



Ländliche Mobilität verstehen

Ergebnisse und Empfehlungen aus der BULEplus-Fördermaßnahme
LandMobil – Unterwegs in ländlichen Räumen

ERKENNTNISSE IM DETAIL





Liebe Leserinnen und Leser,

Mobilität ist ein zentrales Thema für die Menschen in den ländlichen Räumen und für eine nachhaltige Entwicklung. Mit der Fördermaßnahme „LandMobil – Unterwegs in ländlichen Räumen“ hat das Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (BMLEH) von 2020 bis 2023 rund 40 Modellprojekte dabei unterstützt, innovative Lösungen für eine bessere Erreichbarkeit und Mobilität in ihren Regionen zu entwickeln und zu erproben.

Die Modellprojekte haben mit großem Engagement vielfältige Ansätze umgesetzt – von Sharing- und Mitfahrangeboten über bedarfsorientierte Verkehre bis hin zu digitalen Informationsplattformen und Beratungsangeboten. Diese Initiativen zeigen eindrucksvoll, wie eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität auf dem Land gestaltet werden kann.

In vielen Regionen sind die Menschen in ihrer Mobilität stark vom privaten Pkw abhängig, während der öffentliche Personennahverkehr oft nur eingeschränkt verfügbar ist. Die erprobten Lösungen der Modellprojekte verdeutlichen, dass durch intelligente Vernetzung, innovative Konzepte und gezielte Förderung nachhaltige Alternativen geschaffen werden können. Dabei spielen insbesondere flexible Bedarfsverkehre, Sharing-Angebote, eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur und intermodale Mobilitätsstationen eine wesentliche Rolle.

Der vorliegende Fachbericht richtet sich an Entscheiderinnen und Entscheider auf kommunaler, Landes- und Bundesebene sowie an Wissenschaft und Forschung. Er bietet eine fundierte Analyse der gewonnenen Erkenntnisse und praxisnahe Empfehlungen für die Gestaltung zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen. Die Ergebnisse der LandMobil-Projekte liefern wertvolle Impulse für politische und wissenschaftliche Diskussionen sowie für die Implementierung neuer Mobilitätsstrategien.

Wir hoffen, dass dieser Bericht Anregungen zur Weiterentwicklung der Mobilität in ländlichen Regionen vermittelt und zu gleichwertigen Lebensverhältnissen beiträgt.

Viel Erfolg bei der Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse!

*Ihr Redaktionsteam im Bundesministerium
für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat*



KURZFASSUNG 8

1 Anlass und Ziele der fachlichen Auswertung 12

1.1 Das Bundesprogramm Ländliche Entwicklung und Regionale Wertschöpfung 13

1.2 Die BULEplus-Fördermaßnahme „LandMobil – Unterwegs in ländlichen Räumen“ 14

1.3 Ziele der fachlichen Auswertung 15

2 Mobilität in ländlichen Räumen: Rahmenbedingungen und Herausforderungen 18

2.1 Herausforderung Angebotsverbesserungen 21

2.2 Herausforderung ÖPNV-Finanzierung 26

2.3 Zwischenfazit: Sorgfältige Weichenstellungen und vielfältige Erprobungen benötigt 27

3 Methodisches Vorgehen der fachlichen Auswertung 28

3.1 Clusterung nach Handlungsfeldern 29

3.2 Konzept der fachlichen Begleitung und Auswertung 35

3.1.1 Vorgehen zur Wirkungsevaluation 36

3.1.2 Vorgehen zur Prozessevaluation 37

4 Ergebnisse der fachlichen Auswertung 38

4.1 Ziele, Akteure und Zielgruppen 39

4.1.1 Ziele der LandMobil-Vorhaben 39

4.1.2 Akteursgruppen 40

4.1.3 Zielgruppen 43

4.2 Wirkungen 44

4.2.1 Übergreifende Effekte 44

4.2.2 Nahtloser öffentlicher Verkehr 45

4.2.3 Sharing-Angebote 49

4.2.4 Beteiligung und Beratung 51

4.2.5 Lieferdienste und mobile Dienstleistungen 52

4.3	Herausforderungen und Erfolgsfaktoren	53
4.3.1	Übergreifende Herausforderungen der Jahre 2020 bis 2022	54
4.3.2	Akteurskonstellationen und Angebotsorganisation	55
4.3.3	Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	58
4.3.4	Nahtloser öffentlicher Verkehr	60
4.3.5	Sharing-Angebote	66
4.3.6	Beteiligung und Beratung	71
4.3.7	Lieferdienste und mobile Dienstleistungen	73
4.4	Verstetigungsperspektiven	77
4.4.1	Nahtloser öffentlicher Verkehr	79
4.4.2	Sharing-Angebote	80
4.4.3	Beteiligung und Beratung	82
4.4.4	Lieferdienste und mobile Dienstleistungen	83
4.5	Erfolgsfaktoren	84
4.5.1	Regionale Gesamtstrategie als Bezugsrahmen	84
4.5.2	Passende verkehrsbezogene Ansätze entwickeln	84
4.5.3	Ideenfindung	85
4.5.4	Strukturen prüfen	87
5	<i>Empfehlungen für ländliche Mobilität</i>	88
5.1	ÖPNV-Finanzierung und Mindeststandards im Verkehrsangebot	89
5.2	Empfehlungen für die Bundesebene	91
5.3	Empfehlungen für die Länderebene	93
5.4	Empfehlungen für die kommunale Ebene	96
6	<i>Fazit und Ausblick</i>	98
7	<i>Literaturverzeichnis</i>	100
Anhänge		106

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Deutschlandkarte zur Lage der geförderten Vorhaben	16
Abbildung 2	Angebotsformen im öffentlichen Verkehr	24
Abbildung 3	Alternative Angebotsformen im Detail	24
Abbildung 4	Zusammenhang zwischen Zielen, Angeboten, Zielgruppen, Projekten und Handlungsfeldern	31
Abbildung 5	Untersuchungsbereiche und ihr Bezug zur Prozess- und Wirkungsevaluation	35
Abbildung 6	Ziele der LandMobil-Projekte	40
Abbildung 7	Erreichte Anzahl Personen pro Projekt	45
Abbildung 8	Geplante und umgesetzte Maßnahmen der LandMobil-Projekte	54
Abbildung 9	Zusammensetzung der geplanten Folgefinanzierungen	77
Abbildung 10	Ablauf des Projekts SAIL	124
Abbildung 11	Erfahrungswerte monatlicher Mindestumsätze verschiedener Sharing-Fahrzeuge	125
Abbildung 12	Die vielfältigen Rollen von Kommunen	125

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Liste der geförderten Vorhaben mit ihren jeweiligen Umsetzungsorten	17
------------------	---	----

Abkürzungsverzeichnis

BLE	Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
BMLEH	Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat
BULEplus	Bundesprogramm Ländliche Entwicklung und Regionale Wertschöpfung
DifU	Deutsches Institut für Urbanistik
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
KomLE	Kompetenzzentrum Ländliche Entwicklung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen



KURZFASSUNG

LandMobil – Unterwegs in ländlichen Räumen

Mit der BULEplus-Fördermaßnahme „LandMobil – Unterwegs in ländlichen Räumen“ unterstützte das Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (BMLEH) modellhafte Ansätze, die dazu beitragen sollten, die **Alltagsmobilität der Menschen in ländlichen Räumen zu erleichtern und zu verbessern**. Ende 2019 starteten 44 lokale Initiativen von Vereinen, Kommunen, kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) sowie Genossenschaften mit ihren Modellvorhaben für eine zeitgemäße und an die lokalen Bedürfnisse angepasste Mobilität.

Insbesondere folgende Aktionsfelder sollten adressiert werden: Integrierte Mobilität, Bewusstseinswandel, neue Geschäfts- und Finanzierungsmodelle, Verbesserung der Anschlussmobilität sowie Elternunabhängige Mobilitätslösungen. Zum Ende der Förderung waren es noch **36 Vorhaben**, von denen die letzten im Jahr 2023 abgeschlossen wurden. Dabei haben die LandMobil-Vorhaben auch die besonderen Herausforderungen der Jahre 2020 bis 2022 im Zusammenhang mit der Coronapandemie mit kreativen und konstruktiven Ansätzen bewältigt.

Fachliche Auswertung und Einordnung

Eine begleitende fachliche Auswertung der LandMobil-Vorhaben stellte sicher, dass die Erfahrungen aus den Projekten kontinuierlich zusammengetragen und systematisch ausgewertet wurden. Der vorliegende Bericht stellt sowohl das methodische Vorgehen der begleitenden fachlichen Auswertung vor als auch die so gewonnenen Ergebnisse und Empfehlungen. Zudem wird in diesem Bericht aufgezeigt, unter welchen Rahmenbedingungen die verkehrsbezogenen Angebote in ländlichen Räumen Deutschlands heute organisiert und finanziert werden.

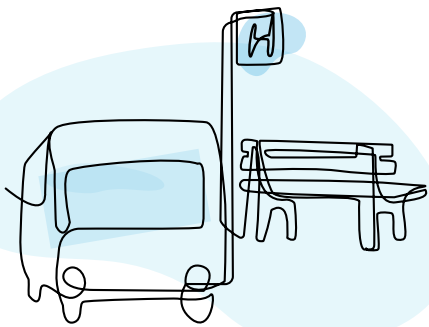
Für längere Wege und damit auch für die Teilhabe an Aktivitäten, die sich weniger in der näheren Umgebung orientieren, spielt der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) grundsätzlich eine zentrale Rolle, etwa für Arbeit und Ausbildung. Die **Linienverkehrsangebote des ÖPNV** müssen allerdings in vielen Fällen verbessert und ergänzt werden durch flexible und alternative **Zubringerlösungen** sowie durchgängige und sichere **Radverkehrsinfrastruktur**, damit auch diejenigen Menschen mobil sein können, die jenseits der Hauptachsen wohnen oder dort Ziele aufsuchen.

Hier setzten die vielfältigen Erprobungen der LandMobil-Modellvorhaben an: Sie konzipierten passgenaue lokale **Lösungen für die Bevölkerung jenseits der ÖPNV-Hauptachsen** – insbesondere für diejenigen, die auf Angebote jenseits des privaten Pkw besonders angewiesen sind: Jugendliche und Auszubildende, Menschen mit geringem Einkommen sowie mobilitätseingeschränkte Personen wie auch Seniorinnen und Senioren. Dabei banden einige Projekte zum Teil mit umfangreichen und kreativen Beteiligungsformaten die Bevölkerung direkt mit in die Lösungsfindung ein. Andere Projekte wiederum sorgten über **interkommunale Austausch- und Beratungsnetzwerke** für eine schnellere Verbreitung guter Ideen in die Praxis. Solche vielfältigen Ansätze werden auch in Zukunft weiterhin benötigt, da die ländlichen Räume, ihre infrastrukturellen Ausgangslagen und Herausforderungen sowie die dort lebenden Menschen so verschieden sind, dass es nicht einen Angebotstypus gibt, der für alle passt.

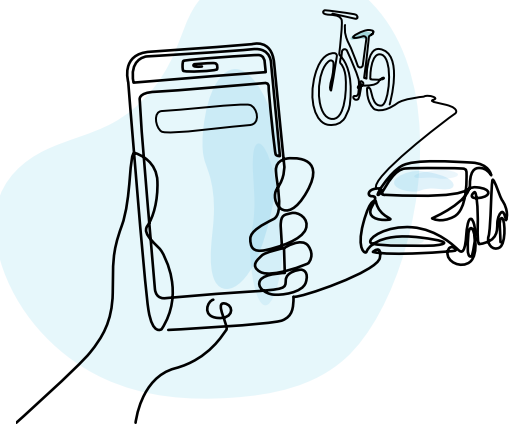
Vier Handlungsfelder für ländliche Mobilität

Die Offenheit der BULEplus-Fördermaßnahme LandMobil führte zu einer großen Vielfalt bei den bewilligten Vorhaben. Diese Vielfalt erstreckte sich nicht nur auf die Ansätze, die erprobt wurden, sondern auch auf die Akteurskonstellationen, die Größe und Anzahl der Erprobungsorte und die jeweiligen Zielgruppen. Für die fachliche Begleitung und Auswertung wurde eine Clusterung vorgenommen, um einander ähnliche Vorhaben zu identifizieren. Die LandMobil-Projekte wurden darauf basierend den folgenden vier Handlungsfeldern zugeordnet:

- Im Handlungsfeld **Nahtloser öffentlicher Verkehr** wurden mit insgesamt zwölf LandMobil-Vorhaben zusätzliche Beförderungsangebote jenseits des klassischen Linienverkehrs erprobt. Das waren zum Beispiel flexibel verkehrende Kleinbusse oder Pkw, die auf digitale oder telefonische Bestellung ohne festen Fahrplan und vorgegebene Linienwege fahren. Weitere Projekte in diesem Handlungsfeld zielten darauf ab, die Zugangs- und Verknüpfungspunkte des ÖPNV aufzuwerten. Dahinter steht der Ansatz, dass die Nutzung des ÖPNV nur dann attraktiv ist, wenn das Ein- und Umsteigen leichtfällt und die Haltestellen als Aushängeschild des ÖPNV eine hohe Nutzungs- und Aufenthaltsqualität aufweisen.
- Im Handlungsfeld **Sharing-Angebote** mit neun Vorhaben wurden unterschiedliche Ansätze für Carsharing und Bikeshaaring in ländlichen Räumen erprobt.
- Im Handlungsfeld **Beteiligung und Beratung** legten fünf Vorhaben den Schwerpunkt auf Beteiligungsverfahren, weitere fünf beinhalteten Beratungsansätze für Kommunen, Arbeitgeber und/oder Privathaushalte.
- Im Handlungsfeld **Lieferdienste und mobile Dienstleistungen** wurden in fünf Vorhaben unter anderem Lieferdienste für regionale Produkte und Händler sowie ein mobiles Bildungsangebot und mobile ärztliche Versorgung in Kombination mit Telemedizin erprobt.



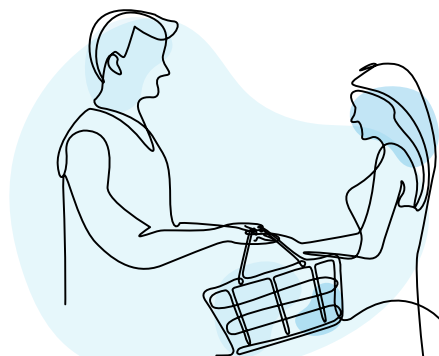
Nahtloser öffentlicher Verkehr



Sharing-Angebote



Beteiligung und Beratung



Lieferdienste und mobile Dienstleistungen

Wesentliche Ergebnisse

Insgesamt haben die erprobten Ansätze im Rahmen von LandMobil räumliche, zeitliche und zielgruppenspezifische Lücken in den bestehenden öffentlichen Verkehrsangeboten und Beteiligungsverfahren erfolgreich geschlossen und so gezeigt, dass die von ihnen verfolgten Ansätze einen wichtigen **Beitrag zu gleichwertigen Lebensverhältnissen** leisten können.

Durch die Projekte der Handlungsfelder „Sharing-Angebote“ und „Beteiligung und Beratung“ wurde das **Bewusstsein** bei Entscheiderinnen und Entscheidern sowie der Bevölkerung für neue Verkehrsangebote wie E-Lastenräder, Pedelecs oder Elektro-Pkw gestärkt. Erprobungsprojekte aus dem Handlungsfeld „Nahtloser öffentlicher Verkehr“ trugen dazu bei, dass **neue Lösungen wie On-Demand-Angebote** nun verstärkt von den jeweiligen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen als ein Baustein der Nahverkehrsplanung in Betracht gezogen werden. Insbesondere die **eltern-unabhängige Mobilität** junger Menschen wurde durch mehrere Projekte lokal deutlich verbessert.

Die Sharing-Angebote machten insgesamt eine **Verkehrsmittelwahl jenseits der ausschließlichen Nutzung des privaten Pkw** attraktiver und vorstellbarer. Vereinzelt wurde von Nutzerinnen und Nutzern aus den LandMobil-Projekten sogar berichtet, dass sie durch ein neues Sharing-Angebot auf die Wiederanschaffung eines Pkw verzichteten oder damit zumindest abwarteten.

Viele LandMobil-Projekte stießen während der Projektlaufzeit auf Hindernisse in den bestehenden **gesetzlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen**. Besonders ausgeprägt war dies im Bereich der Personenbeförderung. Aber auch in anderen Rechtsgebieten wurden hinderliche Regelungen festgestellt, zum Beispiel im Abgaben- oder Energierecht. Die LandMobil-Projekte dienen hier als Wegweiser und zeigen Handlungs- und Optimierungsbedarfe auf.

Die Mehrheit der LandMobil-Projekte kann auch nach Ende der BULEplus-Förderung fortgeführt werden. Die meisten wählten eine **Mischfinanzierung**, bei der unterschiedliche Finanzierungsquellen miteinander kombiniert wurden. Eine wichtige Rolle spielen dabei: Nutzungsentgelte, Mitgliedsbeiträge, ein garantierter Mindestumsatz oder Defizitausgleich durch Gemeinde- oder Landkreisverwaltung, eine öffentliche Anschlussförderung, eine Grundausrüstung oder Sponsoring durch lokal ansässige Unternehmen, Spenden und Stiftungsgelder.

1

Anlass und Ziele der fachlichen Auswertung

Die Fördermaßnahme LandMobil bot bundesweit Akteuren in ländlichen Räumen die Möglichkeit, Ansätze für eine lebenswerte und zukunftsfähige Mobilität zu erproben. Die fachliche Auswertung sicherte den Erfahrungsaustausch der Projekte und diente der Ableitung von politischen Empfehlungen.

1.1 Das Bundesprogramm Ländliche Entwicklung und Regionale Wertschöpfung

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, ländliche Regionen als attraktive, lebenswerte und vitale Lebensräume zu erhalten und zu gleichwertigen Lebensverhältnissen in Deutschland beizutragen. Daher fördert das Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (BMLEH) mit dem Bundesprogramm Ländliche Entwicklung (BULE) seit 2015 die Entwicklung, Erprobung und den Transfer modellhafter, innovativer Lösungsansätze für aktuelle Herausforderungen der ländlichen Räume. Insbesondere die Ideen der Menschen vor Ort werden im Sinne eines Bottom-up-Ansatzes unterstützt. 2023 wurde das BULE zum Bundesprogramm Ländliche Entwicklung und Regionale Wertschöpfung (BULEplus) thematisch erweitert. Das Kompetenzzentrum Ländliche Entwicklung (KomLE) in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) setzt das Bundesprogramm im Auftrag des BMLEH um.

Ziel des BULEplus ist es, bundesweit Impulse für die ländliche Entwicklung zu geben und über praxisnahes, zielgruppengerecht aufbereitetes Wissen langfristige Wirkungen zu erzielen. Neue Ideen und zukunftsweisende Lösungen für aktuelle und künftige Herausforderungen in ländlichen Regionen werden erprobt, unterstützt, systematisch ausgewertet und die Erkenntnisse daraus bekannt gemacht. Denn die Erkenntnisse aus den geförderten Vorhaben liefern das nötige Wissen und praktische Empfehlungen, um erfolgreiche Konzepte auch auf andere Regionen zu übertragen. So können gute Ideen überregionale Wirkung entfalten und weiterer Erprobungs-, Handlungs- und Forschungsbedarf aufgedeckt werden. Darüber hinaus fließen die Erkenntnisse in die Politikgestaltung auf Bundes- und Länderebene und insbesondere in die Weiterentwicklung der Regelförderung für ländliche Entwicklung ein.

1.2 Die BULEplus-Fördermaßnahme „LandMobil – Unterwegs in ländlichen Räumen“

Mit der BULEplus-Fördermaßnahme LandMobil unterstützte das BMLEH Vorhaben, die dazu beitragen, die Alltagsmobilität der Menschen in ländlichen Räumen zu erleichtern und zu verbessern. Förderfähig waren ausschließlich Projekte, die beispielhaften Charakter (Modellcharakter) hatten, neue Themen oder Ideen aufgriffen, auch für andere ländliche Regionen als Vorbild dienen konnten und einen Beitrag zu dem Ziel leisteten, gleichwertige Lebensverhältnisse auf dem Land zu erreichen. Der Fokus lag dabei auf verkehrsbezogenen Ansätzen, die den regulären ÖPNV sinnvoll ergänzen, wie zum Beispiel Car- und Bikesharing, ehrenamtliche Fahrdienste und mobile Dienstleistungen. Zudem wurden Beratungs- und Beteiligungsformate gefördert, die auf einen Bewusstseinswandel im Bereich der Verkehrsmittelnutzung abzielen. Bereits etablierte Ansätze für die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen, wie etwa ein Ausbau von Fahrradwegen oder eine dichtere Taktfolge und Abstimmung bei Bus und Bahn, waren entsprechend nicht Gegenstand der Förderung. Die Zuwendungssumme im Rahmen von LandMobil war auf maximal 180.000 Euro begrenzt. Großmaßstäbliche und flächendeckende Vorhaben, wie etwa die Anschaffung von ganzen E-Fahrzeugflotten oder größere Aus- und Umbauten von Gebäuden und Infrastrukturen, standen nicht im Fokus. Die eher kleinmaßstäblichen Vorhaben sollten möglichst in das vorhandene Verkehrsangebot integriert werden und einen nachweislichen Mehrwert gegenüber dem Status Quo bringen. Insbesondere folgende Aktionsfelder sollten adressiert werden: Integrierte Mobilität, Bewusstseinswandel, neue Geschäfts- und Finanzierungsmodelle, Verbesserung der Anschlussmobilität sowie elternunabhängige Mobilitätslösungen.

Insgesamt starteten ab Ende 2019 im Rahmen von LandMobil 44 Modell- und Demonstrationsvorhaben. Zum Ende der Förderung waren es noch 36, von denen die letzten im Jahr 2023 abgeschlossen wurden. Die Gründe, warum insgesamt acht Vorhaben im Laufe des ersten Jahres abgebrochen wurden oder vollständig von einer Förderung zurücktraten, waren individuell verschieden.

In einigen Fällen wurden die pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen als Beweggrund angeführt, in anderen Fällen eine veränderte Prioritätensetzung bei den Zuwendungsempfängern selbst oder bei zwingend erforderlichen Praxispartnern.

Die Projekte wurden deutschlandweit in elf Bundesländern durchgeführt (siehe nachfolgende Karte). Die konkreten Erprobungen fanden dabei zumeist in zwei oder mehreren Kommunen statt. Die auf kommunaler Ebene verankerten LandMobil-Vorhaben liegen nach einer Raumtypisierung des Thünen-Instituts für Ländliche Räume¹ durchweg in „eher ländlichen“ und „sehr ländlichen Kreisen“. Ländlichkeit wird dabei definiert über eine lockere Wohnbebauung, geringe Siedlungsdichte, einen hohen Anteil an land- und forstwirtschaftlicher Fläche sowie eine Randlage zu großen Zentren und geringe Einwohnerzahlen im Umfeld.

Eines der LandMobil-Vorhaben adressierte die ländliche Bevölkerung eines ganzen Bundeslandes: der Kreativwettbewerb *WIEHIN* für Kinder und Jugendliche in Mecklenburg-Vorpommern. Ein weiteres Vorhaben (*mobileG*) richtete sich an alle Bürgerenergiegenossenschaften in Deutschland, um sie zum Thema Elektromobilität untereinander zu vernetzen und weiterzuqualifizieren. Unter den LandMobil-Vorhaben waren auch drei Verbundvorhaben mit jeweils zwei Partnern. Die Gesamtfördersumme betrug rund sechs Millionen Euro. Einen Überblick über alle LandMobil-Projekte bietet Tabelle 1 in Kapitel 3.

Mitte 2022 wurde zusätzlich das thematisch zur Fördermaßnahme LandMobil passende BULEplus-Einzelprojekt *SAIL*² des Kreises Coesfeld in die fachliche Auswertung aufgenommen. Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich somit auch auf dieses Projekt.

1 vgl. Küpper 2016.

2 SAIL steht für Steigerung der Azubi-Mobilität durch innovative Lösungen; Näheres dazu unter: <https://wfc-kreis-coesfeld.de/sail-betriebliche-mobilitaet-verbessern/>, abgerufen am 19.03.2025.

1.3 Ziele der fachlichen Auswertung

Die fachliche Auswertung der LandMobil-Fördermaßnahme erfolgte durch das Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel gemeinsam mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu).

Ziel der fachlichen Begleitung und Auswertung war es, Erkenntnisse für die künftige Politikgestaltung auf Bundesebene sowie insgesamt für die Gestaltung politisch-administrativer Rahmenbedingungen auf allen relevanten politischen Ebenen zu gewinnen.

Zudem sollten praktische Empfehlungen für Akteure vor Ort herausarbeitet werden, um das Übertragen der Projektansätze auf andere Regionen zu unterstützen. Diese praktischen Erkenntnisse und Empfehlungen werden in Kapitel 4 ausführlich dargestellt.

Das Vorgehen der fachlichen Auswertung beinhaltete sowohl Elemente der Wirkungsevaluation als auch der Prozessevaluation. Im Rahmen der Wirkungsevaluation geht es um die Frage, ob die Ergebnisprodukte und ihre Wirkungen zu Projektende den eingangs formulierten Zielen entsprechen. Im Rahmen der Prozessevaluation geht es darum, möglichst umfassend und detailliert zu ermitteln, was den Projektfortschritt jeweils förderte beziehungsweise hemmte. Weitere Ausführungen zum methodischen Vorgehen finden sich in Kapitel 3.

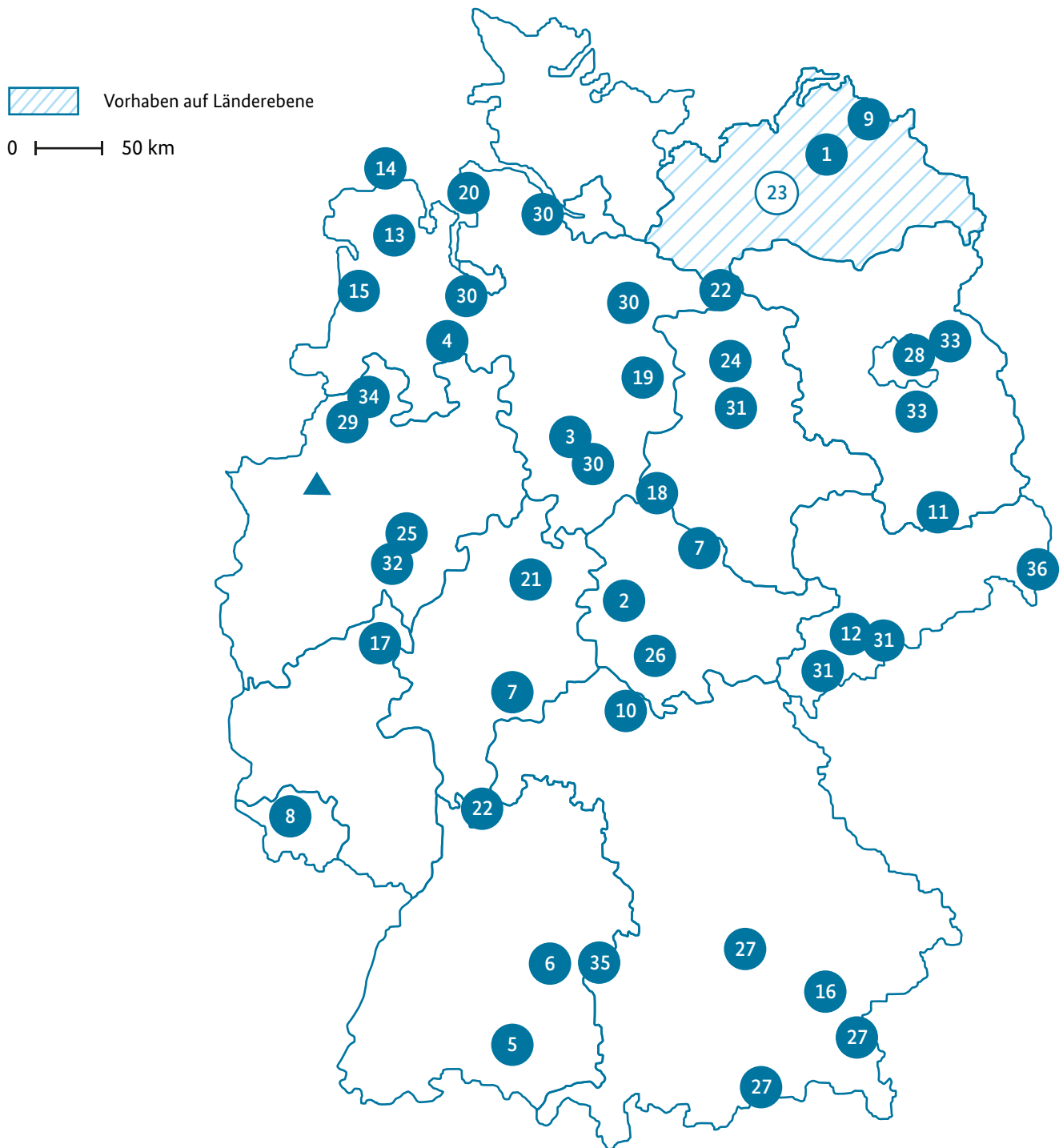


Abbildung 1 Deutschlandkarte zur Lage der geförderten Vorhaben

Nr	Projektname	Ort des Vorhabens
NAHTLOSER ÖFFENTLICHER VERKEHR		
1	MeckSchweizer: Personenverkehr und Carsharing mit Kurierdienstfahrzeugen	Mecklenburgische Schweiz
2	Digitaler Mobilitätsknotenpunkt der Rhön: digitale Informationen und barrierefreie Umstiege zwischen Bus, Pkw und Rad	Kaltennordheim
3	mobil@leine: Fahrdienst für Jugendliche	Samtgemeinde Leinebergland
4	ÖPNV-Taxi: Integration von Taxifahrten als Teil des ÖPNV	Landkreis Vechta
5	Genossenschaftliche Bürgerbahn Altshausen -Pfullendorf	Landkreise Sigmaringen, Ravensburg
6	IMSA: Anschlussmobilität an zentralen ÖPNV-Haltestellen	Stadt Münsingen, Gemeinde Engstingen
7	SÖM.intakt: Testbetrieb von E-Bürgerrufautos	Landgemeinden Kindelbrück, Buttstädt
8	MobOGIrsch: Konzeption einer Kurzstrecke für autonome Shuttles	Saargaugemeinden um Saarburg
9	Zielsicher eMobil: E-Carsharing, Pedelec- und Lastenradverleih am Bahnhof	Bahnhof Anklam
10	AzubiShuttle: Fahrdienst für Auszubildende	Landkreis Rhön-Grabfeld
11	Mobilitätsknoten: Bahn-Bus-Fahrrad-Service am Bahnhof	Bahnhof Doberlug-Kirchhain
12	gruenemobilitaet Stollberg: Testbetrieb Gemeindebus	Stadt Stollberg und Ortsteile
SHARING-ANGEBOTE		
13	Flexi-mobil: Pedelecverleih und Fahrdienst für Menschen mit geringem Einkommen	Westerstede, Apen-Augustfehn
14	Küstenstromer: E-Carsharing für Inselbewohnende und Gäste	Spiekeroog, Neuharlingersiel
15	ELVU: E-Carsharing, betriebliche Testflotten und sozialer Fahrdienst	Landkreis Emsland
16	MüMo: E-Carsharing und Pedelecverleih	Landkreis Mühldorf am Inn
17ab	AzubiMobil: E-Carsharing für Auszubildende mit Auflage von „Sozialpunkten“	Landkreis Altenkirchen
18	E-Harz: Pedelecverleih im Nationalparkgebiet	Ellrich-Rothesütte, Harztor-Sophienhof, Bahnhof Eisfelder Talmühle
19	LandRadl: Pedelec- und Lastenradverleih	Dorfregionen Burgdorf und Elmrand
20	MultiMoNo/Wurtenhopper: E-Carsharing und Pedelecverleih	Wurster Nordseeküste
21	Geschärt mobil: Pulsierendes Carsharing	Stadt Homberg (Efze) und Umland
BETEILIGUNG UND BERATUNG		
22	Jugendliche Mobilität: Beteiligung Jugendlicher an ÖPNV-Planung	Rhein-Neckar-Kreis Wilhelmsfeld, Altmarkkreis Salzwedel, Landkreis Stendal
23	WIEHIN: Kreativwettbewerb für Jugendliche	Mecklenburg-Vorpommern
24	#FahrMit@Tangerhütte: Partizipative Entwicklung Mitfahrplattform für Jugendliche	Einheitsgemeinde Tangerhütte
25ab	ZWM – Zukunftswerkstatt: Mobilität	Stadt Balve und Ortsteile
26	mobileJugend: Fahrdienst für Jugendliche zu außerschulisch-kulturellen Angeboten	Landkreis Schmalkalden-Meiningen
27	NewMobs: Beratung für Kommunen zu Aktionswochen und E-Sharing-Tests	Markt Cadolzburg, Gemeinde Farchant, Gemeinde Salzweg
28	mobileG: Beratung für Energiegenossenschaften zu E-Sharing	Bundesweit
29	KKMKS: Beratung für Kommunen und Betriebe zum Mobilitätsmanagement	Kreis Steinfurt
30	BMM-Land: Beratung für Kommunen und Betriebe zum Mobilitätsmanagement	Geestland, Einbeck, Harsefeld, Syke, Uelzen
31	LimA: Beratung für Kommunen zu Sharing und Radverkehrsinfrastruktur	Auerbach, Haldensleben, Plauen, Ellefeld, Annaberg-Buchholz
LIEFERDIENSTE UND MOBILE DIENSTLEISTUNG		
32	MobilSorglos: Regionaler Lieferdienst und telemedizinische mobile Beratung	Herscheid, Plettenberg
33	MoL-Box: Fahrrad- und Logistik-Boxen	Prötzel, Diedersdorf, Schulzendorf, Rüdersdorf
34	MobiLaST: Mobile Dienstleistungen für Mobilitätseingeschränkte	Kreis Steinfurt
35ab	Autobus.Schwaben: Regionaler Gütertransport im Rufbus	Landkreis Günzburg
36	VHSmobil: Mobile Volkshochschulangebote	Landkreis Görlitz
	Einzelprojekt SAIL - Steigerung der Azubi-Mobilität durch innovative Lösungen	Kreis Coesfeld

Tabelle 1 Liste der geförderten Vorhaben mit ihren jeweiligen Umsetzungsorten

2

Mobilität in ländlichen Räumen: Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Verkehrsangebote stellen die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes sowie von Nahversorgungsmöglichkeiten, ärztlicher Versorgung, Bildungs-, Kultur- und Freizeitangeboten sicher. Für Angebotsverbesserungen und eine gesicherte Finanzierung sind politische Weichenstellungen und weitere Erprobungen gefragt.



Nach der Raumtypisierung des Thünen-Instituts für Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen leben rund 60 Prozent der Bevölkerung in Deutschland in ländlichen Räumen, auf etwa 90 Prozent der Fläche.³

Als Ausgangsdatenbasis für die Entwicklung von LandMobil galten Erhebungen ab dem Jahr 2016.

Verkehrlich weisen sie die folgenden Merkmale auf:

- Landbewohnerinnen und Landbewohner legen bis zu 70 Prozent ihrer Alltagswege mit dem Auto zurück, in Großstädten sind es 38 Prozent.⁴
- Solange ein Pkw zur Verfügung steht, sind auch in ländlichen Räumen wichtige Einrichtungen wie Supermärkte, Schulen und medizinische Versorgungseinrichtungen innerhalb von 15 bis 20 Minuten zu erreichen.⁵
- Personen ohne Auto haben in ländlichen Regionen einen deutlich kleineren Aktionsradius und legen nur halb so viele Kilometer pro Tag zurück wie Personen mit Auto.⁶
- In ländlichen Räumen gibt es selten Stau oder einen Mangel an Parkplätzen. Entsprechend zufrieden sind die dort lebenden Menschen auch mit der Verkehrssituation für das Verkehrsmittel Auto am Wohnort.⁷
- Für den Weg zur Arbeit, zum nächsten Facharzt und für sonstige Erledigungen sind in ländlichen Räumen in der Regel deutlich längere Wege erforderlich als in den Ballungsräumen.⁸
- Es gilt: Je ländlicher der Wohnort (im Sinne einer geringen Bevölkerungsdichte und peripheren Lage in Bezug auf größere Zentren), desto mehr Kilometer legen die Menschen dort im Schnitt für ihre Alltagswege zurück.⁹
- Der ÖPNV¹⁰ wird in vielen ländlichen Räumen fast ausschließlich von Schülerinnen und Schülern genutzt.¹¹ Dies hängt unter anderem damit zusammen, dass das öffentliche Verkehrsangebot oft auch nur als Schülerverkehr konzipiert wurde, da dieser eine kommunale Pflichtaufgabe darstellt, für die es Ausgleichszahlungen des Bundes gibt (vgl. § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie § 6a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) beziehungsweise entsprechende landesrechtliche Vorschriften).
- Die Fahrtendichte des ÖPNV ist in ländlichen Räumen deutlich geringer als in den Ballungsräumen,¹² und auch die Reisezeiten mit dem ÖPNV liegen hier oft deutlich über jenen mit dem Pkw.¹³ Selbst in größeren Städten in Deutschland liegt das ÖPNV-zu-Pkw-Reisezeitverhältnis noch oft über dem vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfohlenen Wert von maximal 1,5.¹⁴ Damit ist der ÖPNV für diejenigen, die nicht zwingend auf ihn angewiesen sind, in vielen Fällen schlichtweg nicht alltagstauglich genug.

3 vgl. Küpper 2016: 27.

4 vgl. u.a. Infas et al. 2018a: 47.

5 vgl. Neumeier & Osigus 2024: o. S.

6 vgl. Infas et al. 2018a: 49, Nobis & Herget 2020: 41.

7 vgl. Infas et al. 2018a: 130.

8 vgl. Infas et al. 2019a: 63, Neumeier & Osigus 2024: o. S.

9 vgl. Infas et al. 2018a: 48.

10 Als öffentlichen Personennahverkehr bezeichnet das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die „allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt [...] ÖPNV ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.“ (§ 8 Abs. 1 und 2 PBefG) Seit der Reform des PBefG im Jahr 2021 wird unter dem Begriff des Linienverkehrs auch der so genannte Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) verstanden, der ohne festen Fahrplan und/oder ohne feste Haltestellen verkehren kann.

11 vgl. Nobis & Herget 2020: 42.

12 vgl. u.a. Ioki Mobility Analytics 2021: 4, Agora Verkehrswende 2023b: 10 f.

13 vgl. u.a. Mocanu et al. 2021: 11, Märtens 2017: 59, Mobility Institute Berlin o. J.

14 vgl. ebd. sowie VDV 2019: 32.

Exkurs: Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) als zentrale rechtliche Grundlage

Eine zentrale gewerberechtliche Grundlage für die Genehmigung von öffentlich zugänglichen Personenverkehrsangeboten ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG).¹⁵ Gemäß § 2 in Verbindung mit § 1 PBefG ist die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen grundsätzlich genehmigungspflichtig.¹⁶ Davon ausgenommen sind Angebote, bei denen das Entgelt die Betriebskosten für die Fahrt nicht übersteigt, wobei der Referenzwert mit Bezug auf den im Bundesreisekostengesetz festgelegten kilometerbasierten Erstattungsbetrag für Dienstreisen definiert wird.

Neben den Regelungen zur Genehmigungspflicht und zu den Anforderungen an den Unternehmer, die zuvorderst dem Verbraucherschutz dienen, liegt eine Besonderheit des PBefG in der detaillierten Festlegung der zulässigen Verkehrstypen („Typenzwang“) und deren strikte Abgrenzung gegeneinander („Abstandsgebot“).¹⁷ Mit diesen Regelungen verfolgt das Gesetz das Ziel, den Markt der Personenbeförderung so zu ordnen, dass Verkehrsangebote, die im allgemeinen Interesse liegen, vor Konkurrenz geschützt werden.

Dies umfasst insbesondere den ÖPNV sowie in geringerem Maße auch den Taxiverkehr. Dabei unterscheidet das Gesetz grundsätzlich zwischen den verschiedenen Formen des Linienverkehrs (§42ff.) sowie des Gelegenheitsverkehrs (§46–49). Davon abweichende Verkehrsformen sind zunächst einmal nicht genehmigungsfähig. Darüber hinaus bietet das Gesetz die Möglichkeit, unter bestimmten Bedingungen den zulässigen Verkehrsarten ähnelnde Verkehrsarten zuzulassen (§2(6)) sowie im Rahmen eines Experiments zeitlich befristet neue Verkehrsarten zu erproben (§2(7)).¹⁸

Zuständig für die Erteilung von Genehmigungen für die Personenbeförderung ist die jeweilige Genehmigungsbehörde. In vielen Bundesländern sind dies die Regierungspräsidien beziehungsweise Bezirksregierungen, in einigen Ländern sind Landesbehörden hierfür zuständig, in Baden-Württemberg in bestimmten Fällen die Landratsämter.



Um die Alltagsmobilität der ländlichen Bevölkerung zu unterstützen und insbesondere denjenigen, die (noch) nicht oder nicht mehr selbst Auto fahren können, alltagstaugliche Verkehrsangebote zu bieten, braucht es zum einen systematische Angebotsverbesserungen und zum anderen eine durchdachte und auskömmliche ÖPNV-Finanzierung. Daher werden diese beiden Herausforderungen im Folgenden näher ausgeführt.

Während die dringend benötigten Angebotsverbesserungen direkt den verkehrsbezogenen Erprobungen der LandMobil-Vorhaben entsprechen, geht es bei den Herausforderungen für die ÖPNV-Finanzierung stärker um den politisch-rechtlichen Rahmen, in dem sich die LandMobil-Projekte derzeit in Deutschland bewegen, sowie um die damit verbundenen Möglichkeiten der Verstärkung.

¹⁵ vgl. Regling et al. 2020: 30.

¹⁶ Seit der Novellierung des PBefG im Jahr 2021 kann auch schon die Vermittlung von Fahrten im Bereich der Personenbeförderung genehmigungspflichtig sein (§ 1, Absatz 1a sowie Absatz 3 PBefG). Allerdings ist die Auslegung dieser Regelung bisher mit vielen Unsicherheiten verbunden und wird fachlich kontrovers diskutiert (Karl & Werner 2022: 25ff.).

¹⁷ Regling et al. 2020: 30.

¹⁸ vgl. ebd.

2.1 Herausforderung Angebotsverbesserungen

In vielen ländlichen Räumen stellen sowohl der ÖPNV als auch das Rad derzeit keine alltagstauglichen Alternativen zur Pkw-Nutzung dar. Zentrale Orte in ländlichen Räumen sind heute nicht flächendeckend ohne eigenen Pkw mehrmals täglich und in vertretbarer Zeit erreichbar.¹⁹ Die ÖPNV-Verkehrsleistung ist in ländlichen Räumen in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich zurückgegangen.²⁰

Im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse ist es zunächst einmal wichtig, überhaupt Verkehrsangebote für Personengruppen ohne Pkw-Verfügbarkeit in ländlichen Räumen bereitzustellen. Es geht jedoch darüber hinaus auch um Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl, da es durchaus auch bei allen anderen Personengruppen Lebenssituationen geben kann, in denen kein Pkw verfügbar oder nutzbar ist. Und schließlich geht es auch um mehr Resilienz der ländlichen Räume: Sollten die internationalen Klimaschutzverpflichtungen zu zusätzlichen Restriktionen und Steuerungsinstrumenten für die Nutzung fossiler (also erdölbasierter) Rohstoffe führen, müssen energiesparendere und auch sogenannte postfossile (also auf Muskelkraft und/oder erneuerbaren Energien basierende) Fortbewegungsalternativen zum Pkw bereits vorhanden sein, um sozialen Härtefällen vorzubeugen sowie Wegzüge von ländlichen Haushalten in zentralere, besser verkehrlich erschlossene Orte nicht zu provozieren. So trägt unter anderem die Einführung des nationalen Emissionshandels zu einer Kostensteigerung für fossile Brennstoffe bei. Der Anstieg der Raumüberwindungskosten wirkt sich regional unterschiedlich aus und kann in ländlichen Räumen ökonomische oder soziale Benachteiligungen hervorrufen.

Um neben den Schülerinnen und Schülern weitere Personengruppen für den ÖPNV zu gewinnen, darf dieser in Reisezeit und Zuverlässigkeit nicht deutlich schlechter sein als der private Pkw. Dies ist nur durch eine Optimierung der Hauptachsen und darauf abgestimmte Zubringerlösungen erreichbar. Eine Schwierigkeit dabei ist, dass die Zuständigkeit für den straßengebundenen ÖPNV bei den kommunalen Aufgabenträgern liegt, also in der Regel bei den Landkreisen und kreisfreien Städten, während ein Großteil der Verkehrsverflechtungen heute regional verläuft, also über die kommunalen Grenzen hinweg.

Damit das ÖPNV-Angebot auch die regionalen Verkehrsverflechtungen abdeckt, sind also interkommunale Kooperationen erforderlich.

Einige Bundesländer unterstützen die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger bereits durch die Förderung von so genannten landesbedeutsamen Buslinien oder Regiobus-Linien (zum Beispiel Baden-Württemberg, Thüringen). Diese Förderprogramme basieren jeweils auf systematischen landesweiten Analysen der regionalen Verkehrsverflechtungen. Sie verfolgen das Ziel, die zuvor ermittelten regionalen Verbindungsdefizite zu verringern und die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger planerisch und finanziell dabei zu unterstützen, mehr landesweite Einheitlichkeit in der Bedienqualität zu schaffen.

Ein weiterer wichtiger Ansatz zur Angebotsverbesserung – nicht nur, aber vor allem auch in ländlichen Räumen – sind integrale Taktfahrpläne. Diese dienen vorrangig der Anschlusssicherung und Verbesserung der Umstiege zwischen den Verkehrsangeboten des Schienen- und Straßenverkehrs sowie des öffentlichen Fern- und Nahverkehrs.²¹ Hierfür gibt es verschiedene erfolgreiche Beispiele in der Schweiz, in den Niederlanden und in Österreich, aber auch in Deutschland, die zum Beispiel im Landkreis Leipzig (Sachsen) und im Landkreis Spree-Neiße (Brandenburg) zu einem Fahrgastwachstum von 14 bis 17 Prozent geführt haben.²²

Im schienengebundenen ÖPNV stellt sich die Situation etwas anders dar, da hier die Zuständigkeit bei den Bundesländern liegt und so eine einheitlichere Bedienqualität gewährleistet wird. Dennoch gibt es auch hier große Herausforderungen, insbesondere für die Anbindung ländlicher Räume an das Schienenverkehrsnetz. Der Schienennahverkehr hat in Deutschland eine wechselhafte Entwicklung durchlaufen. Zwischen den 1950er und 1990er Jahren wurden tausende Kilometer Bahnstrecke stillgelegt, vor allem in ländlichen Räumen. Im Dezember 2019 hat die DB Netz bekanntgegeben, künftig keine Streckeninfrastruktur mehr stilllegen zu wollen. Dennoch sind nach aktuellen Zahlen beispielsweise heute 123 der insgesamt 900 Mittelzentren ohne Anschluss an Eisenbahn, U-Bahn, Stadtbahn oder Straßenbahn, darunter 13 Kreisstädte.²³

19 vgl. u.a. Ioki Mobility Analytics 2021, BBSR 2018.

20 vgl. Weiss 2019: o. S.

21 vgl. Pitzen 2019: 9f. sowie FGSV 2001.

22 vgl. Pitzen 2019: 12.

23 vgl. <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/reaktivierung-bedarf-immens/>, abgerufen am 18.02.2025.

Seit der Bahnreform 1994 ist die Verkehrsleistung auf der Schiene jedoch kontinuierlich angestiegen, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Der Interessenverband Allianz pro Schiene beziffert das Wachstum der Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr von 1994 bis 2023 auf über 50 Prozent, den Anstieg der Verkehrsleistung im Eisenbahngüterverkehr sogar auf knapp 90 Prozent.²⁴ Da das Schienennetz nicht analog zu den steigenden Nutzungszahlen erweitert wurde, wird seit einigen Jahren wieder intensiver über die

Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken debattiert.²⁵ Nach einer Ex-post-Analyse im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) unterstützen Schienenreaktivierungen die wirtschaftliche Entwicklung ländlicher Räume, indem sie diese besser an größere Wirtschaftsräume anbinden und so auch für Erwerbstätige als Wohnorte und für Touristinnen und Touristen als bequem erreichbare Destinationen attraktiver machen.²⁶

Angebotsverbesserungen durch Mindestbedienung und integrale Taktfahrpläne

Bislang führen ungleiche kommunale Ausgangssituationen, aber auch unterschiedliche Prioritätensetzungen, zu einer sehr unterschiedlichen Angebotsqualität im ÖPNV. Um einer Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse näherzukommen, wären räumlich differenzierte Vorgaben für eine Mindestbedienung sinnvoll, wie auch von der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ empfohlen.²⁷ Während im Kfz-Verkehr verbindliche Zielvorgaben für die Entwicklung des Straßennetzes auf einem einheitlichen raumordnerischen Ansatz vorliegen und in der Praxis genutzt werden,²⁸ fehlen solche Zielvorgaben für den Öffentlichen Verkehr auf Bundesebene. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) empfiehlt zum Beispiel bei Bushaltestellen in ländlichen Räumen Einzugsbereiche zwischen 300 und 700 Metern.²⁹ Gerade für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen stellt jedoch bereits eine solche Wegelänge bis zur Haltestelle eine Hürde dar.

Bisher ist noch unklar, wie konkrete Mindestbedien- und Mindestreichbarkeitsstandards zu finanzieren wären.³³ Konkrete Ansätze für eine gesetzgeberische Umsetzung stehen ebenfalls noch aus.

Das Personal für den Fahrbetrieb mit Bus und Bahn ist eine ganz entscheidende Ressource, um eine Standardisierung des Bedienungsangebots gewährleisten zu können. Nach einer Studie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wird die Verkehrsbranche bis 2030 jährlich bis zu 6.000 Busfahrerinnen und Busfahrer für den Fahrbetrieb gewinnen müssen, um allein das altersbedingte Ausscheiden kompensieren zu können.³⁴ Für einen Angebotsausbau im Sinne einer Klimaschutz-motivierten Verkehrswende sind nach dieser Studie sogar rund 110.000 zusätzliche Personen bis 2030 erforderlich.³⁵

Erste Vorschläge für konkrete Mindestbedien- und Mindestreichbarkeitsstandards in Deutschland und Österreich gibt es bereits.³⁰ Nach Modellrechnungen wäre mit derartigen Mindestbedien- und Mindestreichbarkeitsstandards eine Verdopplung bis Verdreifachung der ÖPNV-Nutzung in den Flächenbundesländern Brandenburg und Niedersachsen möglich,³¹ für die allerdings die Ausgleichszahlungen an die betrachteten Landkreise geschätzt um 25 bis 30 Prozent steigen müssten.³²

24 vgl. <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/schienennetz/>, abgerufen am 18.02.2025.

25 vgl. u.a. VDV 2022 und <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/reaktivierung-bahnstrecken/>, abgerufen am 18.02.2025.

26 BBSR 2022.

27 vgl. BMI, BMEL & BMFSFJ 2019.

28 vgl. FGSV 2008.

29 vgl. FGSV 2010.

30 vgl. u.a. Gipp et al. 2020, Shibayama et al. 2023; Mehr dazu in Kapitel 5.1.1.

31 vgl. Gipp et al. 2020: 56.

32 vgl. ebd.: 64.

33 vgl. Berschin et al. 2023.

34 vgl. VDV 2023: 3.

35 vgl. ebd.

Angebotsverbesserungen durch flexible und alternative Verkehrsangebote

Beispiele des VDV zeigen, dass auch in ländlichen Räumen deutliche Fahrgastzuwächse in Bus und Bahn erzielt werden können, zum Beispiel durch eine Erhöhung der Fahrtendichte, optimierte Umsteigezeiten und verkürzte Reisezeiten durch Schnellbuskonzepte.³⁶ Daneben braucht es – gerade in räumlich weit verstreuten ländlichen Siedlungsstrukturen – auch Möglichkeiten, überhaupt erst zu den Bus- und Bahnachsen hinzukommen.

Das Fahrrad kann Schnellbuskonzepte in ländlichen Räumen grundsätzlich gut ergänzen. Dafür müssen allerdings auch die Radwege stärker als bislang in den Blick genommen werden. Der Anteil der kurzen Wege ist auf dem Land nicht viel geringer als in Metropolen: 21 Prozent aller Wege in ländlichen Räumen sind kürzer als ein Kilometer, weitere 11 Prozent liegen zwischen einem und zwei Kilometern.³⁷ Die Vergleichswerte in Metropolen liegen bei 25 Prozent (< 1 Kilometer) und 14 Prozent (1 bis < 2 Kilometer). Während diese kurzen Wege in Metropolen vor allem zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in ländlichen Räumen bei Wegen unter einem Kilometer bereits bei 35 Prozent, in dem Bereich ein bis unter zwei Kilometer werden dort bereits mehr als die Hälfte der Wege mit dem MIV zurückgelegt.³⁸ Zumindest auf kurzen Wegen ohne längere Wegeketten gibt es daher auch Potenzial für eine Verlagerung vom Pkw auf das Fahrrad – sofern die Strecken als sicher und komfortabel genug empfunden werden. In Deutschland hatten 2013 jedoch nur rund 24 Prozent der überörtlichen Straßen überhaupt einen straßenbegleitenden Radweg.³⁹ Neben einem Ausbau der Fahrradinfrastruktur, zu dem auch sichere Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und zentralen Haltepunkten gehören, sind auch Testflotten und Leihmöglichkeiten für Pedelecs und Lastenfahrräder sowie Beteiligungsverfahren mit Viel- und Wenig-Radfahrenden wichtig, um den Radverkehr zu fördern.

Um zu den Bus- und Bahnachsen zu gelangen, sind zudem bedarfsorientierte Fahrtangebote wichtig, wie Rufbusse und Anrufsammeltaxen. Diese flexiblen Angebotsformen (vgl. Abbildung 2) beziehungsweise Linienbedarfsverkehre nach §44 PBefG können auch von Personen genutzt werden, die aus verschiedenen Gründen nicht Fahrradfahren können oder möchten. Linienbedarfsverkehre fahren nur nach Voranmeldung, zum Teil ohne festen Fahrplan und auf variablen Routen. Als Ergänzung des konventionellen Linienverkehrs ermöglichen sie kürzere Zugangs-, Warte- und Fahrtzeiten. Davon würden nach einer aktuellen Studie insbesondere die 11 Prozent der Erwachsenen in ländlichen Räumen ohne Zugang zu einem Pkw im Haushalt profitieren.⁴⁰

Bei der Auswahl der jeweils geeignetsten flexiblen Bedienform spielen die Größe der zu bedienenden Fläche, das Fahrgastpotenzial und die Siedlungsstruktur eine entscheidende Rolle.⁴¹ Es ist allerdings zu beachten, dass der Kostendeckungsgrad der flexiblen Bedienformen in der Regel niedriger ist als im Linienverkehr und damit der Zuschussbedarf steigt.⁴² Insbesondere die Vorhaltung von Fahrzeugen und Personal über lange Angebotszeiträume bei gleichzeitig niedriger Nachfrage verursacht hohe Kosten.⁴³ Einen Anhaltspunkt zur Bewertung kann gegebenenfalls der Abgleich zwischen dem für eine durchschnittliche Taxifahrt im Bedienungsgebiet zu zahlenden Preis und dem durchschnittlich erforderlichen Zuschussbedarf je Fahrgastfahrt liefern.⁴⁴ Ist die Einführung von flexiblen Bedienformen mit einem politisch nicht mehrheitsfähigen Zuschussbedarf verbunden, können als Rückfallebene zumindest bezuschusste Taxiangebote für besonders belastete Haushalte geprüft werden.

36 vgl. VDV 2020.

37 vgl. Nobis & Herget 2020: 42.

38 vgl. ebd.

39 vgl. ACE o. J.

40 vgl. Agora Verkehrswende 2023a.

41 vgl. BBSR 2023: 37.

42 vgl. BBSR 2023: 88.

43 vgl. ebd.

44 vgl. BBSR 2023: 89.

Weitere hilfreiche Ansätze sind soziale Fahrdienste, Carsharing, Bikesharing und Ridesharing, die auch als alternative Angebotsformen bezeichnet werden (siehe Abbildung 3). Während die flexiblen Angebotsformen eine Genehmigung nach dem PBefG durch die zuständigen Genehmigungsbehörden benötigen, unterliegen die alternativen Angebotsformen nicht dieser Genehmigungspflicht.

Das liegt daran, dass bei Ridesharing und sozialen Fahrdiensten in der Regel die „entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen“ (= Genehmigungsvoraussetzung nach §1 Abs. 1 in Verbindung mit §1 Abs. 2 Nr. 1 PBefG) nicht vorliegt, da die Fahrt lediglich gegen eine freiwillige Spende erfolgt oder das Gesamtentgelt je Kilometer zurückgelegter Strecke den in § 5 Absatz 2 Satz 1 des Bundesreisekostengesetzes genannten Betrag nicht übersteigt. Bei Carsharing und Bikesharing ist hingegen das Merkmal der Personenbeförderung nicht erfüllt, da die Nutzerinnen und Nutzer des Angebots selbst fahren.

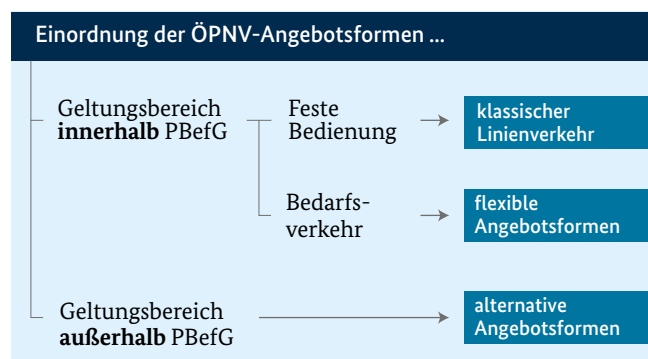


Abbildung 2 Angebotsformen im öffentlichen Verkehr
(nach Sommer et al. 2016: 16)

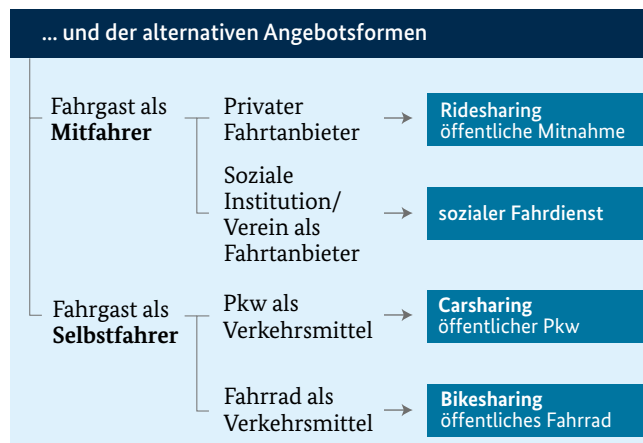


Abbildung 3 Alternative Angebotsformen im Detail
(nach Sommer et al. 2016: 29)

Sämtliche flexiblen und alternativen Verkehrsangebote können in ländlichen Räumen aufgrund der geringen Siedlungsdichte (und damit geringen Nutzerzahlen) nicht rein nutzerfinanziert betrieben werden.⁴⁵ Hier ist eine verlässliche Co-Finanzierung durch die öffentliche Hand und/oder lokale Wirtschaftsunternehmen, zum Beispiel für einen garantierten Mindestumsatz, unverzichtbar. Mit flexiblen und alternativen Angeboten können jedoch Personen auch ohne eigenen Pkw mobil sein, und Mehrpersonenhaushalte können ggf. auf wenig genutzte Zweit- oder Drittwagen verzichten und ihre monatlichen Fixkosten reduzieren. In ländlichen Räumen besitzt schließlich ein höherer Anteil der Haushalte mehrere Autos als in den Ballungsräumen.⁴⁶

Angebotsverbesserungen durch Digitalisierung und Automatisierung

Digitale Technologien wie zum Beispiel automatische Fahrgastzählssysteme und Check-in-/Check-out-Bezahlsysteme können die Attraktivität öffentlicher Verkehrsangebote deutlich erhöhen, indem sie Angebot und Nachfrage in Echtzeit abstimmen, individuellere Ticketlösungen ermöglichen oder mit Hilfe von individualisierbaren, ortsbasierten Informationen gezielt Unsicherheiten reduzieren. Die Coronapandemie zeigte zudem, wie hilfreich kontaktlose, digitale Tickets sowie Auskunftssysteme zur Reduzierung der Infektionsgefahren und zur gleichmäßigeren Auslastung der jeweiligen Fahrzeuge sind.⁴⁷

Auch das Deutschlandticket ist eine Tarifinnovation der letzten Jahre, die (mindestens im Hintergrund) auf einer Vielzahl digitaler Prozesse aufbauen muss, damit am Ende die verschiedenen Akteure ihre jeweiligen Anteile abrechnen und verrechnen können.⁴⁸ Bei allen digitalen Prozessen ergeben sich zentrale Fragen nach Datenbesitz, -schutz und -sicherheit. Ob der öffentliche Verkehr durch eine zunehmende Digitalisierung tatsächlich an Bedeutung gewinnt, ist jedenfalls stark von den politischen Rahmensetzungen abhängig.

⁴⁵ vgl. u.a. Sommer et al. 2016: 100 f., BBSR 2023.

⁴⁶ vgl. Infas et al. 2018b: 19.

⁴⁷ vgl. Sommer et al. 2024.

⁴⁸ vgl. u.a. Bauer et al. 2023.

Das Gleiche gilt für die Automatisierung der Fahrzeuge. Ob durch die Automatisierung tatsächlich attraktivere Angebote umgesetzt und infolgedessen mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden können, ist derzeit noch nicht abzuschätzen. Potenziell können sich durch die Automatisierung Vorteile für die soziale Teilhabe ergeben: Automatisierte Fahrzeuge könnten auch denjenigen eine individuelle motorisierte Mobilität ermöglichen, die bisher von der Autonutzung ausgeschlossen sind (z.B. Kinder, Jugendliche, Personen ohne

Führerschein). Werden autonome Fahrzeuge als öffentliche Verkehrsmittel eingesetzt, und durch die gemeinsame Beförderung mehrerer Fahrgäste Verkehrsbedarfe gebündelt, können sie neben der Verbesserung der sozialen Teilhabe auch einen Klimaschutzbeitrag leisten. Hier ist es wichtig, dass Bund, Länder und Gemeinden frühzeitig Regulierungsinstrumente entwickeln, um die Potenziale dieser Technologien umfassend auszuschöpfen.⁴⁹

Exkurs: Mit dem Deutschlandticket bundesweit im ÖPNV unterwegs

Das Deutschlandticket wurde am 1. Mai 2023 als Nachfolger des 9-Euro-Tickets eingeführt, um den ÖPNV in Deutschland günstiger und attraktiver zu gestalten. Hiervon profitieren bislang vor allem diejenigen ländlichen Räume, die bereits über ein gutes ÖPNV-Angebot verfügen. Insbesondere Fahrten über Grenzen von Landkreisen und Verkehrsverbünden hinweg werden so deutlich bequemer. Das Deutschlandticket wurde erst vergleichsweise spät während der LandMobil-Projektlaufzeiten eingeführt.

Daher war es nicht möglich, den Einfluss des Deutschlandtickets auf die Tarife und Angebotsstrukturen in den Modellregionen bei der Auswertung explizit mit zu berücksichtigen. Die Fachwelt ist sich jedoch einig, dass die Einführung des Deutschlandtickets erhebliche Auswirkungen auf die Tariflandschaft sowie die Aufteilung von Einnahmen und Zuschüssen im ÖPNV hat.⁵⁰



Angebotsverbesserungen durch digitale Dienstleistungen

Auch digitale Dienstleistungen können bei Erreichbarkeitsproblemen auf dem Land helfen: Homeoffice erspart den täglichen Weg zum Arbeitsplatz, Online-Handel einen Teil der Einkaufswege und Telemedizin so manchen Weg zum Arzt. Voraussetzung dafür ist jedoch ein zuverlässiges Mobilfunknetz sowie eine stabile und ausreichend leistungsfähige Internet-Infrastruktur. Dies ist derzeit nicht flächendeckend in ländlichen Räumen gegeben.⁵¹

Die Verhaltensänderungen in der Coronapandemie haben digitalen Diensten zu einem Wachstumsschub verholfen und zugleich auch negative Auswirkungen deutlich gemacht.

