



THÜNEN

# **Mobilität – Erreichbarkeit – Ländliche Räume**

**... und die Frage nach der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse**

**Wissenschaftliche Konferenz**

**17.-18. März 2020**

**Braunschweig**

Thünen-Institut für Ländliche Räume

Melanie Herget, Stefan Neumeier, Torsten Osigus (Hrsg.)

**Tagungsband MobilEr 2020**

**Herausgeber**

Melanie Herget, Stefan Neumeier, Torsten Osigus  
Thünen-Institut für Ländliche Räume

Johann Heinrich von Thünen-Institut  
Bundesforschungsinstitut für Ländliche Räume, Wald und Fischerei  
Bundesallee 64  
D-38116 Braunschweig

**Stand**

März 2020

**Gestaltung**

Heidrun Fornahl, Thünen-Institut für Betriebswirtschaft

**Druck**

Sigert GmbH, Braunschweig

ISBN 978-3-86576-207-8

**Bestellinformationen**

Diese Publikation steht auf der Internetseite  
[https://literatur.thuenen.de/digbib\\_extern/dn062125.pdf](https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn062125.pdf)  
zum Herunterladen bereit.

## Projekte zur Mobilität in ländlichen Räumen – eine Analyse zu Förderansätzen in unterschiedlichen Handlungsfeldern

Kim Pollermann, Birgit Fengler, Lynn-Livia Fynn, Heike Peter

Thünen-Institut für Ländliche Räume, Bundesallee 64, 38116 Braunschweig (kim.pollermann@thuenen.de)

**Mobilität ist ein wesentlicher Aspekt der Lebensqualität in ländlichen Räumen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, inwieweit über Förderpolitiken neue Ansätze zur Mobilität entwickelt und in der Praxis verbreitet werden können. Dabei zeigt sich, dass über Förderungen des Europäischen Landwirtschaftsfonds (ELER) vielfältige Unterstützungen zur Mobilität etabliert wurden, Aussagen zu deren Wirksamkeit bisher jedoch nur begrenzt möglich sind.**

Der Handlungsbedarf im Themenfeld Mobilität ist insbesondere in dünner besiedelten ländlichen Räumen offensichtlich, wobei ein größerer Problemdruck insbesondere für Personen ohne Zugang zu einem PKW zu vermerken ist. Neben Frage der Erreichbarkeit und individuellen Mobilität sind auch Zielsetzungen im Bereich Umwelt- und Klimaschutz relevant. Vor dem Hintergrund solcher Ziele wurden Modellprojekte und Förderpolitiken mit ganz unterschiedlichen Handlungsansätzen entwickelt. In diesem Beitrag beziehen wir uns auf Projekte, die durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds (ELER) in der Förderperiode 2014-2020 finanziert wurden.

### *Stand der Forschung / Ausgangslage*

In ländlichen Räumen sind häufig große Distanzen zu überwinden, sodass Mobilität über die Grenzen des jeweiligen Wohnortes hinaus ein wesentliches Charakteristikum des Alltags ist (Becker et al., 2006). Das ungünstige ÖPNV-Angebot wiederum erschwert u. a. soziale Teilhabe, und die Grundversorgung, vom Arzt- und Bankbesuch bis zum Einkauf – insbesondere wenn die Menschen nicht Auto fahren wollen oder können (Herget, 2019).

Die Diskussion über die Gestaltung eines „attraktiven“ oder „angemessenen“ Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in ländlichen Räumen ist nicht neu (s. umfangreiche Zusammenstellung bei Steinrück und Küpper (2010)). In der Fachdiskussion werden bedarfsgesteuerte Angebotsformen vielfach als geeignete Möglichkeit betrachtet, um auf den Qualitätsnachteil gegenüber der PKW-Mobilität, den demographischen Wandel und die Flexibilisierung der Mobilitätsnachfrage zu reagieren. Diese alternativen Angebote sollen den sich ausdünnenden traditionellen ÖPNV ergänzen und die Sicherung des öffentlichen Mobilitätsangebotes in nachfrageschwachen und dispersen Räumen gewährleisten (Steinrück und Küpper, 2010). Als Hemmnis erweist sich die trotz möglicher Kosteneinsparungen geringe wirtschaftliche Tragfähigkeit, auch wenn viele Ansätze auf ehrenamtlichem Engagement und Selbstorganisation basieren. Dementsprechend gilt es, im Rahmen der Daseinsvorsorge die Mobilität in ländlichen Regionen auch außerhalb des gesetzlichen ÖPNV durch eine gezielte Förderung – nicht nur finanzieller Natur – zu unterstützen (Riesner, 2014).

