kirchesch, Moritz 2013: Regionale Schrumpfung gestalten: Handlungsspielräume zur langfristigen Sicherung gesellschaftlicher Teilhabe schaffen und nutzen, Braunschweig, http://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn052553.pdf (3.4.2017).
- Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern 2017: Demografischer Wandel in Mecklenburg-Vorpommern, <https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/stk/Themen/Demografischer-Wandel/> (28.12.2017).
- Landkreis Wolfenbüttel o. J.: Marktpätze, <https://www.lk-wolfenbuettel.de/Direkt-ernetzen/Projekte-Initiativen/Marktpl%C3%A4tze> (28.12.2017).
- Landnetz e.V. 2017: Der Landnetz e.V. – Unsere Meilensteine, https://www.landnetz.de/ueber_uns.html (28.12.2018).
- Landtag Mecklenburg-Vorpommern 2015: Drucksache 6/4443, https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Parlamentsdokumente/Drucksachen/6_Wahlperiode/D06-4000/Drs06-4443.pdf (28.12.2018).
- Ma.stG 2001: Gesetz über verfassungskonkretisierende allgemeine Maßstäbe für die Verteilung des Umsatzsteueraufkommens, für den Finanzausgleich unter den Ländern sowie für die Gewährung von Bundesergänzungszuweisungen (Maßstäbengesetz – MaßstG), Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, https://www.gesetze-im-internet.de/ma_stg/BJNR230200001.html (24.5.2017).

Michelmann, Holger; Sylvester, Anja; Pitzen, Constantin; Monheim, Heiner; Muschwitz, Christian; Reimann, Johannes 2010: Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität in den ländlichen Räumen, Gutachten für das Bundesministerium des Innern, Kurzfassung, http://www.beauftragte-neue-laender.de/BNL/Redaktion/DE/Downloads/Anlagen/kurzexpertise_auswirkungen_demografischer_wandel_mobilitaet_laendliche_raeume.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (3.4.2017).

MLUL (Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) o. J.: Bericht der Landesregierung über die Einzelmaßnahmen zur Umsetzung der Landesnachhaltigkeitsstrategie, http://www.mlul.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.3310.de/KV_238_16_MLUL_LT-Beschluss_LNHS_Bericht.pdf (28.12.2018).

Northern Access 2017: Wir sind Northern Access, <https://www.northern-access.de/startseite/wir-sind-northern-access/> (28.12.2017).

Onnen-Weber, Udo (Hrsg.) 2015: inmod: Revitalisierung des ÖPNV im ländlichen Raum: Intermodal und elektrisch betrieben, Wismar, http://www.inmod.de/documents/imod_Schlussbericht.pdf (3.4.2017).

Pigou, Arthur Cecil 1912: *Wealth and Welfare*, London.

Pigou, Arthur Cecil 1932: *The Economics of Welfare*, 4th edition London.

Pütz, Thomas; Spangenberg, Martin 2006: Zukünftige Sicherung der Daseinsvorsorge: Wie viele Zentrale Orte sind erforderlich? Informationen zur Raumentwicklung 6/7.2006, S. 337–344, http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2006/Downloads/6_7PuetzSpangenberg.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (3.4.2017).

Rupprecht Consult o. J.: Sustainable Urban Mobility Plans – Brochure, http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/sump_brochure_de_final_webversion.pdf (28.12.2018).

Schippl, Jens; Edelmann, Markus; Puhe, Maïke; Reichenbach, Max 2015: Einschätzungen zu ökoefizienten Mobilitätsszenarien – ein visionärer Blick auf die europäische Ebene, Informationen zur Raumentwicklung 2/2015, S. 119–134.

ScMI (Scenario Management International) 2015: Die Zukunft der ländlichen Räume in Deutschland, Paderborn, http://www.scmi.de/images/downloads/dateien/scmi_szenariostudie_zukunft-laendlicher-raeume_webversion.pdf (12.4.2017).

SNF (Schweizerischer Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung) 2001: Nationales Forschungsprogramm NFP 41 „Verkehr und Umwelt: Wechselwirkungen Schweiz-Europa“, http://www.snf.ch/de/fokus_forschung/nationale_forschungsprogramme/nfp41-verkehr-umwelt-wechselwirkungen-schweiz-europa/Seiten/default.aspx und Synthese 4 „Wettbewerb, Kostenwahrheit und Finanzierung im Verkehr (S4)“, http://www.snf.ch/SiteCollectionDocuments/nfp/nfp41/nfp41_synthese4.pdf (20.2.2017).

Social Impact 2017: Dorfkümmerer, <https://entersocial.de/dorfkuemmerer> (28.12.2017).

UBA (Umweltbundesamt) (Hrsg.) 2011: Leitkonzept: Stadt und Region der kurzen Wege, Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie, Dessau-Roßlau, August 2011, <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4151.pdf> (3.4.2017).

UBA (Umweltbundesamt) (Hrsg.) 2013a: Ökonomische Bewertung von Umweltschäden – Methodenkonvention 2.0 zur Schätzung von Umweltkosten, Dessau-Roßlau, Mai 2013, http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/uba_methodenkonvention_2.0_-_2012_gesamt.pdf (3.4.2017).