Mit regionalen digitalen Vermarktungsplattformen kann auch die regionale Wirtschaft vom Online-Handel profitieren und nicht ausschließlich der internationale Großhandel. Zur Reduzierung von Fehlzustellungen und Verringerung der Retouren-Wegelängen können zudem stationäre oder mobile Mikro-Depots beitragen; ein Ansatz, der auch den Einsatz von emissionsärmeren Lastenfahrrädern und E-Kleintransportern für die Feinverteilung unterstützt. Hierfür könnten ungenutzte Immobilien auf ihre Eignung geprüft werden, die dann von den Zustellungsdienstleistern gemeinsam genutzt werden dürfen.

49 vgl. FGSV 2020b.

50 vgl. Bauer et al. 2023: 12.

51 vgl. BMVI 2021.

2.2 Herausforderung ÖPNV-Finanzierung

Die Stärke des ÖPNV ist die Bündelung von räumlich und zeitlich paralleler Verkehrsnachfrage. Diese Stärke kommt jedoch in dünnbesiedelten ländlichen Räumen nur auf den Hauptachsen zwischen den Zentren und zum Teil für die Schülerbeförderung zum Tragen. Ein attraktiver ÖPNV, der über die reine Schülerbeförderung hinausgeht, kann jedoch gerade in ländlichen Räumen nicht ohne öffentliche Zuschüsse finanziert werden. So führte etwa die Privatisierung des ÖPNV in Großbritannien in den ländlichen Räumen zu einer Konzentration des Verkehrsangebots auf wenige Hauptachsen, während weite Flächen nicht mehr angebunden waren.⁵²

Ein alltagstauglicher, leistungsfähiger ÖPNV in Stadt und Land könnte für alle Bevölkerungsgruppen ein Mindestmaß an Mobilität und sozialer Teilhabe sicherstellen. Aufgrund der geringen Siedlungsdichte und der schlechten Bündelbarkeit der Verkehrsströme sind jedoch in ländlichen Räumen die Pro-Kopf-Kosten für einen Infrastruktur- und Angebotsausbau höher als in Ballungsräumen – und treffen auf oft geringe finanzielle Spielräume der Kommunen.⁵³ Kommunale Aufgabenträger stehen derzeit vor der Herausforderung, sowohl aus Gründen der sozialen Teilhabe als auch aus Klimaschutzgründen das ÖPNV-Angebot ausbauen zu müssen, obwohl die Nutzungszahlen immer noch nicht auf dem Vor-Corona-Niveau liegen und parallel dazu zusätzliche Ausgaben für das Deutschlandticket hinzukamen. Eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots dürfte daher nur durch eine Aufstockung und Reform der ÖPNV-Finanzierung machbar sein.⁵⁴

Es gab zwar bereits Reformen in den Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und Ländern, mit zusätzlichen Fördertatbeständen und größeren Fördersummen für den öffentlichen Verkehr. Allerdings ist der finanzielle Beitrag der kommunalen Aufgabenträger für den ÖPNV seit 1993 rückläufig.⁵⁵

In ländlichen Räumen spielt heute die Abhängigkeit von Landeszuweisungen eine große Rolle. Der ÖPNV steht als freiwillige Leistung in der Priorität hinter den kommunalen Pflichtaufgaben und in Konkurrenz zu weiteren freiwilligen Leistungen. Aus diesen Gründen wird in Fachkreisen diskutiert, den ÖPNV als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung zu verankern.⁵⁶ Im Sinne des kommunalen Konnexitätsprinzips wäre es dann jedoch nötig, den Kommunen die entsprechenden Finanzmittel zu gewähren.

Auch Modelle einer Nutznießerfinanzierung⁵⁷ werden bereits diskutiert, exemplarisch durchkalkuliert und in Modellkommunen von Baden-Württemberg sogar erprobt.⁵⁸ In ländlichen Räumen könnte zum Beispiel das örtliche Gewerbe eine Co-Finanzierung übernehmen, in Form von Sponsoring oder eines Arbeitgeberbeitrags. Auch aus Tourismusabgaben kann die Finanzierung des ÖPNV-Angebotes unterstützt werden. Mit den so generierten zusätzlichen Einnahmen könnte auf den Hauptachsen ländlicher Räume ein attraktives Angebot leichter finanziert werden. Berschin et al. weisen allerdings darauf hin,⁵⁹ dass das Vorliegen der Nutznießereigenschaft und deren erstmalige Abschöpfung ökonomisch meist schwer nachzuweisen sind. Sie sehen größere Erfolgchancen in Instrumenten, die vor allem in Verdichtungsräumen sowohl verkehrliche als auch finanzielle Verbesserungen durch regelmäßige Einnahmen in Aussicht stellen, wie zum Beispiel allgemeine ÖPNV-Beiträge, Beiträge für Übernachtungsgäste oder Park- beziehungsweise Straßennutzungsgebühren.

Eine weitere vieldiskutierte Finanzierungsmöglichkeit ist die Kombination von Personen- und Güterverkehr, denn unter gewissen Bedingungen können Regionalbusse auch den Transport von Gütern übernehmen. Ein solcher Kombibus fährt zum Beispiel seit 2012 in der Uckermark.⁶⁰

52 vgl. u.a. Wallimann et al. 2018: 26.

53 vgl. Berschin et al. 2023.

54 vgl. u.a. Agora Verkehrswende 2023a.

55 vgl. Wibera & Intraplan 2016, Deutscher Bundestag 2021.

56 Rheinland-Pfalz hat 2021 als erstes deutsches Bundesland ein Nahverkehrsgesetz beschlossen, in dem der ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe festgeschrieben ist.

57 Nutznießer sind Personen und Institutionen, die durch das Vorhalten des ÖPNV einen indirekten Vorteil haben – sie ziehen also ggf. einen Nutzen aus dem ÖPNV, selbst wenn sie ihn nicht in Anspruch nehmen.

58 vgl. FGSV 2020a, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2024.

59 Berschin et al. 2023: 12 f.

60 vgl. <https://www.uckermark.de/output/download.php?fid=3615.1218.1.PDF>, abgerufen am 18.02.2025.

Die Kombination von Personen- und Güterverkehr gibt es seit Längerem unter anderem in Skandinavien und Schottland.⁶¹ Dabei werden vor allem Kleinmengen transportiert, die für den gewerblichen Güterverkehr wenig lukrativ sind. Die Anwendungsfelder sind vielfältig und reichen von klassischen Kurier-, Express- und Postlieferungen über innerbetriebliche Zustellungen zwischen verschiedenen Produktionsstandorten und die Auslieferung von Agrarerzeugnissen an die Gastronomie bis hin zum Gepäck- und Fahrradtransport für

touristische Zwecke. Durch den Kombibus kann die Wirtschaftlichkeit des Regionalbusses erhöht werden; zudem wird die gesamte Infrastruktur vor Ort – zum Beispiel Nahversorgung, Einzelhandel, Tourismus – gestärkt.⁶² Der Gütertransport im Linienbus ist jedoch nach Erfahrungen eines Arbeitskreises des VDV ganz klar eine wirtschaftliche Nebenleistung und trägt vor allem dazu bei, vorhandene Ressourcen in der Region besser auszulasten.⁶³

2.3 Zwischenfazit: Sorgfältige Weichenstellungen und vielfältige Erprobungen benötigt

Für die Sicherung der Daseinsvorsorge und für das Erreichen der Klimaschutzziele ist ein attraktiver, verlässlicher ÖPNV das unverzichtbare Rückgrat. Chancen zur Angebotsverdichtung und Nachfragesteigerung bestehen in ländlichen Räumen insbesondere auf Hauptachsen und Langstrecken, sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Hier ist ein besonderes Augenmerk auf die Anschlusssicherung zu legen, die nur durch eine konsequent hierarchische Angebotsplanung und integrale Taktfahrpläne erreicht werden kann.⁶⁴

Die Linienverkehrsangebote müssen allerdings durch flexible und alternative Verkehrsangebote sowie durchgängige und sichere Radverkehrsinfrastruktur ergänzt werden, damit auch diejenigen Menschen mobil sein können, die jenseits der Hauptachsen wohnen oder dort Ziele aufsuchen. Hier setzten die vielfältigen LandMobil-Modellvorhaben an: Sie konzipierten passgenaue lokale Lösungen für die Bevölkerung jenseits der ÖPNV-Hauptachsen – insbesondere für diejenigen, die auf Alternativen zum privaten Pkw besonders angewiesen sind. Dabei banden einige Projekte zum Teil mit umfangreichen und kreativen Beteiligungsformaten die Bevölkerung direkt mit in die Lösungsfindung ein. Andere Projekte wiederum sorgten über interkommunale Austausch- und Beratungsnetzwerke für eine schnellere Verbreitung guter Ansätze in die Praxis.

Solche vielfältigen Lösungsansätze werden auch in Zukunft weiterhin benötigt, da die ländlichen Räume, ihre infrastrukturellen Ausgangslagen und Herausforderungen sowie die dort lebenden Menschen so verschieden sind, dass es nicht einen Angebotstypus gibt, der für alle passt.

Es ist davon auszugehen, dass der Druck der Klimaschutzpolitik in Zukunft weiter steigen wird. Eine stärkere Internalisierung der externen Verkehrskosten könnte verkehrsbezogene Angebotsverbesserungen durchaus auch gegenfinanzieren. Dabei muss jedoch sorgfältig darauf geachtet werden, dass Klimaschutz und soziale Teilhabe nicht politisch gegeneinander ausgespielt werden. Aktuelle Gutachten und Studien machen bereits konkrete Vorschläge, wie dies gelingen kann.⁶⁵ Empfehlungen für eine Weiterentwicklung der verkehrsbezogenen Rahmenbedingungen seitens Bund, Ländern und Kommunen werden in Kapitel 5.1 als zentrale Ableitungen aus den Erhebungen der fachlichen Auswertung vorgestellt.

61 vgl. Muschwitz & Reimann 2015.

62 vgl. ebd.

63 vgl. Zistel et al. 2020.

64 vgl. Pitzen 2019, FGSV 2001.

65 vgl. u. a. Stark et al. 2023, Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Digitales und Verkehr 2023.



3

Methodisches Vorgehen der fachlichen Auswertung

In diesem Kapitel wird die Gruppierung der LandMobil-Projekte in insgesamt vier Handlungsfelder beschrieben. Zudem wird das methodische Vorgehen der fachlichen Auswertung dargelegt.

3.1 Clusterung nach Handlungsfeldern

Die Offenheit der BULEplus-Fördermaßnahme LandMobil führte zu einer großen Vielfalt bei den bewilligten Vorhaben. Diese Vielfalt erstreckte sich nicht nur auf die Ansätze, die erprobt wurden, sondern auch auf die Akteurskonstellationen, die Größe und Anzahl der Erprobungsorte und die jeweiligen Zielgruppen. Für die fachliche Begleitung und Auswertung wurde eine Clusterung vorgenommen, um einander ähnliche Vorhaben zu identifizieren und dazu passende Wirkungsindikatoren sowie Leitfragen für die Begleitforschung auszuwählen.

Da die Projekte zum Teil mehrere Maßnahmen umsetzten, erfolgte die Clusterung so, dass die Zuordnung dem jeweiligen Schwerpunkt der Projekte entspricht. Basis für die Zuordnung waren zunächst die Förderanträge der Projekte. Die Zuordnung wurde anschließend mit den Projektverantwortlichen diskutiert und zum Ende der Förderlaufzeit noch einmal von sieben Clustern auf vier Handlungsfelder verdichtet.

Nahtloser öffentlicher Verkehr

Das Handlungsfeld „Nahtloser öffentlicher Verkehr“ nimmt seinen Ausgangspunkt beim ÖPNV. Der ÖPNV steht in vielen ländlichen Räumen vor großen Herausforderungen (vgl. Kapitel 2), so dass oftmals eine Teilhabe am öffentlichen Leben praktisch nur mit einem Privat-Pkw möglich ist.

Dies kann zu Benachteiligungen führen, zum Beispiel für ältere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit.

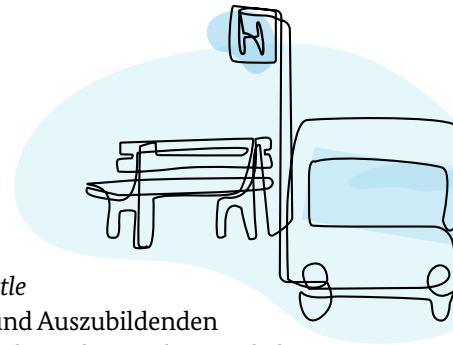
Ein wichtiger Ansatz, um auf diese Herausforderung zu reagieren, wird in LandMobil-Projekten in Form von zusätzlichen Beförderungsangeboten jenseits des klassischen Linienverkehrs erprobt. Das können zum Beispiel flexibel verkehrende Kleinbusse oder Pkw sein, die auf digitale oder telefonische Bestellung ohne festen Fahrplan und vorgegebene Linienwege fahren (flexible Angebotsformen, vgl. Kapitel 2). Werden hingegen Dorfautos⁶⁷ oder Gemeindebusse erprobt, die von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern gesteuert werden, so werden diese als soziale Fahrdienste bezeichnet, die zu den alternativen Angebotsformen zählen (vgl. Kapitel 2).

In einigen Fällen wurden zunächst ehrenamtlich betriebene Fahrtangebote erprobt, und diese wurden später in einen mit hauptamtlichem Fahrpersonal

Tabelle 1 zeigt die Zuordnung der 36 LandMobil-Projekte zu den vier Handlungsfeldern.⁶⁶

Die LandMobil-Projekte hatten jeweils unterschiedliche Projektziele, Angebote und Zielgruppen im Fokus. Abbildung 4 auf der folgenden Seite zeigt als Orientierungshilfe den Zusammenhang zwischen den verfolgten Zielen, den jeweils erprobten Angeboten, den im Vordergrund stehenden Zielgruppen, den LandMobil-Projekten und den übergreifenden vier Handlungsfeldern. In blauer Schrift dargestellt sind jeweils diejenigen Projekte, die zwar ebenfalls einen bestimmten Angebotstyp einsetzten oder erprobten, aber von ihrer Schwerpunktsetzung einem anderen Handlungsfeld zugeordnet wurden.

Im Folgenden werden die vier Handlungsfelder näher beschrieben, damit ihr jeweiliger Fokus und ihr Angebotsspektrum deutlich werden.



betriebenen flexiblen Busverkehr überführt.

Die LandMobil-Projekte *mobil@leine* und *AzubiShuttle*

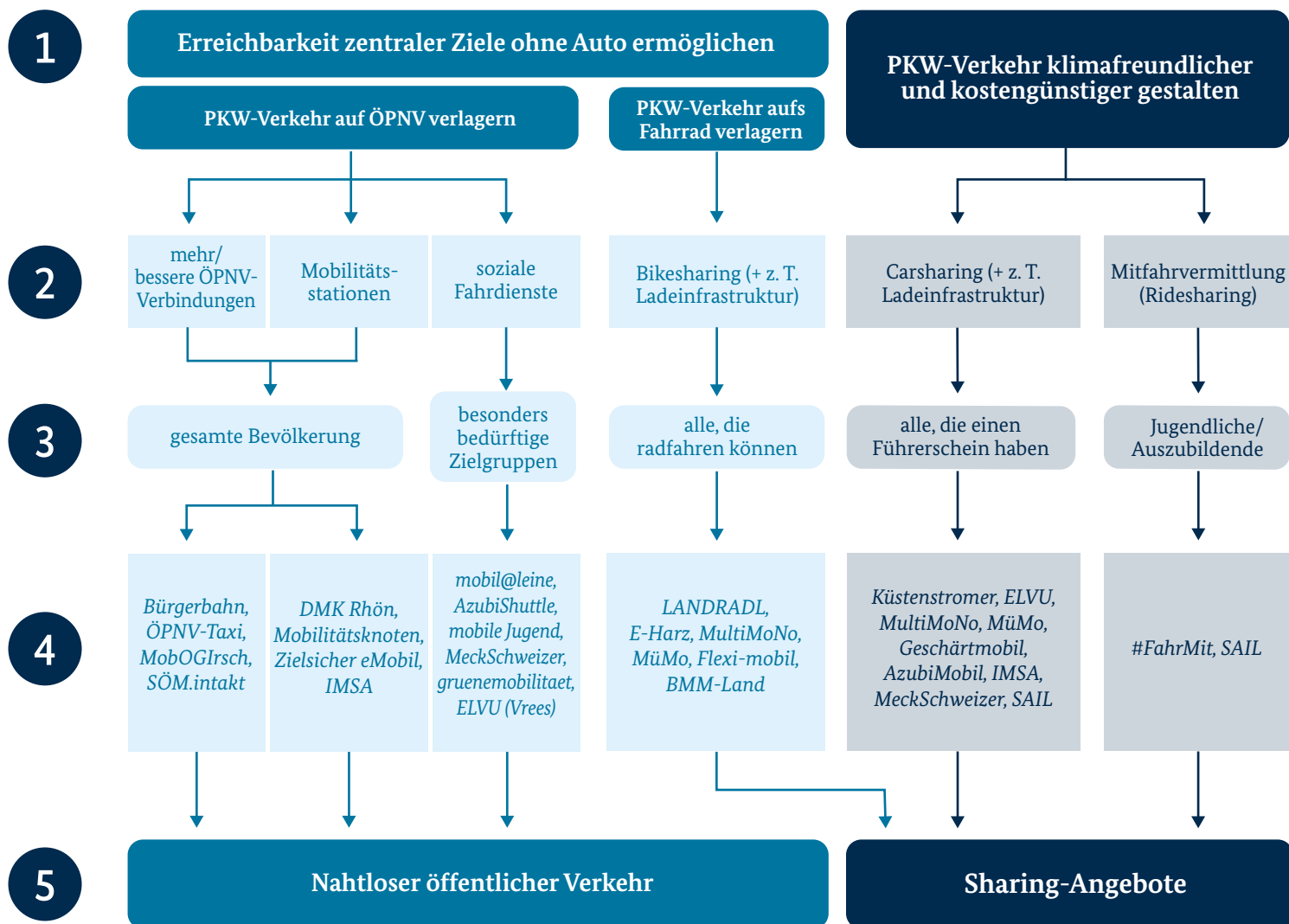
nahmen die Jugendlichen und Auszubildenden als besondere Zielgruppe in den Fokus und entwickelten flexible, elternunabhängige Fahrtangebote für deren Ausbildungs- und Freizeitwege.

Einige LandMobil-Projekte im Handlungsfeld Nahtloser öffentlicher Verkehr zielten auch darauf ab, die Zugangs- und Verknüpfungspunkte des ÖPNV aufzuwerten. Dahinter steht der Ansatz, dass die Nutzung des ÖPNV nur dann attraktiv ist, wenn das Ein- und Umsteigen leichtfällt und die Haltestellen als Aushängeschild des ÖPNV eine hohe Nutzungs- und Aufenthaltsqualität aufweisen.

So erprobte zum Beispiel das Projekt *MOL-Box* das sichere Aufbewahren von Elektrofahrrädern und anderen elektrischen Kleinstfahrzeugen an zentralen Haltestellen. In einem anderen Projekt (*Mobilitätsknoten*) wurde am Bahnhof Doberlug-Kirchhain eine Mobilitätsberatung eingerichtet, und am Bahnhof Anklam schließlich wurde im Projekt *Zielsicher eMobil* ein Angebot für das Ausleihen von Autos und Fahrrädern für die Weiterfahrt ab dem regionalen Bahnhof bereitgestellt.

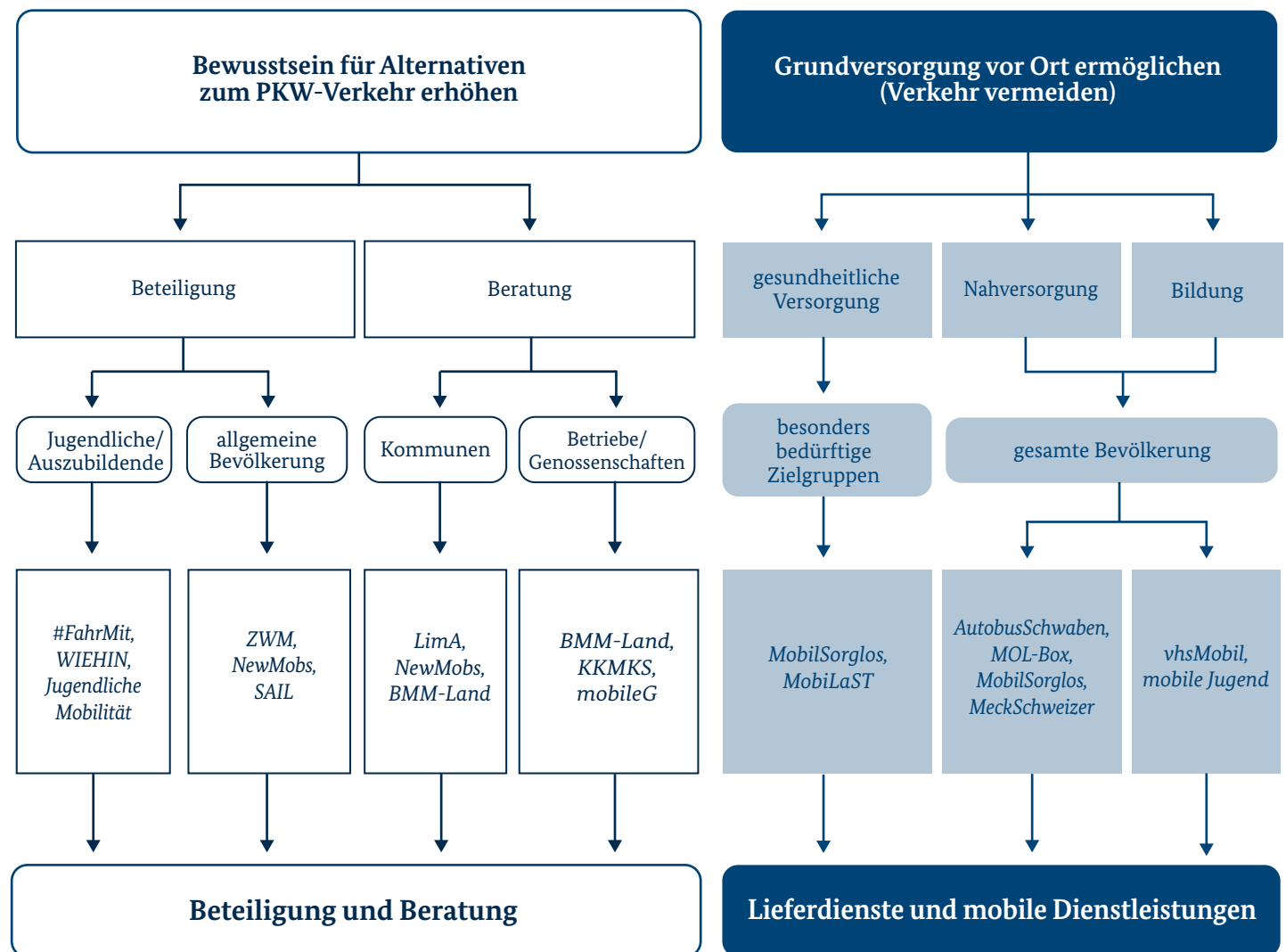
66 Die Zuordnung des BULEplus-Einzelprojekts *SAIL* zu einem der vier Handlungsfelder war nicht möglich, da das Maßnahmenspektrum von *SAIL* dafür zu breit aufgestellt war.

67 Ein „Dorfauto“ ist eine gemeinschaftliche Nutzung eines Fahrzeugs in einer ländlichen Gemeinde.
<https://www.mobilikon.de/massnahme/dorfauto>, abgerufen am 25.03.2025.



1 ZIELE 2 ANGEBOTE 3 ZIELGRUPPEN 4 PROJEKTE 5 HANDLUNGSFELDER

Abbildung 4 Zusammenhang zwischen Zielen, Angeboten, Zielgruppen, Projekten und Handlungsfeldern



ZIELE

ANGEBOTE

ZIELGRUPPEN

PROJEKTE

HANDLUNGSFELDER

Sharing-Angebote

Sharing-Angebote können auch in ländlichen Räumen eine wertvolle Ergänzung zu Bus und Bahn darstellen. Mit Sharing-Fahrzeugen können räumlich und zeitlich weit verteilte und schlecht vorab planbare Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden. Nach dem Motto „Nutzen statt Besitzen“ werden die Fahrzeuge nur dann gebucht und bezahlt, wenn sie wirklich gebraucht werden. Interessierte müssen sich dafür zunächst registrieren und zum Beispiel ihren Führerschein überprüfen lassen. Danach können sie die Fahrzeuge stunden- oder tageweise mieten, um beispielsweise Einkäufe zu erledigen oder Ausflüge zu unternehmen.

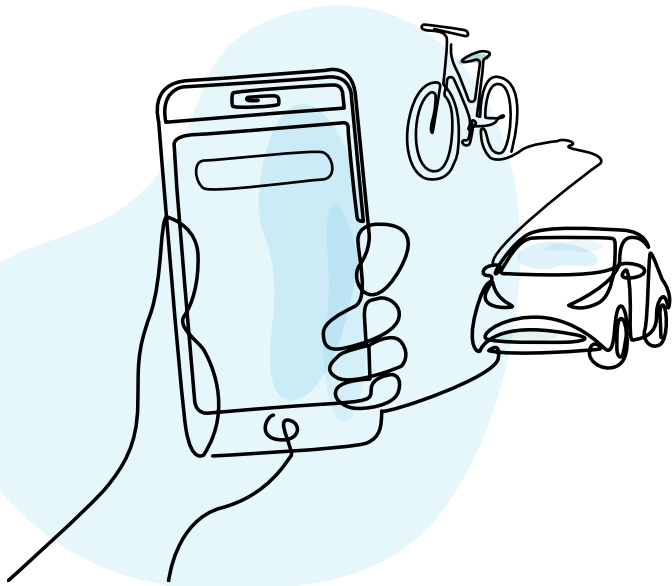
In ländlichen Räumen wird ein Carsharing-Angebot in der Regel von der Kommune, einem größeren Unternehmen oder einem Verein angeboten. Mehr als die Hälfte der Orte mit einem Carsharing-Angebot in Deutschland haben dabei weniger als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohner.⁶⁸

Durch Carsharing reduziert sich vor allem die Anzahl der wenig genutzten Zweit- und Drittwagen. Carsharing-Nutzende verwenden zudem in allen Raumtypen den motorisierten Individualverkehr seltener als jene, die kein Carsharing nutzen.⁶⁹ Aktuelle Schätzungen des Bundesverband Carsharing kommen zu dem Ergebnis, dass sich Carsharing bis zu einer Fahrleistung von etwa

14.000 Kilometern pro Jahr (rund 1.200 Kilometer pro Monat) gegenüber dem privat angeschafften Neuwagen finanziell lohnt.⁷⁰ Auch wenn die durchschnittliche Fahrleistung eines Pkw in kleinstädtischen, dörflichen Räumen Deutschlands mit etwa 16.000 Kilometern pro Jahr über diesem Wert liegt,⁷¹ zeigt doch der Blick auf die durchschnittliche Fahrleistung eines Pkw in Metropolen mit immerhin noch etwa 13.000 Kilometer pro Jahr,⁷² dass diese Durchschnittszahlen eine große Bandbreite an Fahrleistungen und damit auch viele Fahrzeuge mit sehr viel weniger Fahrleistung verdecken.

Für das Bikesharing kommen – unabhängig vom Raumtyp – verschiedene Arten von Fahrrädern für den Verleih in Frage. Das können robuste Kompakträder, Elektrofahrräder, Lastenräder oder auch Falträder sein.

Die Verleihstationen befinden sich meist an Verkehrsknotenpunkten (und können so gut in Verbindung mit dem ÖPNV genutzt werden) oder im Dorfzentrum (für schwerpunktmäßig innerörtliche und freizeitbezogene Fahrten ab Wohnort). Fahrräder sind ideal für kürzere Strecken – sie setzen allerdings ein als sicher empfundenes Radwegenetz voraus, das in ländlichen Räumen längst nicht flächendeckend gegeben ist. Bikesharing und ausgearbeitete Tourenvorschläge können auch ein interessantes Angebot für Urlaubsgäste sein und somit zur wirtschaftlichen Entwicklung einer Region beitragen, wie die Projekte *E-Harz* und *IMSA* zeigen. Das Fahrrad wird in ländlichen Räumen zwar zurzeit deutlich weniger genutzt als in Metropolen.⁷³ Mit dem Markthochlauf von Pedelecs und E-Lastenfahrrädern kann sich das jedoch ändern, da diese zusätzliche Nutzungsanlässe ermöglichen und erleichtern, wie zum Beispiel längere Fahrtstrecken oder den bequemen Transport von Einkäufen, kleinen Kindern und Haustieren. Dafür spricht auch, dass bereits im Jahr 2017 10 Prozent der Haushalte in kleinstädtisch-dörflichen Räumen ein Pedelec besitzen im Vergleich zu nur 4 Prozent in den Metropolen.⁷⁴ Zur Kaufvorbereitung und für Gelegenheitsnutzende sind dabei flexible und unkomplizierte Test- und Leihangebote sehr hilfreich. Hier setzte unter anderem das Projekt *LANDRADL* an sowie die Fahrradtestflotte für Betriebe im Rahmen der Projekte *KKMKS* und *BMM-Land*.



68 vgl. https://carsharing.de/sites/default/files/download/2024-09/240319_Carsharing_Statistik_digital.pdf, abgerufen am 25.03.2025.

69 vgl. Infas et al. 2018a: 87.

70 vgl. bcs 2024: 2.

71 vgl. Infas et al. 2018a: 71.

72 vgl. ebd.

73 vgl. Infas et al. 2018a: 47–48.

74 vgl. Infas et al. 2019b: 59.

Die LandMobil-Projekte in diesem Handlungsfeld verdeutlichen, für welche Personengruppen welche Sharing-Angebote besonders hilfreich sind und wie unterschiedlich die Betreibermodelle jeweils aussehen können. Die LandMobil-Projekte *MüMo* im Landkreis Mühldorf am Inn sowie *ELVU* im Landkreis Emsland erprobten dabei schwerpunktmäßig, wie Sharing-Angebote Teil eines ÖPNV-Gesamtkonzepts werden können. Da auch der Weg bis hin zum Sharing-Fahrzeug nicht zu weit sein darf, positionierte das LandMobil-Projekt *Küstenstromer* die E-Carsharing-Fahrzeuge direkt am Fährhafen auf dem Festland, wo die Inselbewohnenden und Gäste der autofreien Insel Spiekeroog starten und ankommen. Das Projekt *Zielsicher eMobil* hingegen positionierte die Leihpedelecs und -lastenräder gut sichtbar am Bahnhof und bot dort auch ein sicheres Fahrradhaus zum Abstellen von Privaträdern an.

Beteiligung und Beratung

Gerade die Alltagsmobilität in ländlichen Räumen ist stark von Gewohnheiten geprägt. Beteiligungs- und Beratungsangebote können den Bewusstseinswandel hin zu einer stärker umwelt- und sozialverträglichen Mobilität fördern, indem sie die bisherigen Gewohnheiten hinterfragen und Alternativen aufzeigen. Beteiligungsverfahren haben vor allem das Einholen von Meinungen, Bedürfnissen, Ideen und Anregungen im Fokus. Beratungsangebote dienen hingegen eher dazu, Hinweise und Testangebote bereitzustellen, damit bereits erprobte, sinnvolle Ansätze schneller Eingang in die Praxis finden.

Manche LandMobil-Projekte in diesem Handlungsfeld konzipierten speziell für Jugendliche geeignete Beteiligungsformate für die Mitgestaltung zukünftiger Verkehrslösungen (zum Beispiel *Jugendliche Mobilität*, *#FahrMit* und *WIEHIN*). Andere LandMobil-Projekte (wie zum Beispiel *New Mobs* und *ZWM*) legten den Fokus darauf, möglichst einen breiten Querschnitt der Bevölkerung zu erreichen und einzubinden bei der Suche nach zukünftigen Alternativen zum privaten Pkw. Auch bei den Beratungsprojekten gab es verschiedene Zielgruppen: Das Projekt *Flexi-mobil* im Ammerland beriet und unterstützte vor allem Menschen mit geringem Einkommen wie zum Beispiel Langzeitarbeitslose. Das Projekt *mobileG* beriet und vernetzte hingegen ländliche Bürgerenergiegenossenschaften beim Aufbau von elektromobilen Sharing-Angeboten. *LimA* unterstützte ländliche Kommunen bei den Themen Radverkehrsförderung und Carsharing, und die Projekte *KKMKS* und *BMM-Land* zielten

Das Projekt *geschärftmobil* erprobte schließlich ein sogenanntes „pulsierendes Carsharing“, bei dem durch geschickte Kombination mehrerer typischer Nutzungsanlässe auch One-Way-Fahrten möglich werden: Das Fahrzeug muss also nicht an derselben Station abgegeben werden, an der es ausgeliehen wurde. Und sowohl im Rahmen von *ELVU* (im Rahmen des sozialen Fahrdienstes in Vrees) als auch im Projekt *MeckSchweizer* wurde besonderer Wert auf den barrierefreien und rollstuhlgerechten Umbau eines Fahrzeugs gelegt, so dass auch diejenigen von dem neuen Angebot profitieren können, die sonst selbst bei vielen ländlichen Taxibetrieben keine geeigneten Fahrzeuge vorfinden, in die sie ohne fremde Hilfe einsteigen beziehungsweise hineinfahren können.



darauf ab, Kommunalverwaltungen und Unternehmen in ländlichen Räumen in ihrem betrieblichen Mobilitätsmanagement⁷⁵ zu unterstützen, indem Optimierungsmöglichkeiten für betriebliche Flotten und dienstliche Fahrten aufgezeigt wurden.

Beteiligungsverfahren sind – unabhängig vom Raumtyp – aus mehreren Gründen wichtig: Sie ermöglichen es den Menschen vor Ort, ihre Meinungen, Bedürfnisse und Ideen in Entscheidungsprozesse und Projektentwicklungen einzubringen. Das führt zu einer größeren Akzeptanz und Nutzung von neuen Angeboten und zu einer stärkeren Identifikation mit diesen. Außerdem hat die lokale Bevölkerung oft einzigartige Kenntnisse über ihre Umgebung, die bei der Planung und Umsetzung von Projekten von unschätzbarem Wert sind. Durch Beteiligungsverfahren können diese Kenntnisse genutzt werden, um Lösungen zu entwickeln, die besser auf die Bedürfnisse und Gegebenheiten vor Ort zugeschnitten sind.

⁷⁵ Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) zielt darauf ab, eine möglichst effiziente, sichere, sozial-, stadt- und umweltverträgliche Abwicklung aller von einem Unternehmen ausgehenden Verkehrsströme zu erreichen. Dabei konzentriert sich das BMM in der Regel auf den betrieblich verursachten Personenverkehr. Dazu gehören der Berufspendelverkehr, Dienstwege und Dienstreisen sowie der Besucher- und Kundenverkehr.

Beteiligungsverfahren können auch dazu beitragen, das Gemeinschaftsgefühl zu stärken. Die Bevölkerung erhält die Möglichkeit, ihre Umgebung mitzugestalten. Das gemeinsame Diskutieren und Tun kann dazu beitragen, soziale Bindungen zu stärken und das Zusammengehörigkeitsgefühl zu fördern. Durch eine frühzeitige Beteiligung der Betroffenen können ferner potenzielle Konflikte und Widerstände gegen bestimmte Projekte oder Maßnahmen vermieden oder zumindest verringert werden. Dies trägt dazu bei, dass Projekte effizienter und effektiver umgesetzt werden können.

Beratungsangebote für Kommunen und Betriebe sind ebenfalls wichtig – nicht nur, aber eben auch für ländliche Räume: Sie können dabei helfen, bereits vorhandene Fahrzeuge besser auszulasten und effizienter zu platzieren. Über Fuhrparkanalysen, Förderung von Fahrgemeinschaften, Jobticket- und Jobrad-Angebote sowie

Lieferdienste und mobile Dienstleistungen

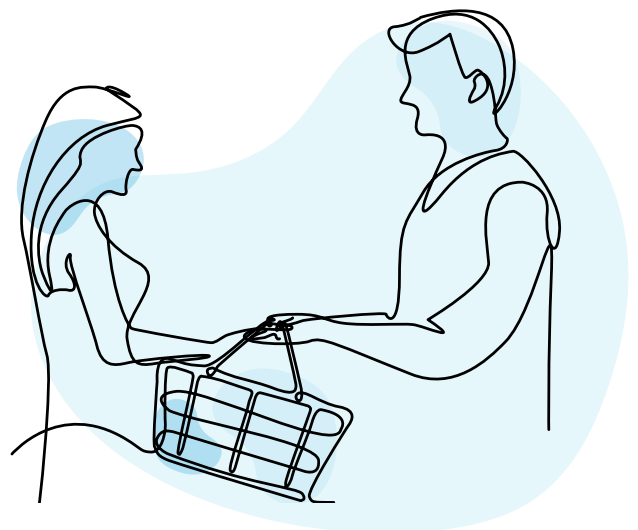
In vielen ländlichen Regionen fand in den vergangenen Jahrzehnten eine Konzentration der Bildungs- und Versorgungseinrichtungen auf eine deutlich geringere Anzahl Standorte in eher zentralen Lagen statt. Das führte dazu, dass in vielen Dörfern heute weder ein Bäcker noch ein Lebensmittelgeschäft oder eine Arztpraxis vorhanden sind. Laut aktuellen Studien hat etwa die Hälfte der Bevölkerung in ländlichen Räumen keinen Zugang zu einem Lebensmittelgeschäft im Umkreis von bis zu 1.000 Metern (vgl. Küpper et al. 2023). Hinzu kommt, dass der demografische Wandel viele ländliche Regionen in besonderem Maße betrifft. Insbesondere in den strukturschwachen Gebieten ist der Anteil älterer und hochbetagter Menschen überdurchschnittlich hoch.⁷⁶ Wenn diese Menschen nicht (mehr) Autofahren können oder wollen, kann das Einkaufen oder der Weg zur medizinischen Versorgung zum Hindernis werden.

Die Projekte in diesem Handlungsfeld erproben daher Lösungen, mit denen Versorgungsangebote zu den Menschen gebracht werden können. Dazu gehören innovative Lösungen für die medizinische Versorgung, wie sie zum Beispiel im Projekt *MobilSorglos* im Märkischen Kreis erprobt wurden. Ein weiterer Ansatz sind Lieferdienste für Lebensmittel, zum Beispiel speziell für immobile Personen (*MobilSorglos*) oder auch für breitere Zielgruppen in Kombination mit einer Personenbeförderung (*AutobusSchwabens*).

Homeoffice-Optionen können sie die Anzahl der Fahrzeuge verringern sowie Treibstoff- und Parkplatzkosten einsparen. Indem sie auf effizientere Mobilitätslösungen setzen, lässt sich Verkehr reduzieren, Emissionen senken und der Ressourcenverbrauch optimieren. Indem sich Kommunen und Betriebe aktiv für nachhaltige Mobilität einsetzen, werten sie ihr Image als sozial verantwortlich und umweltbewusst auf. Das kann sich positiv auf ihre Reputation bei Geschäftspartnern, Beschäftigten und Kunden sowie in der Öffentlichkeit auswirken.

Insgesamt zeichneten sich die LandMobil-Projekte durch eine große Vielfalt an Beteiligungs- und Beratungsformaten aus, je nach Zielgruppe und Fokus. Selbst Projekte, die nicht explizit diesem Handlungsfeld zugeordnet wurden, wiesen oft umfangreiche Aktivitäten zur Einbindung der Bevölkerung auf.

In einem weiteren Projekt (*vhsMobil*) wurde die Volkshochschule zum mobilen Unterrichtsraum: In einem umgebauten Wohnmobil konnten Kurse der Volkshochschule angeboten werden. Dadurch sollten die Bildungsangebote näher zu den Menschen gebracht werden und auch für Personen zugänglich werden, die nicht über den Zugang zu einem Auto verfügen und deren Wohnort schlecht mit dem ÖPNV angebunden ist.



⁷⁶ vgl. u.a. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Querschnitt/Demografischer-Wandel/Aeltere-Menschen/stadt-land.html>, abgerufen am 18.02.2025.

3.2 Konzept der fachlichen Begleitung und Auswertung

In Anlehnung an die Empfehlungen der Europäischen Kommission und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wurden im Rahmen der fachlichen Begleitung und Auswertung folgende sechs Untersuchungsbereiche abgedeckt:⁷⁷

- 1. Ziele:** Welche Ziele werden verfolgt? Wie sind diese im Vergleich zu den Zielen der LandMobil-Bekanntmachung einzuordnen? Gibt es im Projektverlauf Zieländerungen?
- 2. Ressourcen:** Wie werden die Ressourcen bewertet (zum Beispiel Personal, Sachmittel, Daten, Fahrzeuge/Geräte/Hardware, Software)? Gibt es im Projektverlauf Veränderungen bei den Ressourcen, zum Beispiel durch Einflüsse aus dem weiteren Umfeld?
- 3. Maßnahmen und Aktivitäten:** Gibt es im Projektverlauf Veränderungen in der Vorgehensweise?
- 4. Akteure:** Wie werden die jeweiligen Akteurskonstellationen bewertet (zum Beispiel Zusammensetzung in Gremien und bei Veranstaltungen, Bewertung der Qualität der Zusammenarbeit, Bewertung der Kompetenzen)?
- 5. Ergebnisprodukte:** Welche direkten und intendierten Ergebnisprodukte werden angestrebt und liegen am Ende vor? Gibt es hierzu im Projektverlauf Veränderungen?
- 6. Auswirkungen:** Welche Folgen des Gesamtprojekts lassen sich feststellen (zum Beispiel Wissenszuwachs, zusätzliche Arbeitsplätze, veränderte Einstellungen oder Verhaltensänderungen der Zielgruppe)? Gibt es im Projektverlauf nicht-intendierte Nebenwirkungen?

Diese sechs Untersuchungsbereiche ermöglichen sowohl eine Wirkungsevaluation als auch eine Prozessevaluation (siehe Abbildung 5). Das methodische Vorgehen für diese beiden, sich ergänzenden Auswertungsarten wird im Folgenden im Detail dargestellt.

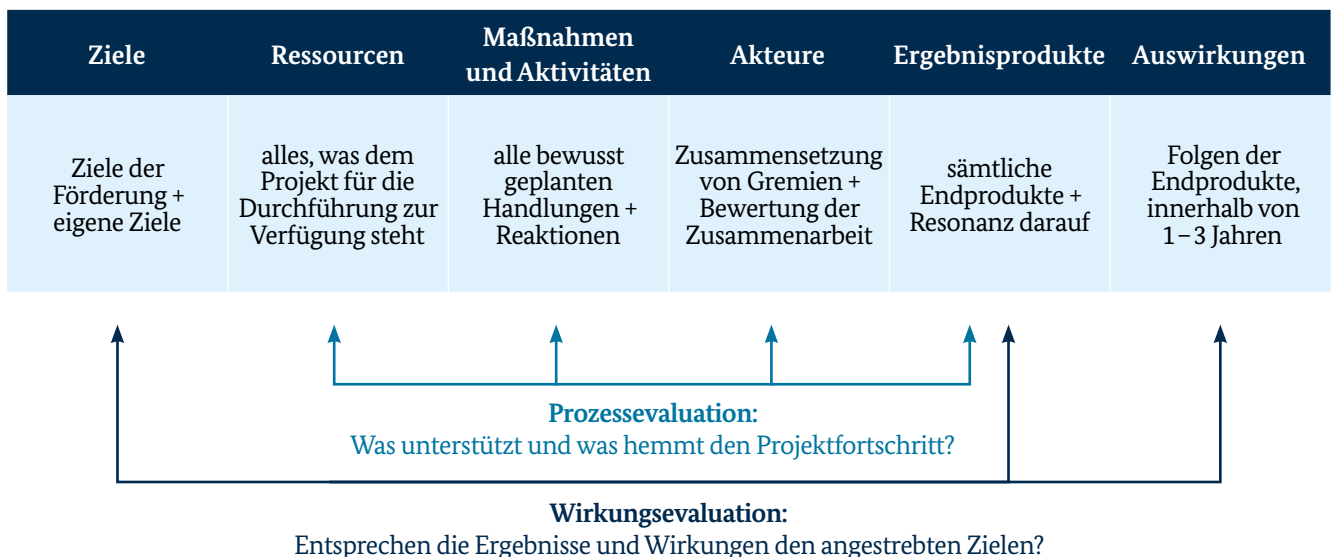


Abbildung 5 Untersuchungsbereiche und ihr Bezug zur Prozess- und Wirkungsevaluation

⁷⁷ EC 2013 und FGSV 2012.

3.1.1 Vorgehen zur Wirkungsevaluation

Im Rahmen der Wirkungsevaluation wird der Frage nachgegangen, ob die Ergebnisprodukte und Auswirkungen zu Projektende den eingangs formulierten Zielen entsprechen (siehe Abbildung 4). Dafür wurden standardisierte schriftliche Online-Befragungen zu zwei Zeitpunkten durchgeführt: An der ersten Befragung Ende 2020 nahmen 40 Projektverantwortliche teil, an der zweiten Mitte 2023 nur noch die 36 Projektverantwortlichen der zu Ende geführten Vorhaben plus die Verantwortlichen des Einzelprojekts *SAIL*. Mit den Online-Befragungen sollten die jeweils geplanten Ziele, Akteure, Zielgruppen, Maßnahmen und erwarteten Ergebnisse (zu Beginn, beim ersten Erhebungszeitpunkt) erfragt werden sowie (gegen Ende, beim zweiten Erhebungszeitpunkt) der geschätzte Zielerreichungsgrad, die realisierten Ergebnisse und Wirkungen sowie die Gesamtbewertung des Förderprogramms. Dabei handelte es sich um eine Art Meta-Befragung, da stellvertretend die Verantwortlichen der Modellvorhaben befragt wurden und nicht zum Beispiel die Bewohnerinnen und Bewohner der jeweiligen Pilotregionen oder die konkreten Nutzenden eines Angebots. Die Ergebnisse der Online-Befragung wurden ergänzt durch die Analyse der wirkungsbezogenen Aussagen in den Abschlussinterviews (auch mit den Nutzenden) sowie entsprechende Angaben in den Endberichten.

Es zeigte sich, dass die Breite und Heterogenität der LandMobil-Projekte übergreifende quantitative Wirkungsanalysen und Vergleiche erschwerte. Selbst wenn in mehreren Projekten ähnliche Einzelmaßnahmen umgesetzt wurden, wie zum Beispiel ein Bikesharing-Angebot, so unterschieden sich doch oft die flankierenden weiteren Maßnahmen, die Art der Bewerbung, die Zielgruppen, Tarife und Betreibermodelle. Zudem lag der Förderfokus von LandMobil auf der praktischen Erprobung; die geförderten Projekte hatten entsprechend keine Verpflichtung, eigene Datenerhebungen vorzunehmen. Dies führte dazu, dass keine aussagekräftigen, projektübergreifenden Vorher-Nachher-Vergleiche zur direkten Wirkungsabschätzung durchgeführt werden konnten. Wenn überhaupt, so wurde in den LandMobil-Vorhaben – aufgrund des hohen Aufwands – zudem ohne Kontrollgruppen ausgewertet. Somit konnten insgesamt nur die Bruttoeffekte erfasst werden (also die insgesamt feststellbaren Veränderungen nach Ende der Erprobung) und nicht die Nettoeffekte, die mit hoher Wahrscheinlichkeit allein durch die jeweiligen Maßnahmen zu erklären sind.⁷⁸ Für die Wirkungsevaluation wurde also auf eine Meta-Analyse der (eher qualitativen) Einschätzungen der Projektverantwortlichen zurückgegriffen.

78 vgl. FGSV 2012: 17.

3.1.2 Vorgehen zur Prozessevaluation

Im Rahmen der Prozessevaluation ging es um die Frage, was den Projektfortschritt förderte oder hemmte (siehe Abbildung 4). Hierfür wurden die Zwischen- und Abschlussberichte der einzelnen Projekte hinsichtlich der folgenden Kategorien vergleichend ausgewertet:

- Allgemeiner Stand des Projekts
- Änderungen bei den Zielen
- Änderungen bei den Ressourcen (Personal, Daten, Fahrzeuge, Hardware, Software)
- Änderungen bei den Akteuren
- Änderungen im Vorgehen
- Änderungen bei den Ergebnisprodukten/ Meilensteinen?
- Unvorhergesehene Schwierigkeiten (und Umgang/Lösungsansatz)
- Öffentlichkeitsarbeit/Medienarbeit im Berichtszeitraum (z.B. (Online-)Vorträge, Zeitungsberichte, ...)
- Gesamteindruck der Berichtsqualität in Schulnoten (und kurze Erläuterung)
- Offene Fragen (ggf. für die nachfolgenden Interviews)

Neben den Berichtsauswertungen wurden in 19 ausgewählten Projekten Vor-Ort-Bereisungen mit Interviews und Fotodokumentation durchgeführt. Die Projektauswahl für die Bereisungen sollte dabei einen Querschnitt der Maßnahmen und Handlungsfelder abdecken. Die Projekte wurden jedoch nicht allein danach ausgewählt, dass sie prototypisch für ein Handlungsfeld sind und dieses gut repräsentieren, sondern zum Beispiel auch danach, ob sie Alleinstellungsmerkmale aufweisen oder besonders erfolgsversprechende Betreibermodelle erproben.

Zudem wurden zu zwei Zeitpunkten (Mitte und Ende der Förderlaufzeit) ausführliche, leitfadengestützte qualitative Interviews durchgeführt. Bei den sogenannten Mid-Term-Gesprächen (durchgeführt zur Mitte der Förderlaufzeit) standen die zentralen Projektverantwortlichen im Fokus. Bei den zum Ende der Förderlaufzeit durchgeführten Abschlussgesprächen wurden neben den Projektverantwortlichen auch noch weitere Akteursgruppen interviewt: Projektpartner, Kommunen und Angebotsnutzende beziehungsweise Zielgruppenvertretungen. Inhaltlicher Schwerpunkt der Interviews mit den Projektverantwortlichen und den Partnern war die Reflexion der bislang durchgeführten Arbeitsschritte, der förderlichen wie hemmenden Rahmenbedingungen, der Akteurskonstellationen und der Aussichten zur Verstetigung der erprobten Ansätze. Bei den Interviews mit den Kommunen ging es ergänzend darum, herauszufinden, wie das LandMobil-Vorhaben in die bisherigen und zukünftigen Aktivitäten und Strategien vor Ort hineinpasst. Die Interviews mit den Angebotsnutzenden beziehungsweise mit Zielgruppenvertreterinnen und -vertretern schließlich dienten dazu, einen Einblick in die Nutzungsanlässe, Erfahrungen, Bewertungen und Verbesserungsvorschläge zu erhalten.

Geführt wurden die Interviews während der Bereisungen sowie im Rahmen der Online-Abschlussgespräche anhand von Interviewleitfäden. Die Gespräche mit den Projektverantwortlichen dauerten in der Regel mindestens 60 Minuten, die Einzel- und Gruppengespräche mit Kooperationspartnern wie mit Nutzerinnen und Nutzern lagen bei 30 bis 45 Minuten. Von den Gesprächen wurde jeweils eine Audiodatei aufgezeichnet. Diese bildete die Grundlage für die nachfolgende zusammenfassende Protokollierung. Die Gesprächsprotokolle wurden anschließend den Interviewpartnerinnen und -partnern zur Prüfung und Freigabe zugesendet.



4

Ergebnisse der fachlichen Auswertung

Die Erfahrungen in LandMobil lieferten wertvolle Erkenntnisse für die zukünftige Gestaltung der politischen Rahmenbedingungen auf allen politischen Ebenen. Diese werden in diesem Kapitel dargestellt.

Die im Folgenden vorgestellten Ergebnisse basieren auf den in Kapitel 3.2 dargestellten Erhebungen und beinhalten neben den 36 LandMobil-Projekten auch die Ergebnisse aus der begleitenden fachlichen Auswertung des BULEplus-Einzelprojekts *SAIL*.

Die Darstellung der Ergebnisse beginnt mit den übergreifenden Erkenntnissen zu Zielen sowie zentralen Akteuren und Zielgruppen für eine verbesserte Alltagsmobilität in ländlichen Räumen (Kapitel 4.1). Es folgen die Ergebnisse der Wirkungsevaluation, zunächst übergreifend, dann unterschieden nach den vier Handlungsfeldern (Kapitel 4.2). Im Anschluss werden die zutage

getretenen typischen Herausforderungen und Erfolgsfaktoren dargestellt. Dabei wird zunächst übergreifend auf die spezifischen Herausforderungen der Jahre 2020 bis 2022 eingegangen, dann werden Erkenntnisse zu Herausforderungen und Erfolgsfaktoren vorgestellt, die mehrere Handlungsfelder betrafen, und schließlich die spezifischeren Herausforderungen und Erfolgsfaktoren innerhalb der vier Handlungsfelder (Kapitel 4.3). Das Kapitel endet mit den Verstärkungsperspektiven der LandMobil-Projekte. Auch hierfür wurde eine Aufschlüsselung nach den vier Handlungsfeldern gewählt (Kapitel 4.4).

4.1 Ziele, Akteure und Zielgruppen

4.1.1 Ziele der LandMobil-Vorhaben

Im Rahmen der ersten standardisierten Online-Befragung wurden die LandMobil-Projektverantwortlichen zu den Zielen ihrer Projekte befragt. Dafür wurden ihnen zum einen mögliche Ziele als Antwortoptionen vorgegeben, zum anderen konnten über ein offenes Eingabefeld weitere Projektziele selbst ergänzt werden.

Die meisten Projektverantwortlichen gaben an, dass sie mit ihrem LandMobil-Projekt die eigenständige Mobilität von Personen ohne Pkw verbessern möchten. Zudem sollte über die Projekte mehrheitlich die Erreichbarkeit bestimmter Aktivitätsorte – auch ohne eigenen Pkw – verbessert werden. Die beiden Ziele mit den häufigsten Befürwortungen zeigen, wie wichtig den Projektverantwortlichen soziale Ziele waren, also insbesondere die Verbesserung der Teilhabechancen für Personen ohne Pkw. Gleichwohl erhielt auch das ökologisch motivierte Ziel, die Erprobung von umweltfreundlichen Verkehrsalternativen, noch die dritthöchste Zustimmungsrate. Das Bewusstsein für Alternativen zum privaten Auto zu erhöhen, wurde ebenfalls oft als Ziel genannt, zumeist in Kombination mit mindestens einem der zuvor genannten Ziele.

Das Ziel, zielgruppengerechte Verkehrsangebote zu finden, erhielt dagegen deutlich seltener eine sehr hohe Bewertung – dies entspricht damit auch der geringeren Anzahl an solchen LandMobil-Projekten, die nur eine bestimmte Personengruppe und nicht die allgemeine Bevölkerung im Fokus ihres Ansatzes hatten.

Die Stärkung interkommunaler Kooperationen, die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle und die Erhöhung der Verkehrssicherheit wurden am seltensten als wichtige Projektziele bewertet (vgl. Abbildung 6). Dies könnte damit zusammenhängen, dass weder interkommunale Kooperationen noch Verkehrssicherheit im Fokus der LandMobil-Bekanntmachung standen. Die eher geringe Bedeutung des Ziels Entwicklung neuer Geschäftsmodelle könnte wiederum damit zusammenhängen, dass Modelle der Nutzerfinanzierung vor allem bei der Erprobung von Sharing-Ansätzen auf der Hand liegen, während sie zum Beispiel bei Beteiligungsansätzen oder sozialen Fahrdiensten kaum zu erwarten sind.

Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Ziele für Ihr Projekt?

n = 40 befragte Projektverantwortliche

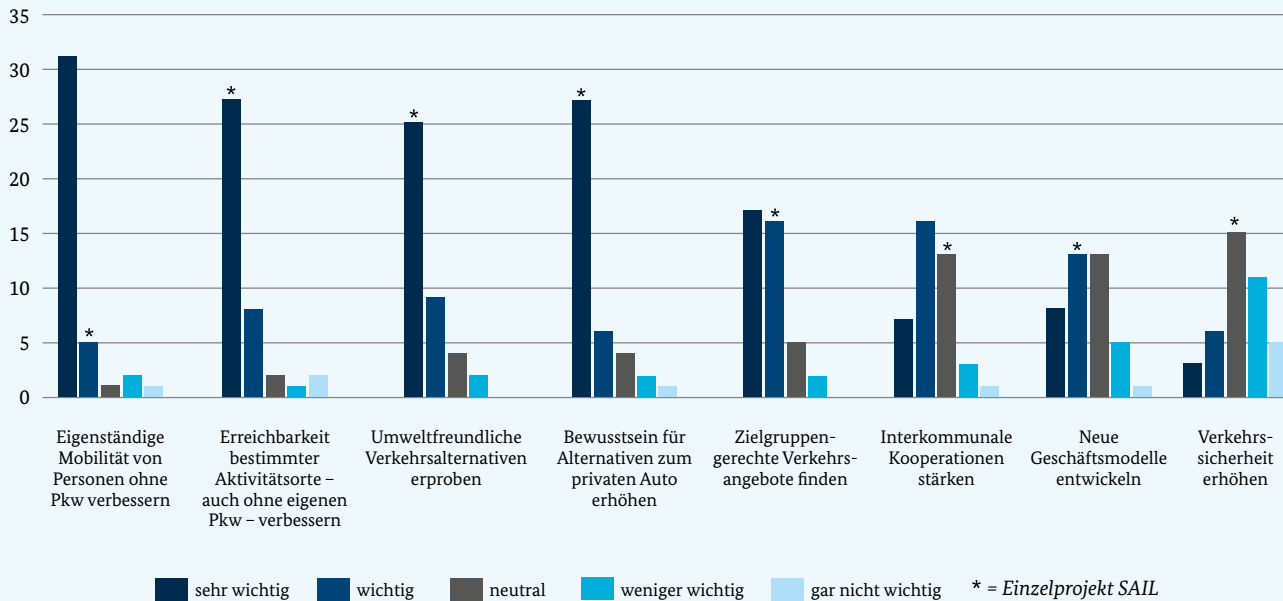


Abbildung 6 Ziele der LandMobil-Projekte (Mehrfachantworten möglich)

Weitere genannte Ziele: Förderung der Teilhabe von Bürgerinnen und Bürgern, Verbesserung der Lebensverhältnisse auf dem Land und die (wirtschaftliche) Stärkung der ländlichen Regionen.

4.1.2 Akteursgruppen

Wie die Endberichte, aber auch die Mid-Term- und Abschlussinterviews mit den LandMobil-Projektverantwortlichen zeigen, können Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen von ganz verschiedenen Akteuren initiiert werden. Sowohl die kommunalen Akteure, wie zum Beispiel ein Landkreis oder eine Gemeinde, können den Anstoß für ein Projekt geben als auch zivilgesellschaftliche Akteure, wie zum Beispiel Vereine, Kirchengemeinden oder auch lokale Wirtschaftsunternehmen. Dabei kann die konkrete Rolle des jeweiligen Akteurs je nach Zuständigkeit und Handlungsmöglichkeiten variieren. Ausschlaggebend für den Erfolg vor Ort sind oft konkrete Einzelpersonen, die für personelle Kontinuität, kontinuierliche Netzwerkpflge und Kompetenzzuwachs sorgen.

Kommunale Akteure: Landkreis, Gemeinde, Ortsvorstände

Die kommunalen Akteure spielen oftmals eine zentrale Rolle bei der Umsetzung von Verkehrsprojekten in ländlichen Räumen, da dort die zu erwartende Nachfrage aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte für privatwirtschaftliche Fahrtanbieter meist nicht interessant ist. Die Gemeinde beziehungsweise der Landkreis ist auch

der zentrale Ansprechpartner für die Versorgung der Bevölkerung im Sinne der Daseinsvorsorge. Dazu gehört, dafür Sorge zu tragen, dass möglichst alle Bürgerinnen und Bürger im Alltag Orte erreichen können, die für die wichtigsten Bedürfnisse wie Arbeiten, Gesundheitsversorgung, Bildung oder Einkaufen notwendig sind. Die sogenannten Aufgabenträger für den ÖPNV sind ebenfalls meistens die Landkreise. Ihre Aufgabe ist es, zu definieren, wie eine ausreichende Verkehrsbedienug durch öffentliche Verkehrsmittel aussieht. Sie setzen dies um, indem sie – in den meisten Fällen – Verkehre ausschreiben und bestellen. Der Umfang des Verkehrsangebots ist dabei durch die finanziellen Möglichkeiten begrenzt.

Die Landkreise sind oft auch gleichzeitig die Genehmigungsbehörden für öffentliche Verkehrsangebote, sofern diese Aufgabe nicht an einen Verkehrsverbund oder ein Regierungspräsidium übergeben wurde. Das bedeutet, sie entscheiden darüber, ob öffentlich zugängliche Fahrtangebote gegen Entgelt rechtlich zulässig sind und wie diese sich optimal in den geltenden Nahverkehrsplan und das Tarifsystem für Nahverkehr und Taxi einfügen. Ein Beispiel bietet das Projekt ÖPNV-Taxi, bei dem der Landkreis Vechta Antragsteller und treibende Kraft war.

Ziel des Landkreises war es, das bestehende ÖPNV-Angebot durch einen weiteren Baustein zu ergänzen.

Die Gemeinden beziehungsweise Landkreise sind zudem für die Planung und den Bau von Straßenverkehrsanlagen auf kommunaler Ebene zuständig, zum Beispiel für den Radverkehr. Sie können Flächen für neue Verkehrsangebote, wie zum Beispiel für Car-sharing oder Bikeshaaring, zur Verfügung stellen und ein neues Verkehrsangebot auch selbst nutzen und finanziell unterstützen. Das trägt nicht nur zu einer besseren Grundauslastung der Verkehrsangebote bei, sondern kann dem Projekt auch Glaubwürdigkeit und Seriosität verleihen (vgl. *MüMo*, *ELVU*, *SAIL*).

Werden öffentliche Gelder benötigt, so trifft der Gemeinderat beziehungsweise der Landkreistag die Entscheidung darüber, welche neuen Angebote erprobt oder dauerhaft umgesetzt werden. Die kommunale Politik und insbesondere die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister können daher eine entscheidende Rolle für Erfolg und Misserfolg eines Mobilitätsprojekts spielen. Auch als gut vernetzte Multiplikatoren und Türöffner sind sie oft unverzichtbar, um in kurzer Zeit eine benötigte Mindestanzahl an Nutzerinnen und Nutzer zu gewinnen. In dem Projekt *ZWM* waren es zum Beispiel vor allem die Ortsvorstände, die aktiv den Kontakt zu den lokalen Vereinen herstellten und für eine rege Teilnahme an der „Mobilitäts-Testinsel“ sorgten. Und in dem Projekt *BMM-Land* waren die Kommunen sehr zuverlässige und vertrauenswürdige Partner für die Ausgabe der Fahrradtestflotte an lokale Betriebe sowie die entsprechende Rücknahme und Schadensprüfung. Allerdings mussten diese Aufgaben von den verantwortlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zusätzlich zu ihren sonstigen Regelaufgaben bewältigt werden.

Zivilgesellschaftliche Akteure: Vereine und Genossenschaften

In vielen Fällen geht die Initiative für Verkehrsprojekte in ländlichen Räumen auch von den Bürgerinnen und Bürgern selbst aus. In der Regel sind diese über konkrete Vereine organisiert, zum Beispiel im Bereich Sport oder Kultur. Manchmal gibt es allerdings auch besonders engagierte Einzelpersonen. Ausgangspunkt ist bei den zivilgesellschaftlichen Akteuren häufig eine ganz konkrete Problemwahrnehmung vor Ort: Sei es, dass zum Beispiel ältere Menschen ohne Zugang zu einem Auto schlecht zu Arztterminen oder zum Einkaufen kommen, sei es, dass Eltern überlastet sind, weil sie als „Elterntaxi“ ständig für ihre Kinder im Einsatz sind, oder weitere Probleme, die die Alltagsmobilität der Menschen in ländlichen Räumen belasten (zum Beispiel *mobil@leine*).