Bisher scheinen flexible Ergänzungsformen außerhalb des ÖPNV mit Ausnahme von Bürgerbussen kaum praktikabel zu sein. So stellte Riesner (2014) fest: „*De facto existieren in ländlichen Räumen derzeit keine bewährten Carsharing-Angebote. Auch die organisierte Mitnahme in Privat-Pkw [...] stellt ebenfalls keine gängige professionelle Bedienform dar, aus deren Einsatzhäufigkeit und Verbreitung man auf einen praktikablen Lösungsansatz [...] schließen könnte.*“ (Riesner, 2014: 46).

Der Stand des Wissens ist dadurch gekennzeichnet, dass ein guter Wissensstand zu den gegebenen Herausforderungen besteht, während zur tatsächlichen und langfristigen Funktionalität der Lösungsansätze ein geringerer Wissensstand zu konstatieren ist.

### Vorgehen und Methodik

Die zentrale Forschungsfrage lautet: Inwieweit können Förderpolitiken neue Ansätze zur Mobilität entwickeln und in der Praxis verbreiten? Dazu ist zunächst zu untersuchen, inwieweit Mobilitätsprojekte durch den ELER gefördert werden. Zudem ist die Wirksamkeit der Projekte zu untersuchen, wobei hierzu im laufenden Projekt noch wenige Erkenntnisse vorliegen.

Die Analyse basiert zunächst auf einer Analyse der ELER-Förderdaten von Projekten aus vier Bundesländern (Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein). Relevant sind Projekte, die aus Mitteln der Dorf- und Regionalentwicklung/LEADER gefördert wurden. Über die Projektbeschreibungen wird eine Analyse der adressierten Handlungsfelder durchgeführt. Hieraus lässt sich der Stellenwert des Themas Mobilität in der ELER-Förderpolitik zur Dorf- und Regionalentwicklung ableiten. In persönlichen Interviews im Rahmen von Fallstudien in acht LEADER-Regionen konnten erste Einschätzungen eingeholt werden, inwiefern sich einzelne Projekte etabliert haben.

### Ergebnisse

Insgesamt wurden die Möglichkeiten zur Förderung von Mobilität im ELER ausgeweitet. Die Auswertung der Förderdaten in Tabelle 1 zeigt einen Überblick über die Anzahl der Projekte.

**Tabelle 1: Übersicht der Projekte zur Mobilität der ELER-Förderung**

Projekte zu Mobilität	LEADER M19.2		Basisdienstleistungen M7.4	
	Anzahl	Anteil an allen Projekten M19.2	Anzahl	Anteil an allen Projekten M7.4
Hessen	27	4 %	14	6 %
Niedersachsen	14	5 %	2	2 %
Nordrhein-Westfalen	19	8 %	keine Projekte	
Schleswig-Holstein	31	7 %	nicht angeboten	
<b>Gesamt</b>	<b>81</b>	<b>6 %</b>	<b>16</b>	<b>5 %</b>

Quelle: Förderdaten (Stand: 31.12.2018) aus den Evaluierungsberichten.

Als Beispiele sind in den einzelnen Ländern folgende Projekte zu nennen:

- Hessen: „Bürgerbus“, „Einrichtung und Erprobung eines Mobilitätsnetzes“, „Radverkehrskonzept“, „Anschaffung eines PKW-Fahrsimulators und eines Anhängers mit dem Schwerpunkt Sicherheitstraining“, Studie „Erfassung der Auswirkungen des Mobilitätswandels auf die Infrastruktur für die Gemeinde mit Handlungsempfehlungen“, „Vorbereitung der Etablierung von Carsharing“. Bei der M7.4 erfolgten Förderungen zu Bürgerbussen (5 x), 1 x Mitfahrbänke, 8 x zumeist gestalterische Projekte an Bushaltestellen).
- Niedersachsen: „Ausschilderung von Radfernwegen“, „Erstellung eines kreisweiten Radwegkatasters“, „Bürgerbus“, „Gestaltung des Pendlerparkplatzes“. Über die M7.4 wurden Projekte zum Kauf von Fahrzeugen gefördert.