UBA (Umweltbundesamt) (Hrsg.) 2013b: Treibhausgasneutrales Deutschland im Jahr 2050: Hintergrund, Dessau-Roßlau, Oktober 2013, www.uba.de/publikationen/treibhausgasneutrales-deutschland-im-jahr-2050 (3.4.2017).

UBA (Umweltbundesamt) (Hrsg.) 2014a: Methodenkonvention 2.0 zur Schätzung von Umweltkosten, Anhang B: Best-Practice-Kostensätze für Luftschadstoffe, Verkehr, Strom- und Wärmeerzeugung, Dessau-Roßlau, Februar 2014, http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/uba_methodenkonvention_2.0_-_anhang_b_0.pdf (3.4.2017).

UBA (Umweltbundesamt) (Hrsg.) 2014b: Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland, Dessau-Roßlau, September 2014, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_59_2014_umweltvertraeglicher_verkehr_2050_0.pdf (3.4.2017).

UBA (Umweltbundesamt) (Hrsg.) 2017: Die Stadt für Morgen, Dessau-Roßlau, März 2017, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/die_stadt_fuer_morgen_umweltschonend_mobil.pdf (8.5.2017).

VCÖ (Verkehrsclub Österreich) 2016: Nachhaltige Mobilität für regionale Zentren, Wien.

VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) 2017: VDV-Mitteilung No 9723: Entwicklungsmöglichkeiten der Nutzerfinanzierung – Grundlagen zukünftiger Vertriebs- und Tarifstrategien 07/2017, <https://www.vdv.de/service/downloads.aspx?id=102053&forced=true> (28.12.2017).

Waldhoff, Christian 2013: Verfassungsfragen von Regionalisierungsgesetz/Entflechtungsgesetz, Rechtsgutachten für die ÖPNV-Zukunftskommission Nordrhein-Westfalen, http://www.mbwsv.nrw.de/aktuelle_Meldungen_Startseite/2013_01_11_PNV_Zwischenbericht/Rechtsgutachten_Zukunftskommission_2013-01-11.pdf (3.4.2017).

Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017: Zielsetzung, <http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/zukunftsnetz/zielsetzung> (28.12.2017).

Mitdiskutant_innen

Dieses Papier ist ein Diskussionsbeitrag und enthält Empfehlungen zur Mobilitäts-sicherung im ländlichen Raum. Es wurde in einem intensiven Konsultationsprozess mit Expert_innen aus Politik, Wissenschaft, Verbänden und Unternehmen erstellt. Wir möchten folgenden Personen für die regen und interessanten Beiträge danken:

Dr. Markus Brohm, Deutscher Landkreistag Berlin.

Gabi Kasten, Landkreis Cuxhaven, Leiterin Stabsstelle ÖPNV.

Reiner Kolb, Saar-Pfalz-Bus GmbH, Betriebsratsvorsitzender.

Steffen Lehmann, Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH Leipzig, Geschäftsführer.

Werner Nüse, Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Dezernat für Bauen, Ordnung, Umwelt.

Prof. Dr. Peter Pez, LEUPHANA Universität Lüneburg.

Ulrich Plate, atene KOM GmbH.

Dirk Scheer, Landkreis Vorpommern-Greifswald, Sozialdezernent.

Roland M. Schüren, Ihr Bäcker Schüren, Hilden, Geschäftsleitung.

Sebastian Stute, Industrie- und Handelskammer Potsdam, Fachbereich Standortpolitik/Innovation und Umwelt.

Thomas Wehmeier, BBSR Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

Impressum:

© 2018

Friedrich-Ebert-Stiftung

Herausgeberin: Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik
Godesberger Allee 149/D-53175 Bonn
Fax 0228 883 9205, www.fes.de/wiso
Bestellungen/Kontakt: wiso-news@fes.de

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die der Friedrich-Ebert-Stiftung (FES). Eine gewerbliche Nutzung der von der FES herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet.

ISBN: 978-3-96250-069-6

Titelmotiv: © Britus/iStock
Gestaltung: www.stetzer.net
Druck: www.bub-bonn.de

Die Zukunft der deutschen Automobilindustrie –
Transformation by Disaster oder by Design?
WISO DISKURS – 03/2018

Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge –
Mobilität verstehen, steuern und allen ermöglichen
WISO DIREKT – 35/2017

Umbau der Stadt nutzen und stadtgerechte Mobilität stärken
WISO DIREKT – 15/2017

Zukunft des Luftverkehrs –
Thesen für einen nachhaltigen Luftverkehr
WISO DIREKT – 5/2017

Mobilität 2050 –
Demokratisch, nachhaltig und digital vernetzt
WISO DIREKT – 4/2017

Nachhaltige Mobilitätskultur in Hessen gestalten –
Konzept für eine Mobilitätsstrategie
WISO DISKURS – 02/2017

Mobilität im Wandel –
Transformationen und Entwicklungen im Personenverkehr
WISO DISKURS – 14/2016