Dabei spielen in vielen Projekten Ehrenamtliche eine wichtige Rolle, zum Beispiel als Fahrerinnen und Fahrer für einen sozialen Fahrdienst (zum Beispiel *SÖM.intakt*) oder als Patinnen und Paten, die die Wartung und Vermietung von Fahrzeugen übernehmen (zum Beispiel *MultiMoNo*, *LANDRADL*). Hier hat es sich als hilfreich erwiesen, wenn Freiminuten, Freifahrten, vergünstigte Vereinsmitgliedsgebühren oder ähnliche Vorteile als Anerkennung für das ehrenamtliche Engagement zugestanden werden können. Besonders wichtig sind zivilgesellschaftliche Akteure auch als Multiplikatorinnen und Multiplikatoren, um Menschen im eigenen Bekanntenkreis auf neue Angebote aufmerksam zu machen und zu helfen, Nutzungsbarrieren und Vorbehalte abzubauen (zum Beispiel im Fall der mobilen ärztlichen Beratung beziehungsweise des Lieferdienstes für Mobilitätseingeschränkte im Projekt *MobilSorglos*).

In einigen LandMobil-Projekten spielen auch Genossenschaften eine wichtige Rolle. Im Projekt *Zielsicher eMobil* erweiterte beispielsweise die Energiegenossenschaft Inselwerke eG ihr Portfolio um ein Angebot von Bike- und Carsharing am Bahnhof Anklam. Das Projekt *mobileG* widmete sich hingegen bundesweit den Bürgerenergiegenossenschaften und unterstützte bei diesen eine Kompetenzerweiterung in Richtung elektro-mobiler Verkehrsangebote. Nach den Erfahrungen von *mobileG* sind Genossenschaftsmitglieder mehrheitlich aufgeschlossen und interessiert gegenüber E-Mobilitätsansätzen – sie brauchen jedoch überzeugte und überzeugende Vorbilder, am besten vor Ort, und eine kompetente Begleitung, um an dem Thema auch bei Schwierigkeiten dranzubleiben. Da Bürgerenergiegenossenschaften in der Regel sehr gut vor Ort vernetzt sind, haben sie meist einen guten Draht zur Kommune, wenn es beispielsweise um öffentliche Flächen für Ladesäulen und Carsharing-Stellplätze geht.

Soziale Einrichtungen und gemeinwohlorientierte Institutionen

Eine wichtige Rolle können auch soziale Einrichtungen und Institutionen mit einem Gemeinwohlaufrag spielen. Einrichtungen der Jugendhilfe, der Seniorenarbeit sowie Bildungsträger kennen durchweg die Herausforderungen ihrer jeweiligen Zielgruppe besonders gut. Aus dieser Problemwahrnehmung heraus können auch sie zu Initiatoren, zu zentralen Multiplikatoren oder durchaus auch zu einer Art Qualitätssicherung für Verkehrsprojekte werden. So gab es in den LandMobil-Projekten *vhsMobil*, *Jugendliche Mobilität* und *mobile Jugend* sehr engagierte außerschulische Bildungsträger, die ihre Angebote mobil machten und zu den Menschen brachten.

Auch viele kirchliche Einrichtungen engagieren sich für neue Lösungen, da sie vor Ort mit Menschen aus unterschiedlichen Lebenslagen in Kontakt sind und das Gemeinwohl stärken wollen. So engagierte sich in dem Projekt *SÖM.intakt* die Kirchgemeinde in Kindelbrück intensiv für die rege Nutzung und Verstetigung des sozialen Fahrdienstes dort. Auch Arztpraxen und Pflegedienste, die offen sind für telemedizinische Erprobungen, sind ganz entscheidende Projektbeteiligte, wie *MobilSorglos* zeigt. Nach Ende der Förderperiode wurde dieses Angebot vom lokalen Deutschen Roten Kreuz übernommen.⁷⁹

Lokale Wirtschaftsunternehmen sowie die kommunale Wirtschaftsförderung

Wie zahlreiche LandMobil-Projekte zeigen, kann auch die lokale Wirtschaft eine wichtige Rolle für den Aufbau zusätzlicher Verkehrsangebote spielen, indem sie beispielsweise Dienstfahrzeuge außerhalb der Betriebszeiten in einen Sharing-Pool mit einbringen oder durch ihre regelmäßigen Dienstfahrten substantiell zu einer Grundauslastung von kommunalen oder vereinsbasierten Sharing-Angeboten beitragen.

In vielen ländlichen Räumen, die stark vom demografischen Wandel betroffen sind, sind Auszubildende und Fachkräfte inzwischen schwer zu finden. Daher haben dort viele Unternehmen ein besonderes Interesse an einer besseren Erreichbarkeit. Eine gute Verkehrsanbindung sowie der Einsatz zeitgemäßer Technologien wie digitaler Buchungsplattformen oder Elektromobilität wird von vielen Unternehmen auch als positiver Faktor für eine zukunftsorientierte Grundhaltung gesehen. Dies war auch der Antrieb hinter den Projekten *SAIL*, *AzubiShuttle* und *AzubiMobil*: Hier ging es darum, Verkehrsangebote für Auszubildende zu erproben – entweder in Form eines Fahrdienstes oder in Form von E-Fahrzeugen, die den

Auszubildenden für ihre ausbildungsbezogenen Fahrten zur Verfügung gestellt werden. Die Kooperationsbereitschaft der jeweils beteiligten Unternehmen sowie die enge Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung waren in allen drei Projekten entscheidend für den Projekterfolg. Insbesondere in dem Projekt *SAIL* stellte dabei die Wirtschaftsförderung eine wichtige und bereits über mehrere Jahre etablierte Schnittstelle zwischen dem Landkreis und den Betrieben dar.

Eine besondere Rolle kommt auch den lokalen Unternehmen zu, die Verkehrsdienstleistungen anbieten. Dazu gehören Busunternehmen, die zum Teil in kommunaler Hand sind. Sie kennen die verkehrliche Situation vor Ort, verfügen über das Know-how in der Verkehrsplanung und haben die erforderlichen Genehmigungen, um Verkehrsangebote zu betreiben. Sie sind also im Handlungsfeld „Nahtloser öffentlicher Verkehr“ sehr nützliche Akteure. Wie das Projekt *MeckSchweizer* erfuhr, ist der Weg bis zur offiziellen Personenbeförderungszulassung ohne die Unterstützung des Verkehrsunternehmens vor Ort zwar machbar, aber sehr zeit- und kostenintensiv. Auch das Taxigewerbe kann ein wichtiger Partner für Verkehrsangebote sein. Das Projekt *ÖPNV-Taxi* zielte daher explizit darauf ab, Taxiunternehmen in die Erbringung eines Grundangebots an Mobilität einzubinden und hierfür eine vergaberechtlich tragfähige Lösung zu entwickeln.

In LandMobil-Projekten mit Schwerpunkt „Lieferdienste und mobile Dienstleistungen“ ist schließlich auch der lokale Einzelhandel ein unverzichtbarer Partner. Auch hier geht es häufig um ein behutsames Heranführen an neue technologische Optionen wie digitale Warenwirtschaftssysteme (zum Beispiel im Projekt *AutobusSchwaben*), verbunden mit dem Gemeinwohlzweck, dass mobilitätseingeschränkte Menschen einen besseren Zugang zu Gütern des täglichen Bedarfs bekommen (zum Beispiel im Projekt *MobilSorglos*).

79 vgl. <https://www.come-on.de/lennetal/herscheid/drk-uebernimmt-mobil-sorglos-92730681.html>, abgerufen am 18.02.2025.

4.1.3 Zielgruppen

Öffentliche Verkehrsangebote sollten für alle Menschen zugänglich und nutzbar sein. Eine zielgruppenorientierte Verkehrsplanung ermittelt und berücksichtigt daher gezielt die Anforderungen von Personengruppen mit eingeschränkten Wahlmöglichkeiten. Dazu gehören insbesondere Menschen mit geringem Einkommen, Menschen mit körperlicher oder geistiger Behinderung sowie Kinder, Jugendliche und Hochbetagte, die noch nicht beziehungsweise nicht mehr eigenständig mit einem Auto unterwegs sein können. Diese Personengruppen sind auch in den üblichen Beteiligungsverfahren von Planungsprozessen (wie zum Beispiel Fahrgastbeiräten) oft unterrepräsentiert, wenn ihnen organisierte Interessenvertretungen fehlen.⁸⁰

Unter den LandMobil-Projekten gab es mehrere Vorhaben, die sich gezielt den Bedürfnissen einzelner Zielgruppen widmeten. So richteten sich einige der Angebote im Handlungsfeld „Lieferdienste und mobile Dienstleistungen“ speziell an ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Ein Förderschwerpunkt von LandMobil lag zudem auf der Entwicklung und Erprobung von Angeboten, die eine von den Eltern unabhängige Mobilität von Jugendlichen und Auszubildenden ermöglichen, etwa im Fall von *mobil@leine* oder *AzubiShuttle*.

Wie die LandMobil-Projekte zeigen, kann es sehr hilfreich sein, mit einzelnen Zielgruppen genauer über ihre Mobilitäts- und Erreichbarkeitsprobleme sowie ihre Bedürfnisse und bevorzugten Zielorte zu sprechen. So wurde etwa im Projekt *MobiLaST* eine breit angelegte Bedarfsanalyse unter den Seniorinnen und Senioren durchgeführt. Oft kommen die auf einer solchen Informationsgrundlage entwickelten Lösungen dann am Ende mehreren Personengruppen zugleich entgegen. Im Projekt *mobil@leine* wurde zunächst ein flexibles On-Demand-Busangebot für Jugendliche erprobt, das nun nach Ende der Projektlaufzeit in ein Angebot für alle Zielgruppen überführt wird.

Zum Teil spielen in ländlichen Räumen auch Touristinnen und Touristen eine wichtige Zielgruppe der Verkehrsangebote. In mehreren Projekten konnten Synergien zwischen einer Verbesserung der Alltagsmobilität und der touristischen Nutzung realisiert werden, so zum Beispiel im Projekt *Zielsicher e-mobil*. Hier wurde der Bahnhof in Anklam mit einer Mobilitätsberatung sowie einem Auto- und Fahrradverleih aufgewertet, um die Anzahl der Nutzenden und den Bekanntheitsgrad der Angebote zu erhöhen und damit insgesamt die Finanzierung des Angebots zu stärken.

Schwerpunktthema Elternunabhängige Mobilität

Häufig gibt es für Jugendliche in ländlichen Räumen kaum Möglichkeiten, eigenständig zu Freunden, zum Ausbildungsplatz oder zu Sport-, Kultur- und Bildungseinrichtungen usw. zu gelangen. Für die Lebensqualität der Jugendlichen und für die Wahl eines Ausbildungsplatzes spielt die eigenständige Erreichbarkeit wichtiger Zielorte daher eine ganz entscheidende Rolle. In einer Veröffentlichung des Projekts *Jugendliche Mobilität* wird es folgendermaßen auf den Punkt gebracht:

„Jugendliche sind auf alle Formen der Mobilität (außer Auto) angewiesen, wenn sie sich eigenständig aus ihrem Ort beziehungsweise innerhalb des Orts bewegen wollen. Das bedeutet, Jugendliche sind Vielnutzer einer Mobilität jenseits des Autos, man könnte auch sagen: jenseits der Windschutzscheibenperspektive. Dadurch haben sie ein aus der Praxis heraus entstandenes Wissen, wie die Systeme funktionieren.“⁸¹

Das Wissen der Jugendlichen besser nutzbar zu machen für die kommunale Verkehrsplanung und den Jugendlichen Gehör zu verschaffen bei den politischen und planerischen Entscheidungstragenden, war ein Kernanliegen der LandMobil-Projekte *Jugendliche Mobilität* und *#FahrMit*. Daneben wurden über die LandMobil-Projekte *mobil@leine* und *mobile Jugend* ganz konkret die Freizeitfahrten von Jugendlichen unterstützt. Im Rahmen des Projekts *Jugendliche Mobilität* wurde ferner durch die Zusammenarbeit mit den ÖPNV-Verantwortlichen ein Nachtbus initiiert, und das Projekt *mobile Jugend* bot schließlich einem gesamten Netzwerk aus außerschulischen Jugendbildungsträgern die Nutzung eines Kleinbusses für Material- oder Jugendgruppentransporte an.

Durchgängige Radwege-Netze (am besten parallel zur Fahrbahn, jedoch baulich getrennt) sowie Bikesharing-Systeme erleichtern zudem eine eltern- und autounabhängige Mobilität, wie zum Beispiel die Erfahrungsberichte aus den beiden LANDRADL-Modellkommunen zeigen.

80 vgl. u.a. Jansen 2012.

81 Lenz & Simeth 2024: 23.

4.2 Wirkungen

Im Folgenden werden die im Rahmen der fachlichen Auswertung festgestellten Wirkungen zusammengefasst, zunächst übergreifend und dann unterschieden nach den vier Handlungsfeldern. Im Rahmen der Querauswertung der Endberichte und der Inhaltsanalyse der Abschlussinterviews wurde einerseits geprüft, ob die in der Bekanntmachung adressierten und fokussierten Wirkungen tatsächlich eintraten. Daneben wurden durch die ergebnisoffene Frage nach den Wirkungen in den Abschlussinterviews auch weitere Wirkungen erfasst, die von den Projektbeteiligten im Projektverlauf wahrgenommen oder zum Teil auch systematisch erhoben wurden.

4.2.1 Übergreifende Effekte

Eine zentrale und bereits im Förderaufruf adressierte Wirkungsdimension betrifft die Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Zielorte in ländlichen Räumen durch Verkehrsangebote und Infrastrukturen, die den ÖPNV ergänzen oder aufwerten. Dies wurde insbesondere in den Handlungsfeldern „Nahtloser öffentlicher Verkehr“ und „Sharing-Angebote“ angestrebt und realisiert, zum Beispiel, indem bedarfsorientierte Fahrdienste für ältere Menschen oder für Jugendliche geschaffen wurden, um Angebotslücken im bestehenden ÖPNV auszugleichen. Insbesondere die elternunabhängige Mobilität junger Menschen wurde dabei lokal deutlich verbessert, wie die Interviews mit Jugendlichen und Auszubildenden im Rahmen der Abschlussgespräche zeigen.

Auch die Sharing-Angebote konnten nach Aussagen der Nutzenden in vielen Fällen die Erreichbarkeit von wichtigen Aktivitätsorten verbessern, für die der ÖPNV kein alltagstaugliches Angebot bot. Damit machten diese Angebote insgesamt eine multimodale Mobilität jenseits der privaten Pkw-Nutzung attraktiver und vorstellbarer. Vereinzelt wurde von Nutzerinnen und Nutzern aus den LandMobil-Projekten sogar berichtet, dass sie durch ein neues Sharing-Angebot auf die Wiederanschaffung eines Zweitwagens verzichteten oder damit zumindest abwarteten.

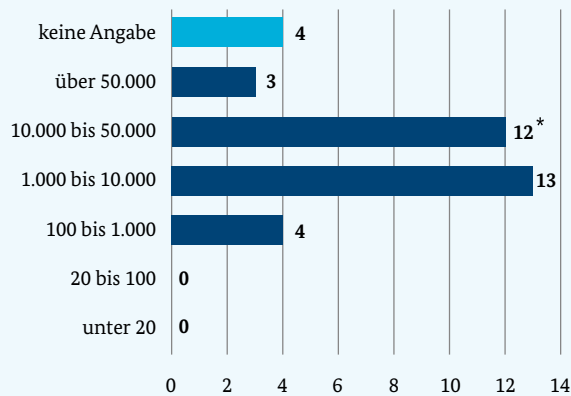
Eine weitere zentrale Wirkungsdimension aus der Förderbekanntmachung betrifft die Verbreitung von und das Bewusstsein für Innovationen. So wurden insbesondere durch die Projekte der Handlungsfelder „Sharing-Angebote“ und „Beteiligung und Beratung“ das Bewusstsein für neue Verkehrsangebote wie E-Lastenräder, Pedelecs oder Elektro-Pkw gestärkt.

Im Folgenden wird jeweils zunächst ein Überblick zu den quantitativen Wirkungsangaben gegeben, um darauf aufbauend die von den Projektbeteiligten beschriebenen Wirkungen und Prozesse darzustellen, die nicht zahlenmäßig fassbar sind. Während die quantitativen Wirkungen vorwiegend im Rahmen der zweiten Online-Befragung Mitte 2023 und in den Endberichten dargestellt wurden, basieren die Angaben zu qualitativen Wirkungen auf den Interviewprotokollen der Mid-Term- und Abschlussgespräche.

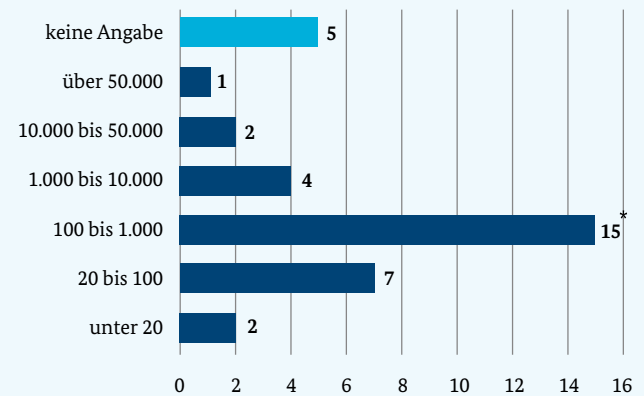
Erprobungsprojekte aus dem Handlungsfeld „Nahtloser öffentlicher Verkehr“ trugen dazu bei, dass neue Lösungen wie On-Demand-Angebote nun verstärkt von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen als ein Baustein der Nahverkehrsplanung in Betracht gezogen werden (dazu Näheres in Kapitel 4.4.1). Im Handlungsfeld „Lieferdienste und mobile Dienstleistungen“ konnte schließlich das Bewusstsein der lokalen Akteure und der Angehörigen von mobilitäts eingeschränkten Personengruppen für die Chancen von Telemedizin und Lieferdiensten erweitert werden. Im Handlungsfeld „Beteiligung und Beratung“ wurde bewirkt, dass zukünftige Alternativen zum privaten Pkw breiter in der lokalen Bevölkerung und innerhalb der Kommunalverwaltungen und Unternehmen diskutiert werden.

Auf diese Effekte weisen auch die standardisierten Befragungsdaten hin: Wie die Projektverantwortlichen im Rahmen der zweiten Online-Befragung 2023 angaben, konnten über die Projektlaufzeit hinweg in den meisten Fällen schätzungsweise zwischen 1.000 und 50.000 Personen pro Projekt erreicht werden. Davon konnten meistens zwischen 100 und 1.000 Personen das Projekt jeweils direkt erleben (vgl. Abbildung 7). Die unterschiedliche Anzahl erreichter Personen dürfte dabei mit den jeweils gewählten Maßnahmen und der Anzahl und Größe der Modellregionen zusammenhängen und ist nicht als Qualitätsindikator zu verstehen.

Wie viele Menschen wurden während der gesamten Laufzeit schätzungsweise über ihr Projekt informiert?



Wie viele Menschen konnten Ihr Projekt bzw. Ihre konkreten Maßnahmen während der gesamten Projektlaufzeit schätzungsweise direkt erleben?



n = 36 Projektverantwortliche

* = Einzelprojekt SAIL

Abbildung 7 Erreichte Anzahl Personen pro Projekt (Schätzwerte der Projektverantwortlichen)

4.2.2 Nahtloser öffentlicher Verkehr

In diesem Handlungsfeld haben fast alle Projekte explizit quantitative Angaben zu den Projektwirkungen machen können, vermutlich, weil die Anzahl zusätzlicher Fahrtangebote oder die Anzahl der Angebotsnutzenden naheliegende und gut erhebbare Kenngrößen waren – auch für die politische Kommunikation vor Ort. Allerdings sind die jeweils erhobenen Kenngrößen sehr unterschiedlich, so dass sich keine projektübergreifenden Aussagen oder Vergleiche ziehen lassen.

Im Projekt *Bürgerbahn* wurden 19 zusätzliche Fahrtage auf der Strecke zwischen Pfullendorf und Altshausen im Jahr 2023 geschaffen. Je Fahrtage pendeln an diesen Tagen vier Zugpaare. Die Fahrtage ergänzen an Samstagen beziehungsweise Sonntagen das Fahrtangebot, wenn es saisonbedingt sonst ruhen würde. Insgesamt wurden ca. 3.500 Kilometer zusätzlich gefahren.

Von dem Fahrtangebot des Projekts *mobil@leine* profitierten in der Pilotphase 83 Kinder und Jugendliche, nach Öffnung des Angebots waren es sogar 234. Insgesamt wurden 4.701 Fahrten durchgeführt. Im Projekt *SÖM.intakt* waren es immerhin 493 Fahrten (zwischen Dezember 2021 und Mai 2023).

Im Projekt *AzubiShuttle* konnten pro Lehrjahr 25 bis 35 Auszubildende mit vier Fahrzeugen befördert werden. Im Projekt *MeckSchweizer* registrierten sich 25 Personen für die Nutzung der auszuleihenden E-Pkw. In einzelnen Fällen berichteten Nutzende auch davon, ihr Zweit- oder Drittfahrzeug stillgelegt beziehungsweise auf den Kauf eines weiteren Fahrzeugs verzichtet zu haben. Einige konnten über das Angebot Erfahrungen mit E-Fahrzeugen sammeln, was den Kauf eines eigenen E-Pkw erleichterte. Außerdem wurden Ladestationen für Pkw sowie für Pedelecs in der Region geschaffen.

In den Interviews wurden die Projektverantwortlichen nach den Wirkungen gefragt, die mit dem jeweils umgesetzten Angebot erreicht werden konnten. Diese Aussagen wurden zusammen mit den Angaben in den Endberichten ausgewertet und Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den einzelnen Projekten herausgearbeitet. Auch Aussagen aus den Interviews mit Nutzenden sowie Projektpartnern wurden zusätzlich einbezogen, sofern daraus Hinweise auf die Auswirkungen des jeweiligen Projekts zu erkennen waren. Bei der Codierung lag einerseits der Fokus auf der Frage, inwieweit die mit der BULEplus-Förderung verbundenen Ziele erreicht werden konnten. Zugleich wurde offen codiert, welche weiteren Wirkungen von den Beteiligten beschrieben wurden.

Aus diesem Analyseprozess ergaben sich folgende Wirkungsdimensionen:

→ **Erfolgreiche Verbesserung der Barrierefreiheit und der Erreichbarkeit:**

Durch die im Rahmen von LandMobil realisierten Projekte im Bereich Personenbeförderung konnten lokal wichtige Verbesserungen erreicht werden. So wurden insbesondere neue Optionen für Menschen geschaffen, die nicht selbst Auto fahren können oder wollen. In Orten, die schlecht mit dem Linienverkehr angebunden sind, konnte zum Teil die Erreichbarkeit deutlich verbessert werden. Dies wurde in den Projekten auf unterschiedlichen Wegen erreicht: unter anderem mit Fahrdiensten, die sich an bestimmte Bevölkerungsgruppen, nämlich mobilitätseingeschränkte Personen beziehungsweise Jugendliche und junge Erwachsene richteten; zum anderen durch die Aufwertung von Haltepunkten des ÖPNV, durch die eine vielfältigere Mobilität für verschiedene Gruppen unterstützt wurde. Ein Beispiel hierfür ist das Projekt *SÖM.intakt*. Bei diesem wurde ein Fahrdienst mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern eingerichtet, um insbesondere immobilen Menschen die Fahrt zum Arzt, zum Einkaufen oder zur Apotheke zu erleichtern. Ausgangspunkt war die Feststellung, dass es Wohnlagen gibt, die kaum mit dem Linienbus angebunden sind. Wie in vielen ländlichen Regionen ist der ÖPNV dort weitgehend auf den Schülerverkehr ausgerichtet, so dass das Angebot in den Ferienzeiten noch stärker als sonst ausgedünnt ist. Das reguläre Busangebot konnte jedoch aus Sicht der lokalen Akteure nicht verstärkt werden, da die geringe Nachfrage die Kosten nicht rechtfertigte. Für diese durchaus typische Situation in ländlichen Räumen wurde hier eine Alternative geschaffen.

→ Hinzu kommt, dass es für immobile Menschen in ländlichen Räumen oftmals um mehr als die „letzte Meile“ geht: Wer zum Beispiel eine Gehbehinderung hat, kann einen Umstieg auf den Linienverkehr kaum bewältigen. Hier bot der ehrenamtliche Fahrdienst eine Alternative, die eine direkte Beförderung bis vor die Haustür, den Einkaufsladen usw. ermöglicht. Eine weitere Wirkung, die mit dem Projekt verbunden war, lag in der Entlastung der Angehörigen immobiler Personen. Diese fahren oftmals lange Strecken, um Arzttermine und Einkäufe zu ermöglichen. Von den lokalen Akteuren wurde dies als echter Gewinn angesehen. Das Projekt konnte zeigen, dass eine Lücke gefüllt wird: Die Nachfrage war insbesondere in denjenigen Orten hoch, die über eine besonders schlechte ÖPNV-Anbindung verfügen. In anderen Orten im Projektgebiet, die in einem Stundentakt angeschlossen sind, war die Nachfrage hingegen deutlich geringer (vgl. *SÖM.intakt*).

Die Wirkung von ehrenamtlichen Angeboten der Personenbeförderung war allerdings keineswegs einheitlich. In einem anderen Projekt mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern (*gruenemobilitaet*) blieb die Nachfrage insbesondere von älteren Menschen, die die Hauptzielgruppe darstellten, eher gering. Die lokalen Akteure vermuten, dass bei dieser Gruppe eine Scheu besteht, sich den Bus zu bestellen, oder dass in den meisten Fällen die Unterstützung durch die Familie vorhanden ist und bevorzugt wird. Hierauf wurde reagiert, indem der Gemeindebus stattdessen primär Vereinen und ähnlichen Institutionen zur kostenlosen Nutzung angeboten wurde. Dies stieß auf hohe Nachfrage insbesondere am Wochenende. Die Wirkung war demnach grundsätzlich positiv, lag jedoch auf einer anderen Ebene als ursprünglich gedacht.

→ **Elternunabhängige Mobilität für junge Menschen wird gefördert:**

In drei Projekten dieses Handlungsfeldes konnte insbesondere die Mobilität von jungen Menschen verbessert werden. Auszubildende haben in ländlichen Räumen zum Beispiel oftmals keine Möglichkeit, ihren Betrieb morgens mit dem Bus pünktlich zu erreichen. In den LandMobil-Projekten wurden dabei unterschiedliche Ansätze gewählt: In einem Fall entstand ein Fahrdienst für Auszubildende (*AzubiShuttle*), in einem anderen Fall wurde den Auszubildenden von den Ausbildungsbetrieben ein E-Pkw zur wechselnden Nutzung bereitgestellt (*AzubiMobil*), im dritten Fall wurde ein On-Demand-Fahrdienst speziell für Kinder und Jugendliche eingerichtet (*mobil@leine*). Nach Ende der Projektlaufzeit wird der *AzubiShuttle* aufgrund der hohen Nachfrage fortgeführt. Eine indirekte Wirkung des Projekts wird von den lokalen Akteuren auch darin gesehen, dass die Zahl der Auszubildenden im Projektgebiet stabilisiert werden konnte, während sie in den angrenzenden Gebieten überall abnahm. Dies ist ein Hinweis darauf, wie wichtig ergänzende Mobilitätsangebote gerade für diese Zielgruppe sind. Eine gute Erreichbarkeit des Ausbildungsplatzes ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass Unternehmen weiterhin genügend Auszubildende finden. Auch die Möglichkeit, ein betriebliches E-Fahrzeug für den Weg zur Ausbildungsstätte zu nutzen, stieß im Projekt *AzubiMobil* auf große Nachfrage und positive Reaktionen bei den Auszubildenden. Als weitere Wirkung wurde von den Projektverantwortlichen gesehen, dass die Themen E-Mobilität und betriebliches Mobilitätsmanagement dadurch in verschiedene gesellschaftliche Bereiche getragen

werden. Hinzu kommt aus Sicht der lokalen Akteure ein positiver Imagegewinn für die ansässigen Betriebe als gemeinwohlorientiert und attraktiv für junge Menschen.

Auch der Fahrdienst für Kinder und Jugendliche in *mobil@leine* stieß auf regelmäßige Nachfrage. Während der Projektlaufzeit machten die zwei Fahrzeuge im Durchschnitt je Betriebsstunde eine Fahrt, mit Nachfragespitzen im Freizeitbereich, abends zwischen 17 und 21 Uhr sowie an Freitagen. Es gab einen erheblichen Anteil von Stammkunden, die das Angebot täglich oder wöchentlich nutzten.

- **Bedarfsverkehre werden Teil des Mobilitätsangebots**
Eine wichtige Wirkung der LandMobil-Projekte wird darin gesehen, dass durch sie Innovationen wie insbesondere flexible Angebotsformen normalisiert werden:

„Bis zum Projekt war die gesamte Strategie des Landkreises auf Linienverkehr ausgerichtet. Mittlerweile wird sich stärker auf den Bedarfsverkehr fokussiert; man hat gemerkt, dass das günstiger ist.“

(Abschlussinterview AzubiShuttle)

Zum Teil kann durch die Erprobung im Rahmen der Projekte anfängliche Skepsis gegenüber neuen Lösungen abgebaut werden. Im Anschluss an die positiven Erfahrungen mit dem *AzubiShuttle* ist geplant, einen flexiblen On-Demand-Verkehr im östlichen Teil des Landkreises einzuführen. Im Projekt *mobil@leine* wurde ein Fahrdienst zunächst für Kinder und Jugendliche eingerichtet, der nun in verstetigter Form auf die gesamte Bevölkerung ausgeweitet wird. Ohne *mobil@leine* wäre dies laut den Verantwortlichen nicht so schnell gelungen. In einem anderen Projekt (*SÖM.intakt*) fährt das lokale Busunternehmen nun bestimmte Orte öfter an und plant erstmals eine Umstellung bestimmter Linien auf einen bedarfsorientierten Betrieb.

Diese Beispiele zeigen, dass die Erprobungsprojekte im Rahmen von LandMobil zum Teil eine Ausstrahlungswirkung über den unmittelbaren Projektbezug hinaus haben. Sie können bei den lokalen Akteuren einen Lernprozess anstoßen, der den Weg für neue Lösungen freimachen kann. Zwar wird dennoch in jedem Einzelfall der Aufgabenträger prüfen müssen, wo und unter welchen Bedingungen eine Umstellung auf einen On-Demand-Betrieb sinnvoll ist. Dies wird auch in verkehrsplanerischen Empfehlungen eindeutig empfohlen.⁸² Positive Erfahrungen mit einem solchen Angebot im eigenen Landkreis kann aber eine Initialzündung auslösen, sich überhaupt mit dieser Möglichkeit detaillierter auseinanderzusetzen.

- **Keine negativen Wirkungen auf das lokale Taxigewerbe:**

In Bezug auf die Wirkungen müssen auch die Effekte auf das lokale Taxigewerbe betrachtet werden. Im Projekt *SÖM.intakt* wurden beispielsweise gleich zum Start des ehrenamtlichen Fahrdienstes Sorgen der Taxianbieter geäußert. Nach Ansicht der Projektverantwortlichen waren diese allerdings unbegründet: Das ehrenamtliche Angebot sollte eine Alternative für Menschen bieten, die sich für die entsprechenden Fahrten gar kein Taxi leisten könnten. Hinzu kommt aus Sicht der Akteure, dass in sehr ländlichen Gebieten zum Teil gar keine regulären Taxifahrten mehr angeboten würden, sodass die ehrenamtlichen Fahrtangebote auch eine Lücke in der Taxiversorgung füllten. Entscheidend war hier die klare Zusage gegenüber dem Taxigewerbe, dass in dem wichtigen Markt der Krankenfahrten und Vertragsfahrten keine Konkurrenz durch das ehrenamtliche Angebot gegeben sein würde.

Im Projekt *ÖPNV-Taxi* war die Stärkung des lokalen Taxigewerbes selbst ein wichtiges Ziel. Im Rahmen des Projekts konnte mit juristischer Hilfe ein Konzept für eine Allgemeine Vorschrift entwickelt werden, die im gesamten Landkreis gilt und mit Hilfe derer alle lokalen Taxiunternehmen zu fairen Bedingungen und in einem diskriminierungsfreien Wettbewerb Auftragsfahrten durch den Landkreis übernehmen können. Durch die vergünstigten Taxifahrten wird das ÖPNV-Angebot gezielt ergänzt. Die Wirkung des Vorhabens beschränkt sich dabei nicht auf die lokale Ebene: Über entsprechende Veröffentlichungen können sich nun auch andere Landkreise in ganz Deutschland informieren, wie eine Einbindung des Taxis in den ÖPNV ländlicher

82 vgl. u.a. BBSR 2023.

Räume zukünftig rechtssicher ermöglicht werden kann.⁸³ Das rechtliche Konzept für das ÖPNV-Taxi, das für den Landkreis Vechta entwickelt wurde, wird mittlerweile bereits im Landkreis Freudenstadt in Baden-Württemberg genutzt. Bayern hat zudem bereits 2023 das ÖPNV-Taxi explizit in die Richtlinie zum Förderprogramm „Ergänzende Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen“ aufgenommen.⁸⁴

→ **Imagegewinne für den ÖPNV und für die Gemeinde:** Neben den direkten Effekten auf die Mobilitätsversorgung wurden auch positive Image-Effekte für den ÖPNV beobachtet. So berichteten die Projektverantwortlichen von *mobil@leine* von positiven Rückmeldungen sowohl seitens der nutzenden Jugendlichen als auch der Eltern sowie der Fahrerinnen und Fahrer. Allerdings geben die lokalen Akteure auch zu bedenken, dass die Messung langfristiger Effekte noch ausstehe. Unklar sei zum Beispiel noch, inwieweit tatsächlich eine Verlagerung weg vom „Elterntaxi“ stattfand oder auch Fahrradfahrten ersetzt wurden. Im Projekt *Mobilitätsknoten* fand eine Aufwertung des Bahnhofs als Mobilitäts- und Servicestation statt, die eine persönliche und individuelle Ansprache und Beratung der Fahrgäste ermöglicht. Dies wurde sowohl als unmittelbarer Mehrwert insbesondere für ältere Reisende und Touristen wahrgenommen als auch als positiver Anker für die Stadt Doberlug-Kirchhain und ihre Umgebung. Auch die Verantwortlichen des Projekts *DMK Rhön* sahen in der digitalen Ausstattung ihres Haltepunkts in Kombination mit der neu geschaffenen Mitfahrbank einen positiven Imagegewinn für Bürgerinnen und Bürger sowie Touristinnen und Touristen.

Sehr positiv bewerteten die Verantwortlichen des Projekts *MobOGIrsch*, dass in der lokalen Bevölkerung ein Bewusstsein für neue Möglichkeiten vor Ort geschaffen wurde – auch wenn schließlich nicht alle geplanten Elemente umgesetzt werden konnten:

„Die Rückmeldungen kamen von sehr jungen Leuten, die das auch als schick empfanden und als modern, nach dem Motto: Da kann ich nachts um zwei vom Club abgeholt werden. Das war so die Idealvorstellung. Und es kamen verstärkt Rückmeldungen von der älteren Generation. Die mittlere Generation, die nach wie vor bequem mit ihrem Auto unterwegs ist, fühlt sich da nicht so wahnsinnig angesprochen, sondern eher genau die anderen beiden genannten Zielgruppen. Einerseits die Jungen, die ja auch unsere Gesellschaft und das Klima an sich am stärksten noch versuchen, mit zu beeinflussen, und andererseits die Generation, die vom demografischen Wandel immer stärker betroffen ist, nämlich die ältere Generation. Die machen sich schon Gedanken, wie sie zum Arzt kommen oder zum Einkauf. Da kamen also auch sehr positive Rückmeldungen. Allein die Tatsache, dass die Menschen sich melden in diesem Alter, das ist schon eine Leistung“

(Abschlussinterview MobOG-Irsch).

83 vgl. u.a. Baumeister et al. 2024.

84 vgl. Richtlinie zum Förderprogramm „Ergänzender Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“ (ErNa) unter https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVV_97_B_13808-9, abgerufen am 18.02.2025.

4.2.3 Sharing-Angebote

Die LandMobil-Projekte aus dem Handlungsfeld Sharing-Angebote konnten mehrheitlich verschiedene quantitative Angaben zu ihren Wirkungen machen, sowohl im Rahmen der zweiten Online-Befragung als auch in den Abschlussinterviews und im Endbericht.

- In dem üblichen Erprobungszeitraum von anderthalb bis zwei Jahren konnten im Projekt *Küstenstromer* rund 85 neu registrierte Nutzerinnen und Nutzer gewonnen werden. Bei *MultiMoNo* waren es 148 (davon 114 für die E-Pkw, 101 für die E-Lastenräder), bei *LANDRADL* 160 (Gemeinde Burgdorf) beziehungsweise 280 (Elmgemeinde), bei *Zielsicher eMobil* 92 und bei *MüMo* mehr als 1.000 neu registrierte Kunden.⁸⁵ In dem zielgruppenspezifischen Projekt *AzubiMobil* waren es rund 30 Auszubildende, die das E-Carsharing in Verbindung mit sozialen Fahrdiensten während der Förderlaufzeit erproben konnten. Im Projekt *Flexi-mobil* waren es 130 Personen mit geringem Einkommen, die die Pedelecs monatsweise getestet haben.
- Das Projekt *IMSA* berichtete von insgesamt rund 250 Ausleihen der E-Fahrzeuge an den Stationen in Münsingen und Engstingen sowie von rund 12.000 Fahrten mit den E-Bikes und E-Scootern.

Mit den ausschließlich elektrisch angetriebenen Carsharing-Fahrzeugen wurden im Projekt *Küstenstromer* rund 40.000 Kilometer pro Jahr zurückgelegt (bei zwei Pkw), im Projekt *AzubiMobil* waren es 70.000 Kilometer pro Jahr (bei zwei Pkw) und im Projekt *MüMo* 85.000 Kilometer pro Jahr (bei sieben Pkw). Im Projekt *Zielsicher eMobil* waren es mit den zwei E-Pkw im gesamten Erprobungszeitraum etwa 15.000 Kilometer.

Im Projekt *LANDRADL* wurden mit den Pedelecs 1.300 Kilometer (Gemeinde Burgdorf) beziehungsweise 1.400 Kilometer (Elmgemeinde) pro Fahrrad und Jahr zurückgelegt, bei den Lastenrädern waren es 2.000 Kilometer (Gemeinde Burgdorf) beziehungsweise 1.000 Kilometer (Elmgemeinde) pro Fahrrad und Jahr.

Es konnte auch eine Vielzahl neuer Ladepunkte errichtet werden, mehrheitlich finanziert durch die Gemeinden und/oder die örtlichen Energieversorgungsunternehmen. Im Projekt *Küstenstromer* wurden zwei Ladepunkte für E-Pkw geschaffen, und zwar unter den erschwerten Auflagen für Hochwasserschutzgebiete, da die Ladepunkte direkt am Fährhafen und damit in einem Bereich vor dem Deich errichtet wurden. Im Projekt *MultiMoNo* kam eine öffentliche Ladesäule hinzu (Anzahl Ladepunkte unklar), bei *AzubiMobil* wurden zwei Ladestationen an den kooperierenden Ausbildungsbetrieben installiert (Anzahl Ladepunkte ebenfalls unklar), bei *ELVU* kamen rund zehn Ladepunkte neu dazu (geplant ist ein weiterer Ausbau auf 29 Stück), bei *LANDRADL* wurden insgesamt 18 Ladepunkte für E-Bikes geschaffen und bei *MüMo* zwölf Ladepunkte für E-Pkw sowie zehn weitere Ladepunkte für E-Bikes.

Neben diesen zahlenmäßigen Wirkungen gab es auch eine Vielzahl an weiteren, qualitativ beschreibbaren Wirkungen, die in den Interviews mit den Projektverantwortlichen, den Projektpartnern und den Nutzenden geschildert wurden:

- **Verbesserte Erreichbarkeit wichtiger Alltagsziele:** Durch die Sharing-Angebote konnten die Nutzenden wichtige Ziele wie Ausbildungs- und Schulungsorte, aber auch Fachärzte, Einkaufs- und Freizeitziele sowie weiter entfernt wohnende Familienangehörige und Freunde erreichen, ohne dafür ein eigenes Fahrzeug besitzen und finanzieren zu müssen. In der Regel wurden mit den Sharing-Fahrzeugen Ziele angesteuert, die nicht oder nur schlecht mit dem ÖPNV angebunden waren. Die typischerweise zurückgelegten Entfernungen pro Fahrt lagen nach Schilderungen der Carsharing-Nutzenden von *Küstenstromer*, *MüMo* und *geschärmtmobil* in der Regel zwischen 30 und 80 Kilometer und passten daher gut zu den berichteten Erfahrungswerten mit der Reichweite der (vollständig geladenen) E-Fahrzeuge von rund 100 bis 140 Kilometern.

⁸⁵ Erfahrungsgemäß ist die Anzahl registrierter Kunden für Sharingangebote nicht automatisch gleichzusetzen mit der Anzahl aktiver Nutzender. Je nach Tarifmodell (insbesondere nach Vorhandensein und Höhe eines monatlichen Festbetrags) gibt es oft einen hohen Anteil nicht-aktiver Kunden, die sich einfach grundsätzlich eine zusätzliche Option offenhalten möchten.

→ **Neuanschaffung von Zweit- oder Drittwagen vermieden:**

In mehreren Carsharing-Projekten (z.B. *MüMo*, *MultiMoNo*, *geschärtmobil*) berichteten Nutzende, dass sie das Angebot ausprobierten, weil ein eigenes Fahrzeug in der Werkstatt beziehungsweise fahruntüchtig war. Dabei handelte es sich durchweg um Zweit- oder Drittwagen im Haushalt. Die meisten dieser Personen blieben dann bei der Carsharing-Mitgliedschaft und ersetzten den Zweit- oder Drittwagen nicht mehr.

→ **Unterstützung der lokalen Vereine:**

Wurden auch größere Fahrzeuge mit sieben Sitzplätzen im Sharing angeboten, stellten diese für die lokalen Vereine eine interessante Alternative zu privat organisierten Fahrgemeinschaften oder Fahrzeugen im Vereinsbesitz dar. Insbesondere Sportvereine und außerschulische Jugendbildungseinrichtungen profitierten davon, aber auch die örtliche Feuerwehr mit ihren wechselnden Übungsorten.

→ **Hilfreiche Kaufvorbereitung:**

Sowohl Pedelecs als auch E-Lastenfahrräder und E-Pkw sind derzeit im Vergleich zu den nicht-elektromobilen Fahrzeugvarianten kostspieliger und noch längst nicht allen vertraut. Etliche Nutzende der Sharing-Angebote, sowohl im Carsharing als auch im Bikesharing, waren daher froh, sich für eine etwaige Kaufentscheidung erst einmal unverbindlich über das Sharingsystem mit der Technik vertraut machen zu können. Das betraf insbesondere die Reichweite und den Ladevorgang, aber auch das Getriebe. Da Elektro-Pkw kein Schaltgetriebe haben, war auch dies für Personen, die jahrzehntelang nur mit Schaltgetriebe gefahren sind, zunächst eine Umstellung (die aber nach Aussagen der interviewten Nutzenden ausnahmslos gut zu bewältigen war).

→ **Unterstützung besonderer Lastentransporte:**

Ausleihbare Kleinbusse (7-Sitzer) ermöglichten es den registrierten Nutzenden, auch größere Stückgüter aus dem Baumarkt, Gartencenter oder Möbelhandel zu transportieren, die nicht ins private Auto gepasst hätten. Zudem wurden E-Lastenräder in den Projekten LANDRADL, *BMM-Land* und *MultiMoNo* gern anstelle des Pkw für morgendliche Begleitfahrten mit den Kindern in die Betreuungseinrichtungen verwendet sowie für den Transport etwa von Zaunmaterial zu den Tierweiden, für den Transport von Bannern und Materialien der Öffentlichkeitsarbeit, um die Jugendarbeit auf thematisch passenden Messen bekanntzumachen, und schließlich auch für den Transport von Familieneinkäufen im Nahbereich.

→ **Vorbereitung für neue oder weitere Einsatzgebiete:**

LandMobil-Projekte, die sowohl Sharing-Fahrzeuge als auch Beratung anboten (*BMM-Land*, *Flexi-mobil*, *KKMKS*), aber auch reine Sharing-Projekte wie *IMSA*, *LANDRADL* und *Küstenstromer* stellten fest, dass ihre erfolgreiche Erprobung zu einem klarer kalkulierbaren und kommunizierbaren Geschäftsmodell führte und Interesse und Anfragen von Nachbarkommunen weckte. Außerdem entstanden durch die LandMobil-Erprobung Ideen für Erweiterungen des ursprünglichen Ansatzes: So wurde durch das Projekt *IMSA* die Integration des E-Bikeshareings in die touristische AlbCard diskutiert, und auch durch *Flexi-mobil* und *LANDRADL* wird in den Modellregionen über einen ergänzenden Pedelecverleih für Touristinnen und Touristen nachgedacht (mit der Möglichkeit, dass dieser zum Beispiel den Verleih an Menschen mit geringem Einkommen mit quersubventionieren könnte).

→ **Einbringen eigener, wenig genutzter Pkw ins Sharing:**

Das Projekt *geschärtmobil* arbeitete mit einem besonderen Anreiz: Ortsteile im Umland der Stadt Homberg/Efze konnten ein Carsharing-Fahrzeug gestellt bekommen, wenn sie nachweislich mindestens ein weiteres Auto zusätzlich in das Sharing mit einbrachten. Das zusätzliche Fahrzeug konnte dabei von Privathaushalten kommen oder von lokal ansässigen Betrieben. Der Umbau der Fahrzeuge für den karten- und App-basierten Zugang wurde dann ebenfalls übernommen. Auf diese Weise wurden ohnehin vorhandene und zuvor wenig genutzte Zweit- und Drittwagen für andere mit verfügbar und effizienter ausgelastet. Ein weiterer Nebeneffekt: Die Ausfallsicherheit wurde erhöht, indem pro Ortsteil mehr als nur ein einziges Fahrzeug zur Verfügung stand.

→ **Gesundheitsförderung:**

Das Projekt *Flexi-mobil* führte explizit an, dass gerade Haushalte mit geringem Einkommen, die bei ihrem E-Bike-Verleih im Vordergrund standen, durch das neue Sharing-Angebot zu mehr Bewegung und damit Gesundheitsprävention animiert wurden – einerseits, weil nun Wege möglich wurden, auf die vorher ganz verzichtet wurde, und andererseits, weil gerade in der Pandemiezeit die oft mehrfach gesundheitlich vorbelasteten Menschen eine Alternative zum ausgedünnten ÖPNV-Angebot erhielten.

4.2.4 Beteiligung und Beratung

Die LandMobil-Projekte aus dem Handlungsfeld „Beteiligung und Beratung“ konnten meist nur vereinzelte quantitative Angaben zu ihren Wirkungen machen, sowohl im Rahmen der zweiten Online-Befragung als auch in den Abschlussinterviews und den Endberichten. In diesem Handlungsfeld fällt zudem auf, dass die Wirkungen der Projekte individuell sehr verschieden ausfielen, so dass so gut wie keine wirkungsbezogenen Aussagen über mehrere Projekte hinweg gemacht werden können. Im Folgenden werden die projektspezifischen Angaben dennoch dargestellt, da sie durchaus hilfreiche Orientierungswerte für ähnliche zukünftige Projekte liefern können.

- Das Projekt *Jugendliche Mobilität* konnte viele Veränderungen anstoßen, die an das LandMobil-Projekt anknüpften und über ergänzende Finanzierungen umgesetzt werden konnten: So wurde in einer der beiden Modellregionen ein Nachtbus eingeführt, der mit dem Schülerticket kostenfrei genutzt werden kann und jeden Freitag und Samstag rund eine Stunde lang eine etwa 30 Kilometer lange Strecke bedient. Zudem wurden an einer zentralen Schulbus-Haltestelle Fahrradboxen aufgestellt, so dass dort Fahrräder sicher abgestellt werden können. Eine dritte, direkte Folge aus den Beteiligungsprozessen ist, dass die Ideen der Jugendlichen in ein Gemeindeentwicklungskonzept integriert wurden und sogar in die anstehende nächste Ausschreibung eines ÖPNV-Linienbündels mit einfließen.
 - In dem Projekt *mobile Jugend* legte der eigens geleaste Kleinbus in der Projektlaufzeit 39.000 Kilometer zurück. Etwa die Hälfte der Strecke waren Personentransporte, um Jugendliche zum Jugendparlament und zu Freizeitangeboten verschiedener Anbieter zu bringen; die andere Hälfte waren Materialtransporte für Jugendbands und Jugendfreizeitangebote.
 - Im Projekt *ZWM* haben sich während der Projektlaufzeit 323 Personen der verschiedenen ländlichen Balver Ortsteile jeweils mindestens eine Stunde lang mit den Impulsen und Zukunftsszenarien der „Mobilitäts-Testinsel“ auseinandergesetzt. Durch die Nutzung von LEADER-Mitteln⁸⁶ konnte vor Ort dann bereits parallel eine Mitfahr-App implementiert und ein Carsharing-Verein gegründet werden.
 - Unter den Beratungsprojekten sticht *BMM-Land* durch eine Vielzahl an quantitativen Angaben zu den Wirkungen des Projekts heraus: Hier wurden fünf Gemeinde-/Stadtverwaltungen und 35 Unternehmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement beraten. Knapp 130 Personen nutzten die Fahrradtestflotte während der Projektlaufzeit. Und ein detailliert dokumentiertes Nachfassen nach sechs und zwölf Monaten in den kostenlos beratenen ländlichen Unternehmen zeigte, dass nach einem Jahr immerhin 29 der empfohlenen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen bereits betrieblich umgesetzt wurden, weitere 35 waren zum Zeitpunkt der Nachfrage in Umsetzung oder zumindest in Planung.
 - Im Projekt *KKMKS* wurden 13 Unternehmen im Landkreis Steinfurt zum betrieblichen Mobilitätsmanagement beraten, elf davon ausführlicher. Auch innerhalb der Landkreisverwaltung wurde ein eigenes betriebliches Mobilitätsmanagement angestoßen.
- In dem Beratungsprojekt *LimA* wurden ebenfalls erkennbare Veränderungen initiiert: So wurde anhand von Vor-Ort-Bereisungen ein sehr detaillierter Empfehlungskatalog aufgestellt, der dazu führte, dass in den Modellkommunen eine Vielzahl an konkreten verkehrsplanerischen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung umgesetzt wurde. Zudem wurde ein Carsharing-Angebot verstetigt. Neben diesen quantitativen Wirkungen wurden folgende qualitativ beschreibbare Wirkungen berichtet:
- In dem Projekt *#FahrMit* wurden zum einen die Erwachsenen stärker für die Abhängigkeit der Jugendlichen im Bereich Mobilität sensibilisiert. Interessierten Fahrtanbietenden wurde ein erweitertes polizeiliches Führungszeugnis finanziert, das dazu diente, bei den Mitfahr-Interessierten und auch den Eltern der Jugendlichen Vertrauen in die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer aufzubauen. Die Fahrtanbietenden wurden zudem zu Mobilitätspaten geschult und zertifiziert. Auch junge Führerscheinbesitzende wurden motiviert, proaktiv Mitfahrten für Jugendliche anzubieten. Die in dem Projekt aufgebaute Mitfahrvermittlung auf den Seiten des digitalen Rathauses soll in Zukunft in Form eines Monitorings monatlich ausgewertet werden. Zu Förderende lagen jedoch noch keine quantitativen Angaben vor.

⁸⁶ LEADER steht für „Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale“, also die Verbindung von Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft. LEADER wurde 1990 in der Europäischen Union eingeführt, als besonderes Finanzierungsinstrument der EU-Strukturpolitik. In der EU-Förderperiode von 2023 bis 2027 gibt es in Deutschland 372 LEADER-Regionen; europaweit knapp 2.700. Im Rahmen des LEADER-Ansatzes stellen die lokalen Aktionsgruppen (LAG) das wichtigste Instrument dar. Ihre Mitglieder stammen aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft und sind an der Ausarbeitung und Ausführung lokaler Entwicklungsstrategien sowie an der konkreten Umsetzung und Mittelverteilung direkt beteiligt (vgl. <https://www.dvs-gap-netzwerk.de/dorf-region/leader/leader-kurz-erklart/>, abgerufen am 18.02.2025).

- Über das Projekt *mobileG* setzten sich bundesweit Bürgerenergiegenossenschaften damit auseinander, ob und wie sie ihr Portfolio in Richtung elektromobiles Carsharing und/oder Ladeinfrastruktur erweitern könnten. Es konnten auch tatsächlich zusätzliche Sharing-Angebote bundesweit ins Leben gerufen werden. Die erarbeiteten Informationen bleiben auch nach Förderende online verfügbar und werden über die Dachgenossenschaft Vianova eG aktuell gehalten.
- Die beiden Projekte *BMM-Land* und *KKMKS* ermöglichten es ihren teilnehmenden Betrieben, über die Ausleihe der Fahrradtestflotte ein realistisches Bild der betrieblichen Einsatzmöglichkeiten von Elektrofahrrädern zu bekommen. Zudem stärkten diese Projekte den Kontakt zwischen der jeweiligen Kommune und den lokalen Betrieben.
- Im Projekt *BMM-Land* wurde die überraschende Erfahrung gemacht, dass der angebotene und sehr niedrigschwellig beantragbare Zuschuss für

Investitionen in betriebliches Mobilitätsmanagement in Höhe von 500 Euro nur ein einziges Mal von den beratenen Betrieben genutzt wurde. Selbst als der Maximalbetrag auf 1.000 Euro erhöht wurde, gab es keine weitere Antragstellung aus dem Kreis der teilnehmenden Unternehmen. Die Gründe dafür sind leider nicht bekannt.

- In dem landesweiten Kreativwettbewerb *WIEHIN* zeigte sich sowohl durch die vielen Gespräche mit schulischen und außerschulischen Fachkräften als auch durch die konkreten Einreichungen an Wettbewerbsbeiträgen, dass sich das Thema „Mobilität“ offenbar vor allem für Jugendliche im Alter von etwa 12 bis 16 Jahren eignet. In dieser Altersgruppe sind der Freundeskreis und die Aktivitäten räumlich weiter verteilt als bei jüngeren Kindern, es gibt jedoch noch nicht die Möglichkeit, einen Führerschein für ein Kraftrad oder später das Auto zu erwerben. Daher sind in dieser Altersgruppe der Problemdruck und damit das Interesse an diesem Thema am größten.

4.2.5 Lieferdienste und mobile Dienstleistungen

Im Handlungsfeld „Lieferdienste und mobile Dienstleistungen“ wurden folgende quantitative Wirkungen erhoben:

Im Projekt *vhsMobil* nahmen ca. 260 Personen an den angebotenen Veranstaltungen teil. Es wurden rund 85 Unterrichtseinheiten à 45 Minuten mit dem *vhsMobil* angeboten. Im Projekt *MeckSchweizer* wurde der Lieferdienst von knapp 30 Personen genutzt.

Im Projekt *MobiLaST* wurden bei der ersten Bürgerbefragung rund 800 Menschen ab 60 Jahren aus vier Kommunen im Kreis Steinfurt mit einem Fragebogen per Post angeschrieben. Die Rücklaufquote lag insgesamt bei 46 Prozent (n = 370). An der zweiten, aber inhaltlich gleichen Befragung haben online 630 Mitglieder des Seniorenliga e.V. teilgenommen.

Die qualitative Inhaltsanalyse stützte sich auch hier primär auf die Aussagen der Projektverantwortlichen zu Wirkungen der Angebote, ergänzt durch Aussagen in den Endberichten sowie den Interviews mit Nutzenden und Projektpartnern.

→ Teilhabechancen und Lebensqualität verbessert:

Aus Sicht der Projektakteure konnte in mehreren Projekten in diesem Handlungsfeld die Teilhabe für ältere Menschen verbessert werden. Bei *MobilSorglos* konnte durch den Lieferdienst ein deutlicher Mehrwert für die zumeist älteren Teilnehmenden geschaffen werden – auch wenn aus Sicht der Verantwortlichen nur ein kleiner Teil der Zielgruppe erreicht werden konnte. Dazu gehörte neben dem praktischen Nutzen auch der soziale Kontakt per Telefon während der Bestellung und der „Plausch“ mit dem ehrenamtlichen Fahrer, der die Lebensmittel lieferte. Zugleich wurden auch Angehörige und Nachbarn entlastet, die sonst viele Einkäufe für immobile Personen übernehmen. Auch die Videosprechstunden trugen zu einer verbesserten Lebensqualität der teilnehmenden Patientinnen und Patienten bei. Zwar beschränkte sich das Angebot auf nur einen teilnehmenden Arzt, dieser sah jedoch in seinem Fachgebiet der Psychosomatischen Medizin und Psychotherapie einen hohen Mehrwert insbesondere für die Patientinnen und Patienten, die zum Beispiel unter Angststörungen litten und für die daher Fahrten in die Praxis bisher eine besondere Hürde darstellten. Im Projekt *AutobusSchwaben* wurde auch von den Projektverantwortlichen ein besonders hoher Mehrwert der Lieferdienste für diejenigen gesehen, die über keinen Pkw verfügen oder nicht mehr selbst fahren können. Allerdings wurden in diesem Projekt die Waren nicht speziell nur an immobile Personen geliefert, sondern es wurde beispielsweise auch mit einem Weinhändler kooperiert, um dessen Vertrieb vor Ort zu unterstützen.

→ **Bewusstsein für neue Lösungen geschaffen:**

Aus Sicht der Projektverantwortlichen lag ein wichtiger Mehrwert darin, dass sowohl bei den lokalen Händlern als auch in der Bevölkerung das Bewusstsein für die Möglichkeiten regionaler Lieferdienste gesteigert wurde (*AutobusSchwaben*). Durch die Bedarfsanalysen in *MobiLaST* konnte zudem eine Datenbasis geschaffen werden, um den zukünftigen Bedarf für mobile Dienstleistungen in der Region aufzuzeigen. Ein wichtiger Effekt sei, dass die lokale Politik zunehmend die Zusammenhänge zwischen Mobilität und lokaler Versorgung erkennt. Auch die Zusammenarbeit der Kommunen in den Bereichen Mobilität, Gesundheitsprävention und Unterstützung für ältere und von Einsamkeit betroffene Menschen konnte in der Region gestärkt werden. In dem Projekt *MobilSorglos* wurden das Bewusstsein und die Akzeptanz für die Möglichkeiten der Telemedizin bei den politisch Verantwortlichen gesteigert. Zudem wurden durch die mobile Infrastruktur die technischen Hürden bei den Menschen zur Teilnahme an telemedizinischen Dienstleistungen verringert. Auch Angehörige, die sonst lange Wege zurücklegen, um immobile Menschen zu versorgen, begrüßten das Angebot. Auch das *vhsMobil* erzeugte eine positive Außenwirkung und steigerte die Bekanntheit der Angebote der Volkshochschule in der Region. Entgegen der ursprünglichen Planung wurde das *vhsMobil* weniger

dazu genutzt, Kursangebote als Veranstaltungsreihe dezentral anzubieten und damit Wege zu den Standorten der Volkshochschule überflüssig zu machen. Vielmehr diente das *vhsMobil* in vielen Fällen dazu, die Methodenvielfalt und die technische Ausstattung von Lehrveranstaltungen vor Ort zu verbessern. Durch die vielseitige Ausstattung des *vhsMobils* wurde eine Grundlage für weitere Anwendungen und Formate geschaffen.

→ **Synergien genutzt:**

Im Projekt *AutobusSchwaben* gelang es, eine integrierte Plattform für den Personen- und Güterverkehr zu entwickeln. Die erforderlichen Erweiterungen dafür wurden vom bisherigen Softwareentwickler erstellt. Durch die Kombination von Kurierdienst und Personenverkehr konnten die bestehenden On-Demand-Fahrten unterstützt und regionale Vermarktungsstrukturen für den Einzelhandel gestärkt werden. Die Projektverantwortlichen verstehen dies sowohl als Beitrag für den ÖPNV im Sinne eines Zusatzdienstes als auch zur Stärkung des Wirtschaftsraums – selbst, wenn die Beförderung von Gütern bisher nur einen sehr geringen Teil der Fahrten ausmacht. Entscheidend ist, dass Synergien genutzt und zusätzliche Fahrten möglichst vermieden werden konnten.

4.3 Herausforderungen und Erfolgsfaktoren

Die LandMobil-Projekte waren während ihrer Förderlaufzeit mit diversen Herausforderungen konfrontiert. Angesichts dieser Herausforderungen entwickelten die Projektverantwortlichen ausgesprochen konstruktiv und kreativ Lösungsansätze und Bewältigungsstrategien, die auch für zukünftige Vorhaben interessant und hilfreich sein können.

Einige Herausforderungen waren kontextspezifisch, da in den Jahren 2020 bis 2022 die für alle Beteiligten unerwarteten pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen, der Beginn des Ukrainekriegs und diverse Lieferschwierigkeiten die Projektarbeit stark beeinflussten. Diese Herausforderungen werden in Kapitel 4.3.1 zusammenfassend dargelegt. Die Angaben basieren dabei auf den Interviews mit den Projektverantwortlichen im Rahmen der Mid-Term-Gespräche, der Bereisungen und der Online-Abschlussgespräche.

In Kapitel 4.3.2 werden dann – auf Basis der Abschlussinterviews mit den Projektverantwortlichen sowie der Querauswertung der Endberichte – weitere übergreifende Erkenntnisse und Empfehlungen der LandMobil-Projekte vorgestellt, die sich im Wesentlichen auf Akteurskonstellationen und die Arbeitsorganisation beziehen. In Kapitel 4.3.3 folgen übergreifende Erkenntnisse und Empfehlungen zu den Themen Marketing und Öffentlichkeitsarbeit. Zum Abschluss werden in den Kapiteln 4.3.4 bis 4.3.7 die Herausforderungen und Erfolgsfaktoren zusammengefasst, die enger mit den jeweils erprobten verkehrsbezogenen Ansätzen zusammenhängen. Diese werden entsprechend getrennt nach den vier Handlungsfeldern dargestellt.

4.3.1 Übergreifende Herausforderungen der Jahre 2020 bis 2022

Der besonders herausfordernde Kontext der Jahre 2020 bis 2022 mit pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen, dem Beginn des Ukrainekriegs und diversen Lieferschwierigkeiten zieht sich wie ein roter Faden durch nahezu alle Befragungen und Querauswertungen. Lediglich die erste standardisierte Online-Befragung 2019 war davon nicht betroffen – hier lag der Fokus auf den Eckpunkten der Projekte (Ziele, Zielgruppen, zentrale Akteursgruppen, Beteiligungsformate) sowie auf den voraussichtlich zu erwartenden Kenngrößen bis Projektende – für die Wirkungsevaluation.

In der ersten Online-Befragung wurden zudem die von den LandMobil-Projekten geplanten Maßnahmen erfasst. Im Rahmen der zweiten Online-Befragung 2023 wurde dann nach den tatsächlich durchgeführten Maßnahmen gefragt. Abbildung 8 zeigt die 2019 geplanten Maßnahmen im Vergleich zu den 2023 angegebenen tatsächlich umgesetzten Maßnahmen. Dabei liegen für das Einzelprojekt *SAIL* nur Angaben zu den tatsächlich umgesetzten Maßnahmen vor, da zum Zeitpunkt der Beauftragung der Auswertung von *SAIL* die Maßnahmen bereits liefen und keine Vorabbefragung mehr möglich war.

Der Vergleich zeigt, dass insbesondere aus dem Bereich der Beteiligungsverfahren sehr viel weniger Maßnahmen umgesetzt wurden als geplant. Dies ist nicht überraschend, denn die Coronapandemie machte bei vielen LandMobil-Projekten gleich zu Projektstart den Kontakt zur Bevölkerung schwierig bis unmöglich, insbesondere, wenn die geplanten Arbeitsschritte auf einer engen Zusammenarbeit mit älteren Menschen basierten oder Beteiligungsformate an Schulen geplant waren. Das Ausweichen auf Online-Formate war nur für wenige Projekte umgehend machbar und zielführend. Gerade zu Beginn der Coronapandemie waren weder die technischen Voraussetzungen noch die Kompetenzen für Videokonferenzen überall ausreichend vorhanden. Im weiteren Projektverlauf wurden dann jedoch überwiegend gute Erfahrungen auch mit Online-Beteiligungsformaten gemacht, wie die qualitativen Interviews zeigten. Eine Umstellung auf grundsätzlich andere Maßnahmen wurde in keinem LandMobil-Projekt vorgenommen.