- Nordrhein-Westfalen: „*Bergischer Fahrradbus*“, „*Radfahrer Rast- und Schutzhütte*“, „*E-Bürgerauto*“, „*Anrufsystem für Bürgerbusse*“, „*Dorf macht Klima-mobil*“ (= Bürgerbus), „*Mit Lebensfreude Mobil im Alter*“, „*Leezenglück-gemeinsam unterwegs*“ (E-Rikschas).
- Schleswig-Holstein: „*Bürgerbusverkehr*“, „*Takterhöhung der Buslinie Oststeinbek zur Gewerbegebietsanbindung*“, „*Aufstellung von Kfz-Schnellladesäulen*“ sowie die mittlerweile in mehreren Regionen etablierten „*Dörpsmobile*“ (Carsharing mit Elektrofahrzeugen).

Während der traditionelle ÖPNV wenig bedacht wird, zeigt sich in den Projekten eine große Vielfalt zu ergänzenden Formen (Mitfahrbänke, Mitfahr-Apps, Busse (Rufbus, Bürgerbus, Nachtbus), Carsharing in Kombination mit E-Mobilität, Machbarkeitsstudien, Verkehrskonzepte etc.). Die Anzahl zeigt, dass der Beitrag in Relation zur Fläche/Problematik gering ist. Angebote mit einem größeren regionalen Wirkungskreis (z. B. Mitfahr-App, Nachtbus) sind selten und die Anzahl der Nutzenden in einem untersuchten Projekt ist laut Interviewergebnissen – zumindest in der Anlaufphase – eher gering. Hinsichtlich der Wirksamkeit zeigt sich, dass Konzepte wie die Bürgerbusse oder Carsharing durchaus erfolgreich sind (hierzu werden ergänzende Untersuchungen/weitere Interviewergebnisse aus den Fallstudien vorgestellt). Die Erfassung der tatsächlichen Wirkungsbeiträge ist jedoch dadurch erschwert, dass diese erst in einem mehrjährigen Betrachtungszeitraum sinnvoll erfasst werden können. Außerdem sind durch die Unterschiedlichkeit der Projekte die zu betrachtenden Interventionslogiken sehr verschieden.

Neben der Betrachtung der einzelnen Projekte wird für die LEADER-Regionen untersucht, ob innovative Ansätze zur Mobilität entwickelt werden konnten und inwieweit eine Diffusion solcher Ansätze durch die Vernetzung der LEADER-Regionen unterstützt werden konnte (allein in den untersuchten Bundesländern gibt es 115 LEADER-Regionen). Erste Erkenntnisse zum Thema Innovation belegen beispielsweise, dass bei den LEADER-Prozessen eine höhere Ausstattung mit Regionalmanagement-Kapazitäten (im Sinne der wöchentlichen Arbeitszeit der Regionalmanager\*innen) einen höheren Anteil innovativer Projekte ergibt.

### *Schlussfolgerungen*

Die ELER-Förderung leistet bisher nur einen kleinen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen. Die auszubauenden Potenziale liegen insbesondere in der lokal angepassten Adaption relativ gut erprobter Projekt-Typen (z. B. Bürgerbusse) und in der Erprobung und Weiterverbreitung neuer Projekt-Typen (z. B. Carsharing mit Elektro-Fahrzeugen). Weiterer Forschungsbedarf besteht bei der Analyse der Wirksamkeit einzelner Projekt-Typen.

Die Evaluierungsberichte (Bewertungen zum Schwerpunktbereich 6B 2019 für Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein) sind unter [www.eler-evaluierung.de](http://www.eler-evaluierung.de) zu finden.

### **Literatur**

- Becker H., Gombert P., Moser, A. (2006): Perspektiven und Probleme von Frauen in ländlichen Räumen. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (Hrsg.); Reihe A: Angewandte Wissenschaft Heft 514; Münster.
- Herget M. (2019): LÄNDLICHE RÄUME Wenn die Wege immer weiter werden. In: Heinrich-Böll-Stiftung und VCD Verkehrsclub Deutschland e. V. (2019, Hrsg.): MOBILITÄTSATLAS 2019: 21-22.
- Riesner A. (2014): Bedeutung und Förderung von Mobilität in ländlichen Räumen. Z Geodäsie Geoinf Landmanagement: 41-49.
- Steinrück B., Küpper P. (2010): Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfs-gesteuerter Bedienformen des ÖPNV. Arbeitsberichte (02/2010), Braunschweig.