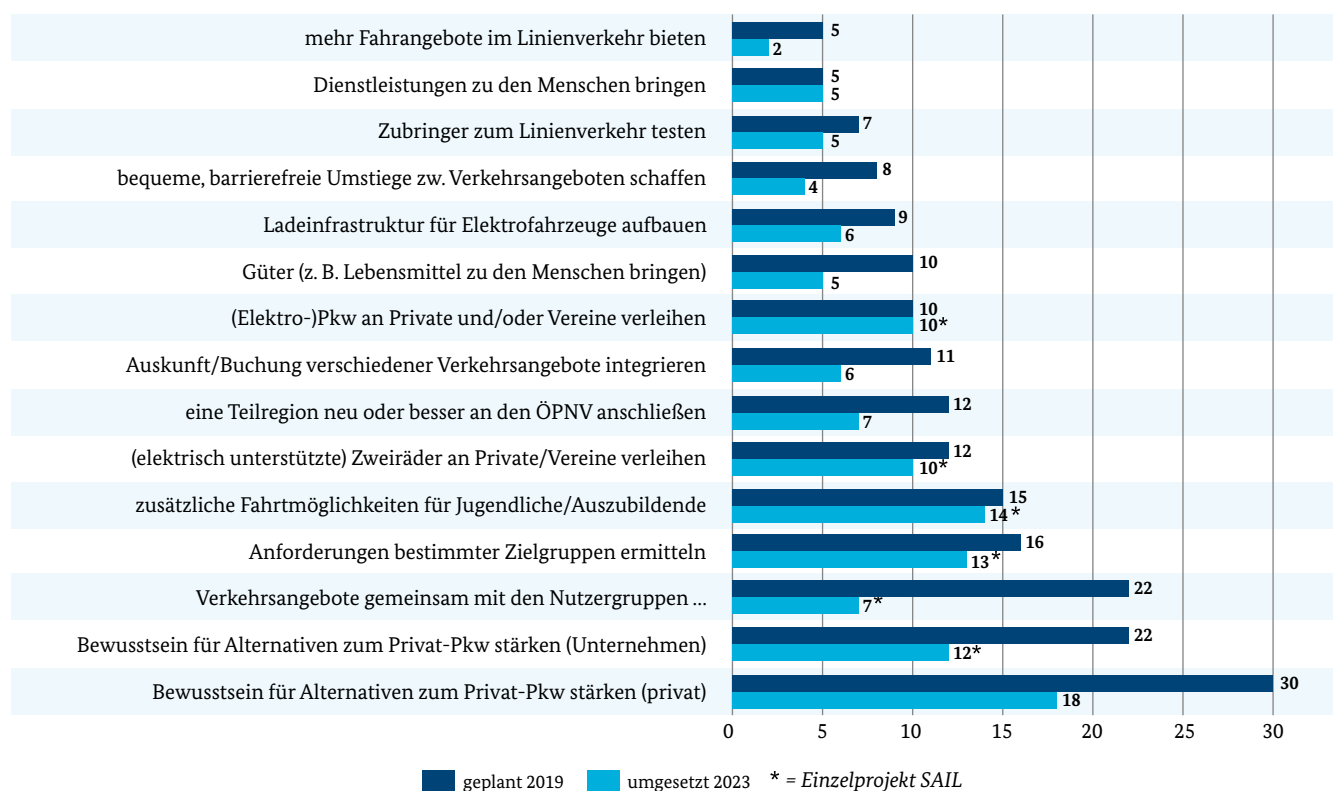


Abbildung 8 Geplante und umgesetzte Maßnahmen der LandMobil-Projekte (Mehrfachantworten möglich)

Die pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen hatten auch zur Folge, dass Fahrgemeinschaften und die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen über einen längeren Zeitraum nicht möglich waren. Aufgrund des pandemiebedingt stark veränderten Mobilitätsverhaltens (insbesondere das Meiden von öffentlichen Verkehrsmitteln und der Wegfall vieler Wege zu Arbeit, Ausbildung und Schule) mussten zudem die von einigen Projekten vorgesehenen Stichtagsbefragungen entfallen, da ihre Aussagekraft als Basis für eine zukünftige Angebots(um)gestaltung sehr begrenzt gewesen wäre.

Entsprechend gravierend waren auch die weiteren Folgen der Pandemie: Durch die gesundheitspolitischen Zusatzaufgaben war insbesondere in den Kommunalverwaltungen deutlich weniger Kapazität für die Projektaufgaben vorhanden. Zudem gab es anhaltende Lieferschwierigkeiten bei mikrochipbasierten Öffnungssystemen für zum Beispiel Paket- und Fahrradboxen und bei bestimmten Baumaterialien, beim Leasing von Pkw und bei der Beschaffung von Elektro- und Lastenfahrrädern. Um die pandemiebedingten Verzögerungen in der Projektumsetzung aufzufangen, wurde die Laufzeit kostenneutral verlängert, um so die ursprünglich gesetzten Ziele größtenteils erreichen zu können. Probleme gab es bei Projekten mit befristet Beschäftigten und freiberuflichen Projektpartnern. Die Intensität und Häufigkeit der Gesprächsbeiträge zu pandemiebedingten Herausforderungen ließ im zeitlichen Verlauf der Begleitforschung allmählich nach. Ging es im Rahmen

der Querauswertung der ersten Zwischenberichte der Zuwendungsempfänger noch sehr stark um die zahlreichen unerwarteten Planungsunsicherheiten und zeitlichen Verschiebungen, wurden im Rahmen der Mid-Term-Gespräche schon viel deutlicher konkrete Bewältigungsstrategien, Alternativkonzepte und erste Praxiserfahrungen angesprochen. In dieser Phase der Begleitung trat allerdings auch die Heterogenität der zeitlichen Projektverläufe besonders zutage, die bei allen folgenden Erhebungen zunehmend eine Unterteilung in Subgruppen erforderlich machte.

Manche LandMobil-Projekte konnten aufgrund der von ihnen gewählten Maßnahmen gleichwohl recht früh mit der praktischen Erprobung starten. Dies betraf vor allem die Bikesharing-Projekte und die mobilen Dienstleistungen, deren Bedeutung für die Grundversorgung in ländlichen Räumen durch die Pandemie noch verstärkt wurde.

Die Heterogenität der Projektverläufe zog sich bis zum Förderende hin durch, so dass sich die Befragungen und Bereisungen durch das Team der fachlichen Begleitung über deutlich längere Zeiträume und mehrere Erhebungsphasen erstrecken mussten. Manche Projekte hätten im Grunde noch ein weiteres Jahr für ihre praktischen Erprobungen gebrauchen können, da sich gesamtgesellschaftlich das gemeinsame Fahren und die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen erst über einen längeren Zeitraum wieder zu einer tatsächlich salonfähigen Handlungsalternative rehabilitieren musste.

4.3.2 Akteurskonstellationen und Angebotsorganisation

Aus der Querauswertung der Endberichte und den abschließenden Interviews mit den Projektverantwortlichen ergaben sich einige übergreifende Hinweise, wie neue Ansätze für eine verbesserte Alltagsmobilität in ländlichen Räumen gut eingeführt und umgesetzt werden sollten und worauf bei den Akteurskonstellationen und bei der Angebotsorganisation besonders zu achten ist. Diese Hinweise und Empfehlungen sind übergreifend zu den jeweils gewählten Ansätzen der vier Handlungsfelder und werden diesen daher vorangestellt.

→ **Unterstützung durch die Politik in Landkreis und Gemeinden sicherstellen:** Der straßengebundene ÖPNV liegt in der Regel in der Zuständigkeit der Landkreise. Wenn hingegen einzelne Gemeinden das Verkehrsangebot für ihre Bevölkerung verbessern möchten (wie in den Projekten *MobOGIrsch* und *mobil@leine*), bestehen schnell Abstimmungsbedarfe und gegebenenfalls auch Konflikte mit dem jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträger und dem konzessionierten Verkehrsunternehmen. Abstimmungsbedarfe ergeben sich etwa, wenn Parallelverkehre durch ehrenamtlich unterstützte und beauftragte Verkehrsangebote be-

fürchtet werden oder wenn die Angebote in die ÖPNV-Auskunftssysteme integriert werden sollen. Möchten also Ortsgemeinden oder zivilgesellschaftliche Akteure ein eigenes Verkehrsangebot voranbringen, kann der Kontakt zum Landkreis ganz entscheidend sein.

Umgekehrt ist bei der Projektinitiative eines Landkreises wichtig, den Kontakt zu den Gemeindeverwaltungen herzustellen, weil beispielsweise für Sharing-Fahrzeuge geeignete Standorte in den Gemeinden gefunden werden müssen. Die lokale Identifikation mit dem Sharing-Angebot ist hier

ein entscheidender Faktor für die Akzeptanz und Nutzung. Die Projekte *IMSA*, *ELVU* und *MüMo* gingen beispielsweise vom Landkreis aus. Hier ist es gelungen, die starke Unterstützung der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister in den Pilotgemeinden zu gewinnen. Im Projekt *gruenemobilitaet* ging die Initiative für den Gemeindebus von der Stadt Stollberg aus. Hier waren die Ortsvorstehenden beziehungsweise die Ortschaftsräte in den zur Stadt Stollberg gehörenden Ortsteilen sehr wichtig, um den Bus bei der Bevölkerung bekannt zu machen und ihn in Nutzung zu bringen.

In den Projekten zeigte sich insbesondere, wie wichtig die Unterstützung durch die kommunale Politik ist, wenn es um die Angebotsverstetigung, erforderliche Zusatzinvestitionen, eine Grundausrüstung oder Verlustausgleiche geht (siehe zum Beispiel *ÖPNV-Taxi*, *LANDRADL*). Gerade zivilgesellschaftliche Initiativen sollten daher von Anfang an den Kontakt zur Politik suchen und zum Beispiel die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister von ihrem Vorhaben überzeugen und sie einbinden. Das ist nicht immer selbstverständlich und bisweilen zeitaufwendig, wie die Projekte *Zielsicher eMobil* und *mobileG* (hier: konkret die Erfahrungen der Energiegenossenschaft Solarinvest) zeigen. Die Unterstützung durch die Bürgermeisterin von Anklam war für das Projekt *Zielsicher eMobil* der Schlüssel dafür, dass das Angebot stärker bekannt wurde und in das Bewusstsein potenzieller Nutzerinnen und Nutzer rückte. Interessant war auch die wechselseitige Dynamik in dem Projekt *SÖM.intakt*: Hier wurde die Kernidee von einer privaten örtlichen Initiative angestoßen und dann vom Landkreis umgesetzt, der wiederum den Kontakt zu einer weiteren örtlichen Initiative herstellte.

- **Frühzeitig erfahrene Praxispartner suchen – auch für ein realistisches Geschäftsmodell:**
Wenn Sharing-Angebote in ländlichen Räumen entwickelt werden sollen, müssen überzogene Erwartungen an die Wirtschaftlichkeit und an eine leichte Umsetzbarkeit von Beginn an vermieden werden. In Anklam (*Zielsicher eMobil*) war es die Energiegenossenschaft Inselwerke eG, die dort erstmals Sharing-Angebote umsetzte. Dabei strebte sie bewusst mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit „nur“ eine schwarze Null an. Das Projekt *IMSA* profitierte von erfahrenen Anbietern für das Bike- und Carsharing, die bereits erprobte Geschäftsmodelle mitbrachten. Deer ist schon länger auf dem Land vertreten, mit einem Schwerpunkt in Baden-Württemberg. Die Firma verkauft die Ladesäule und ihren eigenen Strom, das Carsharing-Fahrzeug wird den Kommunen hingegen kostenlos zur Verfügung gestellt.

Das hat den Vorteil für die Kommune, dass die langfristigen Kosten wesentlich geringer sind. Dadurch konnte das Projekt auch nach Förderende verstetigt werden.

Bei vielen Projektideen braucht es für die Umsetzung auch spezifische Akteure, zum Beispiel bei der Telemedizin die konkreten niedergelassenen Ärztinnen und Ärzte und die kassenärztlichen Vereinigungen und bei mobilen Bildungsangeboten wie *vhsMobil* die Dozentinnen und Dozenten der Volkshochschule. Diese Personengruppen müssen möglichst frühzeitig angeworben und für das Projekt gewonnen werden. Im Projekt *MobilSorglos* wurde im Nachhinein festgestellt, dass eine noch frühzeitigere Ansprache der lokalen Ärzteschaft sinnvoll gewesen wäre. Im Projekt *vhsMobil* wurde anfangs unterschätzt, dass die Dozentinnen und Dozenten Vorbehalte gegenüber der mobilen Volkshochschule haben könnten. Zu einem späteren Zeitpunkt wurden dann gezielt Veranstaltungen für diese Gruppe umgesetzt, um mit ihnen gemeinsam Ideen für die Nutzung der mobilen Volkshochschule zu entwickeln.

- **Externe Moderation und Impulsgebung nutzen:**
Um gemeinsam neue Angebotsideen zu entwickeln und möglichst verschiedene Fachabteilungen und Akteure unvoreingenommen an einen Tisch zu bringen, kann es sehr hilfreich sein, wenn die Konzeption und Moderation von Externen durchgeführt wird. Nach Erfahrung der LandMobil-Projekte *ZWM*, *NewMobs* und *LimA* sollten die Externen am besten auch mehrere interessante und übertragbare Fallbeispiele aus der Praxis zur Inspiration mit einbringen können. Selbst bei argumentativ verhärteten Positionen (zum Beispiel zum Thema Ortsumgehung) kann die spielerische, kreative Herangehensweise eines extern moderierten Ideen-Workshops zur Wiederaufnahme einer gemeinsamen Lösungssuche anregen und ermuntern.
- **Auf bestehenden Netzwerken und Strukturen aufsetzen:**
Nach Erfahrung mehrerer LandMobil-Projekte ist es sehr förderlich, wenn neue verkehrsbezogene Angebote auf inhaltlich passenden Vorarbeiten und etablierten Netzwerken aufbauen können. Damit werden sie vor Ort als Teil einer schlüssigen Gesamtstrategie wahrgenommen. Ein Beispiel ist das Projekt *MobilSorglos*, bei dem ein Lieferdienst und eine telemedizinische Beratung auf Basis eines etablierten Gesundheits- und Pflegenetzwerks in der Region aufgesetzt wurde. Unabhängig von den Clustern scheinen die geförderten Projekte dann besonders gut zu verlaufen, wenn die Projektbearbeitenden sich bereits

vorher kannten, zum Beispiel, weil es Vorgängerprojekte gab mit annähernd den selben Akteuren. Zum einen benötigen die bereits etablierten Kooperationen weniger Zeit für die Teamfindung und ein kleinteiligeres Erwartungsmanagement, zum anderen fiel diesen Teams offenbar auch der Wechsel zur Online-Kommunikation während des Lockdowns und der Kontaktbeschränkungen leichter. Auch eine Verstetigung (z.B. in Form von zusätzlichen Dauer(stabs)stellen oder verbesserten Nahverkehrsplänen) scheint sich am ehesten dann abzuzeichnen, wenn das Thema „Mobilität und Immobilität“ bereits über viele Jahre vor Ort bearbeitet und vorangetrieben wurde. Auch bei den Lieferdiensten wurde betont, dass etablierte Akteure wie ein lokales Kurierunternehmen besonders gut geeignet sind, neue Ansätze zu erproben.

→ **Ehrenamtliche verlässlich betreuen – möglichst durch Hauptamtliche:**

In mehreren LandMobil-Projekten spielte ehrenamtliches Engagement eine zentrale Rolle. Dabei berichteten die Projekte oftmals von einer hohen Motivation bei den Freiwilligen, sich für die Gemeinschaft einzusetzen und zum Beispiel Fahrdienste oder Fahrzeugbetreuung zu übernehmen (zum Beispiel im Projekt *MobilSorglos*). Erfolgreich war hier unter anderem die Ansprache über gut vernetzte Personen oder lokale Vereine (zum Beispiel im Projekt *SÖM.intakt, gruenemobilitaet*). Im Projekt *Bürgerbahn* wurden sogar Freiwillige gefunden, die das Fahren von Eisenbahnfahrzeugen für das Projekt erlernten.

Ehrenamtliche brauchen allerdings eine verlässliche Ansprechperson zur Klärung von neuartigen, schwierigen Situationen und Entscheidungen, um sich nicht überfordert zu fühlen. Dafür sollte möglichst innerhalb der Gemeinde- oder Landkreisverwaltung oder in einer kommunalen Ausgründung nach einer geeigneten hauptamtlichen Fachkraft gesucht werden. Perspektivisch kann für die Nutzung ehrenamtlichen Engagements auch die Gründung eines gemeinnützigen Bürgervereins hilfreich sein, über den Spenden und Stiftungsgelder leichter akquiriert und abgewickelt werden können. In der Anfangsphase bewährten sich bei einigen LandMobil-Projekten zum Teil aber auch sehr schlanke Strukturen, zum Beispiel eine Messenger-Gruppe auf dem Smartphone, mit der die Freiwilligen sich vernetzten – wie im Projekt *SÖM.intakt*.

→ **Kooperationen zwischen Nahverkehrsplanung und Jugendhilfeplanung initiieren und verstetigen:**

In dem Projekt *Jugendliche Mobilität* hat sich gezeigt, dass bislang so gut wie kein Austausch zwischen den Nahverkehrsunternehmen und Nahverkehrsbehörden (ÖPNV-Aufgabenträgern) mit Jugendlichen stattfindet – und das, obwohl Jugendliche nicht nur in dieser konkreten Modellregion den größten Anteil der ÖPNV-Nutzenden in ländlichen Räumen ausmachen.⁸⁷ Selbst dort, wo es einen Fahrgastbeirat gibt, über den Interessenverbände und engagierte Erwachsene gut eingebunden werden können, benötigen Jugendliche nach den Erfahrungen dieses Projekts andere Formate, um sich freiwillig über mehrere Termine hinweg mit den recht komplexen Themen ÖPNV und Radverkehrsförderung auseinanderzusetzen. Dazu gehören insbesondere abwechslungsreiche, kreative Zugänge aus der Theater- und Kunstpädagogik, aber auch Interviews mit Verkehrsplanenden und Exkursionen zu interessanten Praxisbeispielen.⁸⁸ Für ein produktives Aufeinandertreffen und Zusammenarbeiten der Nahverkehrsverantwortlichen mit Jugendlichen ist eine erfahrene Begleitung aus der Jugendarbeit und Jugendhilfe sehr hilfreich. Die für den ÖPNV Zuständigen haben schlichtweg bislang zu wenige Erfahrungen im Dialog mit Jugendlichen, da bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen und der Ausschreibung von Linienbündeln im Vorfeld derzeit keine Beteiligung von Jugendlichen stattfindet. In einem festen Turnus wiederkehrende Formate der Zusammenarbeit könnten dabei allen Beteiligten mehr Planungssicherheit geben und eine hohe Qualität sichern.

87 vgl. Nobis & Herget 2020: 42.

88 vgl. Lenz & Simeth 2024.

4.3.3 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Aus der Querauswertung der Endberichte und den abschließenden Interviews mit den Projektverantwortlichen ergaben sich auch einige übergreifende Hinweise, wie neue Ansätze für eine verbesserte Alltagsmobilität in ländlichen Räumen kommuniziert und vermarktet werden sollten und worauf dabei zu achten ist.

→ Anwendungsfälle zur Ergänzung des ÖPNV suchen und gezielt kommunizieren:

Bei allen verkehrsbezogenen Initiativen und Projektideen empfiehlt es sich, bereits während der Ideenfindung das Gespräch mit den zuständigen ÖPNV-Aufgabenträgern und den konzessionierten Verkehrsunternehmen zu suchen. Durch eine konstruktive Zusammenarbeit können sowohl die Sorge vor Konkurrenz als auch mögliche weitere Missverständnisse von Anfang an besser vermieden und gezielt Synergien gesucht und entsprechende Kommunikationsstrategien entwickelt werden.

Der große Mehrwert von zum Beispiel sozialen Fahrdiensten und Sharing-Angeboten ist, dass sich damit hervorragend sowohl zeitliche Lücken im Bus- und Bahnangebot schließen lassen (zum Beispiel am Wochenende und in den Ferien) als auch räumliche Lücken (zum Beispiel die Querverbindungen zwischen mehreren kleinen Dörfern und Ortsteilen). Auf diese Weise wird dann zum Beispiel die abendliche Rückfahrt nach der Geburtstagsfeier oder der spontane Familienausflug am Wochenende möglich. Derartige konkrete Alltagserleichterungen sollten unbedingt gemeinsam mit den zuständigen ÖPNV-Aufgabenträgern herausgesucht und kommunikativ aufbereitet werden.

Einen weiteren wichtigen Mehrwert liefert eine Tür-zu-Tür-Beförderung wie zum Beispiel im Projekt *SÖM.intakt*. Auf diese Weise erhalten auch Menschen, die den Weg zur Haltestelle oder auch einen Umstieg von einem Bus zum anderen körperlich nicht bewältigen können, eine Möglichkeit für eigenständige Mobilität. Auch Beratungen, Beteiligungsansätze, Lieferdienste und mobile Dienstleistungen können von den Erfahrungen der zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger und der konzessionierten Verkehrsunternehmen durchaus profitieren – und umgekehrt. So konnte beispielsweise das Projekt *Jugendliche Mobilität* hilfreiche Anregungen liefern für die anstehende Ausschreibung eines Linienbündels, und im Projekt *mobil@leine* wurde über die erfolgreichen Rufbus-Fahrten für Jugendliche das Interesse an weiteren bedarfsorientierten Rufbusangeboten geweckt.

→ Passende Multiplikatoren, Veranstaltungen und Medien finden:

Eine zentrale Herausforderung für viele LandMobil-Projekte war es, eine ausreichend große Anzahl Personen vor Ort zu erreichen und für die Nutzung der neuen Angebote zu gewinnen. In vielen Projekten zeigte sich, dass dies eine durchaus zeitaufwendige, personalintensive Aufgabe sein kann. Besonders erschwert wurde die persönliche Kontaktaufnahme durch die Coronapandemie (vgl. Kapitel 4.3.1). Eine Vielzahl von geplanten Aktivitäten für Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Ansprache der Zielgruppen konnte in dieser Zeit nicht oder nur in stark begrenzter Form umgesetzt werden. Doch auch unabhängig von dieser besonderen Situation machen die Interviews mit den Projektverantwortlichen deutlich, dass Projekte in ländlichen Räumen von Anfang an genügend Ressourcen in Form von Zeit und Geld für die Öffentlichkeitsarbeit einplanen sollten. Um auch zurückhaltende Zielgruppen zu erreichen, haben sich Strategien bewährt, die stark auf persönliche Ansprache durch lokale Vertrauenspersonen setzen, zum Beispiel den Pfarrer, die Bürgermeisterin oder gewohnte Pflegekräfte. Auch bereits etablierte, vertraute Veranstaltungen sind geeignete Anlässe, um neue Verkehrsangebote ins Gespräch und ins Bewusstsein der ortsansässigen Bevölkerung zu bringen.

Um Zugang zu Jugendlichen und/oder Auszubildenden zu bekommen, sind wiederum die Schulbehörden, Schul- und Berufsschulleitungen, Elternbeiräte und das Netzwerk außerschulischer Bildungsträger ganz entscheidend, wie die LandMobil-Projekte *WIEHIN*, *#FahrMit*, *Jugendliche Mobilität* und *mobile Jugend* berichten. Je etablierter die Kommunikation zwischen derartigen Akteuren bereits ist, desto schneller können Beteiligungsprojekte dann eine größere Anzahl an Jugendlichen erreichen und zum Mitmachen motivieren. Ebenfalls sehr wichtig ist nach Erfahrung der LandMobil-Projekte das gezielte Nutzen von sozialen Medien, um Jugendliche und junge Erwachsene zu erreichen. Über Podcasts, Kurzmeldungen in den sozialen Medien sowie die Kooperation mit von Jugendlichen bewunderten oder besonders wertgeschätzten Einzelpersonen (zum Beispiel aus regionalen Musikbands, Sportvereinen, Jugendclubs) kann schnell ein produktiver Schneeballeffekt entstehen.

Die Sprache sollte dabei jedoch authentisch bleiben, denn: Erwachsene, die sich übertrieben wie Jugendliche geben, irritieren – auch die Jugendlichen. Das Projekt *IMSA* arbeitete beispielsweise konkret mit drei regional bekannten Social-Media-Aktiven zusammen, die die Sharing-Angebote des Projekts testeten und darüber auf ihren Kanälen in Form von Erfahrungsberichten informierten. Insgesamt konnten auf diese Weise rund 15.000 Menschen erreicht werden.

→ **Qualität statt Masse kommunikativ hervorheben:**

Alternativen zum privaten Pkw sind für viele Menschen in ländlichen Räumen bisher kaum vorstellbar. Daher ging es vielen LandMobil-Projekten erst einmal darum, überhaupt ein Bewusstsein für die Vorteile und Möglichkeiten von ÖPNV, Fahrrad und Co. zu schaffen. Insgesamt zeigt sich in vielen LandMobil-Projekten, dass auch bei gut durchdachten und zielgruppen-gerechten Angeboten in dem vergleichsweise kurzen geförderten Erprobungszeitraum und angesichts der pandemiebedingten Herausforderungen (vgl. Kapitel 4.3.1) nur eine relativ kleine Anzahl von Nutzenden erreicht werden konnte. Die quantitativen Erwartungen sollten gerade bei Modellprojekten zunächst nicht zu hoch gesteckt werden, sondern der Fokus sollte eher auf eine qualitative Feinjustierung des Angebots gemeinsam mit den Nutzenden gelegt werden – auch in der Außenkommunikation gegenüber Medien.

→ **Fokus auf eine bestimmte Zielgruppe kann die Kommunikation erleichtern:**

Zum Teil kann es vorteilhaft sein, wenn Projekte sich auf eine spezielle Zielgruppe fokussieren, und sei es auch nur zeitlich befristet. Durch einen zielgruppenspezifischen Ansatz gibt es in der Regel weniger Interessenkonflikte, die schon gleich zu Beginn auftauchen und abzuwägen sind wie zum Beispiel unterschiedliche Wünsche an Routen oder Bedienzeiten von Jugendlichen und Seniorinnen und Senioren. Die Begrenzung auf eine homogene Zielgruppe erleichtert es auch, über Befragungen oder Beteiligungsverfahren genauere Kenntnisse über die Bedürfnisse und besonders beliebten Zielorte zu ermitteln und sowohl die Angebote als auch die Öffentlichkeitsarbeit entsprechend zuzuschneiden. LandMobil-Beispiele mit einem derartigen zielgruppenspezifischen Ansatz waren zum Beispiel *AzubiMobil*, *mobil@leine* und *MobilSorglos*.

→ **Kommunikation und Vertrieb über mehrere Kanäle anstreben:**

Gerade für ältere und eher skeptische Personen sind vertraute Informationskanäle eine wichtige Voraussetzung, damit ein neues Angebot angenommen wird. So konnte der E-Bürgerbus in der Gemeinde Vrees (Projekt *ELVU*) zum Beispiel sowohl über die – in einem Vorgängerprojekt entwickelte und bereits gut etablierte – Dorf-App gebucht werden als auch telefonisch über die ebenfalls bereits gut bekannte Dorfkümmerein. Weitere wichtige Kommunikationselemente waren: abwechslungsreiche Zeitungsberichte, Sichtbarkeit auf zentralen Feierlichkeiten und Messen, Präsentationen in Wirtschaftsverbänden und Sportvereinen sowie stark vergünstigte Testangebote. Im Projekt *IMSA* wurde beispielsweise die Erfahrung gemacht, dass sich mit öffentlichen Veranstaltungen, auf denen ein Elektroauto zum Testen angeboten wird, großes Interesse wecken ließ.

Bei allen Angeboten, die mit einer digitalen Benutzeroberfläche arbeiten (zum Beispiel Sharing-Angebote oder On-Demand-Verkehre), sollten Lern- und Erklärungsmöglichkeiten mitangeboten werden, um mögliche Hemmungen und Vorbehalte abzubauen. Es gilt zu prüfen, in welchem Maße parallel auch analoge Zugänge zu den Angeboten bereitgestellt werden können. Zum Beispiel können Sharing-Fahrzeuge auch über Schlüsselboxen zugänglich gemacht werden oder bei lokalen Geschäften oder auch Privatpersonen zur Ausleihe bereitgestellt werden. Diese Wege sind allerdings im Vergleich zu digitalen Zugängen oftmals mit höherem Personalaufwand verbunden. Es gilt abzuwägen, wie wichtig es für das jeweilige Angebot ist, dass es gerade auch von Menschen ohne digitale Routinen genutzt werden kann. Dies dürfte in der Regel bei einem sozialen Fahrdienst eher der Fall sein als bei einem Fahrradverleihangebot.

4.3.4 Nahtloser öffentlicher Verkehr

Gerade in ländlichen Räumen ist das ÖPNV-Angebot oft lückenhaft und nur auf eine Grundversorgung ausgerichtet. Hier ist es wichtig, ergänzende Angebote zu schaffen und Zugangs- und Umstiegshaltestellen attraktiver zu gestalten.

Trotz der hemmenden Umstände durch die Coronapandemie konnten im Handlungsfeld „Nahtloser öffentlicher Verkehr“ eine Vielzahl von Vorhaben erfolgreich umgesetzt werden. Dazu gehörten unter anderem soziale Fahrtangebote mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern, besondere Beförderungsangebote für Jugendliche oder ältere Menschen sowie die Aufwertung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs durch ergänzende Angebote wie Fahrradboxen, Schließfächer und digitale Informationstafeln. Dabei mussten unterschiedliche Herausforderungen überwunden werden, die zum Teil spezifisch für das Handlungsfeld sind. Besonders die Abschlussinterviews mit den Projektverantwortlichen geben hierüber detailliert Auskunft. Im Zuge der Inhaltsanalyse wurden die Interviewprotokolle in Hinblick auf entsprechende Aussagen ausgewertet und durch Hinweise aus den Interviews mit Nutzenden und Kooperationspartnern ergänzt. Die übergreifende Analyse der Projekte innerhalb des Handlungsfeldes förderte die nachfolgend beschriebenen Faktoren zu Tage, die jeweils in mehreren Projekten zum Erfolg beigetragen haben.

Neue Angebote in ein übergreifendes Gesamtkonzept einbetten

Bei einigen erfolgreichen Umsetzungsvorhaben in diesem Handlungsfeld wird deutlich, dass sie auf starken, etablierten Strukturen aufbauen und deshalb ihre Ziele besonders effektiv umsetzen konnten (bspw. *ÖPNV-Taxi*, *Bürgerbahn*, *MüMo* und *Mobilitätsknoten*). Wie in Kapitel 4.4.5 ausführlicher dargestellt, ist idealerweise ein Projekt in eine übergreifende, mittel- bis langfristige regionale Gesamtstrategie eingebunden. Ein Beispiel ist das Projekt *MüMo*, wo ein dreistufiges ÖPNV-Gesamtkonzept des Landkreises Mühldorf am Inn das Car- und Bikesharing als Lösungsbaustein für die Flächenerschließung einbindet. Es wird dort darauf geachtet, das Sharing-Angebot sehr eng mit den Bus- und Bahnlinien zu vernetzen. Erleichtert wird dies dadurch, dass die Verantwortung für ÖPNV und Sharing-Angebote gemeinsam in einem Fachbereich des Landkreises zusammenläuft.

Ähnliches zeigte sich beim Projekt *ÖPNV-Taxi*: Der Landkreis Vechta verfolgt seit 2012 gemeinsam mit Partnern das Ziel, das Angebot im ÖPNV systematisch zu verbessern. Dies erfolgt unter anderem durch ein flächendeckendes Rufbussystem als Ergänzung zum liniengebundenen ÖPNV. Das Projekt *ÖPNV-Taxi* schließt hier an und gliedert sich in die Gesamtstrategie ein. Auch technisch wird das neue Angebot in die bestehende App *moobil+* integriert. Das *moobil+Taxi* dient explizit als Rückfallebene, wenn andere Angebote nicht verfügbar sind, und bietet so den hohen Komfort einer echten Mobilitätsgarantie.

Auch im Fall des Projekts *Bürgerbahn* wurde auf bestehenden Strukturen aufgebaut. Die Eisenbahnstrecke, auf der die *Bürgerbahn* verkehrt, wurde bereits im Jahr 2009 mit dem Engagement der anliegenden Gemeinden reaktiviert. Das Projekt konnte also auf einer erfolgreichen Geschichte lokalen Engagements aufbauen. Als Erfolgsfaktor erweist sich in allen genannten Projekten, dass eine langfristige Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität besteht, die über die Laufzeit eines einzelnen Projekts hinausreicht. Positive Erfahrungen können dann wiederum für die Umsetzung neuer Projekte genutzt werden.

Frühzeitig dauerhafte Zuschüsse für den Betrieb sichern

Bei Angeboten der Personenbeförderung kann in der Regel nicht davon ausgegangen werden, dass sie sich kostendeckend betreiben lassen. Ländliche Räume sind von einer dispersen Nachfrage gekennzeichnet, die eine effiziente Bündelung von Fahrtwünschen erschwert. Dies gilt umso mehr bei Angeboten, die sich auf bestimmte Zielgruppen konzentrieren (etwa ältere Menschen oder Auszubildende) oder auf Räume und Zeiten schwacher Nachfrage (zum Beispiel am Wochenende oder nachts). In mehreren LandMobil-Projekten wurden genau solche spezifischen Angebote erprobt (zum Beispiel *SÖM.intakt*, *moobil@leine*, *ÖPNV-Taxi*). Hier gilt es, frühzeitig Finanzierungsquellen zu finden, um den Zuschussbedarf nach Projektende zu decken.

Dieser Schritt gelingt nicht überall. Gerade bei Angeboten der Personenbeförderung stehen mitunter hohe Kosten relativ geringen Nutzendenzahlen gegenüber, was eine langfristige Unterstützung durch die politischen Akteure erschweren kann. So wird im Projekt *SÖM.intakt* ein mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern betriebener Fahrdienst in einem der beiden Bedienegebiete nach Projektende nicht längerfristig weiterbetreiben.

Ein Grund liegt nach Aussage des Bürgermeisters darin, dass die Nachfrage nicht den Erwartungen gerecht geworden sei.⁸⁹ Laut Interview präferieren die Verantwortlichen den Lösungsansatz, perspektivisch den regulären ÖPNV aufzustocken, um die bestehenden Angebotslücken zu bedienen. Das Projekt hat hier den Impuls gegeben, neue Bedienformen zur Anbindung einzelner Ortsteile im Rahmen des ÖPNV zukünftig auszuprobieren. Hingegen wird in dem zweiten Bediengebiet das Angebot weitergeführt. Eine wichtige Rolle spielt dabei das Engagement der Kirchengemeinde, die als Träger des Angebots auftritt und das Fahrzeug zur Verfügung stellt. Dort wird von den Verantwortlichen der Mehrwert des Angebots unterstrichen, weil ein zwar kleiner, aber stabiler Kundenkreis erreicht werden konnte. Für diese Menschen, die in Ortsteilen mit sehr schlechter ÖPNV-Anbindung leben, bringt das Angebot aus Sicht der Betreiber eine echte Verbesserung.

Auch bei der Finanzierung zeigt sich, dass es wertvoll sein kann, wenn ein Erprobungsprojekt von Anfang an als Teil eines übergreifenden Gesamtkonzepts geplant wird. Im Fall des Projekts *ÖPNV-Taxi* war schon zu Projektbeginn klar, dass das Angebot bei erfolgreicher Erprobung perspektivisch mit Zuschüssen vom Landkreis weiterbetrieben werden soll.

Ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer gewinnen und dauerhaft motivieren

Ein Weg, um Kosten zu reduzieren, ist bei Angeboten der Personenbeförderung oftmals die Einbindung ehrenamtlicher Fahrerinnen und Fahrer. Auch im Rahmen von LandMobil wurde in mehreren Projekten dieser Ansatz gewählt. Dabei wurde festgestellt, dass es zum Teil eine hohe Motivation gibt, als ehrenamtliches Fahrpersonal mitzuwirken: Im Projekt *SÖM.intakt* konnte beispielsweise über einen Sportverein binnen einer Woche ein Pool von zehn ehrenamtlichen Fahrenden gefunden werden. Die Projektverantwortlichen hatten hier zunächst Bedenken, dass das Engagement schnell wieder abebbt – doch diese Befürchtung trat nicht ein. Eine grundsätzlich gut zu adressierende Gruppe sind dabei Rentnerinnen und Rentner, die noch mobil sind. Der Einsatz Ehrenamtlicher kann auch dabei unterstützen, ein Angebot positiv in der ländlichen Gemeinschaft zu verankern. Damit sich die Fahrten eines Bürgerbusses oder sozialen Fahrdienstes auf möglichst viele Personen verteilen, braucht es eine kritische Masse von Freiwilligen.

Diese finden sich in der Regel vor allem dann, wenn es ohnehin ein gutes Miteinander, ein reges Vereinsleben und einen gelebten Zusammenhalt vor Ort gibt – wie zum Beispiel im Projekt *ELVU* in der emsländischen Gemeinde Vrees, deren verbindendes Leitmotiv seit vielen Jahren ist, vor Ort lebenswert alt werden zu können. Beim Einsatz von Ehrenamtlichen ist aber auch zu beachten, dass diese kontinuierlich motiviert und betreut werden müssen, um die notwendige Verlässlichkeit zu erreichen. Hierfür müssen von Seiten des Projekts entsprechende Ressourcen eingeplant werden.

Hauptamtliche als Qualitätsgarant einbinden

Aus Sicht einiger Projektverantwortlicher kann ein Personenbeförderungsangebot mit Ehrenamtlichen nicht dieselbe Verlässlichkeit erreichen wie der Einsatz professioneller Fahrerinnen und Fahrer. Deshalb wird Letzteres in einigen Projekten als Erfolgsfaktor hervorgehoben: Für den Gemeindebus in Stollberg (Projekt *gruenemobilitaet*) zum Beispiel wurde die Verlässlichkeit des Angebots durch festangestelltes Personal gewährleistet. Die stadteneigene Dienstleistungsgesellschaft spielte hier eine zentrale Rolle für den operativen Betrieb. Im Projekt *MüMo* wurde die Bedeutung eines professionellen Marketings und einer professionellen Kommunikation hervorgehoben, für die auch in ähnlichen Projekten ein ausreichendes Budget vorgesehen werden sollte. Von den beteiligten Gemeinden in *MüMo* wurde insbesondere gelobt, dass sie sich nicht mit der Projektabwicklung und der Bereitstellung der Fahrzeuge selbst befassen mussten, da dies zentral durch den Landkreis und einen externen Dienstleister übernommen wurde. Das hat nach ihren Angaben die Bereitschaft zur Teilnahme sehr erleichtert.

Wenn ein Landkreis ein eigenes Kommunalunternehmen hat, so kann es zeit- und kräftesparend sein, dieses mit der betrieblichen Organisation und Durchführung von Fahrten zu beauftragen. Im Projekt *AzubiShuttle* konnte auf diese Weise recht unkompliziert die für eine Personenbeförderung notwendige Genehmigung eingeholt sowie das erforderliche Fahrpersonal mit Personenbeförderungsschein gefunden werden. Dafür war lediglich wichtig, die Personenbeförderung als weiteren Unternehmenszweck des Kommunalunternehmens in die Satzung aufzunehmen. Die *AzubiShuttle*-Fahrten wurden dann über eine Mietwagenlizenz genehmigt, ähnlich wie die Shuttles im Projekt *gruenemobilitaet*.

89 Thüringer Allgemeine vom 22.12.2023: Landmobil für Buttstädt und Umgebung läuft aus, abgerufen am 20.7.2024.

Hohe Sichtbarkeit durch viele Fahrzeuge sowie Funktionsbündelung

Insgesamt besteht eine grundsätzliche Herausforderung auch im Handlungsfeld „Nahtloser öffentlicher Verkehr“ darin, möglichst von Beginn an eine hohe Sichtbarkeit für die neuen Angebote zu erreichen. Damit ein neues Verkehrsangebot in der räumlich verteilt lebenden ländlichen Bevölkerung auch wahrgenommen und als verlässlich und alltagstauglich empfunden wird, ist es wichtig, von Anfang an möglichst viele Fahrzeuge einzusetzen und möglichst viele Fahrten durchzuführen. Je mehr Fahrzeuge in Betrieb sind, desto effizienter wird auch der personelle wie finanzielle Aufwand der Anbietenden pro Fahrzeug und Fahrt – ein Kennwert, an dem entlang oft später über eine Verstetigung entschieden wird. Dies kann gerade bei Erprobungsprojekten wie in der Fördermaßnahme LandMobil eine Herausforderung sein, da sie tendenziell in einem kleinen Maßstab operieren.

Im Bahnhof Doberlug-Kirchhain (Projekt *Mobilitätsknoten*) wurde das Thema Sichtbarkeit durch einen vorläufigen Anbau an das eigentliche Bahnhofsgebäude umgesetzt. So konnte bereits ein Vorgeschmack darauf gegeben werden, was zukünftig – nach erfolgter Sanierung und Aufwertung des Bahnhofsgebäudes – sein würde. In dem Anbau wurden bereits verschiedene Funktionen unter einem Dach vereint: ÖPNV-Beratung und Ticketverkauf, Tourist-Information und Fahrradverleih. Zusätzlich wurde im Bahnhof für eine attraktive Aufenthaltsqualität gesorgt, unter anderem durch die Möglichkeit zum Einkauf lokaler Produkte. Dies sorgt dafür, dass unterschiedliche Bedürfnisse und Zielgruppen angesprochen werden. Die Funktionsbündelung verbessert die Wirtschaftlichkeit und die Sichtbarkeit des Angebots und erleichtert es zudem, Personalkapazitäten zu bündeln.

Die LandMobil-Projekte zeigen, dass ein zielgruppenbezogenes Fahrtangebot ein wertvoller Türöffner sein kann, um die Benutzerfreundlichkeit und Alltagstauglichkeit insbesondere von flexiblen Angebotsformen zu demonstrieren. So trug laut den Projektverantwortlichen im Projekt *SÖM.intakt* die Erprobung des kostenlosen Bürgerfahrdienstes dazu bei, dass nun in einer Gemeinde verstärkt über die Einführung eines flexiblen Angebots im ÖPNV nachgedacht wird. Positive Erfahrungen und steigende Nutzungszahlen können helfen, sowohl die politischen Akteure für eine Verstetigung zu gewinnen als auch bislang ÖPNV-ferne Familienhaushalte für Alternativen zum Eltern-Taxi zu begeistern.

Realistisch einschätzen, was technisch möglich ist

In einigen Projekten zeigten sich Herausforderungen im Einsatz innovativer Technologien. So wurde im Projekt *MobOGIrsch* angestrebt, automatisierte Fahrzeuge in einem Shuttlebetrieb einzusetzen. Aufgrund von vielen noch bestehenden technischen und rechtlichen Hürden gelang dies jedoch letztlich nicht. Mit der Genehmigung automatisierter Fahrzeuge betreten viele Genehmigungsbehörden in ländlichen Räumen noch juristisches Neuland. Erst 2021 wurde eine Rechtsgrundlage geschaffen, deren Anwendung noch mit Unsicherheiten einhergehen kann. Hier wäre laut der Projektzuständigen eine intensivere politische Unterstützung für eine externe fachliche Beratung notwendig gewesen, um die Hürden zu überwinden. Dies kann aus Sicht der lokalen Akteure für Gemeinden in ländlichen Räumen schwieriger sein als etwa in Großstädten wie Berlin oder Hamburg, wo es oftmals stärker ausgeprägte Strukturen und Netzwerke für die Innovationsförderung gibt.

Auch der Einsatz von Elektrofahrzeugen war im Rahmen mehrerer Projekte mit Herausforderungen verbunden. Im Projekt *AzubiShuttle* erwies sich die Reichweite in den Wintermonaten als unzureichend. Den Verantwortlichen wurde zudem erst während der Projektumsetzung das Problem bewusst, dass sie vor Ort nicht über ausreichende Schnelllade-Möglichkeiten verfügten. Hier fehlte es also an Wissen über die Voraussetzungen für den Einsatz der Technologie. Angesichts langer Wartezeiten für die Aufrüstung der Ladeinfrastruktur wurde hier schließlich auf ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor ausgewichen. In einem anderen Projekt zeigten sich Herausforderungen mit der nötigen Software: Die marktüblichen Lösungen für bedarfsgesteuerte Verkehre ermöglichten nicht, dass neben dem On-Demand-Angebot auch die Linienbusfahrten angezeigt werden können (*mobil@leine*). Dadurch war die angestrebte Integration zwischen On-Demand-Verkehr und klassischem ÖPNV wesentlich schwieriger als gedacht. Auch in anderen LandMobil-Projekten wurden die Funktionalitäten der bestehenden Softwarelösungen beziehungsweise die Kosten für die Weiterentwicklung bestimmter Softwarekomponenten unterschätzt (zum Beispiel im Projekt *ÖPNV-Taxi* die Integration der Taxifahrten in die App *moobil+*, im Projekt *MüMo* die Integration von Mitfahrgelegenheiten in die Buchungsplattform der Fahrzeuge).

Eine weitere Herausforderung kann darin liegen, dass insbesondere bauliche Maßnahmen im Rahmen von Projekten einen langen Vorlauf brauchen (unter anderem *MobOGIrsch*, *DMK-Rhön*). So konnten im Projekt *DMK-Rhön* geplante infrastrukturelle Maßnahmen (unter anderem der barrierefreie Ausbau einer Haltestelle) nicht durchgeführt werden, weil es zwischenzeitlich erhebliche Kostensteigerungen für die

Bauleistungen gab. Im Projekt *MOL-Box* sollten Fahrradboxen errichtet werden, die bestimmte technische Anforderungen wie Fernüberwachung erfüllen sollten. Die am Markt verfügbaren Lösungen erwiesen sich als wesentlich teurer als gedacht, sodass schließlich ein eigenständiger Ansatz in Kooperation mit mehreren Anbietern entwickelt wurde. Der technische Wissensstand und das Know-how bei den Projektverantwortlichen kann also ein wichtiger Erfolgsfaktor sein. Um technische Hürden von vornherein soweit wie möglich zu minimieren, könnte eine eingehende Beratung zu Beginn des Projekts hilfreich sein. Eine Anlaufstelle hierfür könnten die Kompetenznetzwerke sein, die in einigen Bundesländern als Beratungs- und Weiterbildungsinstanzen zum Thema Mobilität gegründet wurden. Diese haben einen guten Überblick darüber, welche technischen Lösungen in vergleichbaren Projekten bereits erprobt wurden.⁹⁰

Unter Umständen können auch niedrigschwellige technische Lösungen sinnvoll sein: So koordinierten sich die Fahrenden in *SÖM.intakt* über eine Messenger-Gruppe, zum Beispiel, wenn kurzfristig eine ehrenamtliche Person ausfiel. Interessierte, die

mitfahren wollten, konnten auch in der Landgemeinde anrufen. Das verursacht zwar Mehrarbeit in der Verwaltung, aber so können auch Zielgruppen, die wenig digital affin sind, erreicht werden:

„Über den elektronischen Weg melden sich vielleicht 5 Prozent an; das Klientel ist 70 plus, die wollen lieber anrufen.“

(Abschlussgespräch mit den Verantwortlichen des Projekts SÖM.intakt)

Einige Projekte hatten auch ambitionierte Ziele in Bezug auf den Einsatz von lokal erzeugtem Strom für den Betrieb der eingesetzten E-Fahrzeuge (zum Beispiel *AzubiShuttle*). Als Problem erwiesen sich hier zum Teil die rechtlichen Rahmenbedingungen. Gerade im Bereich erneuerbarer Energien besteht bislang noch eine Rechtslage, die die lokale Nutzung des Stroms erschwert und erhebliche Unsicherheiten bei den Akteuren erzeugen kann (Näheres dazu auch in Kapitel 5.1.2).

Rechtliche Herausforderungen bedenken und ggf. juristische Unterstützung einplanen

Besonders im Bereich der Personenbeförderung können die komplexen rechtlichen Rahmenbedingungen die Umsetzung neuer Angebote erschweren. Gerade bei Projekten aus zivilgesellschaftlicher Initiative (zum Beispiel *MeckSchweizer*, *Bürgerbahn*, *MobOGIrsch*) war den Projektverantwortlichen anfangs oft nicht klar, wie hoch die rechtlichen Anforderungen sind.

Der Markt der Personenbeförderung ist in Deutschland durch das PBefG reguliert, das unter anderem einen Typenzwang vorsieht: Die rechtlich zulässigen Angebotsformen sind abschließend definiert und gegeneinander abgrenzt; andere Angebotsformen sind zunächst einmal nicht genehmigungsfähig. Wer Personen gegen Entgelt befördern will, ist zudem als Unternehmerin beziehungsweise Unternehmer an hohe Anforderungen gebunden, die ohne rechtliche Expertise nicht leicht zu durchschauen sind. Die Genehmigungsverfahren können entsprechend komplex sein. So waren im Fall des Projekts *MeckSchweizer* die Hürden für die geplante Mitnahme von Personen auf Touren der Warenlieferung viel aufwendiger als ursprünglich gedacht: eine niedrigschwellige, pragmatische Lösung zur Verbesserung der Mobilität vor Ort war so nicht umsetzbar. Der Inhaber des regionalen Warenlieferdienstes musste zunächst eine Eignungsprüfung bei der IHK ablegen, um eine Zulassung als Unternehmen der Personenbeförderung zu erhalten. Anschließend musste er zusätzlich einen

Personenbeförderungsschein machen. Wenn öffentliche Zuschüsse fließen, sind die Akteure zudem in der Regel mit langen und komplexen Ausschreibungsverfahren konfrontiert. Im Projekt *MobiLaST* war beispielsweise zunächst die Einrichtung eines Lieferdienstes in Kombination mit einem Shuttle-Service vorgesehen, der immobile Personen zu kulturellen und gesellschaftlichen Veranstaltungen befördert. Dies erwies sich rechtlich als kompliziert – es wäre eine Genehmigung für die Personenbeförderung sowie eine Eignungsprüfung der Unternehmensführung notwendig gewesen – und wurde daher nicht weiterverfolgt.

Zum Teil wurden die genehmigungsrechtlichen Probleme dadurch umgangen, dass die Beförderung unentgeltlich erfolgte und so nicht mehr genehmigungspflichtig war (vergleiche unter anderem *SÖM.intakt*). In anderen Projekten war das Fahrtangebot nur für eine bestimmte Zielgruppe nutzbar und damit nicht mehr öffentlich (unter anderem *mobile Jugend* und *mobil@leine* nur für Jugendliche, der Notbus aus dem Projekt *Flexi-mobil* nur für nachweislich bedürftige Personen). Verkehrsangebote, die sich an eine begrenzte Zielgruppe, also zum Beispiel ausschließlich an Jugendliche oder Auszubildende richten, sind rechtlich gesehen kein öffentlicher Personenverkehr. Einige LandMobil-Projekte bekamen ihre Angebote auch nur zeitlich befristet genehmigt, über die sogenannte Experimentierklausel des PBefG.

90 vgl. <https://www.mobilikon.de/instrument/kompetenzstellen-der-laender-zum-nakomo-und-mogleb>, abgerufen am 18.02.2025.

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen frühzeitig einbinden

Über die Einbindung der ÖPNV-Aufgabenträger und am besten auch der ÖPNV-Unternehmen sollte von Anfang an geklärt werden, wie eine Konkurrenz zum bestehenden Linienverkehr möglichst weitgehend vermieden werden kann. Diese Erfahrung machte unter anderem das Projekt *mobil@leine*. Es wurde von der Samtgemeinde initiiert, die jedoch nicht selbst Aufgabenträger für den ÖPNV ist. Der Landkreis als Aufgabenträger vergibt den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag für die Durchführung des ÖPNV an ein Verkehrsunternehmen. Mit dieser Beauftragung sind ausschließliche Rechte verbunden, es darf also von Seiten der Gemeinde (oder von einem anderen Anbieter) ohne Abstimmung kein weiteres Verkehrsangebot geschaffen werden, das als Parallelbedienung angesehen werden kann. Die Beauftragung für den On-Demand-Verkehr im Rahmen des Projekts musste somit über den Landkreis erfolgen. Die Komplexität dieser Konstellation kam für die Projektverantwortlichen zunächst überraschend. Es wurde aber schließlich eine gute Zusammenarbeit mit dem Landkreis und dem örtlichen Verkehrsunternehmen etabliert, die zum Erfolg des Projekts beitrug:

Die Einbindung der konzessionsinhabenden ÖPNV-Unternehmen ist auch deswegen entscheidend, weil diese oft ein wichtiges rechtliches und betriebliches Fachwissen sowie Ortskenntnis mitbringen und zudem gerade bei sensiblen Zielgruppen, wie zum Beispiel Kindern und Jugendlichen oder älteren Menschen, einen Vertrauensvorschuss genießen.

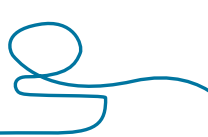
Auch bei den drei Projekten *MüMo*, *Mobilitätsknoten* und *gruenemobilitaet* war auf unterschiedliche Weise der Kontakt zu den Verkehrsunternehmen und Verkehrsorganisationen vor Ort entscheidend für den Projekterfolg: Der Landkreis Mühldorf am Inn ist selbst ÖPNV-Aufgabenträger, daher konnte hier die Weiterentwicklung des Car- und Bikesharing-Angebots direkt mit der ÖPNV-Planung zusammengedacht werden. Das Projekt *MüMo* lag dort im Fachbereich Mobilität, wo auch die ÖPNV- und Nahverkehrsplanungen umgesetzt werden. In den Projekten *gruenemobilitaet* und *MobOGLrsch* gestaltete sich der Kontakt zur Aufgabenträgerorganisation und zum Verkehrsunternehmen dagegen schwieriger: Weder die Stadt Stollberg noch die Gemeinde Irsch sind Aufgabenträger des ÖPNV. Die Projektverantwortlichen bei der Gemeinde waren jeweils davon ausgegangen, dass sie eigenständig im Rahmen des Projekts ein Angebot der Personenbeförderung auf die Beine stellen könnten, und waren doch überrascht, dass sie den Landkreis beziehungsweise den Verkehrsverbund zwingend einbeziehen müssen.

In einem Fall gestaltete sich die Kommunikation mit dem Verkehrsverbund schwierig. Womöglich hätte eine frühzeitigere Einbindung geholfen, diesen Akteur in einer positiven Weise für die Mitarbeit am Projekt zu motivieren.



„Aufgabenträger für den ÖPNV ist der Landkreis, wir als Kommune sind Teil des Landkreises. Wenn wir mit öffentlichen Geldern etwas ausprobieren wollen, was in den normalen ÖPNV integriert werden soll, werden wir hier vor die Hürde gestellt, dass wir nicht Aufgabenträger sind. Wir können kein direktes Vertragsverhältnis zum Busunternehmen herstellen, weil wir kein Konzessionsinhaber sind, wodurch Schwierigkeiten entstehen. Es muss sich in jedem Fall an die Konzessionsrechte gehalten werden. Das heißt, dass Projekte im Bereich des ÖPNV von Anfang an mit Hürden belegt sind. Der juristische Aufwand in diesem Projekt war sehr hoch und ist auch noch nicht abgeschlossen, denn es muss noch eine Ergänzung des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags zur Durchführung des öffentlichen Verkehrs zwischen Landkreis und dem Regionalverkehr Hildesheim geschlossen werden, und auch der Lenkungsausschuss des Landkreises steht noch aus. Insgesamt befinden wir uns in einem Arbeitsfeld, in dem mehr Konstellationen zu beachten sind als in einer direkten Auftragsvergabe.“

(Mid-Term-Gespräch mit den Verantwortlichen des Projekts *mobil@leine*)



Konkurrenz mit dem Taxigewerbe ausschließen

Zum Teil gab es in Projekten anfänglich Schwierigkeiten, weil das lokale Taxigewerbe den kostenlosen, ehrenamtlich betriebenen Fahrdienst zunächst als besondere Konkurrenz betrachtete (zum Beispiel in *SÖM.intakt*). Um eine längerfristige Perspektive für das Angebot zu schaffen, war es daher sehr wichtig, herauszustellen, dass das kostenlose Angebot keine Krankenfahrten, Vertragsfahrten oder Schülerverkehrsfahrten übernimmt – denn diese stellen für das Taxigewerbe gerade in ländlichen Räumen eine wichtige Einnahmequelle dar.

Umgekehrt stellen sich bei der Einbindung des Taxis in flexible Bedarfsverkehre zum Teil komplexe beihilfe-rechtliche Fragen, die im Projekt *ÖPNV-Taxi* eingehend beleuchtet wurden (vgl. Abschnitt 4.2.2). Die Erfahrungen des Projekts verdeutlichen, dass es gerade im Handlungsfeld Personenbeförderung hilfreich sein kann, von vornherein ein Budget für rechtliche Beratung einzuplanen und juristische Fachleute rechtzeitig einzubinden.

Rechtliche Fragen in Bezug auf die Finanzierung frühzeitig prüfen

Auch in Bezug auf die Finanzierung können rechtliche Rahmenbedingungen hinderlich wirken. So sind Beförderungsleistungen wie zum Beispiel Bürgerbusse laut Abgabenordnung in der Regel nicht als gemeinnütziger Zweck anerkannt, was im Rahmen von LandMobil ebenfalls von einigen Projektverantwortlichen als Hürde beschrieben wurde (*Bürgerbahn*). Denn dies hat zur Folge, dass die Ehrenamtszuschale für die Fahrerinnen und Fahrer versteuert werden muss. Es gilt also, in diesem Fall Ehrenamtliche frühzeitig über die Bedingungen zu informieren. Entsprechende Projekte brauchen dann solche Ehrenamtliche, die nicht auf eine steuerfreie Zuschale angewiesen sind.

Gerade bei Verkehrsangeboten, die sich an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Betrieben richten (zum Beispiel Auszubildende), spielen stets auch steuerrechtliche Fragen eine Rolle, insbesondere, ob dadurch ein geldwerter Vorteil vorliegt. Die frühzeitige Einbindung einer Steuerberatung kann hier allen Beteiligten verlässliche Klarheit und zulässige Handlungsoptionen verschaffen. Um weder die Ausbildungsbetriebe noch die Auszubildenden mit der Versteuerung von geldwerten

Vorteilen zu belasten, bewährte sich zum Beispiel im Projekt *AzubiMobil* eine pauschale Lohnerhöhung, die gekoppelt wurde an die Verpflichtung, das E-Fahrzeug auf eigene Kosten zu laden.

Rechtliche Bedenken können auch die Rolle der Landkreise und Gemeinden als öffentliche Träger betreffen. Eine Finanzierung von Angeboten durch Sponsoren kann problematisch sein, wenn die Gemeinde als genehmigende Behörde die finanziellen Zuwendungen von Unternehmen nutzt, um Angebote der Personenbeförderung zu finanzieren. Von den Projektverantwortlichen in *SÖM.intakt* wurden hier Bedenken wegen möglicher Interessenkonflikte geäußert. Aus diesem Grund und da Landkreise nur sehr eingeschränkt wirtschaftlich tätig sein dürfen, kann es rechtlich unbedenklicher und zeitsparender sein, wenn Verträge z.B. für das Fahrzeug-Leasing oder für Kooperationsvereinbarungen direkt über einen gewerblichen Partner abgewickelt werden (zum Beispiel über ein Beratungsbüro wie in *AzubiMobil* oder ein kommunales Wirtschaftsförderungsunternehmen wie in *MOL-Box* und *SAIL*).

Hohen Zeitbedarf bei Einbindung von Bahnhofsgebäuden und -flächen einplanen

Sind Gebäude oder Flächen in unmittelbarer Bahnhofsnähe ein Teil der geplanten Veränderungen, so empfiehlt sich frühzeitig die Klärung der Besitz- und Zuständigkeitsverhältnisse. So war im Projekt *Mobilitätsknoten* ein wesentlicher Schlüssel für das Gelingen der Mobilitätszentrale die Kooperation mit dem ÖPNV-Aufgabenträger Verkehrsmanagement Elbe-Elster wie auch mit den für Vertrieb zuständigen Stellen der Deutschen Bahn. Obwohl die Stadt Eigentümerin des Bahnhofsgebäudes ist, ist die Deutsche Bahn weiterhin ein Schlüsselakteur

für die Planung und Umsetzung der baulichen Maßnahmen am Gebäude, da vielfältige Abhängigkeiten zur Erneuerung von Bahnsteigen und Gleisanlagen bestehen. Die Projektakteure waren hier zunächst mit der hohen Komplexität und Arbeitsteilung des Konzerns Deutsche Bahn konfrontiert und benötigten längeren Vorlauf, um die richtigen Akteure ausfindig zu machen und für das Projekt zu gewinnen.

4.3.5 Sharing-Angebote

In ländlichen Räumen besitzt ein höherer Anteil der Haushalte nicht nur ein Auto, sondern mehrere Autos.⁹¹ Für gelegentliche Fahrten kann Carsharing da ein günstiger und flexibler Ersatz für den Zweit- oder Drittwagen sein und zudem Ressourcen sparen. Carsharing bietet sich vor allem für Gegenden und Tageszeiten an, in denen Bus und Bahn kein alltagstaugliches Fahrtangebot liefern (können). Daneben sind Bikesharing-Systeme vor allem dann interessant, wenn es ein gutes nähräumliches Radwegenetz gibt. Oft wird dabei eine Kombination aus verschiedenen Arten von Fahrrädern angeboten, beispielsweise E-Bikes, Falträder und Lastenfahrräder.

Die im Folgenden dargestellten Erkenntnisse und Empfehlungen basieren vor allem auf den Aussagen der Projektverantwortlichen in den Abschlussgesprächen, ergänzt durch einzelne Aussagen aus den Interviews mit den Projektpartnern, Kommunen und Nutzenden. Zum Teil finden sich hier auch Empfehlungen aus der Querauswertung der Endberichte.

Verschiedene Nutzungsgruppen einbinden und kombinieren

Damit die Sharing-Fahrzeuge über das Ende der Förderung hinaus weiterbetrieben werden können, müssen sie innerhalb der Erprobungsphase eine bestimmte Mindestanzahl an regelmäßigen Nutzenden gewinnen. Die typischen Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer allein sind zu unzuverlässig angesichts der Fixkosten, die ein Sharing-Angebot mit sich bringt. Es ist daher wichtig, frühzeitig verschiedene Zielgruppen anzusprechen und für das Verleihangebot zu gewinnen. Im Idealfall sollten sich die Nutzungsmuster der verschiedenen Personengruppen über den Tag und die Woche hinweg geeignet ergänzen. Privathaushalte leihen sich vor allem am Wochenende Sharing-Fahrzeuge. Damit die Sharing-Fahrzeuge auch unter der Woche tagsüber gut genutzt werden, ist es wichtig, bereits frühzeitig zusätzlich Gewerbetreibende, öffentliche Verwaltungsmitarbeitende und Tourismusbetriebe als Mitnutzende zu gewinnen, zum Beispiel durch Sonderkonditionen.

Nach den Erfahrungen der LandMobil-Projekte (zum Beispiel MüMo, MultiMoNo, geschärmtobil, SAIL) sollten insbesondere folgende Personengruppen für Sharing-Angebote angesprochen werden: lokale Arbeitgeber und Dienstleister, die keine Spezialfahrzeuge benötigen, Paarhaushalte im Renten(eintritts)alter, junge Erwachsene, örtliche Vereine sowie – in touristischen

Gegenden – Beherbergungsbetriebe. Mit Blick auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit sind ergänzende touristische Nutzungen für die ländlichen Sharing-Angebote von Vorteil, da sich daraus eine weitere Einnahmequelle ergibt. So berücksichtigten sowohl die Pilotgemeinden auf der Schwäbischen Alb (Projekt IMSA) als auch das Projekt E-Harz und die Stadt Anklam mit dem nahegelegenen Peenetal (Projekt Zielsicher eMobil) bei der Standortwahl und Tarifgestaltung der Sharing-Angebote gezielt auch das touristische Potenzial.

Öffentliche Verwaltung als Vorbild und für Grundaustattung gewinnen

Die Landkreise und Gemeinden können nicht nur bei der Ausweisung von geeigneten Parkplatz- und Abstellflächen für die Sharing-Fahrzeuge unterstützen. Werden die Sharing-Fahrzeuge zudem regelmäßig durch das eigene Verwaltungspersonal genutzt, so stärkt das zum einen die Grundaustattung des Sharing-Angebots und zum anderen die Glaubwürdigkeit bei allen weiteren kommunalen Aktivitäten in diesem Bereich (vgl. ELVU, MüMo, SAIL). Zudem besteht die Möglichkeit, auf diese Weise den eigenen Fuhrpark mit seinen Fixkosten reduzieren zu können.

Eine weitere Möglichkeit ist es, die Kosten für Weiterbildungsfahrten der freiwilligen Feuerwehren und/oder der Sportvereine durch die Gemeinde zu übernehmen, wenn diese dafür die Sharing-Fahrzeuge nutzen. So kommen zentrale und gut vernetzte Akteure in Kontakt mit dem Verleihangebot. Diesen Weg verfolgten beispielsweise die Projekte MüMo und geschärmtobil.

Elektrofahrzeuge – zwischen „Reichweiten-Angst“ und Publikumsmagnet

Gerade in ländlichen Räumen können E-Fahrzeuge im Winter leicht an die Grenze ihrer Reichweite gelangen, insbesondere, wenn sie ohne Pause direkt hintereinander verliehen werden, schwere Last zugeladen wird oder lange Strecken gefahren werden. Die Nutzenden der Projekte Küstenstromer, MultiMoNo und MüMo berichteten beispielsweise durchweg von ihren anfänglichen Vorbehalten gegenüber der Reichweite von Elektroautos und von ihrer Erfahrung, dass die Reichweite in der Tat stark davon abhing, wie schnell sie fuhren (zum Beispiel auf der Autobahn), wie kalt die Außentemperaturen waren und wie viele weitere Stromverbraucher wie Klimaanlage sie parallel betrieben. Andererseits sind es gerade

91 vgl. Infas et al. 2018b: 19.

die noch etwas „exotisch“ anmutenden Elektroautos, die deutlich mehr Erstnutzende anziehen und das Gefühl bestärken, ein zukunftsfähiges Angebot zu unterstützen – insbesondere, wenn der zum Laden eingesetzte Strom aus erneuerbaren Energieanlagen vor Ort stammt wie bei den Projekten von *ELVU*, *mobileG* und *Küstenstromer*.

„Henne-Ei-Problem“: Elektroautos und Ladeinfrastruktur

Wie auch die LandMobil-Projekte zeigen, beeinflussen sich die Verfügbarkeit von Ladesäulen und die Verbreitung von Elektroautos gegenseitig und stellen daher ein „Henne-Ei-Problem“ dar: So warten viele Kaufinteressierte noch mit der Anschaffung eines Elektroautos, bis aus ihrer Sicht genügend Ladesäulen vorhanden sind. Gerade angesichts der geringen Siedlungsdichte und der längeren Entfernungen, die in ländlichen Räumen zurückgelegt werden müssen, äußerten mehrere Elektrofahrzeug-Testnutzende im Rahmen der durchgeführten Interviews die Sorge, ungeplant mit dem Elektroauto unterwegs liegenzubleiben. Umgekehrt zögern allerdings auch die ländlichen Kommunen und lokalen Energieversorger oft noch mit der Investition in öffentliche Ladesäulen, solange sie den Eindruck haben, dass es noch nicht viele Elektroautos vor Ort gibt.

Dabei kann die Schnellladefähigkeit von Sharing-Autos in Kombination mit vor Ort verfügbaren Schnellladesäulen die effektiv nutzbare Zeit der Sharing-Fahrzeuge erheblich steigern. Gerade in bergigen Regionen und bei kühlen Außentemperaturen sinkt die Reichweite der Elektroautos. Wenn die Fahrzeuge dann viele Stunden benötigen, bis sie wieder aufgeladen sind, gibt es häufiger den Fall, dass ein Ausleihwunsch nicht bedient werden kann. Allerdings ist die Planung und das Verlegen der für das Schnellladen notwendigen Starkstromanschlüsse nach Erfahrung der LandMobil-Projekte (unter anderem *Küstenstromer*, *MultiMoNo* und *E-Harz*) zum Teil eine langwierige Herausforderung, die am effizientesten gelingt, wenn ein lokaler Energieversorger mit dem entsprechenden professionellen Hintergrund die Verantwortung dafür übernimmt.

Bewusste Fahrzeugauswahl – Flexibilität und Fahrzeugvarianten zentral

Eine gut durchdachte Fahrzeugauswahl betrifft mehrere Aspekte: Die Leihfahrzeuge sollten möglichst einfach zu bedienen sein, um den Aufwand für Einweisungen und Telefonservice gering zu halten, und sie sollten möglichst robust sein und – gerade auch bei den Fahrrädern – für Menschen unterschiedlicher Körpergröße geeignet sein durch weitreichende, leicht bedienbare Verstellmöglichkeiten von Lenker- und Sattelhöhe.

Umstritten waren in mehreren LandMobil-Projekten etwas größere Fahrzeugvarianten. Im Carsharingbereich sind das die Kleinbusse mit sieben Sitzplätzen, die für größere Transporte vom Baumarkt, Familienausflüge und Vereinsfahrten sehr interessant sind, sich aber meist durch eine deutlich geringere Grundauslastung auszeichnen, da private Einzelpersonen (noch dazu, wenn sie nur selten Auto fahren) vor Fahrzeugen mit größeren Außenmaßen oft eher zurückschrecken. Ist allerdings geplant, dass mit ein und demselben Fahrzeug sowohl Personen als auch Materialien transportiert werden, wie im Projekt *mobile Jugend*, dann muss das Fahrzeug auch ausreichend groß bemessen und möglichst flexibel möblierbar sein.

Im Bikesharingbereich besteht ein ähnliches Problem: Hier sind es die Falträder, die größeren Lastenräder und auch Dreiräder, die für Einzelpersonen und besondere Anlässe eine sehr hilfreiche Lösung darstellen, jedoch oftmals zu wenig regelmäßig genutzt werden. Die Falträder wurden auch von den Betrieben in den Projekten *BMM-Land* und *KKMKS* am wenigsten ausgeliehen und ausprobiert. Sie sind vermutlich nur in solchen ländlichen Räumen interessant, wo es schnelle und oft befahrene ÖPNV-Achsen gibt und sie als Zubringer eine leichter und kostengünstiger zu transportierende Alternative zum normalen Fahrrad oder zum Pkw darstellen.

Für die in der Regel bereits in der Anschaffung deutlich kostspieligeren Fahrzeugvarianten gibt es keine pauschale Empfehlung. Die Verantwortlichen müssen schlichtweg entscheiden, wie wichtig ihnen die Quersubventionierung der Sondermodelle ist für das Gesamtimage des Sharing-Angebots. Das betrifft auch die Barrierefreiheit beziehungsweise Rollstuhlleihung der Carsharing-Fahrzeuge: Auf der einen Seite können damit mobilitätseingeschränkte Personen einen deutlichen Mehrwert erfahren, insbesondere, wenn bislang nicht einmal rollstuhlgeeignete Taxifahrzeuge vor Ort existierten (vgl. *MeckSchweizer*). Auf der anderen Seite können die Mehraufwände für eine entsprechende Sonderausstattung oder Umrüstung in der Regel über die Nutzungsdauer nicht wieder ausgeglichen werden. Auch die Anschaffung von Fahrzeugzubehör sollte von den Verantwortlichen abgewogen werden. Seitens der Nutzenden wurden zum Beispiel Kindersitze, Anhängerkupplung und Anhänger, Gummimatten im Fußraum, Schmutzfangdecken für den Kofferraum sowie Transportboxen für Hunde erwähnt.

Kommunaler Wettbewerb hilfreich für geeignete Standortvorschläge

Wenn die Initiative für ein Carsharing-Projekt vom Landkreis ausgeht (wie zum Beispiel in den Projekten *ELVU*, *MüMo* und *SAIL*), ist es elementar, die Carsharing-Standorte in enger Kooperation mit den Kommunen zu bestimmen und deren Eigeninitiative zu wecken. Im Projekt *ELVU* wurden die Kommunen aufgefordert, sich mit konkreten und möglichst nachvollziehbar begründeten Standortvorschlägen um eine 50 Prozent-Finanzierung durch den Landkreis zu bewerben. Die Standortvorschläge wurden dann durch Standortanalysen mit Hilfe eines Geografischen Informationssystems geprüft und ergänzt und lieferten eine gute Basis für ein landkreisweites Gesamtkonzept. Im Projekt *geschärtmobil* wurde hingegen den ländlichen Ortsteilen ein Carsharing-Fahrzeug gestellt, sobald mindestens ein weiterer Pkw nachweislich aus der Gemeinschaft eingebracht wurde, sei es aus einem Privathaushalt oder von einem lokal ansässigen Unternehmen. Die Versicherung und technische Umrüstung dieser zusätzlichen Fahrzeuge übernahm dann die Kommune.

One-way-Fahrten prüfen

Einen besonderen Mehrwert können Sharing-Angebote haben, wenn die Fahrzeuge nicht an dem gleichen Standort zurückgegeben werden müssen, an dem sie ausgeliehen wurden. Die Nachfrage danach ist in ländlichen Räumen seltener als in der Stadt – aber wenn, dann kann das Sharing-Angebot eine echte Lücke schließen. Diese Erfahrung wurde von den Nutzenden der beiden Projekte *LANDRADL* (Bikesharing) und *geschärtmobil* (Carsharing) gemacht, die ein interstationäres Angebot erprobten. Voraussetzung für ein interstationäres Angebot ist allerdings, dass die Ortung der Fahrzeuge technisch und rechtlich abgesichert ist und dass vorab geklärt wird, wer die Fahrzeuge ggf. zu der ursprünglichen Station zurückführt. Im Projekt *LANDRADL* hatte dafür ein engagierter Ehrenamtlicher sogar einen eigenen Fahrradanhänger, mit dem die Leihräder umpositioniert oder in die Werkstatt gebracht werden konnten.

Unsicherheiten verringern: Kurzanleitungen, Patensysteme, Karten und Stammtische

Um die Zugangshemmnisse zum Sharing-Angebot zu verringern und Unsicherheiten bei (potenziellen) Nutzenden abzubauen, gerade auch bei der Nutzung der noch recht unvertrauten E-Fahrzeuge, haben die LandMobil-Projekte verschiedene Ansätze verfolgt: Zum einen wurden in der Regel Kurzanleitungen verfasst, die in den Fahrzeugen und/oder an der jeweiligen



Leihstation verfügbar waren. Zum anderen gab es beispielsweise im Projekt *MultiMoNo* ehrenamtliche Fahrzeug-Patinnen und -Paten, die den Erstnutzenden bei Bedarf eine kurze Einweisung in die Fahrzeuge und für das Laden geben konnten. Sehr hilfreich können auch monatliche oder quartalsweise Carsharing-Stammtische sein, wie zum Beispiel in den Projekten *LimA* und *MultiMoNo*. Auf diesen Stammtischen konnten sich sowohl Sharing-Nutzende über ihre Erfahrungen austauschen als auch Interessierte unverbindlich Fragen zu den Fahrzeugen und dem Angebot stellen. Übernimmt die Gemeinde die Getränke auf den Stammtischen, kann damit auch eine Wertschätzung gegenüber den ehrenamtlichen Unterstützenden ausgedrückt werden. Insbesondere die Erfahrungen der Nutzenden zur Reichweite der konkreten Fahrzeuge waren in den Projekten *MultiMoNo* und *Küstenstromer* für die noch Unerfahrenen sehr hilfreich. Hier sollte geprüft werden, solche Erfahrungswerte beispielhaft in der Kurzanleitung zu ergänzen – insbesondere, wenn es keine ehrenamtlichen Fahrzeug-Patinnen und -Paten gibt, die man fragen könnte.

In den Interviews mit den Nutzenden der Sharing-Angebote wurden zudem noch weitere hilfreiche Ideen genannt. So wäre es insbesondere nützlich, wenn es in den Autos oder an den Leihstationen eine Karte mit allen nahräumlich verfügbaren Lademöglichkeiten gäbe, aus der auch die Preise, Zahlungsmöglichkeiten und Ladezeiten hervorgehen. Gewünscht wurden auch ergänzende Hinweise zu den jeweiligen Carsharing-Stationen, zum Beispiel auf der Homepage und in der Buchungs-App. Diese ergänzenden Hinweise betreffen zum Beispiel die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, die ÖPNV-Anbindung und die Funknetzqualität an der jeweiligen Station.

Registrierung, Buchung und Fahrzeugzugang: möglichst über mehrere Wege

Die LandMobil-Projekte arbeiteten in der Regel mit Internetseiten und Apps für die Registrierung, Buchung und den Zugang zu den Leihfahrzeugen. Lediglich für den Nachweis eines gültigen Führerscheins mussten Carsharing-Interessierte zum Teil noch persönlich einmal der Weg zur Gemeindeverwaltung auf sich nehmen, zum Teil ging aber auch dies bereits über Verfahren wie zum Beispiel PostIdent. Doch so komfortabel die digitalen Zugangsmedien auch sind – diese Medien schließen Menschen von der Nutzung aus, die keinen Computer, keinen Internetzugang und/oder kein Smartphone besitzen beziehungsweise diese Geräte nicht selbstständig bedienen können. Darauf wiesen entsprechend auch einige Nutzende in den Interviews hin (vgl. *LANDRADL*, *Küstenstromer*).

Ein weiteres Problem stellt sich, wenn zum Beispiel der Netzeempfang an den Sharing-Standorten oder auch an einem Parkplatz unterwegs instabil ist oder nicht alle Handynetze abdeckt. Dies wurde beispielsweise in den Abschlussinterviews vom Projekt *LANDRADL* berichtet. Hier konnte eine praktikable Lösung gefunden werden, indem die Netztechnik einer kleinen Firma in unmittelbarer Nachbarschaft für einen WLAN-Hotspot sorgte. Grundsätzlich empfiehlt es sich, vor dem Angebotsstart an allen Standorten die Ausleihvorgänge mehrmals im Detail durchzuspielen, am besten mit verschiedenen Smartphones. Zudem sollte als Rückfallebene eine Telefon-Hotline und/oder ein Netzwerk aus Ehrenamtlichen sichergestellt werden.

Werbung ist unverzichtbar – Lokalbezug und Sichtbarkeit sind zentral

Damit Sharing-Angebote von den Menschen vor Ort wahrgenommen und gerne ausprobiert werden, ist es wichtig, sie zum Gesprächsthema zu machen. Darauf zielen gut durchdachte Kommunikations- und Werbekampagnen ab. Oft wird jedoch unterschätzt, wie viel Zeit und Geld dafür benötigt wird (dazu auch Kapitel 4.3.3).

Besonders wichtig für das Bekanntwerden neuer Sharing-Angebote sind der Name und das optische Erscheinungsbild der Verleihfahrzeuge und der Stationen – schließlich sind diese 24 Stunden am Tag das sichtbare Aushängeschild für das Angebot. Der Name und die Farbgebung sollten zu den Menschen, ihrem Dialekt und ihrem Selbstverständnis passen. So heißen beispielsweise die E-Carsharing-Fahrzeuge der Nordseebad Spiekeroog GmbH *Küstenstromer*, die Sharing-Fahrzeuge in der Gemeinde Wurster Nordseeküste *Wurtenhopper* und die Sharing-Fahrzeuge im Landkreis Mühldorf am Inn *MüMos*. Denkbar ist für die Namensfindung auch ein Ideenwettbewerb in Kooperation mit den lokalen Medien.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor dafür, dass eine ausreichende Mindestzahl an Nutzenden gewonnen werden kann, ist auch die Sichtbarkeit der Fahrzeuge – darauf wurde in mehreren LandMobil-Projekten (unter anderem *MüMo*, *LANDRADL* und *Küstenstromer*) deutlich hingewiesen. Die Sichtbarkeit kann durch eine auffällige Farbgebung und Beklebung unterstützt werden, aber auch durch zentral gelegene Leihstationen, an denen viele Menschen täglich vorbeikommen. So befinden sich zum Beispiel die Sharing-Fahrzeuge der Mobilitätsstation in Anklam (Projekt *Zielsicher eMobil*) unmittelbar am Bahnhof und damit gut sichtbar für alle, die die Bahn nutzen.

Kostenlose Testmöglichkeiten anbieten – insbesondere für Betriebe und Multiplikatoren

Die mehrwöchige kostenlose Testmöglichkeit einer Fahrradflotte wurde von den kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) in den Projekten *ELVU*, *KKMKS* und *BMM-Land* als sehr hilfreich empfunden. Auf diese Weise ließen sich ohne finanzielles Risiko mögliche betriebliche Einsatzzwecke für die Fahrzeuge herausfinden. Ein Zeitraum von drei bis vier Wochen reichte dafür in der Regel vollkommen aus.

Schadensprävention und -management: Identifikation und Einzelgespräche

Sofern die Carsharing-Fahrzeuge nicht GPS-überwacht werden (wie zum Beispiel im Projekt *MeckSchweizer*), ist nur bedingt zurückzuverfolgen, wer ein Fahrzeug stark verschmutzt oder unsachgemäß zurückgestellt hat. Daher ist es gerade bei bürgerschaftlich getragenen Sharing-Angeboten wichtig, unter den Nutzenden für ein Gemeinschaftsgefühl und einen guten Zusammenhalt zu sorgen. Zudem ist es hilfreich, wenn im jeweiligen Fahrzeug zur Orientierung eine Liste liegt, in der die bisherigen Schäden festgehalten sind. Als besonderer Service kann auch ausprobiert werden, ob eine Standluftpumpe (bei Bikesharing-Angeboten) sowie ein Eimer Wasser mit Schwamm zur Reinigung zwischendurch von den Nutzenden angenommen und nicht entwendet werden.

In den LandMobil-Projekten gab es erfreulicherweise keine ernsthaften Fälle von Vandalismus. Dennoch sollte nach Erfahrung der Projekte in den Teilnahmeverträgen eindeutig geklärt sein, wie lang die maximale Leihdauer ist, wie die Fahrzeuge zu behandeln sind, was im Fall eines Schadens zu tun ist und welche Sanktionen bei Missachtung drohen. Werden doch einmal Schäden festgestellt und können diese eindeutig jemandem zugeordnet werden, empfehlen die meisten LandMobil-Projekte (zum Beispiel *LANDRADL*, *MultiMoNo*, *MüMo*) zunächst vertrauliche Einzelgespräche, ehe jemand von der Nutzung vollständig ausgeschlossen wird. In der Regel gab es dann bereits keine Wiederholungstaten mehr.

Verknüpfung der Sharing-Angebote mit bestehenden ÖPNV-Angeboten

Das Projekt *Zielsicher eMobil* erreichte eine hohe Sichtbarkeit der neuen Sharing-Angebote dadurch, dass die Verleihstation unmittelbar am Bahnhof Anklam angesiedelt werden konnte und damit unmittelbar allen Bahnreisenden auffiel. In dem Projekt *IMSA* wurden die Stationen ebenfalls so gewählt, dass die Sharing-Angebote bequem mit der ÖPNV-Nutzung verbunden werden können. Die räumliche Nähe zum Bahnhof oder zu zentralen Bushaltestellen sowie eine gute Sichtbarkeit sind wichtige Ansätze, um von Anfang an für eine gute Auslastung der neuen Angebote zu sorgen und damit insgesamt die Chance auf eine Verstärkung nach Förderende deutlich zu erhöhen. Ebenfalls sehr hilfreich ist die digitale Integration der Ausleihmöglichkeiten in die Fahrplanauskunft des ÖPNV (*E-Harz*).

Sozialpunkte-System als Ergänzung zum Sharing: möglichst flexibel und fahrzeugbezogen

Ein Sozialpunkte-System kann eine sinnvolle Ergänzung zu Sharing-Angeboten darstellen. So erhielten im Projekt *AzubiMobil* die Auszubildendengruppen die Aufgabe, als Gegenleistung für die sehr günstig bis kostenfrei nutzbaren E-Fahrzeuge eine bestimmte Anzahl an Sozialpunkten erarbeiten zu müssen, indem sie andere in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen mitnehmen. Als dann pandemiebedingt nur wenige ältere Personen von den Auszubildenden mitgenommen werden wollten beziehungsweise sollten, war es wiederum zielführend, jenseits der Mitfahrten auch weitere Dienstleistungen für Hilfsbedürftige anzuerkennen, wie zum Beispiel Besorgungen im Supermarkt oder in der Apotheke. Als einheitliche „Währung“ dafür haben sich im Projekt *AzubiMobil* Zeiteinheiten bewährt. Dabei wurde die erforderliche Mindestanzahl an Sozialpunkten nicht pro Person, sondern pro Fahrzeug verlangt und gesammelt. So ergab sich mehr Kommunikation und Zusammenhalt unter denjenigen, die das Fahrzeug gemeinsam nutzten.

4.3.6 Beteiligung und Beratung

Alternativen zum privaten Pkw sind noch längst nicht überall gleichermaßen bekannt. Damit sie überhaupt vorstellbar werden, ist es wichtig, Gesprächsanlässe zu schaffen, um die eigenen Gewohnheiten zu überdenken und in einem vertrauten Rahmen neue Möglichkeiten auch mal auszuprobieren – am besten ohne Kosten und Verpflichtungen. Dies kann zum Beispiel durch erlebnisbetonte Aktionstage, Wanderausstellungen und Wettbewerbe geschehen, wie sie in einigen LandMobil-Projekten erprobt wurden.

Auch Beratungs- und Vernetzungsangebote helfen dabei, gute Ansätze stärker zu verbreiten, damit sie Eingang in die Praxis finden. So können die kommunalen Möglichkeiten zur Radverkehrsförderung intensiviert und manche betrieblichen, genossenschaftlichen oder kommunalen Fuhrparkflotten durchaus noch effizienter und ressourcenschonender betrieben werden, wenn sie eine entsprechende professionelle Beratung angeboten bekommen.

Dabei basieren die im Folgenden dargestellten Erkenntnisse und Empfehlungen vor allem auf den Aussagen der Projektverantwortlichen in den Abschlussgesprächen, ergänzt durch einzelne Aussagen aus den Interviews mit den Projektpartnern, Kommunen und Nutzenden. Zum Teil finden sich hier auch Empfehlungen aus der Querauswertung der Endberichte.

Erlebnisreiches Ausprobieren in entspannter Atmosphäre und mit vertrauten Menschen

Aktionstage, Testwochen, Reallabore und Straßenexperimente regen zur Auseinandersetzung mit neuen Möglichkeiten an. Das wurde insbesondere in den LandMobil-Projekten *NewMobs* und *ZWM* deutlich, die mit diesen Ansätzen arbeiteten. Am besten gelingt die Auseinandersetzung mit neuen Möglichkeiten in entspannter Atmosphäre, in vertrauter Umgebung und mit vertrauten Menschen. Insbesondere Zukunftstechnologien wie zum Beispiel autonomes Fahren stoßen oft zunächst auf Misstrauen und unrealistische Vorstellungen in Form von Über- wie Unterschätzungen. Zeitlich befristete Events wie der Aktionstag im Rahmen von *NewMobs* in Markt Cadolzburg (Landkreis Fürth) helfen dabei, in unverbindlicher und unterhaltsamer Form mit solchen Technologien in Kontakt zu kommen und konkrete Praxiserfahrungen an vertrauten Orten und mit vertrauten Menschen zu sammeln. Neben einem Mobilitätstag kann auch ein Ideen-Workshop mit den eigenen Vereinsmitgliedern oder eine interaktive Ausstellung zur Auseinandersetzung anregen, wie die als

Wanderausstellung konzipierte „Mobilitäts-Testinsel“ des Projekts *ZWM* in den ländlichen Balver Ortsteilen zeigte. Nach Erfahrung der LandMobil-Projekte *NewMobs* und *ZWM* ist wichtig, dass dabei auch stets für das leibliche Wohl gesorgt wird und im Idealfall ein abwechslungsreiches Begleitprogramm mit dafür sorgt, dass sich unterschiedliche Personengruppen angesprochen fühlen.

Iteratives und diskursorientiertes Vorgehen hilft

Die Erfahrungen mehrerer LandMobil-Projekte in diesem Handlungsfeld (zum Beispiel *NewMobs*, *ZWM* und *BMM-Land*) zeigen: Es ist besser, zügig mit einer engagierten Gruppe anzufangen und möglichst bald erste Pilotideen öffentlich zu demonstrieren und zur Diskussion zu stellen, anstatt zu lange verborgen von der Öffentlichkeit die perfekte Akteurskonstellation und das perfekte Vorgehen auszuarbeiten. Nach Ansicht der Projektverantwortlichen entstehen passgenaue Ansätze oft erst durch das persönliche Erleben vor Ort sowie das gemeinsame Diskutieren und Nachjustieren.

Parallele Erprobungsorte mit moderiertem Erfahrungsaustausch: resilienter und kreativer

Es kann sehr hilfreich sein, wenn ein bestimmter Beteiligungs- oder Beratungsansatz zeitgleich an mehreren Standorten (Dörfer, Ortsteile oder Ähnliches) durchgeführt wird und die jeweils Verantwortlichen vor Ort dabei über einen moderierten Erfahrungsaustausch professionell unterstützt und begleitet werden. Mehrere LandMobil-Projekte wie *BMM-Land*, *mobileG*, *Jugendliche Mobilität* und *NewMobs* verfolgten diesen Ansatz. Dabei können die parallel durchgeführten Erprobungen durchaus in unterschiedlichen Regionen oder Bundesländern liegen, sofern sie raumstrukturelle Ähnlichkeiten haben.

Das gemeinsame Erproben verbindet, macht Mut, zeigt übergreifende Muster, bündelt den auftretenden Recherche-, Beratungs- oder Beschaffungsbedarf und liefert schneller eine Fülle an kreativen Ideen und Problemlösungen. Gerade bei unerwarteten Ereignissen wie der Coronapandemie, bei Lieferschwierigkeiten, Energiepreissprüngen und Ähnlichem hilft es, sich in vertrauten und gut moderierten Runden über die Handlungsmöglichkeiten auszutauschen – dies ist nach Ansicht der LandMobil-Projekte dieses Handlungsfeldes sowohl online als auch in Präsenz sehr gut möglich.

Kostenlose Schnupperangebote konzipieren und einsetzen

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) zielt darauf ab, eine möglichst effiziente, sichere, sozial-, stadt- und umweltverträgliche Abwicklung aller von einem Unternehmen ausgehenden Verkehrsströme zu erreichen.⁹² Dabei konzentriert sich das betriebliche Mobilitätsmanagement in der Regel auf den Personenverkehr, also Berufs- und Pendelverkehre, Dienstwege und Dienstreisen sowie Besucher- und Kundenverkehre.

Die beiden LandMobil-Projekte *BMM-Land* und *KKMKS* boten eine kostenlose Erstberatung mit Vorschlägen für betriebliche Mobilitätsmanagement-Maßnahmen an. Dies erwies sich als niedrigschwellig und zugleich konkret genug auf den eigenen Betrieb bezogen. Viele der KMU haben daher dieses Angebot gern in Anspruch genommen. Häufig war gerade die positive Erfahrung mit der Erstberatung dann der Auslöser, sich auch auf das Ausleihen der Fahrradtestflotte einzulassen.

Die Fahrradtestflotte wiederum ermöglichte sowohl den Kommunalverwaltungen als auch den teilnehmenden Betrieben, höherwertige Fahrräder wie Pedelecs und Lastenräder unverbindlich für einen längeren Zeitraum im konkreten Arbeitsalltag auszuprobieren. So konnten potenzielle Einsatzmöglichkeiten risikoarm erprobt werden, ohne bereits selbst investieren zu müssen. Dort, wo sinnvolle Einsatzzwecke gefunden wurden, war dies eine wichtige Kaufvorbereitung, zum Beispiel für die Jugendarbeit der Stadt Uelzen.

Im Projekt *KKMKS* wurden zudem gute Erfahrungen damit gemacht, eine kostenlose Fördermittelberatung zu Wallboxen und Elektromobilität anzubieten, sowohl für Privathaushalte als auch für Betriebe. Selbst wenn nicht alle Beratenen gleich im Anschluss Anschaffungen vornahmen, so wurden sie doch für den Stand der Technik und die typischen Amortisationszeiten sensibilisiert.

Lastenräder als interessante Hingucker – auch für Beratung und Messestände

Die Lastenräder der Fahrradtestflotte in *BMM-Land* wurden am häufigsten für betriebliche Anwendungen getestet. Schnell kam hier auch der Wunsch nach einer ansprechenden Beklebung für Werbezwecke auf. Projekte, die mit dem Verleih von Testflotten arbeiten, sollten daher eine wechselnde, reversible Individualisierung und Beklebung der Lastenräder von vornherein mitbedenken und (ggf. gegen einen entsprechenden Aufpreis) mit anbieten.

Die Lastenräder eignen sich auch besonders gut als Hingucker auf Messen und Veranstaltungen im öffentlichen Raum. Mit den Lastenrädern lassen sich zum Teil bereits sämtliche Materialien eines Informationsstandes transportieren und zum Präsentationsort hinfahren.

Befragungen können Beteiligungsformate gut ergänzen und flankieren

Befragungen in der ortsansässigen Bevölkerung oder innerhalb einer bestimmten Zielgruppe können interessante und hilfreiche Statistiken liefern, zum Beispiel zur aktuellen Verkehrsmittelnutzung, zu besonders beliebten Zielorten und zur Problemwahrnehmung. Beteiligungsverfahren wiederum können andere interessante und hilfreiche Informationen liefern, zum Beispiel über komplexere Argumentationsmuster sowie vorstellbare Einsatzbereiche für eine Maßnahme. Nach den Erfahrungen insbesondere der LandMobil-Projekte *#FahrMit*, *Jugendliche Mobilität* und *MobiLaST* können sich daher Befragungen und Beteiligungsformate sehr gut ergänzen und gegenseitig flankieren, unabhängig von ihrer Reihenfolge.

⁹² vgl. u.a. <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/18218/>, abgerufen am 18.02.2025.

4.3.7 Lieferdienste und mobile Dienstleistungen

Menschen, die in ländlichen Räumen wohnen, haben meist weite Wege zurückzulegen, wenn sie Einkäufe tätigen, Arzttermine oder Freizeit- und Bildungsangebote in Anspruch nehmen wollen. Oft sind diese Ziele nur mit dem Auto in vertretbarer Zeit zu erreichen. Für Menschen, die darauf angewiesen sind, ohne privaten Pkw unterwegs zu sein, kann die soziale Teilhabe beeinträchtigen. Ein Mangel an Versorgungsinfrastruktur und Angeboten für den täglichen Bedarf bedeutet aber auch insgesamt eine Einschränkung für die Lebensqualität in vielen ländlichen Regionen.

Eine Lösung hierfür bieten Lieferdienste und mobile Dienstleistungen. Diese bringen die Güter und Dienstleistungen zu den Menschen. Auch in entlegenen Gemeinden und Ortsteilen werden so die Chancen für soziale Teilhabe und ein eigenständiges Leben verbessert. Konkret wurden in diesem Handlungsfeld zum Beispiel Lieferdienste für regionale Produkte erprobt sowie mobile ärztliche Versorgung in Kombination mit Telemedizin, ferner eine mobile Volkshochschule.

Konkurrenz mit lokalen Händlern und Verkehrsunternehmen vermeiden

Kommunikation und Überzeugungsarbeit sind wichtig, um die richtigen Partner an Bord zu holen – dafür ist genug Zeit einzuplanen. Bei Projekten zur Erprobung von Lieferdiensten gab es beispielsweise zum Teil zunächst Widerstand und Skepsis seitens der lokalen Händler, die das neue Angebot als Konkurrenz ansahen (vgl. *AutobusSchwaben*). Es gab die Befürchtung, der Lieferdienst würde in die bestehenden Kundenbeziehungen eingreifen. Mehrere lokale Einzelhändler traten kurz darauf mit eigenen Lieferdiensten auf den Markt. Die Befürchtungen kamen für die Projektverantwortlichen unerwartet. Sie zogen daraus den Schluss, dass sie gezielter über ihr Vorhaben hätten informieren sollen, um möglichen Sorgen frühzeitig zu begegnen.

Ähnliche Schwierigkeiten entstanden in anderen LandMobil-Projekten, wenn sich die ortsansässigen Busunternehmen oder Taxibetreiber übergangen fühlten. Um derartige Konflikte und negative Schlagzeilen zu vermeiden, verzichtete beispielsweise das Projekt *MobilSorglos* schließlich auf das Erproben einer Personenmitnahme in ihrem Lieferfahrzeug: „Geplant war, die immobilen Menschen selbst von A nach B zu transportieren. In Vorgesprächen mit dem Bürgerbusverein und den Taxiunternehmen vor Ort zeigte sich, dass eine große Sorge seitens der Unternehmen war, dass unser Projekt eine zu starke Konkurrenz darstellen würde und ehrenamtliche Fahrer und Fahrgäste ‚weggenommen‘ werden. Dadurch ergab sich, dass diese Ausrichtung des Projekts wegfiel.“ (Mid-Term-Gespräch mit den Verantwortlichen des Projekts *MobilSorglos*)

Zentrale Akteure frühzeitig einbeziehen

Im Projekt *AutobusSchwaben* erwies es sich außerdem als schwierig, die lokalen Landwirte als Anbieter auf der Plattform einzubinden, weil diese durch die technische Lösung der App abgeschreckt waren beziehungsweise den Mehrwert der Einarbeitung in die Technik als zu gering einstufen.

Auch im Projekt *vhsMobil* wurde die Erfahrung gemacht, dass die Hürden bei der Einbindung wichtiger Akteure zum Teil schwieriger sein kann als gedacht. Im Rahmen des Projekts wurde erprobt, wie mobile Bildungsangebote in weniger gut erschlossene Gemeinden gebracht werden können. Dazu wurde ein Fahrzeug mit mobiler Veranstaltungstechnik, Möglichkeiten für die Nutzung digitaler Medien sowie der nötigen Ausrüstung für mobile Kochkurse ausgestattet. Als herausfordernd erwies sich in diesem Fall, die Dozentinnen und Dozenten für das ungewohnte Format zu gewinnen:

„Die große Herausforderung für die Kursangebote im vhsMobil ist, die Dozenten zu motivieren, sich auf das Abenteuer einzulassen.“

(Abschlussgespräch mit den Verantwortlichen des Projekts vhsMobil)

Auch die potenziellen Kursteilnehmenden zu gewinnen, erwies sich als herausfordernder als zunächst gedacht. Hier zeigte sich ein weiteres Mal, dass neue Praktiken erst eingeübt werden müssen und oft nicht sofort angenommen werden. Angesichts möglicher Vorbehalte ist es wichtig, möglichst früh den Dialog zu suchen und die Perspektive der wichtigsten Stakeholder einzubeziehen. In Zukunft planen die Projektverantwortlichen des *vhsMobil* neue Formate, um mehr Menschen zu erreichen, zum Beispiel in der Zusammenarbeit mit lokalen Kulturvereinen sowie niedrigschwellige Austauschformate zwischen Bürgern und Bürgerinnen und Gemeindevertretern und Gemeindevertreterinnen in den kleineren Ortschaften:

Ein Lösungsansatz bestand in vorbereitenden Veranstaltungen speziell für die Dozentinnen und Dozenten, um mit ihnen gemeinsam mögliche Formate zu überlegen:

„Wir haben eine schöne Veranstaltung zum Beispiel in Weißwasser gehabt, bei der wir Kursleiter an das VHS Mobil herangeführt haben. Zunächst wussten sie nicht so recht, wie sie das VHS-Mobil in ihr Unterrichtskonzept einbinden sollten. Aber beispielsweise für einen Dozenten, der sich mit Fischerei befasst, konnten Ideen für den Einsatz entwickelt werden. Wenn er eine Fischzucht besucht, kann er den Klassenraum gleich dabei haben. Das ist zwar eine Idee abseits des ursprünglichen Antrags, aber sie ist gut und passt. Jetzt kommen auch von Dozenten selbst erste Ideen für den Einsatz des VHS-Mobils.“

(Abschlussgespräch mit den Verantwortlichen des Projekts vhsMobil)

*„Eine Idee für eine Kursreihe an einem Ort ist Kaffee, Kuchen, Politik, wo man sich mit Bürgermeister*innen vor Ort zu Themen der Lokalpolitik austauschen kann. Dann sitzt man auf dem Dorfplatz zusammen und diskutiert.“*

(Abschlussgespräch mit den Verantwortlichen des Projekts vhsMobil)

Personen- und Güterbeförderung kombinieren: genehmigungsrechtlich anspruchsvoll

Der Ansatz, in bereits bestehenden Warenauslieferungen zusätzlich Mitfahrten für Personen anzubieten, ist zwar grundsätzlich naheliegend, aber genehmigungsrechtlich deutlich problematischer als umgekehrt in bestehenden Personenverkehrsangeboten zusätzlich Waren mitzunehmen. Das Projekt *MeckSchweizer* hatte mit diesem Sachverhalt zu kämpfen: Die Projektverantwortlichen hatten gehofft, die Mobilität vor Ort zu verbessern, indem bei Kurierfahrten ohne größeren Aufwand auch Fahrgäste gegen Entgelt befördert werden könnten.

Dies erwies sich aber als wesentlich voraussetzungsvoller als gedacht. Neben den in Abschnitt 4.3.4 genannten Anforderungen an die Fachkunde als Unternehmen der Personenbeförderung und die Genehmigungspflicht für die entgeltliche Mitnahme zeigte sich auch die Hürde, dass eine Personenbeförderung in einem Lkw nicht zulässig war. Hingegen hatte beispielsweise das Projekt *AutobusSchwaben* keine genehmigungsrechtlichen Schwierigkeiten, mit dem bereits genehmigten Rufbus „Flexibus“ zusätzlich auch Güter von lokalen Händlern an Privathaushalte auszuliefern.

Mit den Engagierten zügig starten, flexibel bleiben und pragmatische Softwarelösungen finden

In mehreren Projekten zeigte sich, dass es insgesamt nicht einfach ist, in kurzer Zeit eine breite Zielgruppe von Nutzenden für die Lieferdienste und mobilen Dienstleistungen zu gewinnen (unter anderem *MobilSorglos* und *AutobusSchwaben*). Dies ist ein Hinweis darauf, dass die Etablierung neuer Angebote in diesem Handlungsfeld zum Teil sehr viel Zeit braucht, um sich herumzusprechen und zu einer neuen Gewohnheit zu werden. Bei den Lieferdiensten kommt hinzu, dass vor allem der Transport von Lebensmitteln mit besonderen Anforderungen und Vorbehalten verbunden sein kann (Stichwort: Kühlkette).

Organisatorisch und betriebswirtschaftlich kommt die Herausforderung hinzu, dass kleinräumliche Lösungen im Vergleich zu bundesweit operierenden Angeboten schwerer umzusetzen und zu etablieren sind. Im Projekt *AutobusSchwaben* gab es zum Beispiel Gespräche mit einer lokalen Filiale einer großen Supermarkt-Kette, ob diese auf der Plattform des Lieferdienstes eingebunden werden könnte. Aufgrund von Konzernvorgaben aus der Zentrale, die in bundesweiten Kategorien denkt, war dies jedoch nicht möglich. Eine regionale Supermarktkette zeigte Interesse, war dann aber von dem relativ großen Einarbeitungsaufwand für vergleichsweise geringe Stückzahlen abgeschreckt. Als Lösungsansatz konnte eine bereits bestehende Plattform für den Vertrieb regionaler Lebensmittel als Partner gefunden werden. Eine Integration des „Flexibus“-Fahrangebots in diese App war jedoch wiederum aus Kostengründen nicht möglich, sodass die Bestellungen über die Plattform händisch per E-Mail abgewickelt wurden. Auch hier lag die Schwierigkeit darin, dass die Erprobung in einem sehr kleinen Maßstab stattfand, der nicht zu den Anforderungen der größeren Anbieter passte.

Das *vhsMobil* war vor allem mit der Herausforderung konfrontiert, dass in ländlichen Räumen oft sehr lange Anfahrtswege anfallen, für die dann mehrere Fahrerinnen und Fahrer gebraucht wurden. Personalmangel kann hier zu einem Problem werden.

Im Projekt *MobilSorglos* wurden gute Erfahrungen damit gemacht, zügig zu starten, sobald erste Mitwirkende gefunden wurden. Das Liefermobil für Mobilitätseingeschränkte kooperierte zunächst nur mit dem lokalen Dorfladen und konnte damit dann weitere Geschäfte überzeugen und hinzugewinnen. Ähnlich bewährte sich auch ein niedrigschwelliger Start bei dem telemedizinischen Angebot: Die mobile Videosprechstunde von *MobilSorglos* startete mit nur einem Facharzt für Psychosomatik und konnte damit zumindest schon das Interesse der sogenannten Qualitätszirkel und der kassenärztlichen Vereinigungen gewinnen. Ein eigens programmiertes Videokonferenzsystem wäre dabei zwar für die mobile Beratung deutlich passgenauer gewesen (unter anderem, da so auch Angehörige oder weitere Fachärzte hätten zugeschaltet werden können), die von den Krankenversicherungen vorgeschriebene Zertifizierung der Videokonferenzsoftware ist jedoch mit sehr hohen, jährlichen Kosten verbunden. Und da durch die Coronapandemie zwischenzeitlich viele Arztpraxen bereits zertifizierte Videokonferenzsysteme angeschafft haben, die durchweg browserbasiert arbeiten, wurde im Projekt *MobilSorglos* schließlich auf diesen Weg gesetzt. Der von dem jeweiligen Arzt oder Ärztin zugesandte Link benötigte dann lediglich einen herkömmlichen Internetbrowser, um geöffnet zu werden. So konnte plattform- und betriebssystemübergreifend mit den Arztpraxen zusammengearbeitet werden. Zudem wurden so die Einstiegshürden stark verringert, da die Praxen nicht erst zusätzliche Software installieren und kennenlernen mussten.

Auch beim Projekt *vhsMobil* erwies sich Flexibilität als Erfolgsfaktor. Im Rahmen des Projekts wurde das *vhsMobil* verstärkt für eintägige Veranstaltungen genutzt anstatt, wie ursprünglich vorgesehen, für die Durchführung regulärer Volkshochschul-Kurse. Aufgrund der Coronamaßnahmen mussten Veranstaltungen in dieser Zeit häufig im Freien stattfinden, wofür die mobile Technik sehr gut eingesetzt werden konnte. Hier konnte das *vhsMobil* eine wichtige Rolle einnehmen.

Erprobungsprojekte sind wichtig, um Vorbehalte gegenüber neuen Angeboten abzubauen

Telemedizinische Angebote benötigen den Rückhalt und das Mitwirken der Ärztinnen und Ärzte, um eine ausreichende Zahl an Nutzenden zu erreichen. Das Projekt *MobilSorglos* musste sehr viel Überzeugungsarbeit leisten, um die Ärzteschaft für Videosprechstunden zu gewinnen. So konnte über die gesamte Projektlaufzeit nur ein Arzt für das Angebot gewonnen werden. Die anderen angefragten Ärztinnen und Ärzte wollten sich aufgrund knapper Kapazitäten nicht auf die Erprobung einlassen – zum Teil, obwohl sie zu Beginn durchaus Interesse geäußert hatten. Eine Rolle dabei spielte die Überlastung der niedergelassenen Ärztinnen und Ärzten durch die Coronapandemie, die trotz intensiver Bemühungen nicht von dem Mehrwert des Versuchs überzeugt werden konnten. Allerdings sind laut Aussagen der Projektverantwortlichen auch die potenziellen Nutzerinnen und Nutzer bislang oftmals noch skeptisch gegenüber dieser ungewohnten Form der medizinischen Beratung und Versorgung.

In Bezug auf den Lieferdienst vermuten die Projektverantwortlichen, dass sich viele Menschen ihren Hilfebedarf nicht eingestehen wollen. In vielen Fällen greifen diese Menschen, wenn möglich, bevorzugt auf informelle Nachbarschaftshilfe und Unterstützung

durch die Familie zurück. Wenn dies jedoch nicht ausreicht, kann es passieren, dass einige Menschen nicht gut versorgt sind. Es bräuchte für diese Fälle noch deutlich gezieltere Einzelansprache, zum Beispiel, indem Menschen durch vertraute Personen wie zum Beispiel ihre Ärzte und Pflegedienste auf die Services hinwiesen würden. Im Projekt wurde zudem gezielter der Kontakt zu Selbsthilfegruppen gesucht, um zu erfahren, wer Hilfe benötigt. Zum Teil sei auch der Preis für die gelieferten Waren aus dem Dorfladen für Menschen mit geringem Einkommen eine Barriere gewesen.

Durch die Quarantänevorschriften und die phasenweise weitgehenden Beschränkungen während der Coronapandemie wurde deutlich, dass Lieferdienste und mobile Dienstleistungen nicht nur etwas für Bettlägerige, Hochbetagte und dauerhaft Mobilitätseingeschränkte sind – auch von pflegenden Angehörigen und selbst von symptomfreien Kontaktpersonen wurden neue Situationen von Immobilität erlebt. Damit sinnvolle mobile Services nicht zu früh wegen geringer Nutzungszahlen als erfolglos abgetan werden, ist es nach Ansicht von *MobilSorglos* wichtig, dass auch in Zukunft daran erinnert wird, dass diese Dienste für jede und jeden einmal eine sehr wertvolle Alltagserleichterung darstellen könnten.

Für neue Lösungen sensibilisieren, neue Praktiken einüben

Insgesamt zeigte sich ganz besonders in diesem Handlungsfeld, dass eine gute Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung der Zielgruppen wichtig ist. Mehrere LandMobil-Projekte machten die Erfahrung, dass ihre neuen Angebote zunächst auf Berührungsängste und Vorbehalte bei den potenziellen Nutzerinnen und Nutzern stießen. Insbesondere gesundheitsbezogene Themen können sehr sensibel sein, und die Sorge vor sozialer Stigmatisierung ist in ländlichen Räumen oftmals größer als in den anonymen Städten. Daher sollte von Beginn an besonderer Wert auf Kommunikation und Vertrauensbildung gelegt werden.

Neue „soziale Praktiken“⁹³, wie die Nutzung von Laptop und Kamera für die Kommunikation durch Seniorinnen und Senioren, müssen zudem erst eingeübt werden. Es gilt, die potenziellen Zielgruppen geduldig und in einem vertrauten Rahmen zu schulen.

Dies kann zum Beispiel, wie in Kapitel 4.1 bereits dargestellt, über Vorbilder sowie Multiplikatorinnen und Multiplikatoren vor Ort gelingen, die ein hohes Vertrauen genießen: sei es die Pfarrerin beziehungsweise der Pfarrer, der vertraute Pflegedienst oder der Ortsvorstand. Ähnliches gilt auch für alle weiteren mobilen Dienstleistungen. Gerade bei älteren Menschen kann eine große Scheu bestehen, neue Technologien zu nutzen, um zum Beispiel Bestellungen aufzugeben oder sich Waren an die Haustür liefern zu lassen.

93 vgl. Jaeger-Erben 2017.

4.4 Verstetigungsperspektiven

Insgesamt 34 der 36 LandMobil-Projekte führen einen Teil der erprobten Maßnahmen oder Angebote auch nach Ende der BULEplus-Förderung fortgeführt. Die jeweiligen Finanzierungs- und Organisationsmodelle für die Fortführung unterscheiden sich dabei zum Teil stark. Eine wichtige Rolle spielen Nutzungsentgelte, Mitgliedsbeiträge, öffentliche Finanzierung durch Gemeinde oder Landkreis, eine weitere Projektförderung, Sponsoring, Spenden und/oder Stiftungsgelder. In der Regel findet im Anschluss an die BULEplus-Förderung eine Mischfinanzierung statt, bei der unterschiedliche Finanzierungsquellen kombiniert werden (vgl. Abbildung 8).

Nur sieben der LandMobil-Projekte geben eine alleinige Folgefinanzierungsart an: In vier Projekten findet die Folgefinanzierung zu 100 Prozent über die Kommune statt (*DMK Rhön, ELVU, Jugendliche Mobilität, BMM-Land*), in einem Projekt (*#FahrMit*) wird ausschließlich auf Sponsoring gesetzt, in einem weiteren Projekt übernehmen die Ausbildungsbetriebe bis auf Weiteres die gesamten Kosten (*AzubiMobil*) und im Projekt *mobileG* findet schließlich eine Folgefinanzierung durch einen bundesweiten Genossenschaftsverband statt.

Nutzungsentgelte machten bei einigen LandMobil-Vorhaben durchaus einen hohen Anteil an der Folgefinanzierung aus. Sie waren jedoch in keinem Fall die ausschließliche Folgefinanzierungsart. Den höchsten Anteil gab das Projekt *IMSA* an mit 90 Prozent, gefolgt von *AutobusSchwaben* (80 Prozent), *Küstenstromer* und *MultiMoNo* (jeweils 75 Prozent) sowie *Flexi-mobil* und *MeckSchweizer* (70 Prozent). Diese Verteilung zeigt: Bis auf das Projekt *AutobusSchwaben* (bei dem ein Rufbus-Angebot mit einem regionalen Warenlieferdienst kombiniert wurde) gibt es diese sehr hohen Nutzungsentgelt-Anteile von über 50 Prozent ausschließlich im Bereich der Sharing-Angebote.

Zum aktuellen Zeitpunkt ist unter Verstetigung vor allem eine „Fortführung nach Förderende“ zu verstehen. Wie dauerhaft tragfähig die jeweils gewählten Finanzierungs- und Organisationsmodelle sein werden, wird sich in den kommenden Monaten und Jahren noch erweisen müssen. Für Aussagen darüber müsste noch eine Follow-up-Untersuchung durchgeführt werden, die jedoch nicht als Bestandteil der fachlichen Begleitung vorgesehen war.

Wie setzt sich die Folgefinanzierung der Maßnahmen (nach Projektende) in etwa zusammen?

(durchschnittliche Schätzwerte der befragten Projektbeteiligten)

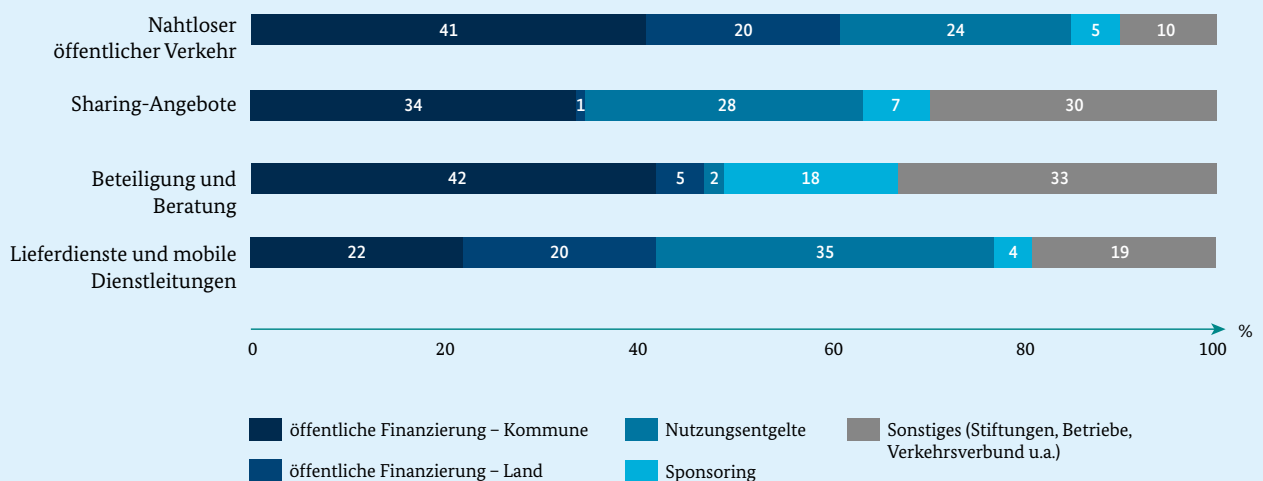


Abbildung 9 Zusammensetzung der geplanten Folgefinanzierungen

Einige der in den LandMobil-Projekten erprobten Angebote und Maßnahmen wurden nach Förderende nicht fortgeführt. Die Gründe hierfür sind durchweg projektspezifisch und nicht verallgemeinerbar. Zum Teil war die Personalverfügbarkeit nicht mehr gegeben, weil die Personen nur über Fördermittel bezahlt und befristet eingestellt waren. Zum Teil gab es bereits vor Auslaufen der LandMobil-Förderung Arbeitgeberwechsel von zentralen Projektmitarbeitenden, mit denen auch die Kenntnisse und das Engagement abwanderten. Manchmal gab es in der Zwischenzeit Neuwahlen vor Ort und damit einen politischen Richtungswechsel, der eine Fortführung verhinderte, und in einigen Fällen schlichtweg zu geringe Nutzungszahlen während der Erprobung.

Bei verkehrsbezogenen Ansätzen spielt die öffentliche Finanzierung eine besonders wichtige Rolle, sowohl für die Erprobung von neuen Angeboten als auch für die spätere Verstetigung.

Nach dem Subsidiaritätsprinzip darf eine höhere staatliche oder gesellschaftliche Einheit (wie hier zumeist der Landkreis beziehungsweise die Stadt, in Teilen auch das Bundesland) erst dann helfend eingreifen und Funktionen übernehmen, wenn die Kräfte der untergeordneten Einheit (hier zumeist Dörfer und Ortsteile, in Teilen auch die Landkreise) nicht ausreichen, um diese Funktion selbst wahrzunehmen. In vielen ländlichen Räumen liegt diese Voraussetzung vor, da sie zur Finanzierung ihrer kommunalen Pflichtaufgaben nur ein geringes Steueraufkommen haben und/oder verschuldet sind.⁹⁴ Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte und dem besonders hohen Anteil an Privathaushalten mit mehr als einem Pkw konzentrieren sich kommerzielle Fahrt- oder Fahrzeug-Anbieter zudem in der Regel auf die größeren Zentren.

Im Folgenden werden die Verstetigungsperspektiven jeweils unterschieden nach den vier Handlungsfeldern dargestellt. Die Darstellungen basieren dabei auf den Abschlussinterviews mit den Projektverantwortlichen sowie auf der Querauswertung der Endberichte.

⁹⁴ vgl. u.a. die interaktiven Karten des Thünen-Landatlas: <https://karten.landatlas.de/> sowie die Ergebnisse der aktuellen Difu-Kommunalbefragung für die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW): <https://difu.de/presse/pressemitteilungen/2024-05-23/kfw-kommunalpanel-2024-die-finanzielle-lage-der-kommunen-verschlechtert-sich>, abgerufen am 18.02.2025.

4.4.1 Nahtloser öffentlicher Verkehr

In diesem Handlungsfeld spielt die Finanzierung durch die Gemeinden beziehungsweise Landkreise eine besonders große Rolle. Die positiven Erfahrungen aus der Erprobung waren dabei oftmals wichtig, um den Gemeinderat zu überzeugen, das Angebot weiter zu unterstützen. Ein Beispiel ist das Projekt *mobil@leine*: Der flexible On-Demand-Busverkehr war zunächst nur für Jugendliche und Kinder geplant, wird nun aber mit Finanzierung durch die Gemeinde als Angebot für alle Zielgruppen weitergeführt. Auch das Angebot *AzubiShuttle* wird nach Ende der Förderung durch den Landkreis Rhön-Grabfeld weitergeführt.⁹⁵ Der Landkreis versteht es als Mittel, um junge Menschen in der Region zu halten und dem Fachkräftemangel für die lokale Wirtschaft entgegenzuwirken. Auch im Fall von *MüMo* wird die Weiterführung vom Landkreis aus der Kreisumlage bezahlt. Wichtig war hierfür, dass alle sieben Gemeinden im Kreis ihre Unterstützung für das Projekt signalisiert haben. Im Projekt *MOL-Box* ist ein Weiterbetrieb der Fahrradabstellboxen für die kommenden fünf Jahre durch ein landkreiseigenes Unternehmen geplant. Die Auslastung soll in diesem Zeitraum regelmäßig erfasst werden.

Seitens der Projektverantwortlichen von *MüMo* wurde auch darauf hingewiesen, dass Verstetigungsmöglichkeiten bereits frühzeitig angesprochen werden müssen, da demokratische Entscheidungsprozesse einige Zeit benötigen. Dies ist besonders relevant, wenn Mittel des kommunalen Finanzhaushalts eingesetzt werden sollen und hierzu dann entsprechende Beschlüsse notwendig sind. Für die Entscheidungen der Gemeinden im Projekt *MüMo* war es hilfreich, dass über die LandMobil-Förderung belastbare Erfahrungen zu den entstehenden Kosten gesammelt werden konnten.

Bei einer Reihe von Projekten wird deutlich, dass es gerade auch in der Phase der Verstetigung vorteilhaft ist, wenn ein Projekt in eine übergreifende und langfristige Gesamtstrategie für nachhaltige Mobilität eingebettet ist (siehe dazu auch Kapitel 4.4.5). So gehören Klimaschutz und Verbesserung der Mobilität zu den erklärten Zielsetzungen des Landkreises Mühldorf am Inn, so dass ein großes Interesse an der Fortführung des Angebots nach Förderende besteht.

Der Landkreis hat bereits 2019 ein dreistufiges ÖPNV-Gesamtkonzept erarbeitet, das als dritte Stufe die bedarfsorientierte ÖPNV-Flächenerschließung des gesamten Landkreises unter anderem mit Carsharing beinhaltet. Entsprechendes gilt im Fall des LandMobil-Projekts *ÖPNV-Taxi*: Auch hier ist das Projekt als fester Bestandteil einer übergreifenden Mobilitätsstrategie für die Region konzipiert, bei der verschiedene Angebote den klassischen ÖPNV ergänzen sollen. Ähnliches gilt im Fall des Projekts *Mobilitätsknoten*. Dort ist die Aufwertung des Bahnhofs für die Stadt Doberlug-Kirchhain ein bereits seit Langem verfolgtes Ziel, das von einer breiten Mehrheit fraktionsübergreifend getragen wird. Der Bahnhof hat für die Stadtentwicklung mit seiner Scharnierfunktion für die Stadtteile Doberlug und Kirchhain eine zentrale Bedeutung.

Neben der Verstetigung über Haushaltsmittel der Gemeinden wurden auch andere Wege beschritten. Im Fall der *Bürgerbahn* spielt eine entscheidende Rolle, dass die gesamte Bahnlinie, in die die ehrenamtlichen Fahrten integriert sind, eine fünfjährige Förderzusage durch das Land Baden-Württemberg erhielt. Dies ist die Voraussetzung dafür, dass auch das ehrenamtliche Engagement weitergehen kann. Im Projekt *SÖM.intakt* wird das Angebot eines kostenlosen, sozialen Fahrdienstes in einer der beiden Modellregionen verstetigt, da dort die örtliche Kirchengemeinde als Träger auftritt und die Nachfrage als ausreichend empfunden wird.

Unter bestimmten Bedingungen können auch Förderprogramme jenseits des Handlungsfelds Mobilität eine Rolle für die dauerhafte Förderung nachhaltiger Mobilität spielen. So entwickelte das Projekt *MobOGIrsch* den Ansatz, Langzeitarbeitslose für die Tätigkeit als Busfahrer und -fahrerinnen zu qualifizieren. Hierfür ließe sich eine Bezuschussung von Arbeitsplätzen für Langzeitarbeitslose im Rahmen des Bürgergeldgesetzes nutzen. Damit könnte auch dem großen Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal für den ÖPNV⁹⁶ begegnet werden.

95 vgl. <https://www.rhoen-grabfeld.de/aktuelles/neuigkeiten/1487-neue-runde-im-azubishuttle>, abgerufen am 18.02.2025.

96 vgl. VDV 2023.

4.4.2 Sharing-Angebote

Auch in diesem Handlungsfeld konnte für die Mehrheit der LandMobil-Vorhaben nach Ende der Förderlaufzeit eine weiterführende Finanzierungsform gefunden werden. Oft lief es hier auf eine Mischfinanzierung hinaus, bei der die Nutzungs- und/oder Mitgliedsgebühren mit einer öffentlichen Förderung, Eigenmitteln der Gemeinde oder des Landkreises sowie Geldern von Stiftungen und Sponsoren kombiniert werden. Der Anteil der Nutzungsentgelte an der Folgefinanzierung ist dabei bei den Sharing-Angeboten höher als bei anderen Maßnahmentypen (vgl. die grundsätzlichen Auswertungen zu Beginn dieses Kapitels 4.4).

Grundsätzlich kristallisieren sich aus den Schilderungen der LandMobil-Projektverantwortlichen drei verschiedene Verstetigungsansätze heraus, die sich vor allem darin unterscheiden, wem die Sharing-Fahrzeuge gehören. Diese drei Ansätze werden im Folgenden näher dargestellt:

Verstetigung über einen gemeinnützigen Bürgerverein

In den Projekten *MeckSchweizer*, *LANDRADL* und *MultiMoNo* wurden die Sharing-Fahrzeuge nach Förderende von gemeinnützigen, lokalen Bürgervereinen übernommen. Die laufenden Betriebskosten für das Sharing-Angebot sollen dabei im Wesentlichen durch die Nutzungs- und Mitgliedsgebühren abgedeckt werden. Zum Teil wurde der Restwert der Leihfahräder mit Hilfe von Stiftungen übernommen, und zum Teil gleicht die Gemeinde zumindest in den ersten Jahren mögliche Defizite am Jahresende aus.

Über einen gemeinnützigen Bürgerverein als Träger kann die Sorge vor Konkurrenz durch die ortsansässigen Autovermietungen in der Regel gut vermieden werden. Durch diese Rechtsform ist klar erkennbar, dass sich das Verleihangebot nur an den geschlossenen Kreis der Vereinsmitglieder richtet und nicht an Ortsfremde oder einmalig Nutzende der allgemeinen Öffentlichkeit. Allerdings dürfen bei anerkannter Gemeinnützigkeit durch die Bürgervereine keine eigenwirtschaftlichen Zwecke verfolgt werden. Zudem gibt es deutlich umfangreichere Dokumentationspflichten, die zu Mehraufwand in der Vereinsarbeit führen können.⁹⁷

Dieser Verstetigungsansatz lebt von einem hohen ehrenamtlichen Engagement durch die Vereinsmitglieder. Diese tragen zum Beispiel als Fahrzeug-Patinnen und -Paten Sorge für die regelmäßige Wartung, Reinigung und Instandsetzung der Leihfahrzeuge. Als Vorstand, Kassenwartin beziehungsweise Kassenwart und IT-Beauftragte sorgen sie ferner für den ordnungsgemäßen Betriebsablauf und stehen auch als Ansprechpersonen bei Fragen bereit. Nur dadurch können die Nutzungs- und Mitgliedsgebühren vergleichsweise niedrig gehalten werden und auch für Menschen mit geringem Einkommen eine interessante Alternative zum eigenen Auto bieten.

Das große ehrenamtliche Engagement ist dabei zugleich Chance und Risiko: Es kann einerseits zu einer starken Identifikation mit dem Angebot führen, das die Nutzungsquoten stabil hält. Zudem gehen nach Erfahrung der Projektverantwortlichen die Menschen vor Ort sehr

pfleglich mit den Verleihfahrzeugen um und melden umgehend selbstverursachte Schäden, wenn sie von dem Mehrwert des Gesamtangebots überzeugt sind und den Eindruck haben, dass dies „ein Angebot von uns für uns“ ist:

„Ich sehe im Bereich Carsharing noch großes Potential. So etwas funktioniert auch schon in den kleinsten Dörfern, so wie hier mit 60 Einwohnern. (...) In der Aufbauphase geförderte Sharing-Angebote sollten möglichst mit einem gemeinwohlorientierten Träger fortgeführt werden. Ich würde es auch befürworten, eine Koordinationsstelle zu schaffen, die nur dafür zuständig ist, solche strukturverändernden Ansätze voranzutreiben. (...) Aus meiner Sicht sollte man gar nicht erst versuchen, so etwas gewinnorientiert aufzuziehen, sondern lieber von Anfang an gemeinnützig orientiert. So bleibt alles transparent und nachvollziehbar, gerade auch bei den Kosten und Erhöhungen. Das sorgt dafür, dass der Preis für die Nutzung auch wirklich gerechtfertigt ist, und eine Vertrauensbasis in der Nachbarschaft aufgebaut und gestärkt wird. Es gibt dadurch auch weniger Trittbrettfahrer, weniger Vandalismus und mehr Bindung“

(Abschlussinterview MeckSchweizer)

⁹⁷ vgl. <https://www.mobilikon.de/instrument/buergerbusverein>, abgerufen am 18.02.2025.

Andererseits braucht es für ein vereinsbasiertes Sharing nach Erfahrung des Projekts *MultiMoNo* engagierte, gut miteinander harmonisierende und vor Ort vernetzte Vorstandsmitglieder – die nicht immer und überall leicht zu finden sind. Sollte durch Alter, Krankheit und/oder Wegzug der Kreis der Engagierten deutlich ausdünnen, so kann das gesamte Konstrukt schnell ins Schwanken geraten; das Gleiche gilt, wenn durch die genannten Gründe regelmäßig Nutzende wegfallen.

Wird das Carsharing-Angebot von einem bürgerschaftlichen Verein getragen, so hat es steuerliche Vorteile, wenn dieser die Gemeinnützigkeit anerkannt bekommt. Insbesondere kann ein gemeinnütziger Verein eine Ehrenamtspauschale beziehungsweise einen Ehrenamtsfreibetrag für die ehrenamtliche Unterstützung auszahlen. Dieser beträgt bis zu 840 Euro pro Person und

Jahr, für die weder Sozialabgaben noch Steuern fällig werden.⁹⁸ Zudem unterstützen viele lokale Stiftungen ausschließlich gemeinnützige Antragstellende, und bei einem gemeinnützigen Verein können spendende Personen ihre Zuwendungen steuerlich absetzen. Für die Anerkennung der Gemeinnützigkeit kann es hilfreich sein, einen Schwerpunkt auf besonders bedürftige Angebotsnutzende zu legen oder auf besonders klimafreundliche Fahrzeuge. Die Anerkennung der Gemeinnützigkeit kann allerdings auch verwehrt werden, wenn der Kreis der Mitgliedsberechtigten zu eng gefasst wird. Das Projekt *MultiMoNo* empfiehlt daher, auch Nutzungsberechtigte zuzulassen, die nur den Zweitwohnsitz vor Ort haben, und die Verantwortlichen von *MeckSchweizer* lassen explizit auch Nicht-Vereinsmitglieder für die Carsharing-Nutzung zu, wenn diese eine Vereinbarung zu Themen wie Haftung und Selbstbeteiligung abschließen.

Verstetigung über die öffentliche Hand

In den Projekten *MüMo*, *SAIL* und *geschärtmobil* wurden die Sharing-Fahrzeuge nach Förderende vom Landkreis (Mühldorf am Inn und Kreis Coesfeld) beziehungsweise der Stadt (Homburg/Efze) übernommen. Die laufenden Betriebskosten sollen auch hier im Wesentlichen durch die Nutzungs- und Mitgliedsgebühren abgedeckt werden. Die öffentliche Hand stellt dabei nicht nur einen Defizitausgleich sicher, sondern nutzt die Fahrzeuge auch für eigene Dienstfahrten und sichert so die Grundaustlastung. Im Projekt *E-Harz* wurde zudem eine Förderung durch den Freistaat Thüringen akquiriert, welche die Fortführung der (zeitlich stark verzögerten) Erprobung des Bikesharings nach Ende der LandMobil-Förderung ermöglicht.

Auch im Kreis Coesfeld konnte inzwischen zur Erweiterung des in *SAIL* erprobten Carsharings eine Landesförderung hinzugezogen werden.⁹⁹

Der Vorteil dieses Verstetigungsansatzes ist die geringere Abhängigkeit vom ehrenamtlichen Engagement Einzelner. Gleichwohl ist auch hier die dauerhafte Fortführung davon abhängig, dass über regelmäßige Fahrten eine ausreichende Grundaustlastung erzielt werden kann. Die kommunalen Haushalte entscheiden in der Regel von Jahr zu Jahr neu, ob sie das Sharing-Angebot weiterhin unterstützen oder nicht. Ändern sich die politischen Mehrheiten oder auch die Prioritäten, ist auch hier die Fortführung gefährdet.

⁹⁸ vgl. <https://deutsches-ehrenamt.de/steuern-im-verein/ehrenamtspauschale/>, abgerufen am 25.03.2025.

⁹⁹ Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement des Landes Nordrhein-Westfalen, vgl. Pressemitteilung unter: <https://www.brd.nrw.de/Themen/Verkehr/Strassenverkehr/Foerderung-der-Vernetzten-Mobilitaet-und-des-Mobilitaetsmanagements>, abgerufen am 13.05.2025.

Verstetigung über externe Dienstleister

In den Projekten *ELVU* und *IMSA* wurden schließlich über eine Ausschreibung externe Dienstleister gesucht, die landkreisweit einheitliche Fahrzeugstandards sowie einheitliche Buchungs- und Bezahlmodalitäten gewährleisten können. Dafür garantiert der jeweilige Landkreis im Umkehrschluss bestimmte Ausschließlichkeitsrechte wie privilegierte öffentliche Parkflächen und/oder einen Mindestumsatz beziehungsweise Defizitausgleich.

Der Vorteil dieses Ansatzes ist, dass sich in der Regel nur einige wenige überregional aktive Dienstleister auf derartige Ausschreibungen bewerben.

Diese bringen in der Regel viel Routine und Mengenvorteile mit, unter anderem bei der Fahrzeugwartung, der Kundenbetreuung, den Zugangs- und Buchungstechnologien und den erforderlichen Versicherungen. Das führt zu mehr Planungssicherheit bei der Einführung und Etablierung neuer Angebotsformen, kann

jedoch – je nach konkreter Vertragsgestaltung – auch zu zukünftigen Abhängigkeiten und unerwünschten Standortentscheidungen sowie Preiserhöhungen führen.

Weitgehend unabhängig von dem jeweils gewählten Verstetigungsansatz zeigen die Sharing-Projekte der LandMobil-Förderung, dass insbesondere die in der Konzeptions- und Aufbauphase erforderlichen Fahrzeug- und Versicherungsrecherchen, Ausschreibungen sowie Marketingmaßnahmen nicht allein durch Ehrenamtliche ohne Vorerfahrungen geleistet werden können. Damit nicht allein aus Überforderung sinnvolle Initiativen bereits in der Frühphase wieder aufgegeben werden, braucht es nach Erfahrung der LandMobil-Projekte unbedingt flankierende professionelle Unterstützung durch Hauptamtliche, sei es aus der öffentlichen Verwaltung, aus Kompetenzzentren der Länder und/oder durch eigens beauftragte Beratungsbüros (unter anderem *MoNo*, *MüMo* und *gruenemobilitaet*).

4.4.3 Beteiligung und Beratung

Eine Transformation des Verkehrssektors in Richtung mehr Klimaschutz, Energieeffizienz und erneuerbare Energien ist ein längerfristiger und vor allem auch tiefgreifender Prozess. Befristete Förderprojekte können zwar Gedanken anstoßen und Ansätze erproben, sie ersetzen jedoch nicht die kleinteilige kontinuierliche Überzeugungs- und Vernetzungsarbeit, für die es möglichst langfristig konstante Ansprechpartnerinnen beziehungsweise -partner braucht – und damit Hauptamtliche. Ein wichtiger Verstetigungsansatz ist daher die Zusammenarbeit mit bundesweiten Dachorganisationen, die in der Regel dauerhafter Bestand haben als ein einzelnes Projekt und so dafür sorgen, dass die Erfahrungen aus einem Projekt nicht verlorengehen. Im Rahmen des Projekts *mobileG* hat sich beispielsweise die enge Zusammenarbeit der beiden Dachorganisationen Deutscher Genossenschafts- und Raiffeisenverband e.V. (DGRV) und Vianova eG bewährt für den Transfer, für dauerhafte Softwarelösungen und für eine breitenwirksame Öffentlichkeitsarbeit. Über diese Zusammenarbeit kann auch die Fortführung der Informationsplattform <https://gemeinsam-mobil.net/> nach Förderende sichergestellt werden.

Auch der Dachverband Bundesdeutscher Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.) e. V. hat bereits seit vielen Jahren eine vergleichbare wichtige Funktion für das Thema betriebliches Mobilitätsmanagement und kann somit die Erfahrungen aus den unterstützten LandMobil-Projekten *BMM-Land* und *KKMKS* in zukünftige Beratungen mit einfließen lassen. Im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements kann auch eine kommunale Wirtschaftsfördergesellschaft sehr sinnvoll die Erfahrungen und Ansätze nach Förderende weitertragen, wie die Projekte *SAIL* und *KKMKS* zeigen.

Die Erfahrungen der LandMobil-Projekte *LimA*, *NewMobs*, *Jugendliche Mobilität* und *#FahrMit* werden institutionell über die bereits im Projektverlauf eingebundenen externen Beratungsbüros weitergetragen. Diese sind als gGmbH, gemeinnütziger Verein oder GmbH aufgestellt und zum Teil bereits in Folgeförderanträgen weiterhin mit den LandMobil-Modellkommunen im engen Austausch.

Ausgehend von dem Projekt *ZWM* führen auch die Stadtwerke aus Menden und Balve (Märkischer Kreis) die Netzwerkarbeit und den Erfahrungstransfer aus ihrer „Mobilitäts-Testinsel“ weiter fort. Auf den Projekterfahrungen von *ZWM* bauen nun insbesondere vertiefende Beteiligungsansätze mit automatisierten Shuttles auf, die im Zuge der sogenannten REGIONALE, einem Instrument der Strukturförderung des Landes Nordrhein-Westfalen,¹⁰⁰ bis 2025 durchgeführt werden.

Nach Erfahrungen des Projekts *NewMobs* führten die in drei Modellkommunen durchgeführten Testbetriebe nicht nur zu breiter Aufmerksamkeit in den Medien und in der Bevölkerung, sie waren auch ein wichtiges Sprungbrett, um in Politik und Verwaltung Fürsprecherinnen und Fürsprecher zu finden – zum Beispiel für umfassendere Machbarkeitsstudien, länger andauernde Testbetriebe, direkt anschließende Folgeförderanträge oder konkrete weitere Maßnahmen. Diesen Starthilfe- und Türöffner-Charakter hatten offenbar auch die ganz

konkreten Empfehlungskataloge zur Radverkehrsförderung für die beratenen Kommunen (Projekt *LimA*) beziehungsweise die sehr konkreten Empfehlungskataloge zum betrieblichen Mobilitätsmanagement für die beratenen Betriebe (Projekte *BMM-Land* und *KKMKS*), die nach Aussage der Projektverantwortlichen im Nachgang tatsächlich noch weiter abgearbeitet, das heißt: umgesetzt werden.

In vielen LandMobil-Projekten aus diesem Handlungsfeld wurden schließlich auch ansprechende Publikationen und Kurzfilme produziert. Besonders hervorzuheben ist hier das Buch des Projekts *Jugendliche Mobilität*,¹⁰¹ der Leitfaden des Projekts *mobileG* für Bürgerenergiegenossenschaften¹⁰² sowie die Kurzfilme der Projekte *#FahrMit*¹⁰³ und *Jugendliche Mobilität*¹⁰⁴, die sogar gemeinsam mit Jugendlichen erstellt wurden und über das Förderende hinaus die Erfahrungen und Erkenntnisse öffentlichkeitswirksam weitertragen.

4.4.4 Lieferdienste und mobile Dienstleistungen

Aufgrund der geringen Anzahl und zugleich großen Heterogenität der Projekte in diesem Handlungsfeld werden im Folgenden keine projektübergreifenden Verstetigungsperspektiven skizziert. Interessant und übertragbar sind jedoch durchaus die projektspezifischen Verstetigungsperspektiven. So wird das lokal verwurzelte Rufbusunternehmen Flexibus ganz im Sinne des Projekts *AutobusSchwabens* auch weiterhin regionale Stückgüter gegen Entgelt mitnehmen. Im Fall von *MobilSorglos* hat das lokale Deutsche Rote Kreuz den Lieferdienst für mobilitätseingeschränkte Menschen übernommen.¹⁰⁵

Anstelle des umgebauten Wohnmobils, das bei *MobilSorglos* für Videosprechstunden genutzt wurde, wird in Zukunft der Aufbau und die Nutzung eigener Videokonferenztechnik zuhause mit einem mobilen Berater unterstützt. Auf diese Weise können die Fixkosten gesenkt werden und dennoch weiterhin mobilitätseingeschränkte Personen mit Telemedizin im Alltag unterstützt werden. Auch das *vhsMobil* wird nach Förderende weiter genutzt. Hier bewährte sich die Flexibilität der Ausstattung, die eine Vielzahl von unterschiedlichen Veranstaltungsformaten unterstützen kann und sich damit schneller rechnet.

100 Die REGIONALE ist seit mehr als 25 Jahren ein Instrument zur Strukturförderung des Landes Nordrhein-Westfalen. Nur Regionen, also interkommunale Verbünde, können sich für eine REGIONALE bewerben. Gemeinsam erarbeiten die beteiligten Städte, Gemeinden und Kreise ein Konzept, das die Strategien, Projekte und Ereignisse beschreibt, mit denen sich die Region profilieren will. Weitere Informationen unter: <https://www.mhkbd.nrw/themenportal/die-regionalen> und <https://www.regionale-suedwestfalen.com/projekt/landmobil-2025/>, jeweils abgerufen am 18.02.2025.

101 <https://shop.hirnkost.de/produkt/jugendliche-mobilitaet-im-laendlichen-raum-eine-streitschrift-fuer-jugendbeteiligung-im-oeffentlichen-personenverkehr/>, abgerufen am 18.02.2025.

102 https://www.dgrv.de/wp-content/uploads/2023/07/DGRV_Broschure_Gemeinsam_mobil.pdf, abgerufen am 18.02.2025.

103 <https://www.youtube.com/watch?v=VH6L51GxX6E>, abgerufen am 18.02.2025.

104 https://media.postillion.org/jugendbeteiligung_2.0.mp4, abgerufen am 18.02.2025.

105 <https://lokaldirekt.de/news/mobil-sorglos-fahrt-kuenftig-unter-drk-regie>, abgerufen am 18.02.2025.

4.5 Erfolgsfaktoren

Damit es nicht bei einer guten Idee oder einer interessanten Erprobung bleibt, sondern überdauernde Veränderungen angestoßen werden, gibt es – unabhängig von den favorisierten Maßnahmen und Handlungsfeldern – verschiedene Dinge zu beachten, die in diesem Kapitel

zusammengefasst werden. Auch diese Empfehlungen basieren auf der Querauswertung der Endberichte, den Bereisungen und den Abschlussinterviews mit den LandMobil-Projektbeteiligten.

4.5.1 Regionale Gesamtstrategie als Bezugsrahmen

Zentral für eine Transformation im Verkehrsbereich ist eine längerfristige regionale Gesamtstrategie mit politischem Beschluss. Die regionale Ebene ist dabei zielführender als die eines einzelnen Landkreises, da die realen Verkehrsverflechtungen in der Regel großräumiger sind und nur in der Gesamtschau sinnvoll geplant und optimiert werden können. Das macht die interkommunale Zusammenarbeit so hilfreich und wertvoll.

Passen neue verkehrsbezogene Ansätze zur regionalen Gesamtstrategie, so ist die Aussicht auf Erfolg und Fortführung sofort deutlich höher, da die politischen Gremien bereits anders dahinterstehen und nicht erst noch grundsätzlich neu überzeugt und gewonnen werden müssen. Da die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsangebote dauerhaft zu den Bedürfnissen der Menschen vor Ort passen sollen, müssen die Planungsverantwortlichen auch die absehbare Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung sowie politische Ziele wie Verkehrssicherheit und Klimaschutz im Blick behalten. Für diesen Zweck ist es sehr wertvoll und hilfreich, eine regionale Gesamtstrategie zu entwickeln, zum Beispiel in Form eines Verkehrsentwicklungsplans.

Unter den LandMobil-Projekten konnten vor allem diejenigen den Sprung in eine Verstetigung schaffen, bei denen das Vorhaben gut in eine Gesamtstrategie passte und bereits auf Vorarbeiten aufsetzen konnte. Im Zuge der regionalen Gesamtstrategien gibt es unter anderem oftmals bereits hilfreiche Bestandsaufnahmen und Datengrundlagen, auf die dann konkrete,

verkehrsbezogene Ansätze gut aufsetzen können. Solche Grundlagen können zum Beispiel konkrete Erreichbarkeitsanalysen mit Geografischen Informationssystemen sein, wie zum Beispiel im Projekt *ELVU*, oder eine hierarchische ÖPNV-Gesamtnetzplanung wie in den Projekten *MüMo* und *SÖM.intakt*. Auch zuvor etablierte Netzwerke oder Arbeitsgruppen sind eine gute Ausgangsbasis für die Einführung konkreter neuer Angebote. Im Projekt *MobilSorglos* war dies beispielsweise ein bereits aufgebautes interkommunales Gesundheits- und Pflegenetzwerk.

Eine regionale Gesamtstrategie sollte jedoch nicht nur formuliert und politisch verabschiedet werden, sie sollte auch tatsächlich handlungsleitend werden. Dafür braucht es zum einen konkret formulierte Teilziele mit einem bestimmten Zeithorizont, zum anderen klare Zuständigkeiten und einen verbindlichen Monitoring-Prozess, so dass in regelmäßigen Abständen überprüft wird, ob man sich noch auf dem angestrebten Weg befindet oder nicht. Die Zuständigkeiten für solch einen regionalen Monitoring-Prozess können dabei sehr unterschiedlich verteilt und organisiert werden. Die Verantwortung für eine regionale Gesamtstrategie sowie ein entsprechendes Monitoring kann dabei entweder ein formelles regionales Entscheidungsgremium übernehmen (wie zum Beispiel die Regionsversammlung der Region Hannover) oder informellere interkommunale Arbeitsgruppen. Entscheidend ist dabei für den Verkehrssektor, dass die formal zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger hinter dem jeweiligen Modell stehen.

4.5.2 Passende verkehrsbezogene Ansätze entwickeln

Viele kommunale Haushalte in ländlichen Räumen haben bereits Schwierigkeiten damit, allein ihren Pflichtaufgaben gerecht zu werden. Deshalb wird es auch in Zukunft Förderprogramme brauchen, um den personellen Mehraufwand und das finanzielle Wagnis einzugehen, die mit der Einführung und Erprobung von neuen Ideen und Ansätzen einhergehen. Aus der Analyse der LandMobil-Projekte wird deutlich, dass sich die übergreifenden Erfahrungen für eine erfolgreiche

Einführung neuer verkehrsbezogener Ansätze in unterschiedliche Phasen gliedern lassen – von der Ideenfindung über die Konkretisierung und Erprobung bis hin zur Verstetigung. Diese Phasen verlaufen allerdings nicht zwingend linear nacheinander, sondern sind immer wieder einmal durch Rückkopplungsschleifen gekennzeichnet.

4.5.3 Ideenfindung

Ein wichtiger erster Schritt, um überzeugende verkehrsbezogene Ansätze zu entwickeln, ist eine solide Bedarfsanalyse. Die Identifikation von besonderen Stärken und Schwächen im Verkehrsangebot vor Ort kann einerseits durch Datenanalysen erfolgen (zum Beispiel mit Hilfe von Befragungen, Erreichbarkeitsanalysen oder Verkehrsmodellen), andererseits auch partizipativ durch moderierte Beteiligungsformate mit zentralen Akteuren und Zielgruppen-Vertretungen wie beispielsweise den Fachämtern, Verkehrsunternehmen, Fahrgastverbänden, Umwelt- und Verkehrsvereinen, Behinderten-, Senioren- und Gleichstellungsbeauftragten. Für die Bedarfsanalyse kann dabei in manchen Regionen auch sehr gut mit den LEADER-Aktionsgruppen zusammengearbeitet werden.

Für die Ideenfindung, Ideenbewertung und Ideenauswahl gibt es eine Vielzahl an interessanten, geeigneten Kreativitätstechniken.¹⁰⁶

Schon im Zuge der Ideenfindung ist es ratsam, im Internet ähnliche Projekte zu recherchieren und auf deren Erfahrungen aufzubauen. Hilfestellung dabei bietet beispielsweise das „Mobilikon“.¹⁰⁷

Natürlich sollen durchaus auch ambitionierte Projekte durchgeführt werden (Innovation). Dies geht nicht ohne die Möglichkeit des Scheiterns. In einigen LandMobil-Projekten zeigte sich, dass die Akteure unrealistisch hohe Erwartungen hatten, zum Beispiel hinsichtlich der Umsetzung technischer Angebotsbestandteile. Im ungünstigsten Fall wurde dann erst nach Projektbeginn 2020/2021 deutlich, dass die vorgesehenen Fahrzeuge – wie zum Beispiel ein vollständig autonom fahrender Shuttle für das Projekt *MobOGLrsch* und Leichtfahrzeuge bis 45 km/h, die bereits von 16-Jährigen gefahren werden dürfen, für das Projekt *AzubiShuttle* – später als erwartet auf dem deutschen Markt verfügbar waren oder der Erwerb deutlich kostspieliger gewesen wäre als zunächst angenommen.

Konkretisierung

Auch im Zuge der Konkretisierung ist ein frühzeitiger Austausch mit ähnlichen Praxisbeispielen oder eine fachliche Beratung erforderlich. Auf diese Weise können schwer umsetzbare oder rechtlich bedenkliche Ideen frühzeitig modifiziert und an die eigene Leistungs- und Umsetzungsfähigkeit angepasst werden (zum Beispiel bei der Kombination von Personen- und Gütertransporten). Bei verkehrsbezogenen Ansätzen sind folgende

Rechtsbereiche besonders oft betroffen: Personenbeförderungsrecht (bei Fahrdiensten), Kommunal- und Vergaberecht (bei kommunalen Tätigkeiten oder Ausschreibungen), Baurecht (bei Neu- und Umbauten, Ladesäulen), Straßenverkehrsrecht (bei Aktionstagen und Experimenten im Straßenraum) sowie das Carsharinggesetz (bei Carsharing) und das Erneuerbare-Energien-Gesetz (bei Nutzung von Windenergie und Photovoltaik für Elektromobilität). Hier können auch die Kompetenzstellen der Bundesländer zu rechtlichen Rahmenbedingungen sowie aktuellen Fördermöglichkeiten beraten. Sie bieten oft auch hilfreiche Publikationen sowie Weiterbildungs- und Vernetzungsveranstaltungen an.

Außerdem ist es wichtig, sich darüber Gedanken zu machen, wie die fortlaufende Kommunikation und Akteurseinbindung effizient gestaltet werden kann. Dazu gehört insbesondere das Recherchieren und Ansprechen von bestehenden lokalen Netzwerken, Vereinen und Arbeitsgruppen, auf die aufgesetzt werden kann, um den zusätzlichen Zeitaufwand für die mitwirkenden und auf dem Laufenden zu haltenden Personen möglichst begrenzt zu halten. Auch eine Präsentation im Gemeinderat oder Landkreistag kann hier weiterhelfen, frühzeitig Verbündete und Multiplikatorinnen beziehungsweise Multiplikatoren zu finden.

Erprobung

Während der Einführung neuer verkehrsbezogener Ansätze spielt das Projektmanagement eine wesentliche Rolle für den Gesamterfolg. In den Gesprächen mit den LandMobil-Projektbeteiligten wurde hier häufig die große Bedeutung von konkreten Einzelpersonen betont, die vor Ort gut vernetzt sind, geschätzt werden und auch sehr unterschiedliche Akteure immer wieder geschickt integrieren können. Entsprechend war es für manche Projekte ein echter Verlust und Einbruch im Projektverlauf, wenn eine geeignete Projektleitung oder Mitarbeitende vorzeitig ausschieden. Dies deckt sich mit den Ergebnissen von Albert et al.:¹⁰⁸ Hier gab die Mehrheit der Verantwortlichen von sechzig verschiedenen abgeschlossenen oder laufenden deutschen Verkehrsprojekten mit einem Projektvolumen größer als 50.000 Euro ein gutes Projektmanagement als dritt wichtigsten Erfolgsfaktor an (nach einer bestehenden Folgefinanzierung und einem guten vorhandenen Netzwerk).

¹⁰⁶ vgl. u.a. Barth 2020, Rustler 2020.

¹⁰⁷ Das „Mobilikon“ ist ein öffentliches Nachschlagewerk des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) und des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB). Das Mobilikon wird durch das BULEplus gefördert. Näheres unter: www.mobilikon.de, abgerufen am 18.02.2025.

¹⁰⁸ Albert et al. 2024: 19.

Angesichts der geringen Siedlungsdichte in ländlichen Räumen, der starken Pkw-Nutzungsroutinen in der Bevölkerung und dem zumeist erstmal nur kurzen Erprobungszeitraum von ein bis zwei Jahren wurde von den LandMobil-Projektverantwortlichen auch immer wieder die Rolle eines überzeugenden Marketings betont. Hier sollte ausreichend viel Zeit und auch Geld für eine externe Unterstützung vorgesehen werden, um einen passenden Angebotsnamen, ein passendes Produktdesign und geeignetes Werbematerial zu entwickeln. Dies könnte zum Beispiel durch einen Wettbewerb, einen Ideenworkshop mit gezielt kombinierten Teilnehmenden oder direkt einen Auftrag an ein Grafikbüro umgesetzt werden.

Für das Bekanntmachen der verkehrsbezogenen Angebote ist eine gute, kontinuierliche Zusammenarbeit mit den lokal ansässigen Medien sehr hilfreich. Das betrifft in erster Linie die Tageszeitungen, aber auch regionale Radio- und Fernsehredaktionen sowie gegebenenfalls regional bekannte Social-Media-Aktive. Hilfreich nach Ansicht der LandMobil-Projektverantwortlichen ist hier die frühzeitige Planung und Information der Redaktionen, zu welchen Zeitpunkten besonders interessante Bilder und Geschichten geliefert werden können.

Neben den lokalen Medien sind gerade in ländlichen Räumen auch informelle Netzwerke von entscheidendem Vorteil, um ein neues Angebot stärker bekanntzumachen. Sowohl bestimmte Einzelpersonen wie zum Beispiel die Ortsvorstehenden als auch Vereine sind meist sehr gut vor Ort vernetzte Multiplikatorinnen und Multiplikatoren. Wenn sie als erste Testnutzende und/oder als Botschafter beziehungsweise niedrigschwellige dezentrale Ansprechpersonen gewonnen werden können, ist oft bereits sehr viel für den weiteren Projektverlauf erreicht. Diese Erfahrung machten insbesondere die Projekte *ZWM*, *mobile Jugend* und *NewMobs*.

Für manche LandMobil-Projekte war schließlich auch das Gewinnen von Ehrenamtlichen ein wichtiger Arbeitsschritt während der Erprobung. Dabei spielten oft die zuvor schon mehrfach erwähnten Multiplikatorinnen und Multiplikatoren eine entscheidende Rolle, sowie auch lokale Medien und Vereine (zum Beispiel im Projekt *SÖM.intakt, gruenemobilitaet*). Ehrenamtliche Unterstützung wurde beispielsweise für die Vereinsaufgaben der neu gegründeten gemeinnützigen Bürgervereine benötigt, die nach Förderende die Angebotsverantwortung übernehmen (unter anderem *LANDRADL*). In manchen Projekten, wie zum Beispiel in *MultiMoNo*, wurden auch Ehrenamtliche gesucht für die Rolle der Fahrzeugpatinnen und -paten oder (wie zum Beispiel in den Projekten *ELVU* und *SÖM.intakt*) als Fahrerinnen und Fahrer für soziale Fahrdienste.

Während der Erprobung sollten schließlich auch möglichst aussagekräftige Daten erhoben werden, um die Entwicklung der Angebotsnutzung im zeitlichen Verlauf zu dokumentieren. Idealerweise werden solche quantitativen Datenerhebungen dann noch ergänzt durch qualitative Verfahren (Interviews, Gesprächsrunden), um Hinweise zur Erklärung der quantitativen Daten sowie konkrete Verbesserungsmöglichkeiten aus Sicht der Nutzenden zu bekommen. Mehrere LandMobil-Projekte betonten den Mehrwert solcher Datenerhebungen, da damit gegen Ende der Erprobung wichtige Entscheidungsgrundlagen und Argumente bei der Suche nach Anschlussfinanzierungsmöglichkeiten vorliegen.

Fachlicher Hinweis: Als Interpretationshilfe für zum Beispiel kommunalpolitische Gremien sind auch Vergleiche mit den Daten ähnlicher Erprobungen hilfreich. Auch hierbei können die bereits mehrfach erwähnten Kompetenzstellen der Länder gegebenenfalls beratend unterstützen, ebenso die Clearingstelle Verkehr,¹⁰⁹ die beim Deutschen Luft- und Raumfahrtzentrum (DLR) in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) Auskunft zu möglicherweise vergleichbaren weiteren Studiendaten gibt.

109 vgl. <https://www.dlr.de/de/vf/forschung-transfer/forschungsinfrastruktur/clearingstelle>, abgerufen am 18.02.2025.

Verstetigung

Zum Ende der Erprobungsphase hin empfiehlt sich die frühzeitige Suche nach passenden Finanzierungswegen.

Oft läuft es am Ende auf eine Mischfinanzierung hinaus, bei der eine öffentliche Förderung mit Eigenmitteln der Gemeinde oder des Landkreises sowie Geldern von Stiftungen und Sponsoren kombiniert werden (vgl. Kapitel 4.4). Ein anschauliches Beispiel dafür ist das Projekt *LANDRADL*: In den beiden Modellgemeinden wird das Bikesharing-Angebot nach Förderende über die lokalen gemeinnützigen Bürgervereine BUMO und ELMO fortgeführt, wobei mit Hilfe von Stiftungen der Restwert der Fahrräder übernommen wird, Nutzungs- und Mitgliedsgebühren die laufenden Betriebskosten abdecken und (zumindest in einer der beiden Modellgemeinden und zumindest in den ersten Jahren) die Gemeinde mögliche Defizite am Jahresende ausgleicht.

Wichtig für eine Verstetigung ist auch die Klärung der weiteren Arbeitsteilung und des Betriebsmodells, also: Wer beziehungsweise welche Organisation übernimmt

dauerhaft welche Teilaufgaben? Braucht es dafür noch Schulungen und Übergaben von den bisherigen Verantwortlichen? Das ist insbesondere dann wichtig, wenn die Aufbau- und Erprobungsphase durch externe Beratungsbüros unterstützt wurde (wie zum Beispiel in den Projekten *ELVU*, *LANDRADL*, *MüMo*, *MOL-Box* und *ÖPNV-Taxi*).

Außerdem ist es wichtig, zu prüfen, wie zusätzliche Verkehrsangebote in die ÖPNV-Gesamtauskunft integriert werden können und welche Möglichkeiten es zum Beispiel für Kombitarife gibt. Aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer ist es schließlich sehr viel bequemer, wenn sie sich nicht noch mit verschiedenen Auskunft-, Registrierungs-, Buchungs- und Bezahlssystemen beschäftigen müssen (Abschlussinterviews *E-Harz* und *IMSA*). Da die realen Verkehrsverflechtungen heutzutage meist sehr viel weitläufiger sind als das Gebiet eines Landkreises oder gar einer einzelnen Gemeinde, stoßen lokale „Insellösungen“ sonst schnell auf Kritik und an Grenzen (vgl. Kapitel 2.1).

4.5.4 Strukturen prüfen

Im Zuge der Erprobung konkreter verkehrsbezogener Ansätze wird manchmal deutlich, dass es im regulären Arbeitsalltag zu wenig Austausch und Abstimmung zwischen zentralen Akteuren und Fachabteilungen gibt. Damit auch nach der Erprobung ein regelmäßiger Austausch und kontinuierliche Interessenabwägungen stattfinden, ist es – mindestens mittelfristig – sehr hilfreich, einen kritischen Blick auf die bestehenden Organisationsstrukturen zu werfen und gegebenenfalls Änderungen anzuregen.

Insbesondere ist es hilfreich, wenn alle Verkehrsthemen in einem Amt beziehungsweise einer Abteilung gebündelt sind. Diese Erfahrung wurde zum Beispiel in dem LandMobil-Projekt *KKMKS* im Kreis Steinfurt gemacht. Hier gab es während der Projektlaufzeit zwei getrennte Ämter, mit denen Abstimmungen erfolgen mussten: Im Planungsamt lag die Zuständigkeit für ÖPNV und Radverkehr, im Amt für Klimaschutz und Nachhaltigkeit waren die Themen klimafreundliche Mobilität, Elektromobilität und Ladesäuleninfrastruktur angesiedelt.

Gegen Ende der LandMobil-Förderung wurden die Zuschnitte der Ämter angepasst und ein neues Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität gebildet, in dem nun alle Verkehrsthemen gebündelt werden.

Wenn eine solche Umstrukturierung politisch nicht durchsetzbar ist oder innerhalb der Verwaltung auf zu viel Widerstand stößt, können übergreifende, verbindlich regelmäßig zusammenkommende Arbeitsgruppen eingerichtet werden, die Informationsfluss und Interessenabgleich zwischen ÖPNV, Radverkehrsförderung und Förderung von Elektromobilität und Ladeinfrastruktur gewährleisten. Hier kann zum Beispiel eine Stabsstelle zu Klimaschutz oder Demografie eine moderierende Funktion übernehmen.

5

Empfehlungen für ländliche Mobilität

Die Erfahrungen in LandMobil lieferten wertvolle Erkenntnisse für die zukünftige Gestaltung der Rahmenbedingungen auf allen politischen Ebenen. Diese werden in diesem Kapitel dargestellt.



5.1 ÖPNV-Finanzierung und Mindeststandards im Verkehrsangebot

Da es sich bei LandMobil-Projekten um Modellprojekte handelte, waren die meisten Ansätze naturgemäß relativ kleinmaßstäblich und lokal. Um Mobilitätsroutinen zu verändern, müssten die Lösungsansätze jedoch zuverlässig flächendeckend verfügbar sein. Hinzu kommt, dass viele LandMobil-Ansätze vor allem im Zusammenspiel mit einem Basisangebot, nämlich dem ÖPNV, gedacht sind. In der Großstadt werden Angebote wie Carsharing und Bikesharing vor allem von Menschen genutzt, die einen Großteil ihrer Alltagswege mit dem ÖPNV oder mit dem eigenen Fahrrad bestreiten.¹¹⁰ Der ÖPNV hat in den meisten ländlichen Räumen aktuell aber nicht die notwendige Qualität, um tatsächlich ein alltagstaugliches Angebot darzustellen.¹¹¹

Aufgabenträger für den ÖPNV sind die Landkreise und kreisfreien Städte. Daher hängt die Qualität des Angebots unter anderem auch stark von der finanziellen Leistungsfähigkeit dieser Aufgabenträger ab. So ergibt sich ein Flickenteppich ohne einheitliche Angebotsqualität. Zwar werden die Aufgabenträger durch finanzielle Mittel von Bund und Ländern unterstützt. Die Bundesmittel in Form der so genannten Regionalisierungsmittel fließen aber aufgrund der Vorgaben des Regionalisierungsgesetzes insbesondere in den schienengebundenen Personennahverkehr. Gerade der Busverkehr in ländlichen Räumen profitiert davon weniger.

Die Bundesländer stellen eigene Mittel für den ÖPNV in sehr unterschiedlichem Maße bereit, sodass sich zwischen den Ländern ausgeprägte Unterschiede in der Angebotsqualität zeigen.¹¹² Der Bundesrechnungshof kritisierte jüngst, dass nur wenige Länder ihrer Aufgabenverantwortung durch entsprechende finanzielle Mittel gerecht werden.¹¹³

Die strukturelle Unterfinanzierung des ÖPNV insbesondere in ländlichen Räumen wird seit Jahrzehnten problematisiert.¹¹⁴ Die Diskussion intensivierte sich im Kontext des Ziels der Bundesregierung in der 20. Legislaturperiode (2021–2025), einen „Ausbau- und Modernisierungspakt“ zwischen Bund, Ländern und Kommunen für den Ausbau des ÖPNV voranzutreiben.¹¹⁵ Dieser Pakt sollte das Ziel verfolgen, bundesweit einheitliche Standards für eine Grundversorgung im ÖPNV zu entwickeln und finanziell zu hinterlegen.¹¹⁶

Würden bundesweit einheitliche ÖPNV-Standards tatsächlich umgesetzt, wäre dies eine starke Verbesserung der Mobilitätsoptionen in ländlichen Räumen. Ansätze wie On-Demand-Verkehre, wie sie auch in LandMobil-Projekten erprobt wurden, könnten – flächendeckend verfügbar – die Mobilität von vielen Menschen im Alltag verbessern. Allerdings ist ein solcher Ausbau mit hohen Kosten verbunden.

110 vgl. u.a. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#umweltvorteile-von-car-sharing>, abgerufen am 18.02.2025.

111 vgl. u.a. Agora Verkehrswende 2023b.

112 vgl. Agora Verkehrswende 2023b.

113 vgl. Bundesrechnungshof 2022.

114 vgl. u.a. Naumann et al. 2019.

115 vgl. Koalitionsvertrag Bundesregierung 2021, u.a. unter: <https://cms.gruene.de/uploads/assets/Koalitionsvertrag-SPD-GRUENE-FDP-2021-2025.pdf>, abgerufen am 18.02.2025.

116 Ein konkreter Vorschlag hierfür wurde von Agora Verkehrswende (2023b) vorgelegt, die eine bundesweite „Mobilitätsgarantie“ in Form von Qualitätsstandards in drei Ausbaustufen darstellen. Eine solche Mobilitätsgarantie würde gerade in ländlichen Räumen die Mobilität deutlich verbessern. Ein noch weitergehender Vorschlag wurde 2021 vom VDV vorgelegt (vgl. VDV & Roland Berger 2021). Diese Studie schätzte, welcher Ausbau des ÖPNV nötig wäre, um die gesetzlich festgelegten Klimaschutzziele zu erreichen. Durch einen starken Ausbau des schienen- und straßengebundenen ÖPNV in den Ballungszentren würde demnach die größte Verlagerung von Verkehren erreicht. Dennoch wird gerade auch dem straßengebundenen ÖPNV außerhalb der Städte eine hohe Bedeutung beigemessen. Das Angebot soll dort bis 2030 um 100 Prozent wachsen. Ein Großteil davon soll nach den Vorschlägen der VDV-Studie in Form von flexiblen On-Demand-Verkehren erbracht werden.

Exkurs: Finanzbedarfe des ÖPNV

In einer Studie von VDV und Roland Berger wurde vorgeschlagen, dass der Bund durch eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel den Großteil dieser Kosten trägt, ergänzt durch entsprechende eigene Beiträge der Länder und der kommunalen Aufgabenträger.¹¹⁷ Inwieweit dieser Ansatz gelingen kann, hängt jedoch maßgeblich vom politischen Willen ab. Erschwerend kommt jedenfalls hinzu, dass der ÖPNV in den vergangenen Jahren mit deutlichen Kostensteigerungen konfrontiert war. Zentral sind hier gestiegene Energiekosten, Personalkosten, Kosten für Infrastruktur sowie Kosten für die Fahrzeugbeschaffung nicht zuletzt auch im Kontext der europaweit beschlossenen Umstellung öffentlicher Fahrzeugflotten auf emissionsfreie Fahrzeuge.

Die Studie zur Ermittlung des Finanzbedarfs für den ÖPNV bis 2031 im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr trägt diesen Entwicklungen

Rechnung.¹¹⁸ Im Zusammenhang mit den Arbeitsgruppen zum Ausbau- und Modernisierungspakt wird darin ermittelt, wie stark der Finanzierungsbedarf durch die skizzierten Entwicklungen im Vergleich zu der oben genannten Studie im Auftrag von VDV und Roland Berger steigt. Entsprechend werden angepasste Szenarien für den Angebotshochlauf im ÖPNV bis 2031 aufgezeigt, die einen deutlich geringeren Ausbau zeigen. In einem dieser Szenarien wird dabei vor allem der Ausbau des straßengebundenen öffentlichen Verkehrs jenseits der Städte und Ballungsräume vollständig gestrichen. Dies liefe allerdings den Zielen einer nachhaltigen Mobilität in ländlichen Räumen zuwider. Empfehlungen des Städtetages Rheinland-Pfalz im Oktober 2024 wiesen dennoch bereits öffentlich in die Richtung, dass Angebotskürzungen im ÖPNV zu erwarten sind und diese als erstes im ländlichen ÖPNV-Angebot stattfinden müssten.¹¹⁹



Ein Weg, um die Finanzierung des ÖPNV auf eine solidere Basis zu stellen, liegt in der so genannten Nutznießer- oder Drittnutzerfinanzierung. Hierzu werden seit mehreren Jahren verschiedene Modelle diskutiert.¹²⁰ Bisher sind die rechtlichen Möglichkeiten hierfür begrenzt. Hier sind vor allem die Länder gefragt, entsprechende gesetzliche Grundlagen zu schaffen. Baden-Württemberg ist bereits am weitesten vorangeschritten und hat verschiedene Modelle der Drittnutzerfinanzierung in einem Modellprojekt in mehreren Kommunen getestet.¹²¹ Auf Basis der Erfahrungen wurde ein Gesetzesentwurf entwickelt, um die entsprechende Grundlage für einen so genannten Mobilitätspass für die Kommunen zu schaffen. Denkbar sind verschiedene Modelle: zum Beispiel eine Straßennutzungsgebühr, ein Beitrag für Kfz-Haltende, ein Bürgerticket für alle Bürgerinnen und Bürger, mit dem diese den ÖPNV ohne weitere Kosten nutzen können, oder zum Beispiel auch eine Abgabe für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, die von der Anbindung an den ÖPNV profitieren.¹²²

Perspektivisch könnten diese Instrumente den Kommunen mehr Handlungsspielräume geben, um den ÖPNV lokal zu gestalten. Gerade in ländlichen Räumen, wo der ÖPNV oft eine geringe Angebotsdichte hat, dürfte die politische Akzeptanz aber eine noch größere Herausforderung sein als in Ballungsräumen mit sehr gutem ÖPNV-Angebot und hohen Nutzungszahlen.¹²³

Die verschiedenen Entwicklungsszenarien verdeutlichen, dass aktuell um die Zukunft des ÖPNV eine kontroverse Debatte geführt wird. Für ländliche Räume ist entscheidend, dass die aktuellen Finanzierungsmittel in vielen Regionen nicht ausreichen, um ein attraktives Angebot sicher zu stellen. Eine bundeseinheitliche Mobilitätsgarantie, die von Bund und Ländern gemeinsam finanziert wird, könnte dem entgegenwirken.

¹¹⁷ vgl. VDV & Roland Berger 2021.

¹¹⁸ vgl. Berschin et al. 2023.

¹¹⁹ vgl. u.a. <https://www.sueddeutsche.de/panorama/verkehr-staedtetag-oepnv-einsparungen-am-ehesten-im-laendlichen-raum-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-241028-930-272094>, abgerufen am 18.02.2025.

¹²⁰ vgl. u.a. Naumann et al. 2019, FGSV 2020a, Ramboll & BBH 2020.

¹²¹ vgl. Brenck et al. 2020, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2024.

¹²² vgl. <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/oepnv/mobilitaetpass-fuer-den-oepnv>, abgerufen am 18.02.2025.

¹²³ vgl. Naumann et al. 2019.

5.2 Empfehlungen für die Bundesebene

Als hemmender Faktor werden neben der Finanzierung in vielen Projekten auch die komplexen bundesrechtlichen Rahmenbedingungen genannt. Diese betreffen vor allem das Vergaberecht und das PBefG. Insbesondere die Projekte des Handlungsfeldes „Nahtloser öffentlicher Verkehr“ berichteten von rechtlichen Herausforderungen. Sie unterschätzten zum Teil die Anforderungen des PBefG sowie den Zeitaufwand für die Abstimmungen mit der Genehmigungsbehörde, dem zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger und dem konzessionierten Verkehrsunternehmen. Hingegen gaben Projekte der Handlungsfelder „Lieferdienste und mobile Dienstleistungen“ sowie „Sharing-Angebote“ vergleichsweise selten rechtliche Schwierigkeiten an.

Vor allem das PBefG kann die Umsetzung einfacher und pragmatischer lokaler Lösungen erschweren.¹²⁴ Vor allem die Logik des Typenzwangs, also der Begrenzung der zulässigen Verkehrsarten und -formen (sogenannte Verkehrstypen) und deren strenge Abgrenzung gegeneinander („Abstandsgebot“) wurden von mehreren Projektverantwortlichen als sehr komplex wahrgenommen. Hinzu kommen die hohen Anforderungen an die Qualifikation als Unternehmer in der Personenbeförderung. Zum Teil entstanden bei der Erprobung neuer Lösungsansätze, wie zum Beispiel im Projekt *ÖPNV-Taxi*, hohe Beratungskosten für die Klärung der rechtlichen Fragen.

Mit der Reform des PBefG in 2021 wurde bezweckt, unter anderem durch die Einführung des Linienbedarfsverkehrs, die Handlungsspielräume für die Genehmigung neuer Verkehrsangebote zu erweitern. Dennoch kommt es immer wieder zu Unsicherheiten bei der Genehmigung. So stellte sich im Projekt *ÖPNV-Taxi* die Frage, inwiefern die Erbringung der Verkehrsleistung für den Angebotstyp *ÖPNV-Taxi* auf Basis der vorhandenen Taxi-Genehmigungen stattfinden kann oder ob dafür eine Genehmigung entsprechend § 44 PBefG (Linienbedarfsverkehr) nötig ist. Das Beispiel verdeutlicht, dass hohe Anforderungen erfüllt sein müssen, um lokal angepasste Lösungen zu entwickeln. Hier könnte eine gezieltere Beratung helfen, den kommunalen Akteuren die Möglichkeiten und Anforderung des Gesetzes näher zu bringen.

Der Bund könnte den notwendigen Wissenstransfer zum Beispiel im Rahmen von Vernetzungsformaten wie dem Nationalen Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo)¹²⁵ fördern.

Aufgrund der hohen Anforderung an eine Genehmigung zur Umsetzung sozialer Fahrdienste mit ehrenamtlich Fahrenen wird in der Literatur empfohlen, im Zweifel eher ein Angebot zu realisieren, bei dem das Entgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt.¹²⁶ Diese Angebote fallen dann nicht unter den Geltungsbereich des PBefG und sind nicht genehmigungspflichtig. Mit der Reform des PBefG 2021 wurde festgelegt, dass die Beförderung von Personen gegen ein Entgelt genehmigungsfrei ist, wenn das Entgelt die Betriebskosten für die Fahrt nicht überschreitet (vgl. § 1(2) PBefG). Mit diesem Ansatz lassen sich zwar die Probleme mit der Genehmigung umgehen, es kann allerdings die Finanzierung der Angebote erschweren.

Eine Möglichkeit zur Verbesserung der Realisierungschancen für Bürgerfahrdienste läge daher darin, im PBefG einen erweiterten Spielraum für die genehmigungsfreie Mitnahme zu schaffen. Denkbar wäre, den kommunalen Akteuren beziehungsweise den Genehmigungsbehörden in ländlichen Räumen mehr Flexibilität bei der Preisgestaltung zu geben, etwa indem man ein höheres Entgelt genehmigungsfrei zulässt. Relevant wäre dies insbesondere dort, wo keine Taxiunternehmen existieren. Dort würde es möglich werden, dass niedrigschwellig ein System privater Mitnahme entsteht, bei dem auch kleinere Geldbeträge gezahlt werden können, ohne dass eine Genehmigung erforderlich wird. Im Projekt *SÖM.intakt* wurde zum Beispiel eine grundsätzliche Zahlungsbereitschaft für einen sozialen Fahrdienst deutlich, die aber nicht abgerufen werden konnte, da sonst eine Genehmigung erforderlich geworden wäre.

¹²⁴ vgl. Schiefelbusch & Kreinberger 2020, Schiefelbusch 2020.

¹²⁵ vgl. <https://www.nakomo.de/>, abgerufen am 18.02.2025.

¹²⁶ vgl. Schiefelbusch & Kreinberger 2020.

Eine weitere Änderung die von vielen Projektverantwortlichen gefordert wurde, betrifft die bisher fehlende Anerkennung der Gemeinnützigkeit einer Personenbeförderung durch Ehrenamtliche. So wird bisher ein Bürgerbusverein mit dem ausschließlichen Vereinszweck „Personenbeförderung“ in der Regel nicht als gemeinnützig anerkannt.

Erst beispielsweise die Konzentration auf reine Elektrofahrzeuge in Kombination mit dem Zusatz „Klimaschutz“ als Vereinszweck sorgt dann dafür, die Anerkennung als gemeinnützig zu erhalten.¹²⁷ Im Falle einer fehlenden Anerkennung als gemeinnützig kann es in der Folge schwieriger sein, Sponsoren zu finden und Ehrenamtliche anzuwerben, da diese ihre Ehrenamtschale versteuern müssen (Abschlussinterview *Bürgerbahn*). Diese Schwierigkeiten könnten durch eine Änderung von §52 der Abgabenordnung (Gemeinnützige Zwecke) behoben werden.

In ländlichen Räumen wäre es hilfreich, wenn Güter- und Personenverkehr leichter kombiniert werden könnten. Wie die Erfahrungen des LandMobil-Projekts *MeckSchweizer* zeigen, ist im Güterverkehr bisher nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand eine Personenmitnahme möglich. Nur umgekehrt können im Rahmen des Personenverkehrs auch Güter transportiert werden (siehe *AutobusSchwaben*). Die entsprechenden Regelungen des Gesetzes sind grundsätzlich sinnvoll, um die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten und um zum Beispiel das Taxigewerbe vor unlauterer Konkurrenz zu schützen. Besonders in den Ballungsräumen steht das Taxigewerbe zunehmend unter Konkurrenzdruck durch Mietwagenplattformen. Regelungen zum Schutz der bestehenden Marktordnung sind daher in den Ballungsräumen besonders wichtig. Gerade in sehr dünn besiedelten ländlichen Räumen, in denen es oftmals kein Taxigewerbe und auch keinen gut ausgebauten ÖPNV gibt, können diese Hürden jedoch diejenigen abschrecken, die sich für eine pragmatische Ergänzung des Verkehrsangebots einsetzen wollen. Denkbar wäre ein vereinfachter Nachweis der Zuverlässigkeit, Fachkunde und finanziellen Leistungsfähigkeit für solche Logistikanbieter, die nur gelegentlich Personen befördern wollen. Beratungs- und Informationsangebote für örtliche Logistikdienstleister könnten zudem helfen die Voraussetzungen für die gewerbliche Personenbeförderung zu verstehen und Hemmschwellen abzubauen.

Auch das Vergaberecht beinhaltet beträchtliche Hürden für die Umsetzung von Verkehrsangeboten in ländlichen Räumen. Mehrere Projekte berichteten von Schwierigkeiten, für die Beauftragung von bestimmten Gewerken die notwendige Anzahl von Vergleichsangeboten für bauliche Leistungen einzuholen. Es gab auch Unsicherheiten bei der Vergabe von besonders innovativen Leistungen (zum Beispiel im Bereich Software), für die Vergleichsangebote nicht leicht gefunden werden können. Sehr viel einfacher war es demgegenüber, wenn die Möglichkeit zur Direktvergabe (zum Beispiel von Beförderungsleistungen) an ein kommunales Unternehmen bestand (vgl. *AzubiShuttle*, *gruenemobilitaet*). Ein weiteres Problem zeigte sich darin, dass lokale KMU bei kommunalen Vergaben vor großen formalen Hürden stehen. So berichteten mehrere LandMobil-Projekte, dass sich ausgerechnet die kleinen Händler vor Ort nicht an Ausschreibungen beteiligten, da ihnen der personelle Einarbeitungsaufwand für die Formalia zu hoch war (unter anderem *E-Harz*). Schließlich sind Rechtskonstrukte wie zum Beispiel Selbstkostenfestpreise, Selbstkostenrichtpreise und Selbstkostenerstattungspreise (vgl. Verordnung PR Nr 30/53, Leitsätze für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten) nicht auf Anhieb für Jeden verständlich und anwendbar. Denkbar wären hier gezielte Beratungsangebote für Kommunen und KMU in ländlichen Räumen, um das entsprechende Grundlagenwissen zu stärken und in der Vergabepaxis zu unterstützen.

Eine weitere verkehrsspezifische Herausforderung stellte sich LandMobil-Projekten im Beihilferecht. Im Bereich der Personenbeförderung beschäftigte sich das Projekt *ÖPNV-Taxi* intensiv mit den beihilferechtlichen Möglichkeiten, auf die bestehenden Taxi-Kapazitäten im Landkreis zuzugreifen, um ein möglichst flächendeckendes Verkehrsangebot in Ergänzung zum bestehenden Linien- und Rufbusverkehr zu schaffen. Dabei war ein explizites Ziel, dass nicht einzelne Taxiunternehmen einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erhalten sollten, sondern allgemein allen Anbietern die Möglichkeit zu eröffnen, Fahrten im Rahmen des *ÖPNV-Taxi* zu erbringen. Um dies zu ermöglichen, waren umfangreiche Rechtsgutachten notwendig, in denen schließlich als Lösungsansatz eine allgemeine Vorschrift entwickelt wurde. Auch hier zeigt sich, dass gerade ländliche Kommunen mit geringer Personalausstattung schnell an ihre Grenzen kommen können, wenn sie versuchen, innovative Lösungen umzusetzen.

127 vgl. z.B. <https://www.mobilikon.de/instrument/buergerbusverein>, abgerufen am 18.02.2025.

Institutionen wie die Landeskompetenzznetzwerke (zum Beispiel das Zukunftsnetz Mobilität NRW oder das Kompetenznetz ÖPNV in Baden-Württemberg) können hier eine wichtige Rolle bei der Beratung der Kommunen und dem Transfer erfolgreicher Lösungsansätze spielen.

Mehrere LandMobil-Projekte waren schließlich auch mit rechtlichen Hürden rund um das Thema lokale Energieerzeugung konfrontiert. Angesichts oftmals noch fehlender öffentlicher Ladepunkte war es nahelegend, für elektromobile Sharing-Angebote auf bereits existierende private Wallboxen und betriebliche Ladesäulen zurückgreifen zu wollen und diesen dafür auch ein entsprechendes Entgelt zu zahlen. Allerdings erwies sich hier als Herausforderung, dass Privathaushalte und Betriebe laut §3 Nr. 36 EEG automatisch als Netzbetreiber gelten, sobald sie der Allgemeinheit Elektrizität anbieten, unabhängig von der Spannungsebene. Zudem müssen sich Betriebe, die ihren Mitarbeitenden Dienstleistungen und Gegenstände zur Verfügung stellen, die nicht ausschließlich auf den dienstlichen Gebrauch beschränkt

werden (können), mit den steuerrechtlichen Rahmenbedingungen des geldwerten Vorteils auseinandersetzen. Dies betrifft auch das Laden am Betriebssitz. Gerade für ländliche Räume wären hier geeignete Bagatellgrenzen hilfreich, unter denen steuerrechtlich weder der geldwerte Vorteil angenommen wird, noch der definitivische Sprung zum Netzbetreiber erfolgt.

Zudem wäre es sehr hilfreich, wenn Bund und Länder insbesondere ländliche Kommunen beim Aufbau von öffentlich zugänglichen Ladesäulen unterstützen, um dem vielerorts feststellbaren „Henne-Ei-Problem“ zwischen einer breitenwirksamen Umstellung auf Elektrofahrzeuge und der noch geringen Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten entgegenzuwirken. Der Aufbau von Ladesäulen, insbesondere von Schnellladesäulen, ist teuer und braucht eine ganze Weile, um sich zu amortisieren – insbesondere in ländlichen Gebieten, wo die Bevölkerungsdichte niedrig und damit die zu erwartenden Einnahmen durch Nutzungsentgelte gering sind.

5.3 Empfehlungen für die Länderebene

Ein hilfreicher Schritt auf Länderebene könnte sein, die bestehenden Ansätze für ehrenamtliche Fahrdienste in Form von Bürgerautos, Bürgerbussen und Dorfautos systematischer zu unterstützen. Einige Bundesländer haben eigene Förderprogramme für Bürgerbusse aufgelegt (zum Beispiel Bayern, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg). In Nordrhein-Westfalen (NRW) und Baden-Württemberg informieren die Landeskompetenzznetzwerke umfassend über die Möglichkeit, solche Angebote ins Leben zu rufen. Das Land NRW hat die Förderung von Bürgerbussen explizit im ÖPNV-Gesetz verankert – ein Ansatz, der auch von anderen Ländern aufgegriffen werden könnte. Bürgerbusse werden in NRW bisher in der Regel als Linienverkehr genehmigt und als fester Bestandteil des ÖPNV konzipiert, der zum Beispiel auch in Fahrplänen regulär aufgeführt wird. In NRW ist eine verbindliche Kooperation mit dem konzessionierten Verkehrsunternehmen und der Kommune vor Ort dabei Voraussetzung für die Förderung. Dieser Ansatz führt zu einem hohen Maß an Standardisierung und Verbindlichkeit.

Der Nachteil kann sein, dass lokal passende Lösungen nicht immer in dieses verbindliche Schema passen. Gerade für sehr dünn besiedelte Räume ist ein Linienverkehrsangebot nicht unbedingt zielführend. Das Land NRW erprobt daher derzeit eine Förderung von On-Demand-Bürgerbussen, die ohne festen Linienweg und Fahrplan auf (digitale) Bestellung fahren.¹²⁸ Dies geht aus der Perspektive ländlicher Räume in die richtige Richtung. Weitere Förderprogramme sollten aber auch eine größere Bandbreite von Angeboten ermöglichen, zum Beispiel in Form von niederschweligen Angeboten wie einem sozialen Fahrdienst oder einem Dorfauto. Während im ÖPNV-Gesetz von NRW bisher nur Bürgerbusse explizit als Gegenstand von öffentlicher Förderung genannt werden, könnten auch weitere soziale Bürgerfahrdienste mit ehrenamtlich Fahrenden in den ÖPNV-Gesetzen der Länder aufgenommen werden.

128 vgl. <https://infoportal.mobil.nrw/projekte/buergerbus.html>, abgerufen am 18.02.2025.

Ein grundsätzlicherer Ansatz um die Finanzierung des ÖPNV auf verlässlichere Beine zu stellen, besteht darin, ihn zu einer Pflichtaufgabe der Kommunen zu machen. Rheinland-Pfalz ist diesen Weg gegangen. Die Länder würden sich damit verpflichten, im Sinne des Konnexitätsprinzips die Kommunen mit entsprechenden finanziellen Mitteln zur Erfüllung dieser Aufgabe auszustatten.¹²⁹ Ähnliche Vorschläge liegen für den Klimaschutz als Pflichtaufgabe der Kommunen vor.¹³⁰ In diesem Zusammenhang mahnt auch der Bundesrechnungshof an, dass die Länder mehr Mittel für den ÖPNV als verlässliche Grundfinanzierung bereitstellen sollten.¹³¹

Wie oben bereits erwähnt, unterstützen einige Länder die kommunalen Aufgabenträger auch durch die Förderung von so genannten landesbedeutsamen Buslinien oder Regiobuslinien (zum Beispiel Baden-Württemberg, Thüringen). Da hier eine regionale Bedeutung festgestellt werden kann und es damit eine echte Landesaufgabe ist, sind diese Förderprogramme zum Teil (zum Beispiel in Baden-Württemberg) unbefristet. Daraus ergibt sich Planungssicherheit für die Aufgabenträger vor Ort. Dies kann ein Beispiel für andere Länder sein, um so die Achsen des ÖPNV auf dem Land weiter zu stärken. Auch Förderprogramme für On-Demand-Verkehre, wie beispielsweise im Saarland, in Bayern oder Baden-Württemberg, sind insbesondere für ländliche Räume relevant.

Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld liegt in zusätzlichen Angeboten wie Carsharing und Bikesharing, die oftmals den ÖPNV gut ergänzen. In den LandMobil-Projekten zeigt sich eine ganze Bandbreite von Varianten, wie und durch wen solche Angebote betrieben werden können – vom gemeinnützigen Verein, über Landkreise und Gemeinden, Genossenschaften bis hin zu kommerziellen Anbietern.

Die Angebote im Rahmen von LandMobil blieben dabei zumeist in einem kleinen Maßstab, auch wenn es vereinzelt Ansätze für eine Hochskalierung gab (zum Beispiel bei Mümo, LANDRADL). Stationsbasiertes Carsharing ist als eigenwirtschaftliches Angebot bereits heute auch in vielen kleineren Städten und ländlichen Räumen vertreten.¹³² Für eine flächendeckende Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten, wie sie aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer wünschenswert wäre, bräuchte es jedoch weitere Finanzierungswege. Ein gutes Beispiel dafür ist die Förderung auch von Betriebskostendefiziten für Sharing-Angebote, wie sie die Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement des Landes NRW¹³³ seit 2022 vorsieht. Solche Förderungen könnten, wenn sie von weiteren Bundesländern übernommen werden, Impulse für eine weitere Verbreitung von Sharing-Angeboten setzen. Auch im Zuge von LEADER-Prozessen wird immer wieder einmal die Konzeption und Erprobung neuer Sharing-Angebote in ländlichen Räumen länderspezifisch finanziell unterstützt,¹³⁴ auch wenn dies noch nicht das Problem der dauerhaften Finanzierung löst.

Ein anderer Weg wäre, Sharing-Angebote unter bestimmten Bedingungen als Bestandteile des ÖPNV anzusehen. Einige Kommunen sind in jüngerer Zeit in diese Richtung gegangen, indem sie Sharing-Angebote in einem informellen Teil ihrer Nahverkehrspläne berücksichtigen.¹³⁵

In den vergangenen Jahren wurden in mehreren Ländern Kompetenzzentren für nachhaltige Mobilität gegründet.¹³⁶ Dieses Modell einer Beratungsinstitution als fester Anlaufstelle für die Kommunen hat sich bewährt und kann auch in weiteren Bundesländern sinnvoll sein.

129 Als Konnexitätsprinzip wird der Rechtsgrundsatz bezeichnet, dass Bund, Länder und Kommunen jeweils stets gesondert die Ausgaben zu tragen haben, die sich aus der Wahrnehmung ihrer hoheitlichen Aufgaben ergeben.

130 Deutscher Städtetag 2023, Klima-Allianz Deutschland 2023.

131 Bundesrechnungshof 2022.

132 vgl. <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/branchen-kennzahlen-2024>, abgerufen am 18.02.2025.

133 vgl. https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_detail_text?anw_nr=7&vdl_id=20539&ver=8&val=20539&sg=0&menu=1&vdl_back=N, abgerufen am 18.02.2025.

134 vgl. zum Beispiel <https://mobil.klein-schneen.de/tag/leader-projekt/> und <https://caaruso.de/motivation>, abgerufen am 18.02.2025.

135 Ein Beispiel hierfür ist zum Beispiel der Nahverkehrsplan Kreis Borken: https://www.bus-und-bahn-im-muensterland.de/de/zvm/zvm-bus/nahverkehrsplan.php#anchor_ecf4eb51_Accordion-Kreis-Borken, abgerufen am 18.02.2025.

136 Beispielsweise wurde das Mobilitätsnetzwerk Saar im April 2024 gegründet, vgl. https://www.saarland.de/mukmav/DE/aktuelles/aktuelle-meldungen/2024/mobilitaet/q2/pm_2024-04-12_gruendung-mobilitaetsnetzwerk, abgerufen am 13.05.2025. Das Kompetenzzentrum Mobilitätsmanagement der Metropolregion Hamburg ist lediglich konzeptionell geplant, jedoch noch nicht offiziell eröffnet worden, vgl. <https://metropolregion.hamburg.de/zukunftsagenda/kompetenzzentrum-mobilitaet-15136>, abgerufen am 13.05.2025.

Neben der Förderung können die Länder auch auf der Ebene der Regulierung die Bedingungen für lokale Mobilitätsprojekte verbessern. Ein Ansatz betrifft die Gemeindeordnungen der Länder. Diese sind neben den entsprechenden beihilferechtlichen Bestimmungen maßgeblich dafür, unter welchen Voraussetzungen bestimmte Angebote als wirtschaftliche Betätigung der Kommune gelten. Hier gibt es zum Teil Unklarheiten, etwa in Bezug auf mobile Dienstleistungen wie einem mobilen Jugendtreff oder Beratungsmobilen.

Ein Schlüsselfaktor für das Verkehrsangebot im ländlichen Raum ist interkommunale Kooperation. Gerade für strukturschwache ländliche Kommunen kann es sehr schwer sein, komplexe Themen wie etwa nachhaltige Mobilität neben den Pflichtaufgaben anzugehen und fachlich und personell zu bewältigen. Die Zusatzaufgaben reichen von der Beantragung von Fördermitteln bis in die Planung von Schnittstellen-themen wie zum Beispiel Mobilitätsstationen. Auch für die Planung des ÖPNV sind in vielen Landkreisen kaum personelle Ressourcen vorhanden. Hinzu kommt, dass die tatsächlichen Verkehrsverflechtungen gerade in ländlichen Räumen weit über die Landkreisgrenzen hinweg reichen. Förderprogramme auf Landes- und Bundesebene sollten gezielter die interkommunale Kooperation fördern und finanziell attraktiv machen. Hierzu bietet es sich an, dass sich Kommunen für eine integrierte regionale Verkehrsentwicklungsplanung nach dem Modell des Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) zusammenschließen. Baden-Württemberg etwa strebt an, diesen Ansatz speziell auch für ländliche Regionen zu etablieren.

Die baden-württembergischen Klimamobilitätspläne setzen eindeutige Ziele für die Verkehrsentwicklung und zielen auf eine klare Priorisierung des Umweltverbunds ab. Hier wird die Förderquote direkt an die – über Verkehrsmodellierung vergleichbar nachgewiesene – Erreichung von Klimaschutzzielen gekoppelt.¹³⁷ Auch bei der Radverkehrsplanung ist eine regionale interkommunale Kooperation wichtig, um durchgängige Verbindungsqualitäten zu schaffen. Gezielte Förderprogramme für ländliche Räume könnten verstärkt Anreize für interkommunale Zusammenarbeit bieten.

Angesichts der dünnen Personaldecke in vielen ländlichen Kommunen können Förderprogramme wie die „Personalstellenförderung Nachhaltige Mobilität“ in Baden-Württemberg helfen.¹³⁸ Zudem würde es vor allem kleineren, finanziell weniger gut ausgestatteten Kommunen helfen, wenn auch Öffentlichkeitsarbeit und Betriebskosten förderfähig wären.

Darüber hinaus können Förderprogramme ohne direkten Mobilitätsbezug hilfreich sein. So wurde in einem LandMobil-Projekt (*MobOGIrsch*) die Idee entwickelt, Fördermittel aus dem Bereich Beschäftigungsförderung konkret für die Bezuschussung von Arbeitsplätzen für Langzeitarbeitslose im Rahmen des Bürgergeldgesetzes zu nutzen, um perspektivisch mehr Fahrpersonal für den ÖPNV zu gewinnen. Förderprogramme für das Ehrenamt können ebenfalls eine wichtige Rolle spielen. Das Projekt *SÖM.intakt* nutzte zum Beispiel das „Landesprogramm Solidarisches Zusammenleben“ in Thüringen. So konnte neben der Förderung des Fahrzeugs und der technischen Infrastruktur auch das ehrenamtliche Engagement gefördert werden. Die Ehrenamtspauschale wurde dabei an den Pauschalen für die Freiwillige Feuerwehr angelehnt. Zwar handelte es sich um kleine Beträge, die Förderung wurde aber dennoch als wichtig empfunden. Analoge Förderprogramme sollten von den Ländern ausgebaut und verstärkt beworben werden.

137 vgl. <https://www.klimaschutz-bewegt.de/klimaschutzorientierte-verkehrsplanung/aktionsplaene-fuer-klima-mobilitaet-und-laermschutz/>, abgerufen am 18.02.2025.

138 vgl. <https://www.kea-bw.de/foerderdatenbank/detail/personalstellenfoerderung-nachhaltige-mobilitaet>, abgerufen am 18.02.2025.

5.4 Empfehlungen für die kommunale Ebene

Im Bereich der Personenbeförderung wäre hilfreich, wenn die Aufgabenträger für den ÖPNV (in ländlichen Räumen zumeist die Landkreise) eine größere Offenheit für verschiedene Angebote entwickeln, die den offiziellen ÖPNV und das Taxi ergänzen. Hierzu kann es sinnvoll sein, wenn die Kommunen zunehmend dazu übergehen, eine Bandbreite an verschiedenen ehrenamtlich betriebenen oder zumindest ehrenamtlich unterstützten Angebotsformen konzeptionell noch stärker in ihren Nahverkehrsplänen, Verkehrsentwicklungsplänen oder integrierten Verkehrskonzepten (wo vorhanden) zu verankern. Dies kann dabei helfen, dass schneller eine breite Unterstützung für ergänzende alternative Angebote entsteht. Die LandMobil-Projekte haben hierzu unterschiedliche Erfahrungen gemacht: Zum Teil wurden die alternativen Angebotsformen ausdrücklich unterstützt und begrüßt (wie in *SÖM.intakt*), zum Teil gab es zunächst eher skeptische Reaktionen von den zuständigen Stellen (wie im Projekt *gruenemobilitaet*).

Auch die Gemeindepolitik ist gefragt, sich zunehmend für das Thema Mobilität einzusetzen. Einige LandMobil-Projekte zeigten hier ein besonderes Engagement, indem die Projekte von (Orts-)Bürgermeistern mit initiiert wurden (vgl. *DMK Rhön*, *MobOGIrsch*, *mobil@leine*). Die Unterstützungsbereitschaft hängt dabei bislang oft von konkreten Einzelpersonen in den Schlüsselpositionen ab, also deren Vorerfahrungen, Erwartungen und Prioritätensetzungen.

Gemeinden in ländlichen Räumen könnten bei Bedarf gezielt Bürger und Bürgerinnen bei dem Erwerb eines Personenbeförderungsscheins unterstützen. Durch einen Zuschuss zu den Kosten von rund 300 Euro¹³⁹ könnten mehr Menschen dazu motiviert werden, sich zum Beispiel als Fahrerin beziehungsweise Fahrer für einen Bürgerbus zu engagieren.

Durch eine Staffelung der Schulzeiten können Kommunen außerdem dazu beitragen, dass die Nachfragespitzen im ÖPNV abgeflacht und so 15 bis 20 Prozent der Fahrzeuge eingespart werden.¹⁴⁰ Die so erzielten Einsparungen bei den Fahrzeugen ließen sich dann direkt für Angebotserweiterungen verwenden. Während der Coronapandemie gab es bereits vielerorts eine enge Zusammenarbeit zwischen Schulämtern und ÖPNV-Verantwortlichen, um auch in Schulbussen einen Mindestabstand zu gewährleisten und die Fahrzeiten mit den Präsenz- und Distanzunterrichtsphasen abzustimmen.¹⁴¹ Die Fortführung dieser Zusammenarbeit bietet sich an, um umwelt- und sozialverträgliche Lösungen für den Schülerverkehr zu entwickeln. Für eine dauerhafte Akzeptanz müssen allerdings auch die Eltern und Lehrkräfte eng eingebunden werden. Etwaige Betreuungsschwierigkeiten, zum Beispiel von Familien mit mehreren Kindern und von Teilzeit-Lehrkräften mit eigenen Kindern, sind hier frühzeitig zu erheben und geeignet zu lösen.

¹³⁹ vgl. ADAC 2023.

¹⁴⁰ vgl. Bornhofen et al. 2015.

¹⁴¹ vgl. Sommer et al. 2024.

Durch die häufigere Inanspruchnahme von Homeoffice seit der Coronapandemie entstehen schließlich neue Arbeitsmodelle jenseits des täglichen Pendelns zu einem Büroarbeitsplatz. Hier sind die kommunalen Aufgabenträger gefragt, in enger Zusammenarbeit mit den konzessionierten Verkehrsunternehmen flexiblere Tarife zu entwickeln – zum Beispiel Bahncard-Modelle im Nahverkehr.¹⁴² Das 2023 eingeführte Deutschlandticket hat bereits für viele Fahrgäste die Kosten im Vergleich zu bestehenden Abos deutlich verringert und damit zumindest in begrenztem Umfang dazu beigetragen, neue Fahrgäste für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen.¹⁴³ Allerdings ist das Deutschlandticket nicht für alle Selten- und Gelegenheitskunden bereits die passende Tariflösung.¹⁴⁴ Inwieweit sich durch die flexibleren Arbeitsorte auch die Wohnstandortwahl mittel- bis langfristig zugunsten ländlicher Räume verschiebt, muss allerdings noch durch weitere Forschung beantwortet werden.

Hilfreich ist es schließlich auch, wenn das ehrenamtliche Engagement – sei es in bürgerschaftlichen Initiativen, sei es in den Ortsbeiräten – durch Ansprechpersonen in der Landkreisverwaltung begleitet und unterstützt wird. So stand zum Beispiel im Projekt *SÖM.intakt* die Landkreisverwaltung den Ehrenamtlichen beratend zur Seite, und im Projekt *MobOGIrsch* spielte die Verbandsgemeindeverwaltung eine wichtige unterstützende Rolle. Die Unterstützung von Ehrenamtlichen kann allerdings in der Regel nicht durch die kommunalen Sachbearbeitenden erfolgen, sondern benötigt zusätzliche Stabsstellen oder kommunal unterstützte Ausgründungen, deren Arbeitsgebiete von den vielfältigen kommunalen Pflichtaufgaben befreit sind. Im Landkreis Emsland beispielsweise gibt es einen Demographie-Beauftragten und ein facettenreiches Netzwerk zur Unterstützung von ehrenamtlichen Initiativen,¹⁴⁵ in anderen Landkreisen übernehmen Energieeffizienz- beziehungsweise Klimaschutzagenturen oder Stabsstellen für Klimaschutz derartige Unterstützungsaufgaben.

142 BahnCard-Modelle bedeuten, dass ein geringer monatlicher Betrag zu zahlen ist, der zu einem 50-prozentigen Rabatt bei jeder Fahrkarte führt (vgl. Tarif RMVsmart50). Neben diesem Ansatz können auch Prepaid-Fahrtguthaben mit Rabattierungen gegenüber Einzelbuchungen sowie nutzungsabhängige Anreizmodelle, die auf E-Ticketing-Systemen basieren, sinnvolle neue Tariflösungen darstellen (vgl. u.a. Hüske & Lange 2020). Diese Lösungen haben gemeinsam, dass sie Anreize schaffen für gelegentliche ÖPNV-Nutzende, für die ein festes Abonnement wie auch das Deutschlandticket noch zu teuer wäre.

143 vgl. <https://www.infas.de/deutschlandticket-nachgefragt-keine-mobilitaetswende-aber-ein-begruesster-aufbruch/>, abgerufen am 18.02.2025.

144 vgl. Bauer et al. 2023.

145 vgl. <https://www.ehrenamt-emsland.de/>, abgerufen am 18.02.2025.

6

Fazit und Ausblick

Die LandMobil-Projekte zeigen zahlreiche Möglichkeiten auf, um die Mobilität der Menschen in ländlichen Räumen zu verbessern. Sie dienen als Wegweiser und zeigen Handlungsbedarfe auf. Die Erfahrungen und Erkenntnisse können auch für andere Kommunen und Initiativen hilfreich sein.

Über die BULEplus-Fördermaßnahme „LandMobil - Unterwegs in ländlichen Räumen“ wurden bundesweit 36 Modellprojekte über eine Laufzeit von drei Jahren unterstützt und fachlich begleitet. Die Projekte illustrieren die vielfältigen Möglichkeiten, Alternativen zum privaten Pkw in ländlichen Regionen zu schaffen und so die Alltagsmobilität der Menschen zu verbessern und nachhaltiger zu gestalten.

Aus Sicht der beteiligten Akteure bot LandMobil in erster Linie eine Möglichkeit, neue Ansätze in der eigenen Region zu erproben und eine Grundlage für die Entwicklung langfristiger Lösungen zu schaffen. Berichte und Interviews, Vernetzungstreffen und eine Fachkonferenz gaben Gelegenheit für gegenseitigen Austausch und Reflexion.

Die Begleitung der Projekte durch eine fachliche Auswertung über die Förderlaufzeit hinweg ermöglichte detaillierte Einblicke in die Entwicklung der Projekte, ihre Herausforderungen und Erfolge.

In vielen ländlichen Räumen ist das private Auto für die meisten Menschen vorrangiges Verkehrsmittel, welches die Alltagsmobilität prägt. Da Mobilitätsentscheidungen und -verhalten eingeübte Routinen darstellen, erreichen die meisten Angebote vor allem in der Erprobungsphase nur relativ wenige Personen. Mehrere LandMobil-Projekte arbeiteten daher an einem aktiven Bewusstseinswandel mit Beratungs- und Beteiligungsformaten.

Alltagstaugliche Mobilität muss vor allem zuverlässig und unkompliziert sein. In dünn besiedelten Regionen sind der ÖPNV und die Radverkehrsinfrastruktur oftmals unzureichend ausgebaut und die verschiedenen Angebote nicht aufeinander abgestimmt. Diese Hürden können nur durch eine langfristige, gezielte und koordinierte Verkehrsplanung und -politik sowie eine auskömmliche und verlässliche Finanzierung verändert werden. On-Demand-Verkehre und Sharingangebote bieten flexible und bedarfsgerechte Alternativen zum Pkw und können den klassischen ÖPNV ergänzen. Digitale Informations- und Buchungsplattformen sowie die Bündelung an Mobilitätsstationen erleichtern Umstiege zwischen den Verkehrsmitteln. Die LandMobil-Projekte illustrieren zahlreiche Möglichkeiten, um die Mobilität der Menschen auf dem Land zu verbessern. Sie dienen als Wegweiser für die Nutzung von Handlungspotenzialen und zeigen Handlungsbedarfe auf.

Konkret zeigten sich in vielen LandMobil-Projekten Hindernisse in Form der bestehenden gesetzlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen. Besonders ausgeprägt ist dies im Bereich der Personenbeförderung, aber auch im Abgaben- oder Energierecht.

Die Ergebnisse der Begleitforschung zeigten die große Bedeutung von Einzelpersonen, die für personelle Kontinuität, kontinuierliche Netzwerkpflge und Kompetenzzuwachs sorgen. Die hohe Abhängigkeit von einzelnen Akteuren offenbart, dass die Mobilität der Menschen in ländlichen Räumen in der Regel nicht durch Strukturen gewährleistet ist, sondern volatil und abhängig von Gelegenheiten und Engagement ist.

Da viele Mobilitätsangebote in ländlichen Räumen in der Regel nicht wirtschaftlich betrieben werden können, ist ihr Bestand oftmals von öffentlichen Zuschüssen sowie ehrenamtlicher Arbeit abhängig. Die Ergebnisse von LandMobil zeigen die Anpassungsbedarfe des rechtlichen Rahmens der Personenbeförderung, um die wichtige Arbeit Ehrenamtlicher zu unterstützen und anzuerkennen. Daneben gilt es – wie in anderen Bereichen ehrenamtlicher Tätigkeit – Engagierte bei ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit wirksam durch hauptamtliche Anlaufstellen zu unterstützen.¹⁴⁶

LandMobil demonstriert gleichzeitig auch das Potenzial für neue Ansätze und den großen Bedarf an alternativen Mobilitätslösungen. Fast alle Modellprojekte konnten ihre Ziele nicht nur erreichen, sondern auch über den Projektzeitraum hinaus fortführen. Zudem zeigen sich bereits erste Ansätze, dass erprobte Mobilitätslösungen von anderen Kommunen aufgegriffen werden und so eine Wirkung in ländlichen Regionen über die LandMobil-Projekte hinaus haben. Ein im Rahmen von LandMobil entwickelter Leitfaden gibt praxisnahe Einblicke in die Erfahrungen der Projekte, zeigt Beispiele auf und bietet Anregungen zur Ausgestaltung von Mobilität für andere Kommunen und Initiativen.¹⁴⁷

Die Förderung von Modellprojekten steht oftmals in der Kritik, da sie nicht auf die Dauer angelegt ist. Die LandMobil-Projekte zeigten, wie Förderprojekte genutzt werden können, um Strukturen zu initiieren, die langfristig zu einer Verbesserung der Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen beitragen.

146 vgl. auch die Handreichung des Deutschen Landkreistags zur BULEplus-Maßnahme „Hauptamt stärkt Ehrenamt“: www.landkreistag.de/images/stories/publikationen/bd-151.pdf, abgerufen am 19.03.2025.

147 <https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/DE/Broschueren/hauptamt-staerkt-ehrenamt.html>, abgerufen am 17.03.2025.

Literaturverzeichnis

ACE – Auto Club Europa (o. J.): Masterplan „Radwege an Bundesstraßen“ notwendig. Pressemitteilung. <https://presse.ace.de/pressemitteilungen/presse-detail/news/masterplan-radwege-an-bundesstrassen-notwendig/>, abgerufen am 13.05.2025.

ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil Club (2023): Personenbeförderungsschein: Wer ihn braucht, wie man ihn bekommt. <https://www.adac.de/verkehr/rund-um-den-fuehrerschein/erwerb/personenbefoerderungsschein/>, abgerufen am 18.02.2025.

Agora Energiewende (2023): Die Energiewende in Deutschland: Stand der Dinge 2023. Rückblick auf die wesentlichen Entwicklungen sowie Ausblick auf 2024. Berlin. https://www.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2023/2023-35_DE_JAW23/A-EW_317_JAW23_WEB.pdf, abgerufen am 18.02.2025.

Agora Verkehrswende (2023a): Mobilitätsoffensive für das Land. Wie Kommunen mit flexiblen Kleinbussen den ÖPNV von morgen gestalten können. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Bedarfsverkehr/92_Leitfaden-Bedarfsverkehr.pdf, abgerufen am 18.02.2025.

Agora Verkehrswende (2023b): Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil II. Erreichbarkeitsanalyse und Empfehlungen für eine bundesweit garantierte Grundversorgung mit Bus und Bahn. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsgarantie_Teil-2/106_Mobilitaetsgarantie_II.pdf, abgerufen am 18.02.2025.

Albert, Martin; Meynerts, Lilly; Seiffert, Isabel (2024): Erfolgsfaktoren nachhaltiger deutscher Mobilitätsprojekte. In: Journal für Mobilität und Verkehr, Ausgabe 21, S. 13–27.

Barth, Philipp (2020): Das Buch für Ideensucher: Denkanstöße und Kreativitätstechniken – Tipps zur Ideenfindung. 2. Auflage. Rheinwerk Design.

Bauer, Johanna; Chutsch, Bastian; Dietrich, Antje-Mareike; Oltrogge, Christine; Sauer, Jochen; Schön, Eike (2023): Konsequenzen nach Einführung des Deutschlandtickets für Tarifgestaltung und ÖPNV-Finanzierung. In: Der Nahverkehr 1+2/2023, S. 6–12.

Baumeister, Hubertus; Benz, Horst; Diekmann, Stephan; El-Zahab, Samir (2024): Das digitale ÖPNV-Taxi – Plattformgesteuerte Taxi- und Mietwagenverkehre als Bestandteil einer differenzierten Bedienung im ÖPNV. In: Internationales Verkehrswesen (76) 2024, S. 46–53.

BBSR (2022) – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2022): Räumliche Effekte reaktiver Schienenstrecken im ländlichen Raum. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2022/bbsr-online-27-2022-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=4, abgerufen am 13.05.2025.

BBSR (2023) – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2023): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2023/handbuch-planung-flexibler-bedienungsformen-oepnv-dl.pdf>, abgerufen am 18.02.2025.

Bcs – Bundesverband Carsharing (2024): Kostenvergleich privater Pkw und Carsharing 2024. Berlin. <https://carsharing.de/sites/default/files/download/2024-08/Projektbericht%20Kostenvergleich%20privater%20Pkw%20vs%20Carsharing%202024.pdf.pdf>, abgerufen am 13.05.2025.

Bersch, Felix; Holzhey, Michael; Petersen, Thomas; Thalhofer, Carolin; Vol, Jannis (2023): Ermittlung des Finanzbedarfs für den ÖPNV bis 2031. Studie im Auftrag des BMDV. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/update-oepnv-finanzierung-bmdv-summary.pdf>, abgerufen am 18.02.2025.

Blanck, Ruth; Zimmer, Wiebke; Mottschall, Moritz; Göckeler, Katharina; Keimyer, Friedhelm; Runkel, Matthias; Kresin, Johanna; Klinski, Stefan (2021): Mobilität in die Zukunft steuern: Gerech, individuell und nachhaltig. UBA-Texte 85/2021. Dessau. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/3521/publikationen/2021-11-18_texte_85-2021_mobilitaet-zukunft-steuern.pdf, abgerufen am 18.02.2025.

BMI, BMEL, BMFSFJ (Hrsg.) (2019): Unser Plan für Deutschland – Gleichwertige Lebensverhältnisse überall. Berlin.

- BMVI (2021): Aktuelle Breitbandverfügbarkeit in Deutschland (Stand Mitte 2021). Erhebung der atene KOM im Auftrag des BMVI. Berlin. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/breitband-verfuegbarkeit-mitte-2021.pdf>, abgerufen am 18.02.2025.
- Bornhofen, Tobias; Fügenschuh, Armin; Kittler, Wolfgang; Wannemacher, Viola (2015): Optimierung des Schülerverkehrs durch Schulzeitstaffelung. Erfahrungen mit Ikosana im Schwalm-Eder-Kreis. Der Nahverkehr 4/2015, S. 19–24.
- Brenck, Andreas; Gipp, Christoph; Moschner, Sarah (2020): Gutachten: Mobilitätspass. Finanzielle Auswirkungen ausgewählter Instrumente der Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV für vier Modellkommunen/-regionen. Berlin. https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/201120_ANHANG_Mobilit%C3%A4tspass_Gutachten_IGES.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Bundesrechnungshof 2022: Bericht nach § 99 BHO über den Einsatz von Bundesmitteln für den Öffentlichen Personennahverkehr. <https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2022/bundesmittel-oepnv-volltext.pdf>, abgerufen am 18.02.2025.
- Burkard, Sophie C.; Kistner, Rafael; Schneider, Johannes; Reher, Luisa (2023): Mobil in ländlichen Räumen – Erfolgsfaktor Kooperation. BBSR-Berichte KOMPAKT 02/2023. Bonn. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/berichte-kompakt/2023-2027/bk-2023-02.html>, abgerufen am 18.02.2025.
- Deutscher Bundestag (2021): Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Kostendeckung im öffentlichen Personennahverkehr. Drucksache 19/32131. <https://dserver.bundestag.de/btd/19/321/1932131.pdf>, abgerufen am 18.02.2025.
- Deutscher Städtetag (2023): Kurzbroschüre: Kommunalen Klimaschutz klug fördern. Ein Finanzierungsvorschlag des Deutschen Städtetages. <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Weitere-Publikationen/2023/kurzbroschuere-kommunalen-klimaschutz-klug-foerdern-2023.pdf>, abgerufen am 18.02.2025.
- EC – European Commission (Hrsg.) (2013): EVALSED: The resource for the evaluation of Socio-Economic Development. Brüssel. https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/evaluation/guide/guide_evalsed.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2001): Merkblatt zum Integralen Taktfahrplan. Definitionen, Randbedingungen, Einsatzmöglichkeiten und Einsatzgrenzen im Fern-, Regional- und Nahverkehr. Köln.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2008): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Köln.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Hinweise zur Evaluation von verkehrsbezogenen Maßnahmen. Köln.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2020a): Hinweise zur Einführung und Anwendung neuer Finanzierungsinstrumente. Köln.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2020b): Chancen und Risiken des autonomen und vernetzten Fahrens aus der Sicht der Verkehrsplanung. Köln.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2022): E Klima 2022. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Köln.
- Follmer, Robert (2024): Deutschlandticket nachgefragt. Keine Mobilitätswende, aber ein begrüßter Aufbruch. <https://www.infas.de/deutschlandticket-nachgefragt-keine-mobilitaetswende-aber-ein-begruesster-aufbruch/>, abgerufen am 18.02.2025.
- Gipp, Christoph; Brenck, Andreas; Schiffhorst, Guido (2020): Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen. Konzeption einer Angebots- und Organisationsmodernisierung. Studie für den ADAC. https://assets.adac.de/image/upload/v1581494746/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/zukunftsfaeheige-oeffentliche-mobilitaet-ausserhalb-von-ballungsraeumen_ADAC_Studie_kkr955.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Herget, Melanie (2016): Mobilität von Familien im ländlichen Raum. Arbeitsteilung, Routinen und typische Bewältigungsstrategien. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung (SZMV). Springer: Wiesbaden.
- Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim (2019): Land-use and transport planning – A field of complex cause-impact relationships. Thoughts on transport growth, greenhouse gas emissions and the built environment. In: Transport Policy, Vol. 74, S. 127–137.
- Hüske, Mathias; Lange, Ulrich (2020): Pendeln im Wandel. Was veränderte Rahmenbedingungen für Tarif und Ticketing bedeuten. In: Der Nahverkehr 10/2020, S. 24–27.

- Infas; DLR; IVT; infas360 (2019b): Mobilität in Deutschland 2017. Analysen zum Rad- und Fußverkehr. Bonn, Berlin. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Infas; DLR; IVT; infas360 Infas & DLR (2018a): Mobilität in Deutschland (MiD) 2017. Ergebnisbericht. Bonn. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Infas; DLR; IVT; infas360 Infas & DLR (2018b): Mobilität in Deutschland (MiD) 2017. Tabellenband. Bonn. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Tabellenband_Deutschland.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Infas; DLR; IVT; infas360 Infas & DLR (2019a): Mobilität in Deutschland (MiD) 2002–2008–2017. Zeitreihenbericht. Bonn. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Zeitreibenbericht_2002_2008_2017.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Infras (2019): Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland. Straßen-, Schienen-, Luft- und Binnenschiffverkehr 2017. Zürich.
- Ioki Mobility Analytics (2021): Deutschlandweite Analyse der ÖPNV-Abdeckung mit Fokus auf dem ländlichen Raum. ioki Mobility Discussion Paper Series // Nr. 01.21. https://www.deutschebahn.com/resource/blob/6860494/b2b0dc91f5c09c49e407c6aac-b898a1e/211027_ioki-Studie-data.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Jaeger-Erben, Melanie (2017): Zwischen kommuniziertem und routiniertem Sinn – Alternative Perspektiven auf die Rolle von Umwelt- und Naturbewusstsein für umweltrelevante soziale Praktiken. In: Rückert-John, Jana (Hrsg.): Gesellschaftliche Naturkonzeptionen. Springer VS, Wiesbaden. S. 123–147.
- Jansen, Holger (2012): Erfolgsfaktoren der Fahrgastbeteiligung im öffentlichen Verkehr. Dissertation an der TU Berlin. <https://partizipation.at/wp-content/uploads/2021/05/holger-jansen-erfolgsfaktoren-fuer-fahrgastbeteiligung-im-oeffentlichen-verkehr.pdf>, abgerufen am 18.02.2025.
- Karl, Astrid; Werner, Jan (2022): Personenbeförderungsgesetz-Novelle 2021. Kurzbewertung der Ergebnisse aus Umweltsicht. UBA TEXTE 83/2022. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_83-2022_personenbefoerderungsgesetz-novelle_2021.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Klima-Allianz Deutschland (2023): Allen Kommunen sozial gerechten Klimaschutz ermöglichen. Bewältigung der Klimakrise muss Gemeinschaftsaufgabe werden. https://www.klimabuendnis.org/fileadmin/Inhalte/5_Newsroom/2023_News/2023-01_Forderungspapier_Kommunaler_Klimaschutz.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Küpper, Patrick (2016): Abgrenzung und Typisierung ländlicher Räume. Thünen Working Paper 68. Braunschweig. https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn057783.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Lenton, Timothy M.; McKay, David I. Armstrong; Loriani, Sina; Abrams, Jesse F.; Lade, Steven J.; Donges, Jonathan F.; Milkoreit, Manjana; Powell, Tom; Smith, Steven R.; Zimm, Caroline; Bailey, Emma; Buxton, Joshua E.; Dyke, James G.; Ghadiali, Ashish; Laybourn, Laurie (2023): Global Tipping Points Report 2023: Summary Report. <https://global-tipping-points.org/download/4607/>, abgerufen am 18.02.2025.
- Lenz, Stefan; Simeth, Jessica (2024): Jugendliche gestalten den ÖPNV. Ein Praxisbuch für die Jugendarbeit und Kommunalpolitik. Hirnkost Verlag.
- Märtens, Jasper (2017): Analyse der Reisegeschwindigkeiten von Verkehrssystemen im urbanen Raum. Masterarbeit im Studiengang Planung und Betrieb im Verkehrswesen am Fachgebiet für Verkehrssystemplanung und Verkehrstelematik, Technische Universität Berlin. https://elib.dlr.de/114455/2/M%C3%A4rtens_Masterarbeit_Reisegeschwindigkeit%20in%20urbanen%20R%C3%A4umen.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Mattioli, Giulio; Wadud, Zara; Lucas, Karen (2018): Vulnerability to fuel price increases in the UK: A household level analysis. In: Transportation Research Part A 113, S. 227–242.
- Mayring, Philipp (2020): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Mey, Günter; Mruck, Katja (Hrsg.): Handbuch Qualitative Forschung in der Psychologie. Band 2: Designs und Verfahren. 2., erweiterte und überarbeitete Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 495–512.
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.) (2017): Verkehrsinfrastruktur 2030 – ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg. Stuttgart. https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren_Publikationen/Klimaschutzszenario_10-2017_web.pdf, abgerufen am 18.02.2025.

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.) (2024): Ergebnisdokumentation Modellprojekt Mobilitätspass. Stuttgart und Berlin. https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/240131_Ergebnisdokumentation_Mobilit%C3%A4tspass_barrierefrei.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Mobility Institute Berlin (o. J.): Travel Time Index. <https://mobilityinstitute.com/publikationen/travel-time-index>, abgerufen am 18.02.2025.
- Mocanu, Tudor; Joshi, Jigeeshu; Winkler, Christian (2021): A data-driven analysis of the potential of public transport for German commuters using accessibility indicators. In: European Transport Research Review, S. 1–14.
- Muschwitz, Christian; Reimann, Johannes (2015): Intelligente öffentliche Mobilität im ländlichen Raum – von Skandinavien lernen! In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2.2015, S. 107–117.
- Naumann, René; Pasold, Stephanie; Frölicher, Jonas (2019): Finanzierung des ÖPNV. Status quo und Finanzierungsoptionen für die Mehrbedarfe durch Angebotsausweitungen. Gutachten für das Umweltbundesamt. Berlin. https://www.kcw-online.de/media/pages/veroeffentlichungen/finanzierung-des-oepnv/6066a41265-1579615122/2019_finanzierung_des_oepnv_fin.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Neumeier, Stefan; Osigus, Torsten (2024): Der Thünen-Landatlas 2024: Karten und Daten zu ländlichen Räumen Deutschlands. Online-Tool des Thünen-Instituts Forschungsbereich ländliche Räume. <https://karten.landatlas.de/>, abgerufen am 18.02.2025.
- Nobis, Claudia; Eisenmann, Christine; Kolarova, Viktoriya; Winkler, Christian; Lenz, Barbara (2020): Mobilität in Zeiten der Pandemie. Auswirkungen von Corona auf Einstellungen und Mobilitätsverhalten. In: Internationales Verkehrswesen 3/2020, S. 94–97.
- Nobis, Claudia; Herget, Melanie (2020): Mobilität in ländlichen Räumen. Betrachtungen aus Sicht der Verkehrswende und der Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen. In: Internationales Verkehrswesen 4/2020, S. 40–43.
- Pitzen, Constantin (2019): Umweltfreundlich mobil in ländlichen Räumen. Stellschrauben für eine flächendeckende Verkehrswende. Böll Brief. GRÜNE ORDNUNGSPOLITIK #12. https://www.boell.de/sites/default/files/12_gruene-ordnungspolitik_umweltfreundlich-mobil-im-laendlichen-raum_barf.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Ramboll; BBH – Becker Büttner Held (2020): Machbarkeitsstudie – Ergänzende Instrumente zur Finanzierung des Berliner ÖPNV. https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/finanzierung/machbarkeitsstudie_-dritte_finanzierungssaule_oepnv.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Rammner, Stefan; Thomas, Dirk; Kollosche, Ingo; Flores, Sabine (2022): Mobilitätsgerechtigkeit als Leitkonzept der Verkehrspolitik. Die sozial-ökologische Transformation der Mobilität gerecht und inklusiv gestalten. Berlin.
- Regling, Lea; Stein, Axel; Werner, Jan; Karl, Astrid (2020): Grundlagen für ein umweltorientiertes Recht der Personenbeförderung. UBA-Texte 213/2020. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020_11_19_texte_213_2020_personenbefoerderung_tb_2_0.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Rittmeier, Bernd; Herget, Melanie; Kaether, Johann; Koch, Jonas; Müller, K. (2018): Sicherung von Versorgung und Mobilität. Strategien und Praxisbeispiele für gleichwertige Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen. BMVI, Berlin. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/abschlussbericht-versorgung-mobilitaet-laendlicher-raum.pdf>, abgerufen am 18.02.2025.
- Rustler, Florian (2020): Denkwerkzeuge der Kreativität und Innovation. Das kleine Handbuch der Innovationsmethoden. Midas Management Verlag.
- Schiefelbusch, Martin; Kreinberger, Magdalena (2020): Bürgerfahrdienste als soziales Mobilitätsangebot. In: Der Nahverkehr 6/2020, S. 30–36.
- Shibayama, Takeru; Laa, Barbara; Brezina, Tadej; Hammel, Manuel (2022): FLADEMO – Flächendeckende Mobilitäts-Servicegarantie. Ergebnisbericht für das Österreichische Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Wien. https://projekte.ffg.at/anhang/62b1b1ffee5b3_Ergebnisbericht_V8.pdf, abgerufen am 18.02.2025.
- Sommer, Carsten; Koch, Johanna; Fouckhardt, Lea; Schneider, Natalie; Henninger, Jutta (2024): Wirkungen einer pandemiebedingten Schulzeitstaffelung am Beispiel der Stadt Herne. FGSV 002/140, Stuttgart. https://verlag.fgsv-datenbanken.de/media/upload/tagungsbaende/FGSV_002_140/FGSV_002_140-12.pdf, abgerufen am 18.02.2025.

Sommer, Carsten; Schäfer, Frank; Löcker, Gerhard; Hattop, Tilmann; Saighani, Assadollah (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Planungsleitfaden für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf>, abgerufen am 18.02.2025.

Sommer, Carsten; Schneider, Natalie; Koch, Johanna; Fouckhardt, Lea; Helfers, Anna; Lux, Annika; Volk, Paul; Schlottbohm, Benedikt (2024): Handlungsleitfaden – Handlungsempfehlungen zur Entwicklung eines pandemieresistenten ÖPNV im Rahmen des Forschungsprojekts EMILIA. Kassel. <https://kobra.uni-kassel.de/bitstreams/cda74e24-ac1e-48b0-a616-8aa470358e3a/download>, abgerufen am 13.05.2025.

Stark, Kerstin; Kehlbacher, Ariane; Mattioli, Giulio (2023): Mobilitätsarmut und soziale Teilhabe in Deutschland. Studie im Auftrag von Agora Verkehrswende. Berlin. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsarmut_Hintergrund/DLR-Agora-Studie_Mobilitaetsarmut.pdf, abgerufen am 18.02.2025.

Steck, Felix; Eisenmann, Christine; Kröger, Lars; Winkler, Christian (2019): CO₂-Emissionen im Personenverkehr. Einfluss von Soziodemografie, Wohnort und Einkommen. In: Internationales Verkehrswesen 4/2019, S. 95–99.

Thüringer Allgemeine (2023): Landmobil für Buttstädt und Umgebung läuft aus. 22.12.2023 <https://www.pressreader.com/germany/thuringer-allgemeine-sommerda/20231222/281943137688867>, abgerufen am 20.07.2024.

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2021): Mobilität neu steuern. Ein Steuer- und Abgabekonzept für klimaschonenden und sozial gerechten Verkehr bis 2050. Dessau-Roßlau. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/2022_fb_mobilitaet_neu_steuern_bf.pdf, abgerufen am 18.02.2025.

VDV – Verband deutscher Verkehrsunternehmen (2019): Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, VDV Schrift 4, 01/2019.

VDV – Verband deutscher Verkehrsunternehmen (2020): Gute Mobilität in ländlichen Räumen – Gemeinwohlorientierung und Lebensqualität vor Ort. www.vdv.de/18032020-vdv-positionspapier-gute-mobilitaet-in-laendlichen-raeumen-vdv.pdf, abgerufen am 18.02.2025.

VDV – Verband deutscher Verkehrsunternehmen; Roland Berger (2021): Verkehrswende gestalten – Leistungsstark & nachhaltig. Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität. <https://www.vdv.de/rb-pub-vdv-leistungskostengutachten-adj.210924-ds.pdf>, abgerufen am 18.02.2025.

VDV – Verband deutscher Verkehrsunternehmen (2022): Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken. 3. Auflage. https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2022/10/220900_VDV_Publikation-Reaktivierung-von-Eisenbahnstrecken_3-Auflage.pdf, abgerufen am 18.02.2025.

VDV – Verband deutscher Verkehrsunternehmen (2023): Maßnahmen gegen den Personalmangel im Fahrbetrieb. Für einen qualitativ hochwertigen ÖPNV. Positionspapier. <https://www.vdv.de/personalstrategisches-papier-langfassung-2023..pdf>, abgerufen am 18.02.2025.

Wallimann, Hannes; von Arx, Widar; Hauser, Christoph (2018): Subventionen im öffentlichen Personennahverkehr. Was aus ökonomischer Sicht für eine staatliche Mitfinanzierung spricht. In: Internationales Verkehrswesen 3/2018, S. 24–27.

Weiss, Clemens (2020): Stand der Mobilitätswende in ländlichen Regionen. www.zukunft-mobilitaet.net/171427/analyse/laendliche-regionen-mobilitaets-wende-zukunft-der-mobilitaet-auf-dem-land/, abgerufen am 18.02.2025.

Wibera; Intraplan (2016): 7. Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Kostendeckung im öffentlichen Personennahverkehr. Berlin.

Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Digitales und Verkehr (2023): Mobilitätswende in Stadt und Land – Klimaschutz und räumliche Gerechtigkeit als Transformationsziele des Verkehrs. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/wissenschaftlicher-beirat-gutachten-mobilitaetswende.pdf>, abgerufen am 18.02.2025.

WZB; infas (2020): Mobilitätsreport 03. Bonn. https://www.infas.de/wp-content/uploads/2023/01/infas_Mobilitaetsreport_03.pdf, abgerufen am 18.02.2025.

Zistel, Meinhard; Rehse, Sebastian; Linnenbrink, Werner (2020): Stärkung des ÖPNV auch auf dem Land möglich. Sechs Leitplanken für gute Mobilität in ländlichen Räumen. In: Der Nahverkehr 9/2020, S. 31–37.



Anhang 1: Projektsteckbriefe

1. MeckSchweizer

Projekttitel

Kombination von Kurierdiensten mit Personenverkehr in der Mecklenburgischen Schweiz

Ziele und Kurzbeschreibung

Das Ziel des Projektes ist, den ÖPNV in ländlichen Gebieten mit vorhandenen Fahrzeugen des Lieferverkehrs flexibel zu ergänzen. Dies wird einerseits erprobt durch den kombinierten Transport von Waren und Personen entlang der etablierten Lieferrouen. Für die erforderliche Genehmigung nach dem Personenbeförderungsrecht wurden umfangreiche Zusatzqualifikationen durchgeführt. Um auch mobilitätseingeschränkten Menschen eine Alternative zum vergleichsweise wenig genutzten eigenen Auto bieten zu können, wurde ein Lieferfahrzeug rollstuhlrecht umgebaut.

Parallel wurde der ortsansässigen Bevölkerung eine Ausleihe der Lieferfahrzeuge während der üblichen Standzeiten angeboten. Durch die Ladepunkte der Regionalvermarktungsinitiative konnten im Zuge der Fahrzeugausleihe auch erste Erfahrungen mit Elektromobilität, den Ladevorgängen und Reichweiten gesammelt werden.

Cluster Nahtloser öffentlicher Verkehr, Sharing-Angebote

Zuwendungsempfänger

Die Meck-Schweizer GmbH

Ausführende Einrichtung

Die Meck-Schweizer GmbH

Umsetzungsort/e

Mecklenburgische Schweiz mit 15 Gemeinden

Bundesland Mecklenburg-Vorpommern

Laufzeit 01.01.2020 bis 31.03.2023

Website <http://meck-schweizer.de/landmobil/>

2. DMK Rhön

Projekttitel

Digitaler Mobilitätsknotenpunkt der Rhön: Kaltennordheim mobil-vernetzt-aktiv

Ziele und Kurzbeschreibung

Ziel des Modellvorhabens ist die Stärkung der ländlichen Räume im Thüringer Teil der Rhön durch neue Lösungen im Bereich der Mobilität. Mit neuen Lösungen, Anregungen und Vernetzungen soll eine Stärkung des für die Region wichtigen Grundzentrums Kaltennordheim und des Gebietes der Verwaltungsgemeinschaft „Hohe Rhön“ erfolgen. Mit einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Verkehrs- und Mobilitätsangebote soll langfristig das Verkehrsaufkommen im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden. Der Informations- und Mobilitätsknotenpunkt hat die Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen zum Ziel, wie Carsharing, Mitnahmeangebote, Umsteigen von „4-Rad auf 2-Rad“ etc.

Zum Aufbau eines digitalen Informations- und Mobilitätsknotenpunktes im Dreiländereck Rhön werden ÖPNV und Individualverkehr kombiniert und neue Informationsmöglichkeiten (digitale Fahrgastanzeigen, öffentliches WLAN und digitales schwarzes Brett) geschaffen.

Cluster Nahtloser öffentlicher Verkehr

Zuwendungsempfänger Stadt Kaltennordheim

Ausführende Einrichtung

Verwaltungsgemeinschaft „Hohe Rhön“

Umsetzungsort/e Kaltennordheim

Bundesland Thüringen

Laufzeit 01.02.2020 bis 30.06.2023

Website www.kaltennordheim.de

3. mobil@leine

Projekttitle

Unabhängige Mobilität von Kindern und Jugendlichen durch On-Demand-Verkehr

Ziele und Kurzbeschreibung

Ziel des Projekts ist es, maximale Flexibilität im ÖPNV auf dem Land zu ermöglichen. Die Kinder und Jugendlichen sollen elternunabhängig am Freizeit- und Kulturleben teilhaben können. Die Eltern sollen von Fahrdiensten entlastet werden. Der Umweltverbund soll weiter etabliert werden.

Dafür wurde ein Busangebot als On-Demand-Verkehr für die Kinder und Jugendlichen (12–18 Jahre) in der Samtgemeinde Leinebergland geschaffen. Als On-Demand-Verkehr folgt *mobil@leine* keinem festen Fahrplan oder Linienwegen, sondern kommt ausschließlich auf Bestellung. Die Buchung einer Fahrt kann dabei telefonisch oder über die *mobil@leine*-App erfolgen. Mehrere Fahrtbuchungen in dieselbe Richtung werden zu einer Fahrt gebündelt. Zusätzlich ist das Angebot in den Linienbusverkehr integriert, indem passende Linienfahrten angezeigt werden. In diesen Fällen ist *mobil@leine* dann nicht buchbar.

mobil@leine bedient alle Ortschaften der Samtgemeinde Leinebergland. Neben den baulichen Haltestellen wurden weitere virtuelle Haltestellen eingerichtet. Die Bedienung erfolgt mit zwei Kleinbussen, die von der Regionalverkehr Hildesheim GmbH betrieben werden. Die Betriebszeiten liegen in den Nachmittagsstunden, um den Freizeitverkehr von Kindern und Jugendlichen abzubilden (Mo – Fr 14.30 bis 21.00 Uhr). Das Projekt ist in zwei Phasen gegliedert. In Pilotphase 1 (März 2022 bis Juli 2022) wird das Angebot mit einer kleinen Gruppe getestet, in Pilotphase 2 (August 2022 bis April 2023) ist das Angebot für alle Kinder und Jugendlichen aus der Samtgemeinde geöffnet.

Cluster Nahtloser öffentlicher Verkehr

Zuwendungsempfänger Samtgemeinde Leinebergland

Ausführende Einrichtungen

Samtgemeinde Leinebergland, Landkreis Hildesheim, Region Leinebergland e.V., Betriebsleitung: Regionalverkehr Hildesheim GmbH (RVHI)

Umsetzungsort/e Samtgemeinde Leinebergland im Landkreis Hildesheim

Bundesland Niedersachsen

Laufzeit 01.01.2020 bis 16.06.2023

Website www.mobil-leine.de

4. ÖPNV-Taxi

Kurztitel

Projekttitle

Integration von Taxi- und Mietwagenverkehren in den ÖPNV

Ziele und Kurzbeschreibung

Taxi- und Mietwagenfahrten sollen als *ÖPNV-Taxi* Teil des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Vechta werden. Dadurch erhöht sich insbesondere an Abenden und Wochenenden das öffentliche Mobilitätsangebot im Landkreis deutlich. Mobilitätseingeschränkte Personen werden auch von Adresse zu Adresse befördert. Fahrgästen der ÖPNV-Taxis soll der gleiche Zugang zum Fahrangebot zur Verfügung stehen wie er bereits für die *moobil+-Rufbus*-Fahrten etabliert ist. Dies betrifft Beauskunftung, Buchung und bargeldlose Bezahlung sowohl über online als auch per Telefon über die Mobilitätszentrale. Durch die Bündelung mehrerer Fahrtwünsche zu einer gemeinsamen Tour und die finanzielle Beteiligung Dritter lassen sich die Kosten für die Fahrgäste reduzieren. ÖPNV-Taxi-Fahrten sollen zusammen mit anderen ÖPNV-Angeboten zu intermodalen Reiseketten mit Anschlussicherung verbunden werden. Die Bezahlung der Fahrten basiert auf einem integrierten ÖPNV-Tarif. Um die Branche der Taxi- und Mietwagenunternehmen zu stärken, sollen sich alle Taxi- und Mietwagen-Unternehmen im Landkreis beteiligen können, wobei eine gleichmäßige Beauftragung aller Unternehmen angestrebt wird.

Durch das *ÖPNV-Taxi* werden nun auch für bisher nicht abgedeckte Zeiten und Ziele Mobilitätsoptionen im On-Demand-Verkehr verfügbar. Vertragliche Grundlage zur Erbringung der benötigten Verkehrsleistung stellt eine Sondervereinbarung zwischen dem Landkreis und den Unternehmen im Landkreis mit Taxi-Konzessionen dar, die gleichzeitig als allgemeine Vorschrift gilt. Mietwagenunternehmen können per Mischkonzession beteiligt werden.

Cluster Nahtloser öffentlicher Verkehr

Zuwendungsempfänger Landkreis Vechta

Ausführende Einrichtung Landkreis Vechta

Umsetzungsort/e Landkreis Vechta

Bundesland Niedersachsen

Laufzeit 01.02.2020 bis 31.05.2025

Website <https://www.moobilplus.de/ueber-moobil/moobiltaxi/>

5. Bürgerbahn

Projekttitel

Genossenschaftliche Bürgerbahn
zwischen Altshausen und Pfullendorf

Ziele und Kurzbeschreibung

Durch den Aufbau eines ehrenamtlichen Bürgerbahn-Fahrbetriebs soll das Angebot des bestehenden Bahnverkehrs in der Region Pfullendorf-Ostrach-Altshausen (südliches Baden-Württemberg) erweitert werden. Um die Kostenstrukturen im Rahmen zu halten, erfolgt die Organisation der zusätzlichen Züge weitestgehend ehrenamtlich. Hierzu wurde als Organisationseinheit der Förderverein Räuberbahn e. V. gegründet. Dieser Verein akquiriert ehrenamtliche Triebfahrzeugführer und setzt diese ein, um an zusätzlichen Verkehrstagen Bürgerbahn-Züge zu fahren. Diese zusätzlichen Verkehrstage ergänzen den bisherigen, von der Deutschen Bahn durchgeführten Räuberbahn-Saisonverkehr, der weiterhin an Sonntagen und Feiertagen von Mai bis Oktober fährt. Daneben sollen mittels Erlebnis-Zugbegleitern neue touristische Angebote und Fahrtanreize im Freizeitverkehr geschaffen werden. Mögliche Zugangshemmnisse für potenzielle Fahrgäste sollen abgebaut und die Bahnhaltdepunkte einladender gestaltet werden.

Cluster Nahtloser öffentlicher Verkehr

Zuwendungsempfänger Stadt Pfullendorf

Ausführende Einrichtung

Stadt Pfullendorf, zusammen mit Förderverein Räuberbahn e.V., unterstützt durch Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben (BODO)

Umsetzungsort/e

Landkreis Sigmaringen, Landkreis Ravensburg

Bundesland Baden-Württemberg

Laufzeit 01.02.2020 bis 30.06.2023

(Zug-Angebot läuft weiterhin bis vsl. 2028)

Website <https://www.raeuberbahn.de/mitmachen/>

6. IMSA

Projekttitel

Integriertes Mobilitätskonzept zur Sicherung der Anschlussmobilität im ländlichen Raum im Landkreis Reutlingen

Ziele und Kurzbeschreibung

Das Projekt hat zum Ziel, die Anschlussmobilität in den ländlichen Räumen im Landkreis Reutlingen zu verbessern. Hierzu werden drei Mobilitätskonzepte umgesetzt, die eine nachhaltige, klimafreundliche und zukunftsfähige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen unter Einbeziehung der unterschiedlichen Bedürfnisse gewährleisten sollen.

Es wird das deutschlandweit erste free-floating E-Bikesharing-System auf dem Land umgesetzt, in Kombination mit E-Carsharing sowie einem Mitfahrnetzwerk. Alle Mobilitätsangebote werden über die intermodale Routingplattform landstadtmobil.de verknüpft. Auf diese Weise werden individuelle Mobilitätslösungen geschaffen, um die Anschlussmobilität („erste und letzte Meile“) an Mobilitätsknotenpunkten mit weiterführenden ÖPNV-Verbindungen zu verbessern. Die ausgewählten Mobilitätsknotenpunkte werden darüber hinaus mit Fahrradboxen und Fahrradabstellmöglichkeiten attraktiver gestaltet. Die Zusammenführung und Darstellung aller Mobilitätslösungen über die Plattform landstadtmobil.de ermöglicht den Nutzenden eine einfache Kombination der unterschiedlichen Angebotsformen. Das vollelektrische Carsharing an den Mobilitätsknotenpunkten ermöglicht sogar One-Way-Fahrten innerhalb eines breiten Stationsnetzes in Süddeutschland. Das E-Bikesharing-System wurde aufgrund der nicht-wirtschaftlichen Nutzungszahlen im Projektverlauf in ein E-Scooter-Sharing umgewandelt und inzwischen auf weitere Gemeinden ausgedehnt.

Cluster Nahtloser öffentlicher Verkehr

Zuwendungsempfänger Landkreis Reutlingen

Ausführende Einrichtung Landkreis Reutlingen, Landratsamt, Kreisamt für nachhaltige Entwicklung

Umsetzungsort/e

Stadt Münsingen, Gemeinde Engstingen

Bundesland Baden-Württemberg

Laufzeit 01.07.2020 bis 30.06.2023

Website https://www.kreis-reutlingen.de/resources/03%20Standard-Medien/PDF%20Amt%2033/Mobilit%C3%A4t/2023_11_Ergebnisse%20und%20Handlungsempfehlungen%20IMSA.pdf

7. SÖM.intakt

Projekttitle

Intakt*e*Mobilität im Landkreis Sömmerda

Ziele und Kurzbeschreibung

Im Landkreis verkehren von Ende 2020 bis Mitte 2023 in den Landgemeinden Buttstädt und Kindelbrück zwei Bürgerrufautos: die Landmobile. Die über den Landkreis geleasteten E-Fahrzeuge dienen dazu, neue Mobilitätsangebote zu erproben. Auf ehrenamtlichem Engagement basierend ergänzen sie die ÖPNV-Verbindungen sinnvoll und umweltfreundlich. Besonderer Fokus liegt auf den Bedarfen des ländlichen Raums mit einer alternden Bevölkerung und teils schwieriger ÖPNV-Anbindung entlegener Ortschaften.

Die Einbindung Ehrenamtlicher in die Fahrdienste, eine unkomplizierte Bestellung mittels digitaler Kalender-App bzw. Bestellhotline sowie die Schaffung einer entsprechenden Ladeinfrastruktur in den beiden Landgemeinden legen den Grundstein für mehr Mobilität. Angeboten wird der Fahrdienst wochentags von 8.00 bis 18.00 Uhr und ist für jeden öffentlich zugänglich. Eine begleitende Informations- und Beteiligungskampagne verbreitet das Angebot öffentlichkeitswirksam. Nicht zuletzt das breite ehrenamtliche Engagement der Kirchengemeinde sowie des Sportvereins (in Kooperation mit der Landgemeinde Buttstädt) machen die Landmobile zu einem Erfolg. So werden in Kindelbrück im Projektzeitraum 361 Fahrten und in Buttstädt insgesamt 132 Fahrten gebucht. Beide Landmobile werden überwiegend von älteren Menschen genutzt und telefonisch angefragt. Unterwegs sind sie meist innerhalb der Landgemeinden oder sie verkehren bis zum nächsten Anschlusspunkt des ÖPNV.

Cluster Nahtloser öffentlicher Verkehr

Zuwendungsempfänger Landratsamt Sömmerda

Ausführende Einrichtung

Evangelische Gemeinde Kindelbrück & Landgemeinde Buttstädt

Umsetzungsort/e

Landgemeinden Kindelbrück und Buttstädt

Bundesland Thüringen

Laufzeit 01.03.2020 bis 30.06.2023

Website https://www.lra-soemmerda.de/Seiten/soem_intakt.aspx

8. MobOGIrsch

Projekttitle

Verbesserung der Anschlussmobilität der Gemeinde Irsch/Saar zum Mittelzentrum Saarburg durch die Einrichtung einer Kurzstrecke für ein autonom fahrendes Kleinbus-System

Ziele und Kurzbeschreibung

Ziel ist es, ein Kleinbus-System so zu etablieren, dass die Menschen vor Ort ganz natürlich darauf zurückgreifen und perspektivisch auf den Zweit- oder Dritt-Pkw in einer Familie verzichten können. Das Kleinbus-System soll elektrisch betrieben werden, bedarfsorientiert zum Einsatz kommen und die ganze Woche über zur Verfügung stehen, sodass Berufspendelnde, auch Schichtarbeitende, sowie Schülerinnen und Schüler genauso davon profitieren wie die Touristinnen und Touristen der Region und diejenigen, die nur gelegentlich zum Einkauf, zum Arzt oder zu ihrem Freizeitvergnügen ins Mittelzentrum Saarburg möchten.

Das System soll über eine leicht und intuitiv zu bedienende App buchbar sein und dabei auch die übergeordneten Verkehre des Verkehrsverbunds Region Trier (VRT), der Bahn und der Luxemburg-Pendlerbusse mit einbeziehen. Der Projektansatz wird durch den VRT nach Förderende fortgeführt und auf die Dörfer des Saargau ausgeweitet.

Cluster Nahtloser öffentlicher Verkehr

Zuwendungsempfänger Ortsgemeinde Irsch/Saar

Ausführende Einrichtung

Ortsgemeinde Irsch, VGV Saarburg-Kell, Verkehrsverbund Region Trier (VRT)

Umsetzungsort/e

Zunächst: Irsch-Saarburg, später: Saargaugemeinden um Saarburg

Bundesland Rheinland-Pfalz

Laufzeit 01.03.2020 bis 30.06.2023

Website aktuell keine; später soll ein etabliertes Projekt Teil der VRT-App werden

9. Zielsicher eMobil

Projekttitle

Mobilitätshub mit verschiedenen elektromobilen Fahrzeugen und Velokabinen am Bahnhof Anklam

Ziele und Kurzbeschreibung

Ziel des Projekts ist die Stärkung von Alternativen zum individuellen Pkw-Verkehr durch Ergänzung des aktuellen ÖPNV-Angebots um E-Sharingfahrzeuge zur Überwindung der „letzten Meile“. Zudem werden Pendlern und Pendlerinnen sichere Unterstellmöglichkeiten für ihre eigenen Fahrräder angeboten.

Um das bestehende ÖPNV-Angebot zu ergänzen, wird am Bahnhof Anklam ein Mobilitätshub eingerichtet. Von dort aus sind mehrere touristische Zielregionen (Peenetal, Lassaner Winkel, südliche Insel Usedom) zu erreichen, die insbesondere zu Tagesrandzeiten und am Wochenende schlecht durch öffentliche Verkehrsmittel angebunden sind. Bahnreisende können nun ihr Reiseziel mit den Sharing-Fahrzeugen unabhängig vom weiterführenden ÖPNV-Angebot zu allen Tageszeiten umweltschonend erreichen. Die Mobilitätsstation umfasst einen Solar-Carport, zwei E-Lastenräder, zwei Pedelecs und zwei E-Pkw. Alle Fahrzeuge können per App ausgeliehen und gebucht werden. Neben diesem Ausleihangebot haben auch Berufspendelnde die Möglichkeit, im Mobilitätshub Stellplätze für ihre Fahrräder zu mieten. Mit dem Projekt wird zudem die Frage nach dem wirtschaftlichen Betrieb einer solchen Mobilitätsstation beleuchtet. Es dient der Region als Modellprojekt.

Cluster Nahtloser öffentlicher Verkehr

Zuwendungsempfänger Inselwerke eG

Ausführende Einrichtung Inselwerke eG

Umsetzungsort/e Anklam

Bundesland Mecklenburg-Vorpommern

Laufzeit 01.02.2020 bis 30.06.2023

Website www.dieweiterfahrer.de

10. AzubiShuttle

Projekttitle

AzubiShuttle – Fahrdienst für Auszubildende

Ziele und Kurzbeschreibung

Das Projekt *AzubiShuttle* verfolgt primär das Ziel, Auszubildenden die Anfahrt zu Ausbildungsbetrieben im Landkreis Rhön-Grabfeld zu ermöglichen, die mit dem herkömmlichen ÖPNV nicht ausreichend erreichbar sind. Durch die Einführung dieses Bedarfsbussystems, das lehrjährlich wechselnde Strecken bedient, werden die Ausbildungsoptionen von Jugendlichen erweitert und gleichzeitig die im Umland der Zentren gelegenen (handwerklichen) Betriebe bei ihrer Nachwuchsakquise unterstützt.

Auf individuell angepassten Routen sind insgesamt vier AzubiShuttles im Landkreis Rhön-Grabfeld unterwegs, um rund 40 Auszubildende am Morgen und bei Bedarf auch am Nachmittag zu ihren Betrieben bzw. von dort nach Hause zu befördern. Hintergrund ist die Tatsache, dass der Linienverkehr im Landkreis am Morgen vor allem in Richtung der Zentren und den dort gelegenen Schulen fließt, sodass peripher gelegene Orte sowie die dort ansässigen Ausbildungsbetriebe in den Morgenstunden für Personen ohne Auto bzw. Führerschein nur schwer zu erreichen sind. Durch das *AzubiShuttle* wird dieses Problem gelöst und die Beförderung zum Betrieb sichergestellt.

Cluster Nahtloser öffentlicher Verkehr

Zuwendungsempfänger Landkreis Rhön-Grabfeld

Ausführende Einrichtung

Landkreis Rhön-Grabfeld in Zusammenarbeit mit dem Kommunalunternehmen des Landkreises

Umsetzungsort/e Landkreis Rhön-Grabfeld

Bundesland Bayern

Laufzeit 01.09.2020 bis 31.12.2022

Website www.rhoen-grabfeld.de/mobil

11. Mobilitätsknoten

Projekttitel

Mobilitäts- und Servicestation
im Bahnhof Doberlug-Kirchhain

Ziele und Kurzbeschreibung

Im Bahnhofsgebäude des Knoten- und Fernbahnhofs Doberlug-Kirchhain (seit Dezember 2019 IC-Halt) wird eine Mobilitäts- und Servicestation eingerichtet. Im Fokus stehen hier Beratung und weitere Dienstleistungen rund um den ÖPNV und den Tourismus (Fahr-scheine, Auskünfte, Verleih von Elektrofahrrädern). Das Projekt wird durch aktive Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung begleitet. Individualisierte Beratungen für verschiedenen Zielgruppen werden durch fachkompetente Arbeitskräfte angeboten.

Die Reisenden erhalten einen zentralen Anlaufpunkt für alle Belange von Bahn, Bus, Fahrrad und regionalem Tourismus unter einem Dach. Die „letzte Meile“ als Ergänzung der Fahrtangebote in die Ballungszentren wird somit optimiert. Touristen und Tagesgäste, aber auch Pendelnde erhalten die Möglichkeit, mit dem Zug anzureisen und anhand von gebündelten Informationen ihre Weiterreise zu planen und zu steuern. Mit dieser Mobilitätsberatung werden sowohl Gäste als auch Einheimische unterstützt. Die Möglichkeit zum Ausleihen von E-Bikes und Cityfahrrädern rundet das Angebot ab.

Cluster Nahtloser öffentlicher Verkehr

Zuwendungsempfänger Stadt Doberlug-Kirchhain

Ausführende Einrichtung Stadt Doberlug-Kirchhain

Umsetzungsort/e

Bahnhof Doberlug-Kirchhain, Landkreis Elbe-Elster

Bundesland Brandenburg

Laufzeit 01.05.2020 bis 30.06.2023

Website www.doberlug-kirchhain.de

12. gruenemobilitaet

Projekttitel

Nutzerorientierte und bürgerbeteiligte Installation und Betrieb eines Gemeindebusses

Ziele und Kurzbeschreibung

Durch die Einrichtung eines Gemeindebusses soll eine bessere und flexiblere Erreichbarkeit der bestehenden ÖPNV-Angebote am Stollberger Bahnhof erreicht werden. Versorgungs-, Kultur- und Freizeitangebote sowie Märkte und Arzttermine in den Ortsteilen und in der Kernstadt können nun besser wahrgenommen werden. Vereine, Eltern und die Umwelt werden durch Sammel-fahrten zum Trainings- und Spielbetrieb entlastet. Mit der Schaffung flexibler und bedarfsgerechter Mobilitätsangebote wird eine lokale Reduzierung von Emissionen erreicht und die Einstellung der Bürgerinnen und Bürger hin zu einer nachhaltigen Mobilität langfristig positiv beeinflusst.

Der Gemeindebus wird während der Projektlaufzeit für verschiedene Einsatzszenarien verwendet. Während der Baustellenphasen in den Ortsteilen und der teilweisen Streichung des Schülerverkehrs werden Kinder zur Grundschule nach Beutha gefahren. Schülerinnen und Schüler mit späterem Unterrichtsbeginn aus den Ortsteilen erhalten durch den Gemeindebus eine flexible Transportmöglichkeit zur Altstadtsschule. Viele Vereine nutzen den Gemeindebus am Wochenende, um mit Kindern zu Wettkämpfen zu fahren. Regelmäßig ist der Gemeindebus bei Fußballern des FC Stollberg und FSV Mitteldorf im Einsatz, auch der Schnitz- und Klöppelverein sowie der Karnevalsverein nutzen bereits das Angebot. Fahrten zum Kindersport für die Kleinsten oder im Rahmen von Ehrungen der Freiwilligen Feuerwehr sind ebenfalls Bestandteil des Buchungskalenders. Der Pink Panther e.V. transportiert auch schon erfolgreich Hilfsgüter mit dem Gemeindebus.

Cluster Nahtloser öffentlicher Verkehr

Zuwendungsempfänger Stadtverwaltung Stollberg

Ausführende Einrichtung

Stadtverwaltung Stollberg, Kommunale
Dienstleistungsgesellschaft Stollberg mbH

Umsetzungsort/e

Stadt Stollberg und ihre Ortsteile Mitteldorf,
Oberdorf, Gablenz, Beutha, Raum und Hoheneck

Bundesland Sachsen

Laufzeit 01.08.2020 bis 30.06.2023

Website www.stollberg-bewegt.de/land-mobil/

13. Fleximobil

Projekttitle

Fleximobil – Pedelecverleih und Fahrdienst für Menschen mit geringem Einkommen

Ziele und Kurzbeschreibung

Das Projekt fokussiert auf die Mobilität im Ammerland für Menschen mit geringem Einkommen. Dabei werden Personen ohne Führerschein, die Mobilität für ihre Jobaufnahme brauchen, sowie insbesondere ältere Menschen aus Gegenden, wo der ÖPNV nicht fährt, ermutigt, längere Strecken mit dem E-Bike zu überbrücken. Rentnerinnen und Rentner in Armut, Arbeitslose und Menschen in Notsituationen können für 30 Euro im Monat die E-Bikes leihen.

Mit einer flexiblen Bedienform soll zudem die Teilhabe am Arbeitsleben und soziale Teilhabe auch für Menschen mit Behinderungen sowie Seniorinnen und Senioren verbessert werden. Voraussetzung für die Nutzung des Not-Busses oder der E-Bikes ist die Bedürftigkeit. Das Projekt unterstützt auch den Bewusstseinswandel für alternative Mobilitätsformen.

Cluster Sharing-Angebote/Beteiligung und Beratung

Zuwendungsempfänger

AiA Arbeitsinitiative im Ammerland gGmbH

Ausführende Einrichtung

AiA Arbeitsinitiative im Ammerland gGmbH

Umsetzungsort/e Westerstede und Apen-Augustfehn

Bundesland Niedersachsen

Laufzeit 01.01.2020 bis 30.04.2023

14. Küstenstromer

Projekttitle

Elektro-Mobilitätsangebot Spiekeroog/Neuharlingersiel

Ziele und Kurzbeschreibung

Das Projekt *Küstenstromer* verfolgt das Ziel, den ÖPNV optimal zu ergänzen. Dabei liegt der Fokus auf der Erreichbarkeit der nahegelegenen Küstenorte und Bahnhöfe trotz der Tideabhängigkeit des Fährfahrplans. Außerdem soll eine Verbesserung der Anschlussmobilität für die Einwohner und Urlaubsgäste im ländlichen Raum erreicht werden.

Das Carsharing-Angebot leistet einen wertvollen Beitrag zur Förderung nachhaltiger und umweltfreundlicher Mobilität. Es verbessert die Verkehrsanbindung für Einheimische und Besucher gleichermaßen und setzt dabei auf die moderne Elektromobilität, um die Umweltbelastung zu reduzieren. Durch das Carsharing-Angebot wird die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen gefördert und trägt somit zu einer nachhaltigen Verkehrskultur bei.

Das Küstenstromer-Carsharing ist ein auf die Bedürfnisse der Gemeinden Spiekeroog und Neuharlingersiel zugeschnittenes, stationsgebundenes Elektromobilitätsangebot. Am Fährhafen Neuharlingersiel stehen zwei Elektrofahrzeuge für das Carsharing zur Verfügung, die tageweise bequem online gebucht werden können. Die Ausleihe erfolgt über den Fahrkartenschalter des Fährhafens oder außerhalb der Öffnungszeiten per Schlüsselbox.

Zur Ergänzung des Mobilitätsangebots wird am Standort Neuharlingersiel eine Ladestation für E-Bikes installiert. Diese ermöglicht Berufstätigen (Jobrad-Nutzerinnen und -Nutzern) sowie Radreisenden kostenfreies Aufladen ihrer E-Bikes.

Cluster Sharing-Angebote

Zuwendungsempfänger

Nordseebad Spiekeroog GmbH

Ausführende Einrichtung

Nordseebad Spiekeroog GmbH

Umsetzungsort/e Spiekeroog/Neuharlingersiel

Bundesland Niedersachsen

Laufzeit 01.02.2020 bis 31.12.2022

Website www.spiekeroog.de

15. ELVU

Projekttitel

Emsland vernetzt unterwegs

Ziele und Kurzbeschreibung

Mit dem Vorhaben *Emsland vernetzt unterwegs* sucht und erprobt der Landkreis Emsland neue Wege, um die Mobilität auf dem Land elektrisch und vernetzt zu gestalten. Auf Basis einer Mobilitätsbefragung und einer systematischen Analyse des bisherigen öffentlichen Verkehrsangebots werden drei Pilotprojekte entwickelt und modellhaft umgesetzt:

Durch die Weiterentwicklung des bereits bestehenden Emsland Carsharing stehen nun insgesamt 29 elektrische Carsharing-Pkw statt zuvor fünf Pkw mit Verbrennungsmotoren den Nutzenden zur Verfügung. Annähernd im gesamten Kreisgebiet wird den Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen und Institutionen damit eine Ergänzung zum bestehenden ÖPNV sowie eine klimafreundliche Alternative zum eigenen (Zweit-)Wagen geboten.

Im Rahmen der Initiative „Elektromobilität in kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU)“ können zehn emsländische Unternehmen E-Fahrzeuge über mehrere Wochen im Betriebsalltag ausgiebig testen und so die Eignung der Elektromobilität für dienstliche Wege herausfinden.

Über das Projekt „SOFA Vrees“ wird in der emsländischen Gemeinde Vrees ein sozialer Fahrdienst mit einem barrierefreien Elektrobus etabliert. Die gewonnenen ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer steuern bedarfsgerecht festgelegte Ziele in der näheren und weiteren Umgebung an. Die Fahrten können von vorrangig älteren und beeinträchtigten Dorfbewohnenden über eine Online-Buchungsplattform oder telefonisch gebucht werden.

Cluster Sharing-Angebote

Zuwendungsempfänger Landkreis Emsland

Ausführende Einrichtung

Landkreis Emsland in Kooperation mit pro-t-in GmbH und der Universität Vechta

Umsetzungsort/e Landkreis Emsland (gesamte Region)

Bundesland Niedersachsen

Laufzeit 01.02.2020 bis 30.06.2023

Website www.emsland.de/wirtschaft-struktur/auto-und-verkehr/elvu-emsland-vernetzt-unterwegs/elvu-emsland-vernetzt-unterwegs.html

16. MüMo

Projekttitel

MüMo – E-Carsharing und Pedelecverleih

Ziele und Kurzbeschreibung

Ziel des Projekts ist die Erprobung und beispielhafte Einführung von Carsharing und Lastenrad-Sharing mit Elektrofahrzeugen als Ergänzung des ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum. Dabei wird untersucht, unter welchen Bedingungen die Sharing-Angebote angenommen werden und wie sie zur allgemeinen Akzeptanz des ÖPNV beitragen.

In sieben ausgewählten Kommunen wird das in die ÖPNV-Gesamtkonzeption des Landkreises integrierte Sharing-Modell etabliert und erprobt. Hierzu werden Carsharing- und Lastenrad-Stationen eingerichtet. Die Fahrzeuge stehen der Öffentlichkeit zur Nutzung zur Verfügung. Darüber hinaus werden die Sharing-Fahrzeuge in Nachbarschaftshilfen etabliert, die damit beispielsweise Hol- und Bringdienste für ältere oder kranke Personen anbieten können.

Cluster Sharing-Angebote

Zuwendungsempfänger landmobile e.V.

Ausführende Einrichtung

landmobile e.V. in Kooperation mit dem Landratsamt Mühldorf am Inn

Umsetzungsort/e Landkreis Mühldorf am Inn

Bundesland Bayern

Laufzeit 01.02.2020 bis 31.12.2022

Website www.muemo.bayern

17ab. AzubiMobil

Projekttitel

Ausbildungs- und Fachkräftemobilität
im Landkreis Altenkirchen

Ziele und Kurzbeschreibung

Ziel des Vorhabens ist die Erprobung von umweltbewussten und solidarischen Fahrgemeinschafts-Modellen zur Verbesserung der Mobilität von jungen Fachkräften in den ländlichen Räumen. Mit dem Projekt soll auch die Heranführung der Ausbildungsbetriebe an Elektromobilität sowie die dafür notwendige Errichtung von Ladeinfrastruktur erreicht werden.

Dafür erhalten drei Betriebe zu stark vergünstigten Leasingkonditionen insgesamt fünf Elektro-Pkw. Für alle drei Firmen ist dies der erste Kontakt mit E-Mobilität. Zwei Betriebe haben die entsprechende Ladeinfrastruktur dafür neu am Firmenstandort aufgebaut. Die Fahrzeuge dürfen von insgesamt 31 Jugendlichen für Fahrten zur Arbeitsstelle, Berufsschule und auch für private Fahrten genutzt werden. Als Gegenleistung werden von den jungen Menschen sogenannte Gemeinwohlpunkte erwartet. Diese können erworben werden, indem sie andere Auszubildende zur Arbeit mitnehmen oder Einkaufsfahrten oder andere Transporte für weniger mobile Menschen im Landkreis erledigen. Auch nicht-mobilitätsbezogene Unterstützungen, wie zum Beispiel Rasenmähen außerhalb der eigenen Familie, werden als Gegenleistung akzeptiert. Zwei der drei Firmen übernehmen nach Projektende ihre geleasten Elektrofahrzeuge und führen das Modell zukünftig in ihren Betrieben weiter fort.

Cluster Sharing-Angebote

Zuwendungsempfänger

Landkreis Altenkirchen – Wirtschaftsförderung, neuland+ Tourismus-, Standort- und Regionalentwicklung GmbH & Co. KG

Ausführende Einrichtung

Landkreis Altenkirchen – Wirtschaftsförderung, neuland+ Tourismus-, Standort- und Regionalentwicklung GmbH & Co. KG

Umsetzungsort/e Landkreis Altenkirchen

Bundesland Rheinland-Pfalz

Laufzeit 01.02.2020 bis 30.09.2023

Website www.wirtschaftsfoerderung-ak.de/fachkraefte www.neulandplus.de

18. E-Harz

Projekttitel

Mobilitätssicherung im topographisch anspruchsvollen Harzumland

Ziele und Kurzbeschreibung

Ziel des Projektes ist es, zwei sehr kleine ländliche Siedlungen mit insgesamt ca. 150 Einwohnenden im Norden des Freistaates Thüringen besser mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu verknüpfen. Zudem sollen die umweltfreundlichen Anreise- und Fortbewegungsmöglichkeiten für Gäste aus dem wachsenden Naturtourismus gestärkt werden.

Dazu werden drei Mobilitätsstationen mit E-Fahrrädern entwickelt und installiert. Dies geschieht im engen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den ortsansässigen Gewerbetreibenden. Das Verleihangebot ist mit dem Fahrscheinmanagement des ÖPNV verbunden. So werden benutzerfreundliche Kombitickets für ÖPNV und Fahrradverleih ermöglicht. In der Verbindungsauskunft wird dann eine durchgehende Reisekette mit verschiedenen Beförderungsmitteln des Umweltverbundes angezeigt.

Cluster Sharing-Angebote

Zuwendungsempfänger Landkreis Nordhausen

Ausführende Einrichtung Landkreis Nordhausen

Umsetzungsort/e

Ellrich – Ortsteil Rothesütte,
Harztor – Ortsteil Sophienhof,
Bahnhof Eisfelder Talmühle

Bundesland Thüringen

Laufzeit 01.02.2020 bis 30.06.2023

Website www.landkreis-nordhausen.de

19. LANDRADL

Projekttitle

Autonomes Fahrradverleih-System als Teil der integrierten ländlichen Mobilität im Braunschweiger Land

Ziele und Kurzbeschreibung

LANDRADL ist ein gemeinschaftliches Fahrradverleih-System für Alltagsverkehre in ländlichen Räumen. Es wird nicht-kommerziell von Ehrenamtlichen vor Ort betrieben – mit bedarfsgerechter professioneller Unterstützung. LANDRADL ermöglicht Dorfbevölkerungen, hochwertige Fahrräder für Gelegenheitsverkehre zu nutzen. In Kombination mit anderen Mobilitätsbausteinen bildet LANDRADL ein integriertes System ländlicher Mobilität – nach dem Motto: „Für jeden Menschen und jede Situation das passende Mobilitätsangebot“.

LANDRADL wurde in zwei Dorfregionen in Niedersachsen entwickelt und ist dort seit 2021 erfolgreich in Betrieb. An je fünf Verleihstationen in fünf bzw. vier Dörfern stehen je ein bis zwei Pedelecs bereit, an einigen auch ein elektrisches Lastenfahrrad. Die Buchungen der Räder erfolgen per App, über die auch das elektronische Fahrradschloss bedient wird. Je nach Betriebskonzept sind die Fahrräder fest stationiert oder können beliebig an einer der LANDRADL-Verleihstationen zurückgegeben werden. Die App erinnert bei der Rückgabe auch daran, die Fahrrad-Akkus zum Nachladen an die Ladebox anzuschließen.

Der Betrieb basiert auf ehrenamtlichem Engagement, um die Fahrräder und die EDV zu pflegen, kleine Defekte zu reparieren, größere Reparaturen zu organisieren, Öffentlichkeitsarbeit zu leisten usw. Durch diese Zusammenarbeit trägt LANDRADL zur Stärkung des sozialen Zusammenhalts in den Dorfregionen bei.

Cluster Sharing-Angebote

Zuwendungsempfänger merkWATT GmbH

Ausführende Einrichtung

merkWATT GmbH in Kooperation mit Elm mobil e.V. (ELMO) und Burgdorf mobil e.V. (BUMO)

Umsetzungsort/e Dorfregionen Burgdorf und Elmrand im Landkreis Wolfenbüttel (mit fünf bzw. vier Dörfern)

Bundesland Niedersachsen

Laufzeit 01.02.2020 bis 31.12.2022

Website www.landradl.de

20. MultiMoNo/ WurtenHopper

Projekttitle

Multifunktionales E-Mobilitätsangebot in der Gemeinde Wurster Nordseeküste

Ziele und Kurzbeschreibung

Um die Flächenerschließung der Gemeinde Wurster Nordseeküste und insbesondere die Erreichbarkeit der Versorgungszentren und des übergeordneten öffentlichen Verkehrsangebots sicherzustellen, wird mit dem Projekt ein kommunales Dorfauto-Netz aufgebaut und erprobt.

Zu diesem Zweck werden vier elektrisch betriebene Pkw an festen Standorten zu Ausleihe zur Verfügung gestellt. Ehrenamtliche Fahrzeug-Paten unterstützen dabei die Einweisung in die Fahrzeuge und das Kontrollieren des Fahrzeugzustands. Das Carsharing-Angebot wird ergänzt durch acht elektrisch unterstützte E-Lastenfahrräder, sodass auch für Menschen ohne Führerschein ein neues Angebot entsteht. Für den ehrenamtlichen Betrieb des Systems hat sich der Bürgerverein „WurtenHopper – Verein für Mobilität e.V.“ gegründet.

Cluster Sharing-Angebote

Zuwendungsempfänger Landkreis Cuxhaven

Ausführende Einrichtung Landkreis Cuxhaven

Umsetzungsort/e Landkreis Cuxhaven, Gemeinde Wurster Nordseeküste

Bundesland Niedersachsen

Laufzeit 01.05.2020 bis 30.06.2023

Website <https://www.wurtenhopper.de/>

21. Geschärt mobil

Projekttitel

Geschärt mobil – Pulsierendes Carsharing

Ziele und Kurzbeschreibung

Mit dem Projekt soll die flächendeckende Entwicklung des pulsierenden Carsharings in Homberg (Efze) und in den Umlandgemeinden beschleunigt werden. Pulsierendes Carsharing bietet die Möglichkeit, Hin- und Rückfahrt zu unterbrechen und damit praktisch zwei Oneway-Fahrten zwischen Carsharing-Stationen zu ermöglichen. Ziel des Projekts ist jedoch nicht allein die Förderung des Carsharings, sondern vielmehr dessen Integration in das bestehende Angebot alternativer Verkehrsmittel.

Im Rahmen des Projekts sollen ursprünglich drei Außenstadtteile bei der Etablierung eines Carsharing-Angebots über einen Wettbewerb gewonnen und unterstützt werden. Während des Förderzeitraums können jedoch nur zwei Stadtteile gewonnen werden. Da ein einzelnes Carsharing-Fahrzeug je Ortsteil noch keine ausreichende Motivation für den Verzicht auf ein eigenes Auto darstellt, wird das Ziel verfolgt, dass pro Stadtteil mindestens drei Fahrzeuge verfügbar sind: Ein Fahrzeug aus der Dorfgemeinschaft, ein zweites durch die Stadt und ein drittes durch Sponsoren.

In einem Ortsteil können sogar zwei Fahrzeuge durch die Dorfgemeinschaft zur Verfügung gestellt werden; das dritte Fahrzeug wird hier durch Sponsoren finanziert. Im zweiten Ortsteil gibt es bislang nur zwei Fahrzeuge. Eins wird durch die Dorfgemeinschaft zur Verfügung gestellt, und eins durch die Stadt. Auch über die eigentliche Projektlaufzeit hinaus stellt die Stadt Homberg (Efze) weiterhin Mittel zur Aufrechterhaltung des Carsharing-Angebots in den Ortsteilen zur Verfügung, um die Mobilitätsoptionen im ländlichen Raum zu verbessern.

Cluster Sharing-Angebote

Zuwendungsempfänger Stadt Homberg (Efze)

Ausführende Einrichtung Stadt Homberg (Efze)

Umsetzungsort/e Stadt Homberg (Efze)

Bundesland Hessen

Laufzeit 01.02.2020 bis 30.06.2023

Website Keine Angabe

22. Jugendliche Mobilität

Projekttitel

Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum

Ziele und Kurzbeschreibung

Auf Basis eines modularen Ansatzes werden gemeinsam mit Jugendlichen, Vereinen und Gemeinden vor Ort neue Ideen für zukünftige jugendliche Mobilitäts-Entwicklungen unter Berücksichtigung regionaler Gegebenheiten und Verflechtungen mit den Nachbargemeinden diskutiert und reflektiert. Themenschwerpunkte sind dabei der öffentliche Personennahverkehr als kommunale Infrastruktur und dessen partizipative Modifikation aus Sicht der Zielgruppe.

In diesem Projekt werden die Bereiche Mobilität und politische Beteiligung miteinander verbunden, um die Attraktivität ländlicher Räume für Jugendliche zu diskutieren, aufzuzeigen und zu steigern. Hierzu werden gemeinsam mit Jugendlichen Ideen entwickelt, wie Mobilität in ländlichen Räumen aussehen kann. Dabei sollen vor allem Daten erhoben werden. Es wird aber auch mittels kultureller Bildungsmodule zur Teilhabe animiert, um andere Bevölkerungsgruppen mit einzubeziehen und das ganze Projekt für die Jugendlichen als Erfolgsprojekt erlebbar zu machen. Wichtig ist dabei die Herausarbeitung von Erkenntnissen für andere Kommunen, insbesondere für die kommunale Jugendarbeit. Es soll aufgezeigt werden, wie Verbesserungen der Mobilität für die jeweiligen Kommunen mit den Jugendlichen entwickelt und auf den Weg gebracht werden können.

Cluster Beteiligung und Beratung

Zuwendungsempfänger Postillion e.V.

Ausführende Einrichtung Postillion e.V., ICATAT e.V.

Umsetzungsort/e Rhein-Neckar-Kreis Wilhelmsfeld, Altmarkkreis Salzwedel, Landkreis Stendal

Bundesland Baden-Württemberg, Sachsen-Anhalt

Laufzeit 01.12.2019 bis 30.11.2023

Website https://www.postillion.org/static/mp_mobilitaet/static-modellprojekte

23. WIEHIN

Projekttitel

WIEHIN- Kreativwettbewerb für Kinder und Jugendliche zum Thema ländliche Mobilität

Ziele und Kurzbeschreibung

In einem Kreativwettbewerb für Kinder und Jugendliche werden auf künstlerische Weise Ideen und Konzepte für eine elternunabhängige Mobilität in ländlichen Räumen entwickelt – von Kindern für Kinder. Kinder und Jugendliche sind schließlich besonders angewiesen auf elternunabhängige und kostengünstige Lösungen und können diese selbstständig recherchieren und für die konkrete Situation vor Ort anpassen. Der Wettbewerb soll einen Bewusstseinswandel in Mobilitätsfragen in verschiedenen Kontexten voranbringen – vom schulischen Unterricht bis in Freizeiteinrichtungen und Familiengespräche im Alltag. Schule spielt dabei eine besondere Rolle, denn dies ist der Ort, an dem gesellschaftliche Teilhabe organisiert werden sollte. Mobilität ist jedoch ein Thema, das bislang auf kaum einem Lehrplan steht. Über den Wettbewerb kann das Thema Einzug in den Unterricht in verschiedenen Fächern erhalten. Dazu steht im Rahmen des Projekts eine Person als Mobilitätsvermittlerin bzw. -vermittler zur Verfügung (analog zu bereits existierenden Kulturvermittler:innen). Diese stellt an Schulen und Kultureinrichtungen das Projekt vor und begleitet die Prozesse.

Die Wettbewerbsergebnisse (Bilder, Performances, Texte, Songs, Musikstücke) werden im Rahmen eines öffentlichen Festes mit einer Preisverleihung präsentiert. Die Preisgelder müssen für die Umsetzung von mobilitätsbezogenen Ideen vor Ort eingesetzt werden. Finanziert durch die Preisgelder sollen so mehr Kinder und Jugendliche Zugang zu kulturellen Angeboten haben und einer Teilhabegerechtigkeit in ländlichen Räumen näherkommen.

Cluster Beteiligung und Beratung

Zuwendungsempfänger KARO gAG

Ausführende Einrichtung KARO gAG

Umsetzungsort/e Mecklenburg-Vorpommern

Bundesland Mecklenburg-Vorpommern

Laufzeit 01.03.2020 bis 31.10.2022

24. #FahrMit

Projekttitel

#FahrMit@Tangerhütte – Partizipative Entwicklung Mitfahrplattform für Jugendliche

Ziele und Kurzbeschreibung

Mit dem Projekt wird eine bedarfsgerechte, elternunabhängige Mobilitätslösung in der strukturschwachen ländlichen Einheitsgemeinde Tangerhütte im Norden Sachsen-Anhalts erarbeitet und erprobt. Dabei wird großer Wert auf ein partizipatives Vorgehen gelegt. Daher werden zunächst Multiplikator:innen und Multiplikatoren für das Thema Mobilität ausgebildet und in der Kommune etabliert. Zudem wird ein Netzwerk aus ehrenamtlichen Mobilitätspaten und -patinnen aufgebaut, die elternunabhängige Fahrdienste übernehmen würden.

Eine digitale Mobilitätsplattform im Sinne einer Verabredungsplattform wird in einem partizipativen Prozess entwickelt und erprobt. Diese Verabredungsplattform ermöglicht das Zusammenfinden von Mitfahrtsuchenden, also den jungen Menschen, und den Mobilitätspaten und -patinnen.

Begleitet werden alle diese Prozesse durch die Multiplikator:innen und Multiplikatoren, die auch vor Ort für das Mitmachen werben. Eine Fundraisingkampagne sorgt im Anschluss an die Förderlaufzeit für die Einnahme von Spenden, um eine weitere kostenlose Nutzung der Verabredungsplattform zu garantieren.

Cluster Beteiligung und Beratung

Zuwendungsempfänger

KinderStärken e.V. – Institut an der Hochschule Magdeburg-Stendal

Ausführende Einrichtung

KinderStärken e.V. – Institut an der Hochschule Magdeburg-Stendal

Umsetzungsort/e Einheitsgemeinde Tangerhütte

Bundesland Sachsen-Anhalt

Laufzeit 01.02.2020 bis 30.06.2023

Website www.kinderstaerken-ev.de/fahrmit
www.mit-fahren.com

25ab. ZWM

Projekttitel Zukunftswerkstatt: Mobilität

Ziele und Kurzbeschreibung

Das Projekt *Zukunftswerkstatt: Mobilität* bietet als Verbundprojekt der Stadtwerke Menden und der Stadtwerke Balve Bürgerinnen und Bürgern aus dem ländlich geprägten Balve die Möglichkeit, eigene Ideen für eine zukunftsfähige Mobilität auf dem Land einzubringen. Gleichzeitig werden sie für bereits bestehende Mobilitätsalternativen zum Auto sensibilisiert. Dreh- und Angelpunkt ist dabei die sogenannte „Mobilitätstestinsel“. Diese ist eine Art Messestand mit diversen Erlebnis- und Mitmachelementen, wie Fahrsimulatoren, E-Scootern oder Virtual-Reality-Brillen. Die Ausstattung dieser Testinsel und die Themen, die darin behandelt werden, wurden zu Beginn des Projektes in einem fünf-tägigen Innovationssprint gemeinsam mit Balverinnen und Balvern entwickelt.

Die Testinsel wird über einen Zeitraum von 24 Monaten an verschiedenen Ortsteilen in Balve zum Beispiel in Vereinsheimen oder auf Landmärkten über mehrere Wochen aufgebaut. Besuchende der Testinsel können, auch im Rahmen von gemeinsamen Gruppenveranstaltungen, derzeitige und zukünftige alternative Mobilitätsformen bewerten, erfahren und mitgestalten. Dabei werden sie von geschultem Personal begleitet und interviewt. Die gesammelten Daten werden vom Projektpartner JOSEPHs GmbH ausgewertet. Auf dieser Basis werden dann Handlungsempfehlungen für nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilität im ländlichen Raum abgeleitet.

Cluster Beteiligung und Beratung

Zuwendungsempfänger

Stadtwerke Menden GmbH, Stadtwerke Balve GmbH

Ausführende Einrichtung

Stadtwerke Menden GmbH, Stadtwerke Balve GmbH

Umsetzungsort/e

Balve Innenstadt sowie die Balver Ortsteile: Mellen, Garbeck, Langenholthausen, Beckum, Eisborn

Bundesland Nordrhein-Westfalen

Laufzeit 01.02.2020 bis 31.12.2022

Websites www.zukunftswerkstatt-mobilitaet.de
<https://www.facebook.com/ZukunftswerkstattMobilitaet/>
https://www.instagram.com/zukunftswerkstatt_mobilitaet/

26. mobile Jugend

Projekttitel

Zugang für Jugendliche aus dem Einzugsgebiet der Stadt Schmalkalden zu Freizeit- und Bildungsangeboten

Ziele und Kurzbeschreibung

Ziel des Projekts ist es, die Erreichbarkeit von Freizeitangeboten für Jugendliche auf den gesamten Landkreis auszuweiten. Dafür werden die Jugendlichen mit einem Kleinbus zu den Angeboten der Jugendkulturarbeit abgeholt. Zudem werden mit dem gleichen Fahrzeug auch Angebote zu den Jugendlichen gebracht. Auf diese Weise soll Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit eröffnet werden, elternunabhängig an Freizeitangeboten im Landkreis teilzunehmen. Durch einen Mitarbeitenden wird der Fahrzeugeinsatz innerhalb des bereits bestehenden Netzwerks trägerübergreifend organisiert. So können die Jugendlichen nicht nur die kulturellen Angebote des Zuwendungsempfängers erreichen, sondern auch Veranstaltungen weiterer Netzwerkpartner der offenen Kinder- und Jugendarbeit.

Das Projekt *mobile Jugend* ist ein wichtiger Baustein, um die Attraktivität des ländlich geprägten Landkreises Schmalkalden-Meiningen für Jugendliche durch eine Mobilitätslösung zu erhöhen. Unter Einbeziehung der Netzwerkpartner werden neue Angebote geschaffen, die den Aktionsradius erhöhen, ökologisch sinnvoll organisiert und nachhaltig ausgebaut werden können. Auch für die Absicherung von Veranstaltungen des Jugendparlaments der Stadt Schmalkalden und des Jugendforums des Landkreises Schmalkalden-Meiningen steht das Fahrzeug zur Verfügung. Somit wird auch die Möglichkeit der politischen Beteiligung Jugendlicher in den beiden Gremien erleichtert.

Cluster Beteiligung und Beratung/
Nahtloser öffentlicher Verkehr

Zuwendungsempfänger

Kulturverein „Villa K“ e.V. Schmalkalden

Ausführende Einrichtung

Kulturverein „Villa K“ e.V. Schmalkalden

Umsetzungsort/e Landkreis Schmalkalden-Meiningen

Bundesland Thüringen

Laufzeit 01.02.2020 bis 31.01.2023

Website Keine Angabe

27. NewMobs

Projekttitle

Beratung für Kommunen zu Aktionswochen und E-Sharing-Tests

Ziele und Kurzbeschreibung

Mit dem Projekt soll in drei ländlichen Modellkommunen die Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätsalternativen zum privaten Pkw initiiert und begleitet werden. Über Aktionswochen sollen insbesondere diejenigen Zielgruppen angesprochen werden, die entweder (noch) keinen Führerschein haben, über kein eigenes Auto verfügen oder nicht mehr automobil unterwegs sein wollen oder können. Dabei adressiert das Vorhaben vor allem den Bewusstseinswandel, sowohl in den kommunalen Verwaltungen als auch in der ländlichen Bevölkerung. Durch öffentlichkeitswirksame Aktionen und Testerlebnisse wird die Bekanntheit neuer Lösungen und Ansätze gefördert und die lokale Akzeptanz erhöht.

Die Entwicklung und Umsetzung der Modellprojekte wird dabei durch professionelle Moderation und Beratung begleitet. Durch Austauschveranstaltungen wird zudem der interkommunale Wissenstransfer zwischen den drei Modellkommunen gefördert. Die drei Modellkommunen verfolgen jeweils mindestens ein weiteres Aktionsfeld: Integrierte Mobilität, neue Geschäfts- und Finanzierungsmodelle, Verbesserung der Anschlussmobilität oder elternunabhängige Lösungen. Basierend auf den Aktionswochen wird in einer Implementationsphase in den Modellgemeinden der Einsatz verschiedener Varianten von Elektrofahrzeugen (vom Zweirad über das geteilte Elektroauto bis hin zum autonomen Shuttle-Bus) erprobt.

Cluster Beteiligung und Beratung

Zuwendungsempfänger

Green City Experience GmbH,
jetzt: experience consulting GmbH

Ausführende Einrichtung

Green City Experience GmbH,
jetzt: experience consulting GmbH

Umsetzungsort/e

Markt Cadolzburg, Gemeinde Farchant,
Gemeinde Salzweg

Bundesland Bayern

Laufzeit 01.02.2020 bis 30.06.2023

Website Keine Angabe

28. mobileG

Projekttitle

Genossenschaftliche E-Mobilitätsmodelle verstehen, erproben und übertragen

Ziele und Kurzbeschreibung

Ziel des Projekts *mobileG* ist es, kooperative Mobilitätsprojekte auf Basis von in der Praxis erprobten E-Mobilitätsvorhaben zu entwickeln, zu initiieren und zu begleiten. Die gewonnenen Erkenntnisse und das Wissen zu diesem Thema werden auf einer Online-Plattform sowie in einem Print-Leitfaden einer breiten Öffentlichkeit sowie dem genossenschaftlichen Verbund zugänglich gemacht.

Dafür wird zunächst untersucht, welche bereits erprobten genossenschaftlichen Mobilitätsprojekte es gibt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden systematisiert, aufbereitet und auf einer eigens dafür entwickelten Website zur Verfügung gestellt. Parallel dazu werden Energiegenossenschaften ausgewählt, die Interesse an einer Begleitung und Unterstützung ihres jeweiligen Mobilitätsvorhabens haben. Diese werden über den wesentlichen Teil der Projektlaufzeit mit Wissen, Vernetzung und Ausarbeitungstätigkeiten unterstützt, so dass sie von der Analyse über die Planung bis hin zur Umsetzung und zum operativen Betrieb ihrer Mobilitätsprojekte begleitet werden. Darüber hinaus werden Vernetzungsveranstaltungen und Workshops durchgeführt, um den Sektor der genossenschaftlich organisierten Mobilität weiter zu stärken. Die Ergebnisse fließen in die Projektwebsite ein, welche als praxisorientierte Projektentwicklungs-, Wissens-, und Austauschplattform konzipiert ist. Daneben entsteht ein kompakter Leitfaden als Druck- und PDF-Version. Beides steht am Ende öffentlich zur Verfügung und dient der Inspiration und Nachahmung.

Cluster Beteiligung und Beratung/Sharing-Angebote

Zuwendungsempfänger

DGRV – Deutscher Genossenschafts- und Raiffeisenverband e.V.

Ausführende Einrichtung

Bundesgeschäftsstelle Energiegenossenschaften im DGRV

Umsetzungsort/e bundesweit

Bundesland Berlin (Bundesgeschäftsstelle)

Laufzeit 01.01.2020 bis 31.03.2023

Website www.gemeinsam-mobil.net

29. KKMKS

Projekttitel

Kompetenznetzwerk für klimafreundliche Mobilität im Kreis Steinfurt

Ziele und Kurzbeschreibung

Der energieland2050 e.V. möchte im Rahmen des Projektes ein Kompetenznetzwerk aufbauen, das Unternehmen sowie Bürgerinnen und Bürger über Chancen und Möglichkeiten einer klimafreundlichen Mobilität berät. Damit soll die Attraktivität von Unternehmen in ländlichen Räumen durch eine gute, nachhaltige Erreichbarkeit sowie Angebote für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verbessert werden. Auch den Bürgerinnen und Bürgern auf dem Land sollen Möglichkeiten für eine nachhaltige, klimafreundliche Mobilität eröffnet werden.

Zur Umsetzung der Vorhaben wurde eine Personalstelle für klimafreundliche Mobilität bei energieland2050 e.V. eingerichtet für Beratungsangebote zur integrierten, multimodalen Mobilität. Für Betriebe im Kreis Steinfurt gibt es eine kostenlose telefonische Erstberatung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement. Schwerpunkte der Beratung sind Effizienz, Klimaschutz, Innovation, Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und Verbesserung der Mobilität der Auszubildenden.

Die Ansprache und Beratung der Zielgruppen Wirtschaft, Kommunen und Privatpersonen erfolgt über die Homepage des Vereins sowie über Online-Informationsveranstaltungen. Für den Bereich Umweltbildung ist im Rahmen des Vorhabens gemeinsam mit dem Amt für Klimaschutz und Nachhaltigkeit des Kreises Steinfurt das Kinderbuch „Mia macht mobil“ zum Thema klimafreundliche Mobilität für Kinder im Grundschulalter entstanden.

Cluster Beteiligung und Beratung

Zuwendungsempfänger energieland2050 e.V.

Ausführende Einrichtung energieland2050 e.V.

Umsetzungsort/e Kreis Steinfurt

Bundesland Nordrhein-Westfalen

Laufzeit 01.02.2020 bis 31.12.2022

Website www.energieland2050.de/
Kinderbuch „Mia macht mobil“:
https://www.energieland2050.de/wp-content/uploads/2023/08/Kinderbuch_Mia-macht-mobil_neu.pdf

30. BMM-Land

Projekttitel

Nachhaltige Mobilität durch betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

Ziele und Kurzbeschreibung

Ziel des Projekts ist es, Mitarbeitenden in Betrieben und Kommunen Alternativen zur Pkw-Nutzung aufzuzeigen. Dies geschieht einerseits durch eine detaillierte Bestandsaufnahme und kostenlose Erstberatung im Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement. Ergänzend wird die Möglichkeit geboten, für einige Wochen unverbindlich eine Fahrradtestflotte im beruflichen Alltag auszuprobieren. Auf diese Weise sollen eingefahrene Gewohnheiten aufgebrochen werden und im Idealfall Kaufentscheidungen vorbereitet werden.

In fünf ländlichen Kommunen Niedersachsens und dort jeweils ca. fünf ansässigen Betrieben werden beispielhaft die Potenziale für eine nachhaltige Mobilität durch betriebliches Mobilitätsmanagement erprobt. Die Kommunen haben dabei die Rolle der Ansprechpartner für die ortsansässigen Betriebe und vermitteln die kostenlose Erstberatung sowie die Ausleihe und Rückgabe der Fahrradtestflotte. Die Fahrradtestflotte besteht jeweils aus einem Pedelec, einem Lasten-E-Rad und einem Faltrad. Mehrere der beratenen Betriebe greifen zumindest einzelne Anregungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement auf. Besonders intensiv genutzt werden die Lasten-E-Räder, während die Falträder offenbar nur in ländlichen Räumen mit sehr guter Bahn- oder Busverbindung zum Ausprobieren einladen. Mit dem Verleih kann eine klimafreundlichere Mitarbeitermobilität in den beteiligten Kommunen und Betrieben konkret unterstützt werden.

Cluster Beteiligung und Beratung/Sharing-Angebote

Zuwendungsempfänger B.A.U.M. Niedersachsen e.V.

Ausführende Einrichtung B.A.U.M. Niedersachsen e.V.

Umsetzungsort/e

Geestland, Einbeck, Harsefeld, Syke und Uelzen

Bundesland Niedersachsen

Laufzeit 01.04.2020 bis 20.11.2022

Website <https://www.baumev.de/Mobilitaet.html>

31. LimA

Projekttitel

Landverkehr ist mehr als ein Auto.
Radverkehr und Carsharing fördern, aber richtig!

Ziele und Kurzbeschreibung

Mit dem Projekt sollen der Alltagsradverkehr sowie die Etablierung bzw. Verstetigung von Carsharing-Angeboten in kleineren Kommunen unterstützt werden. Indirekt werden damit auch der Fußverkehr und die ÖPNV-Nutzung gefördert, da sich die Alternativen zum privaten Pkw gegenseitig ergänzen.

Mit Projektstart erfolgt die flächendeckende Erfassung der Bedingungen für Rad- und Fußverkehr in zwei Modellkommunen. Die Ergebnisse werden gegliedert, mit Verbesserungsvorschlägen versehen und präsentiert. Viele der empfohlenen Maßnahmen sind ohne große Finanzmittel und Planungsvorlauf umsetzbar. Neben umfangreichen Vorschlägen für Verbesserungen im Straßen- und Wegenetz erhalten die Kommunen Hinweise auf Förderprogramme, Webinare und Ähnliches. In Auerbach wurde bis Projektende ein Großteil der Vorschläge bereits umgesetzt. Auch in Haldensleben werden wichtige Maßnahmen umgesetzt und angestoßen. In geringerem Umfang wird das Vorgehen auf weitere Kommunen übertragen. Der regelmäßige Austausch führt vor Ort zu einer Sensibilisierung für die Belange des Rad- und Fußverkehrs. Beide Kommunen schaffen es 2020 und 2022 in die Auswertung des Fahrradklimatests. 2023 nehmen beide Städte erstmals am Stadtradeln teil. In Auerbach wird ein bereits vorhandenes Carsharing-Angebot besser zugänglich gemacht, in Plauen und Haldensleben werden Aktive vor Ort beim Aufbau eines Carsharing-Angebotes unterstützt.

Cluster Beteiligung und Beratung

Zuwendungsempfänger

Verkehrswende in Kleinen Städten e.V.

Ausführende Einrichtung

Verkehrswende in Kleinen Städten e.V.

Umsetzungsort/e

Auerbach und Haldensleben als Projekt-Modellkommunen; außerdem: Plauen, Ellefeld, Annaberg-Buchholz

Bundesland Sachsen-Anhalt und Sachsen

Laufzeit 01.03.2020 bis 31.12.2022

Website <https://www.lima.verkehrswende-ev.de/>

32. MobilSorglos

Projekttitel

MobilSorglos – Regionaler Lieferdienst und telemedizinische mobile Beratung

Ziele und Kurzbeschreibung

Mit dem Projekt *MobilSorglos* erproben die Gemeinde Herscheid und die Stadt Plettenberg neue Wege für die Versorgung insbesondere der älteren Bürgerinnen und Bürger. Das Projekt besteht aus zwei verschiedenen Ansätzen:

MobilSorglos A (Auslieferung): Ein kostengünstiger Lieferdienst versorgt mobilitätseingeschränkte Menschen mit Produkten des täglichen Lebens. Aktuell sind dafür zwölf lokale Unternehmen aus beiden Kommunen eingebunden. Das bestellbare Sortiment umfasst unter anderem Lebensmittel und Getränke, eine Bücherei, Menü- und Wäscheservice, Tier-, Garten- und Stickbedarf sowie Schuhe, Pflanzen und Blumen.

MobilSorglos B (Beratung): Hier werden mobile, assistierte Videoberatungen und Videosprechstunden mit verschiedenen Anbietern durchgeführt, unter anderem mit der Pflegeberatung des Märkischen Kreises und der Ärzteschaft. Über den Bildschirm eines Computers können Ratsuchende über Internetverbindung von „Angesicht zu Angesicht“ mit den Anbietenden sprechen – fast so, als würden sie sich direkt gegenüber sitzen. Dieses kostenlose Angebot richtet sich vor allem an Bürgerinnen und Bürger, die selbst über kein Internet verfügen oder dabei technische Unterstützung benötigen.

Cluster Lieferdienste und mobile Dienstleistungen

Zuwendungsempfänger Gemeinde Herscheid

Ausführende Einrichtung

Gemeinde Herscheid in Zusammenarbeit mit der Stadt Plettenberg

Umsetzungsort/e

Herscheid und Plettenberg im Märkischen Kreis

Bundesland Nordrhein-Westfalen

Laufzeit 01.02.2020 bis 30.06.2023

Website <https://www.drk-plettenberg.de/angebote/soziale-dienste/MobilSorglos>

33. MOL-Box

Projekttitel

Aufbau von Mobilitäts-Boxen an ausgewählten Haltestellen im ländlichen Raum

Ziele und Kurzbeschreibung

Der ÖPNV auf dem Land soll durch sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, E-Bikes und E-Scooter qualitativ aufgewertet werden. Dadurch sollen unter anderem fahrradaffine Zielgruppen einen Anreiz bekommen, die Busverbindungen stärker zu nutzen, sodass der Pkw-Verkehr insbesondere bei Pendelnden reduziert wird. Durch eine zentrale digitale Anmeldestelle soll der Betriebsaufwand für die teilnehmenden Gemeinden möglichst geringgehalten werden. Der Zugang bzw. die Autorisierung soll zudem möglichst einfach und barrierefrei für die Nutzenden sein.

Um die Kombination von Fahrrad und ÖPNV insbesondere für Pendelnde zu verbessern, werden Mobilitäts-Boxen an ausgewählten Haltestellen in den ländlichen Räumen aufgebaut. Die Boxen dienen der sicheren Aufbewahrung von höherwertigeren Fahrrädern, E-Bikes und E-Scootern sowie deren Zubehör und tragen somit zur Verbesserung der Anschlussmobilität bei. Ein besonderes Merkmal der Stationen ist die digitale Zugangskontrolle. Diese kann zentral durch einen Betreiber verwaltet werden, ohne dass eine analoge Schlüsselübergabe notwendig wird. Für die einzelnen Gemeindeverwaltungen ist der Aufwand für den Betrieb der Fahrradstationen dadurch stark reduziert. Die Nutzenden der Mobilitäts-Boxen können ihre Anmeldung und Reservierung ohne lange Anfahrtswege und auch außerhalb der üblichen Öffnungszeiten der Verwaltungen durchführen. Während der gesamten Projektlaufzeit findet eine zielgruppenadäquate Öffentlichkeitsarbeit statt.

Cluster Lieferdienste und mobile Dienstleistungen

Zuwendungsempfänger

STIC – Wirtschaftsfördergesellschaft
Märkisch-Oderland mbH

Ausführende Einrichtung

STIC – Wirtschaftsfördergesellschaft
Märkisch-Oderland mbH

Umsetzungsort/e

Haltestellen in vier Gemeinden des Landkreises
Märkisch-Oderland: Prötzel, Diedersdorf,
Schulzendorf, Rüdersdorf

Bundesland Brandenburg

Laufzeit 01.09.2020 bis 31.12.2022

Website www.molbox.de

34. MobiLaST

Projekttitel

Mobile Länddienste im Kreis Steinfurt

Ziele und Kurzbeschreibung

Ziel des Projekts ist die Verknüpfung bestehender Dienstleistungsangebote mit neuen Mobilitätsangeboten. Durch die Bündelung und intelligente Verknüpfung der Fahrzeug- und Personalressourcen sowie dem Einsatz von Elektroautos und E-Bikes soll zudem die klimafreundliche Mobilität gefördert werden. Synergieeffekte entstehen durch die Verknüpfung des Projektes mit anderen Versorgungssystemen (Dorfladen-Netzwerk im Kreis Steinfurt, Gesundheitsnetzwerk, soziale Dienste etc.). Weitere Ziele sind die Schaffung von neuen sozialversicherungspflichtigen inklusiven Arbeitsplätzen für Langzeitarbeitslose und Menschen mit Behinderung (als Fahrpersonal, in der Verwaltung etc.). Zudem soll durch Einkäufe vor Ort (statt Online-Einkäufe) die lokale Wirtschaft gestärkt werden.

Menschen, die aufgrund von Alter, Krankheit oder sonstigen Einschränkungen auf Unterstützung im Alltag angewiesen sind, können nun mobile Dienstleistungen (wie Wäscheservice, Paketabholung, Einkäufe, Medikamententransport, Hol- und Bringdienste etc.) in Anspruch nehmen. Diese Dienstleistungen erfolgen in Kombination mit dem bestehenden Dienstleistungsangebot des Anbieters (ein Sozialunternehmen des Landkreises).

Cluster Lieferdienste und mobile Dienstleistungen

Zuwendungsempfänger WertArbeit Steinfurt gGmbH

Ausführende Einrichtung WertArbeit Steinfurt gGmbH

Umsetzungsort/e Kreis Steinfurt

Bundesland Nordrhein-Westfalen

Laufzeit 01.05.2020 bis 31.10.2022

Website www.wertarbeit-steinfurt.de

35ab. AutobusSchwaben 36. VHSmobil

Projekttitel

Vernetztes Fahren durch die Kombination von Personen und Gütern

Ziele und Kurzbeschreibung

Ziel von *AutobusSchwaben* ist die Erforschung, Erprobung und Inbetriebnahme einer kombinierten Güter- und Personenlogistik im ÖPNV der ländlichen Räume, um der Bevölkerung den Zugang zu dem regionalen Handel/Waren auch ohne eCommerce-Portale und postalischer Versendung zu ermöglichen, den regionalen Händlern im ländlichen Raum eine einfach zu handhabende Nahlogistikplattform bereitzustellen, damit sie durch direkte Belieferung ihre Kundenbeziehungen in der Region gegen den wachsenden Internethandel aufrechterhalten können, dem ÖPNV auf dem Land weitere Einnahmen aus dem Kurierdienst zum Zwecke einer besseren Kostendeckung zu ermöglichen.

Mit dem Forschungsprojekt *AutobusSchwaben* ist der im Landkreis Günzburg vorhandene ÖPNV-Bedarfsverkehr FLEXIBUS mit dem flexibel nutzbaren On-Demand-Service FLEXITRANS zur Belieferung der Bevölkerung mit Waren ergänzt worden. Für die Steuerung von Personen- und Güterlogistik bei der FLEXIBUS KG wurde in *AutobusSchwaben* ein IT-gestütztes Leitsystem spezifiziert und eingerichtet, in dem die Fahrtwünsche von Fahrgästen mit einzelnen Warensendungen der lokalen Geschäfte und Erzeuger flexibel koordiniert werden können.

Cluster Lieferdienste und mobile Dienstleistungen

Zuwendungsempfänger

Trafficon – Traffic Consultants GmbH, FLEXIBUS KG

Ausführende Einrichtung

Trafficon – Traffic Consultants GmbH, FLEXIBUS KG

Umsetzungsort/e Landkreis Günzburg

Bundesland Bayern

Laufzeit 01.02.2020 bis 31.10.2021

Website <https://consulting.trafficon.eu/projekte/autobus-schwaben/>

Projekttitel

VHSmobil – Mobile Volkshochschulangebote

Ziele und Kurzbeschreibung

Das *vhsMobil* ist ein fahrbarer Lernraum der Volkshochschule Dreiländereck, der aufsuchende, dezentrale Bildungsangebote ermöglicht. Auf diese Weise können Bildung und Kultur auch in ländliche Ortschaften und kleinere Städte gebracht werden. Das mobile Klassenzimmer ist seit 2022 als rollender Lernraum im gesamten Landkreis unterwegs. Zunächst stand die Präsentation des *vhsMobils* mit all seinen Möglichkeiten auf den Marktplätzen in Zittau, Löbau und Weißwasser sowie beim Zittauer Kinderschutzbund auf dem Programm. Das Fahrzeug war dabei ein echter Hingucker und somit ein guter Werbeträger der Volkshochschule. Eine Aufwertung des *vhsMobils* erfolgte durch ergänzende Anschaffungen. Dazu gehören ein Anhänger mit einem mobilen Gas-Grill und einer Kocheinheit, ein mobiler Akku zur Absicherung der Stromversorgung im Gelände sowie der Anbau einer faltbaren Markise als Sonnenschutz.

Inzwischen ist das *vhsMobil* vor allem als mobile Basis für Veranstaltungen gefragt. In der Veranstaltungsreihe „regional-saisonal“ werden zum Beispiel verschiedene heimische Produzenten besucht. Das *vhsMobil* sorgt dafür, dass diverse Unterrichtsmittel wie die interaktive Whiteboard-Tafel oder Becherlupen und Nachschlagewerke vor Ort zum Einsatz kommen können. Auch Kooperationspartner der vhs nehmen das *vhsMobil* bei gemeinsamen Veranstaltungen gern in Anspruch. Mit der AOK PLUS war zum Beispiel gesundes Grillen ein Thema, und mit der Hochschule Zittau-Görlitz wurden drei Abende „Wissenschaftskino in der ländlichen Region“ veranstaltet.

Cluster Lieferdienste und mobile Dienstleistungen

Zuwendungsempfänger

Kultur- und Weiterbildungsgesellschaft mbH, Volkshochschule Dreiländereck

Ausführende Einrichtung

Volkshochschule Dreiländereck

Umsetzungsort/e Landkreis Görlitz

Bundesland Sachsen

Laufzeit 01.05.2020 bis 31.12.2022

Website www.vhs-dreilaendereck.de

Anhang 2 – Kurzbericht zum BULEplus-Einzelprojekt SAIL

Mitte 2022 wurde zusätzlich zu den LandMobil-Projekten das thematisch passende BULEplus-Einzelprojekt *SAIL* des Kreises Coesfeld in die fachliche Auswertung aufgenommen. Der Projekttitel *SAIL* steht dabei für: Steigerung der Auszubildenden-Mobilität durch innovative Lösungen. Ursprünglich war der Schwerpunkt dieses Projekts entsprechend die Förderung der Auszubildenden-Mobilität. Im Projektverlauf wurde dieser Schwerpunkt erweitert hin zur Berufstätigen- und Pendlermobilität. Zudem wurde nach ergänzenden Einsatzmöglichkeiten für touristische Zwecke gesucht, um die Wirtschaftlichkeit der Angebote zu stärken.

Das Spektrum der im Rahmen von *SAIL* umgesetzten Maßnahmen umfasste sowohl die Förderung der Privatnutzung von Firmenfahrzeugen und Carsharing als auch die Einführung von E-Mobilstationen an ÖPNV-Knotenpunkten. Im Hinblick auf die LandMobil-Clusterung passte das *SAIL*-Projekt nach der Vorgehensänderung besonders gut zu den Handlungsfeldern Sharing-Angebote, nahtloser öffentlicher Verkehr sowie Beteiligung und Beratung.

Der ursprünglich vorgesehene erweiterte Bürgerbus konnte aufgrund organisatorischer Hürden nicht realisiert werden. Stattdessen wurde ein On-Demand-Shuttle in einem Gewerbegebiet konzipiert. Der geplante Shuttle-Service wurde bisher jedoch noch nicht umgesetzt, sondern ist in der Planungsphase verblieben. Obwohl anfangs eine Testphase für den Shuttle-Betrieb in der Gemeinde Rosendahl für den Sommer 2020 geplant war, wurde der Start auf Wunsch des Pilotunternehmens, einem handwerklichen Betrieb mit rund 300 Beschäftigten, vorerst gestoppt.

Die Herausforderungen, die sich durch die Coronapandemie ergaben, machten es schwierig, gebündelte Verkehre während dieser Zeit zu etablieren. Dennoch wird derzeit darüber diskutiert, wie dieses Projekt wiederbelebt werden kann, und es ist geplant, im Frühjahr 2024 erneut den Kontakt zu den Unternehmen aufzunehmen. Zusätzlich wurde die Etablierung der Mitfahrplattform PENDLA vor Ort vorangetrieben.

Der Ablauf

- **Q2 2019**
Workshops zur Sammlung von Ideen und Herausforderungen – mit Vertretern von Unternehmen, Verwaltungen, ÖPNV und Mobilitätsanbietern
- **Q2 bis Q3 2019**
Marktanalyse | Kontaktaufnahme zu Anbietern | Planung und Diskussion mit Pilotpartnern
- **Q3 bis Q4 2019**
Vernetzung und Vorstellung der Inhalte auf Veranstaltungen und in Arbeitskreisen
- **Q4 2019**
Start der Carsharings der Kreisverwaltung Coesfeld | Auftaktveranstaltung
- **Q1 2020**
deutliche Zunahme der Anfragen als Resultat der Auftaktveranstaltung | konkretisierte Projektplanung
- **Q2 2020**
starker Rückgang des Interesses durch den Ausbruch der Coronapandemie in Deutschland
- **Q3 2020 bis Q1 2021**
teilweise Erholung und Fortsetzung von Projektplanungen | Umsetzung einzelner Projekte

Abbildung 10 Ablauf des Projekts *SAIL*

Seitens der Projektbeteiligten wurden in den Interviews mehrere Erfolgsfaktoren genannt: Zunächst einmal erwies sich die Flexibilität der Förderung und des Projektteams als entscheidend, insbesondere angesichts der Herausforderungen durch die Coronapandemie. Durch die Möglichkeit, den Fokus von der reinen Auszubildenden-Mobilität auf die allgemeine Mobilität von Pendelnden zu erweitern, konnte das Projekt seine Relevanz für die Region trotz der schwierigen Rahmenbedingungen steigern.

Ein weiterer Erfolgsfaktor war die kontinuierliche interdisziplinäre Zusammenarbeit verschiedener Akteure wie kommunaler Unternehmen, Verbundpartner und Verwaltung. Insbesondere die Kooperation mit der Wirtschaftsförderung des Kreises Coesfeld (wfc) und der Gesellschaft des Kreises Coesfeld zur Förderung regenerativer Energien mbH (GFC) trug dazu bei, einen ganzheitlichen Ansatz bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der betrieblichen Mobilität zu verfolgen. Zusätzlich wurden Partnerschaften mit Unternehmen wie dem ambulanten Pflegedienst und dem Zweckverband Münsterland (ZVM) aufgebaut. Auch die Zusammenarbeit mit den Medien, darunter lokale Zeitungen und das Lokalradio, trug dazu bei, das Projekt bekannt zu machen und Interesse zu wecken. Diese vielfältigen Verbindungen trugen dazu bei, die Umsetzung des Projekts zu erleichtern und dessen Wirkung in der Region zu verstärken.

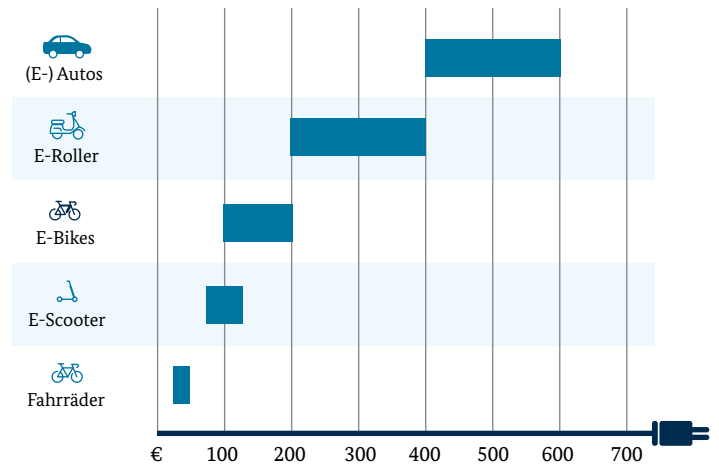
Transparente Kommunikation spielte ebenfalls eine entscheidende Rolle. Von Anfang an wurde das Projekt intensiv kommuniziert, sowohl intern als auch extern. Dies trug dazu bei, das Interesse der Stakeholder zu steigern und ihr Vertrauen in das Projekt zu stärken. Wichtig war der systematische Aufbau von längerfristigen Kooperationen aus Unternehmen, Gemeinden, Verbänden und Medien. Diese Kooperationen ermöglichten es, Synergieeffekte zu nutzen und breitere Unterstützung für das Projekt zu gewinnen.

Darüber hinaus berücksichtigte das Projektteam die bestehenden rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen und suchte aktiv nach Lösungen, um etwaige Hindernisse zu überwinden. Dies beinhaltete auch die Anpassung von Maßnahmen an die lokalen Gegebenheiten und die ermittelten Bedürfnisse der Zielgruppen. Schließlich trug eine kontinuierliche Auswertung und Anpassung der Maßnahmen dazu bei, den Projektfortschritt fortlaufend zu überprüfen und bei Bedarf zeitnah Anpassungen vorzunehmen.

Bei der Online-Befragung zeigte sich, dass zu den quantitativen Wirkungen des Projekts in Form von bestimmten typischen Kenngrößen im Grunde keine Aussagen getroffen werden konnten, da seitens der Projektverantwortlichen keine eigene Wirkungsevaluation verfolgt wurde. Dennoch bietet das Projekt SAIL wertvolle Erkenntnisse für zukünftige Mobilitätsprojekte, insbesondere über den im Projekt erstellten Leitfaden, der anstelle eines Abschlussberichts (wie in den LandMobil-Projekten) als Abschlussdokument bereitgestellt wurde: https://wfc-kreis-coesfeld.de/wp-content/uploads/2021/05/20210506_SAIL_Leitfaden_PREVIEW_Doppelseiten_FINAL.pdf

In diesem Leitfaden wurde unter anderem auf Basis der Projekterfahrungen zusammengefasst, welche Mindestumsätze erforderlich sind bei verschiedenen Sharing-Fahrzeugtypen.

Diese Orientierungswerte sind auch für zukünftige Initiativen mit Sicherheit hilfreich.



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis gesammelter Erfahrungen.

Abbildung 11 Erfahrungswerte monatlicher Mindestumsätze verschiedener Sharing-Fahrzeuge

Ein Fazit aus dem Projekt SAIL ist, dass Kommunen im Bereich der Mobilität gleich mehrere Rollen erfüllen: Einerseits sind sie selbst Verkehrserzeugende mit ihrer betrieblichen Mobilität, andererseits liefern sie als Impulsgeber wichtige Anreize und Rahmenbedingungen. Sie können über Beratung, Netzwerkarbeit und das konkrete Angebot von Verkehrslösungen wesentlichen Einfluss auf die Mobilität der Pendelnden vor Ort nehmen. Diese verschiedenen Rollen sind eine Chance und Verantwortung zugleich.

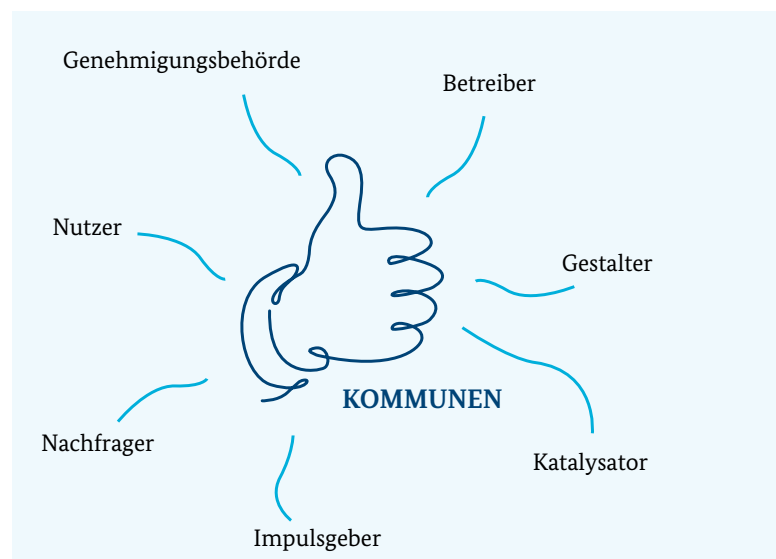


Abbildung 12 Die vielfältigen Rollen von Kommunen



DAS KOMPETENZZENTRUM LÄNDLICHE ENTWICKLUNG (KomLE)

Das Kompetenzzentrum Ländliche Entwicklung (KomLE) in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung setzt das Bundesprogramm Ländliche Entwicklung und Regionale Wertschöpfung (BULEplus) im Auftrag des BMLEH um: Es wählt gemeinsam mit dem BMLEH erfolgsversprechende Projektideen aus und begleitet die geförderten Projekte fachlich und zuwendungsrechtlich. Das KomLE verwaltet die Finanzmittel des BULEplus, koordiniert die Fördermaßnahmen mit verschiedenen Dienstleistern und berät das BMLEH bei der fachlich-inhaltlichen Ausrichtung des BULEplus.

Aus den bundesweiten Modell- und Forschungsvorhaben, die das KomLE als Projektträger betreut, gewinnt es Erkenntnisse und leitet aus diesen zentrale Handlungs- und Forschungsbedarfe ab – gute Ideen können so überregionale Wirkung entfalten. Das gewonnene Wissen fließt in die Politikgestaltung für ländliche Räume ein.

Darüber hinaus führt das KomLE als Geschäftsstelle Wettbewerbe durch und verantwortet den Wissenstransfer des BULEplus: Sämtliche Ergebnisse stellen das BMLEH und das KomLE der Fachöffentlichkeit in Broschüren, in Filmen, dem BULEplus-Newsletter, den digitalen BULEplus-Werkstattgesprächen sowie auf Messen und Fachveranstaltungen zur Verfügung.

www.ble.de/komle

Weitere Informationen und Neuigkeiten zum Bundesprogramm Ländliche Entwicklung und Regionale Wertschöpfung (BULEplus):

→ <https://land-zukunft.de>

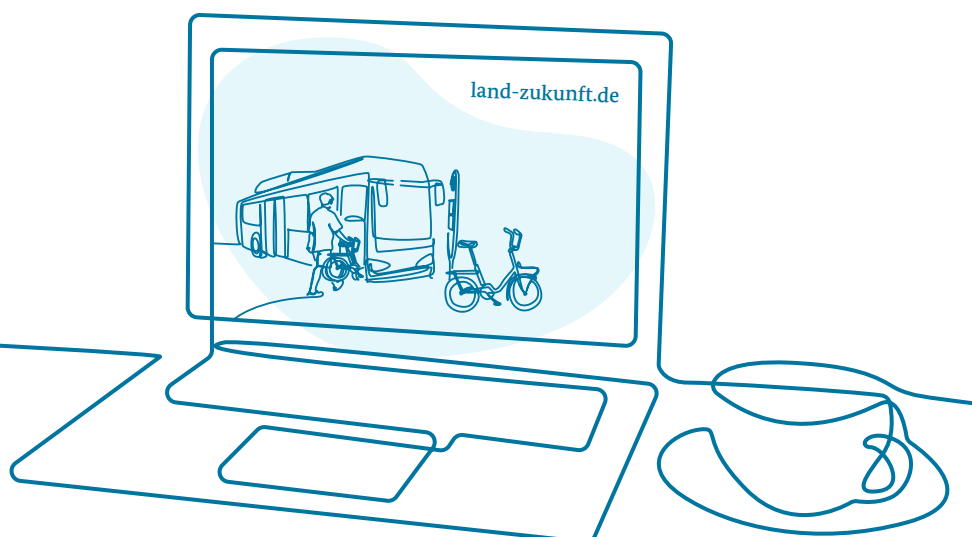
Sie möchten über aktuelle Entwicklungen, Förderaufrufe, Veranstaltungen und Publikationen informiert werden? Dann melden Sie sich zum BULEplus-Newsletter an:

→ <https://land-zukunft.de/newsletter/>

→ www.ble.de/komle

Diese Publikation ist der erste Band zur Fördermaßnahme „LandMobil - Unterwegs in ländlichen Räumen“. Weitere Informationen und Veröffentlichungen zu LandMobil finden Sie unter

→ <https://land-zukunft.de/themen/mobilitaet-auf-dem-land/>





HERAUSGEBER

Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (BMLEH)
Referat 813 – Regionale Wirtschaftspolitik und
Mobilität in ländlichen Räumen, Förderbanken
Wilhelmstraße 54
10117 Berlin
813@bmleh.bund.de

FACHLICHER ANSPRECHPARTNER

Kompetenzzentrum Ländliche Entwicklung (KomLE)
in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE)
Deichmanns Aue 29
53179 Bonn
bule@ble.de
www.ble.de/komle
Tel.: +49 (0)228 68 45-2290

STAND

Juni 2025

TEXT

Universität Kassel, FG Verkehrsplanung und Verkehrssysteme
Deutsches Institut für Urbanistik
BMLEH – Ref. 813, BLE – KomLE

GESTALTUNG

DreiDreizehn Werbeagentur GmbH, Berlin

BILDNACHWEIS

Bildmontagen DreiDreizehn auf Basis shutterstock.com

**Diese Publikation wird vom BMLEH unentgeltlich abgegeben.
Die Publikation ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf nicht im Rahmen
von Wahlwerbung politischer Parteien oder Gruppen eingesetzt werden.**

Weitere Informationen unter

www.bmleh.de

www.bmleh.de/social-media