

Verkehrswende auf dem Dorf?

Mobilitätsoptionen in ländlichen Räumen

Die Mobilität in Deutschland befindet sich in einer Umbruchphase. In Großstädten wird das eigene Auto für jüngere Menschen immer unattraktiver und der Fahrradverkehr steigt an. Doch welche Wege geht die Verkehrswende auf dem Land?

Von Christian Schlump

Laut Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) nutzten noch nie so viele Menschen den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wie im Jahr 2017. Eine weitere Veränderung sind neue „smarte“ Angebotsformen aus dem Bereich On-Demand-Ride-Sharing, also „Fahrdienste auf Bestellung“. Diese Formen konnten sich erst durch die Digitalisierung und ständige Verfügbarkeit von Smartphones etablieren. Alle diese Entwicklungen betreffen jedoch hauptsächlich urbane Regionen. Dabei wohnen aktuell in Deutschland rund 50 % der Bevölkerung in ländlichen Räumen. Wie sieht es dort mit der Mobilität aus, wie funktioniert sie und wie erreichen die Menschen den Lebensmittelladen, den Arzt oder die Schule? Die Antwort erscheint unverändert klar: Mit dem eigenen Auto. Mit der Ausrichtung auf den privaten Pkw sind allerdings nicht nur ökologische, sondern auch soziale Probleme verbunden. So ist dieses System problematisch für ältere Menschen, die nicht mehr alleine fahren können oder wollen. Problematisch ist es genauso für Kinder und Jugendliche, die gerne unabhängig vom „Elterntaxi“ sein möchten.

Der ÖPNV ist – zumindest in den meisten ländlichen Regionen – nur selten eine adäquate Alternative. Denn hier führen seit vielen Jahren insgesamt sinkende Bevölkerungs- und besonders Schülerzahlen dazu, dass die Finanzierung und Aufrechterhaltung des ÖPNV in seiner herkömmlichen Form gefährdet und teilweise schon stark ausgedünnt ist. In einigen Regionen existiert fast ausschließlich der Schulbusverkehr als öffentliches Angebot. Außerhalb der Schulzeiten ist die Bündelungsfähigkeit und damit Auslastung von Fahrten aufgrund der vorhandenen Siedlungsstrukturen und der dispersen Bevölkerungsverteilung zu gering. Bis zu einem gewissen Grad kann hierauf mit bedarfsorientierten Angebotsformen mit jeweils wechselnden Flexibilisierungsgraden und Organisations- beziehungsweise Betreiber/innenkonzepten reagiert werden. Das heißt, es fahren Rufbusse, Anrufsammeltaxis oder

Bürger/innenbusse, damit zumindest eine Grundmobilität erhalten bleibt. Doch drängen sich auch bei diesen alternativen Angeboten irgendwann wirtschaftliche Fragen in den Vordergrund. Das alles hat zur Folge, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) – sprich, das Auto – in ländlichen Räumen nach wie vor das dominierende Verkehrsmittel ist.

Wie könnte Mobilität sozial-ökologisch und jenseits des MIV ermöglicht werden? So dass auch Bevölkerungsgruppen ohne Pkw-Zugang mobil sind und Familien gangbare Alternativen zum Zweit- oder gar Drittwagen offenstehen?

Mobilitätsoptionen für ländliche Räume

Um die Mobilität und somit auch Daseinsvorsorge in ländlichen Regionen künftig auch unabhängig vom eigenen Pkw zu sichern, braucht es einen Angebotsmix sowie auf die jeweiligen vorhandenen Rahmenbedingungen abgestimmte, ausdifferenzierte und integrierte Mobilitätskonzepte.

Im Rahmen des Pilotprojekts zum Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde exemplarisch ein hierarchisches Drei-Ebenen-Netz für den ÖPNV entwickelt, um zu zeigen, wie eine wirtschaftlich sinnvolle Versorgung mit dem öffentlichen Verkehr auch in weniger dicht besiedelten Regionen gelingen kann [1]. Auf den Hauptrelationen, also zum Beispiel zwischen zwei Zentren, sind regelmäßige, häufige und schnelle Verbindungen (mit Bus oder Bahn) unabdingbar und auch realisierbar. In Brandenburg und Sachsen-Anhalt finden sich solche Angebote beispielsweise unter dem Namen „PlusBus“. Auf den Netzebenen zwei und drei kommen dann – je nach Siedlungsstruktur und Nachfrage – unterschiedliche Mobilitätsangebote mit Verbindungs- und (Flächen-)Erschließungsfunktion zum Einsatz. Hierbei können für den ÖPNV auch Mini- oder Medibusse mit geringerem Sitzplatzangebot zum Einsatz kommen, die gegenüber herkömmlichen Linienbussen kostengünstiger in der Anschaffung sind und weniger Kraftstoff verbrauchen. Entscheidend ist jedoch die „Vertaktung“ der Angebote unterschiedlicher Netzebenen. Die Fahrpläne müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass keine großen Wartezeiten entstehen oder gar Anschlüsse verpasst werden.

Die Chancen, die sich aufgrund der Digitalisierung, durch Vernetzung und technologische Entwicklungen ergeben, sind auch für die Mobilität in ländlichen Räumen vielfältig. Denn dadurch kann das Verkehrsaufkommen sehr viel effizienter als bisher gebündelt und reduziert werden. Die innovativen Mög-

lichkeiten zur (Neu-)Gestaltung und besonders zur Flexibilisierung des Verkehrs auf verschiedenen räumlichen Ebenen und mit verschiedenen Fahrzeugen gilt es sinnvoll einzusetzen. Anknüpfend an die (flexible) Flächenerschließung sind in ländlichen Räumen in Zukunft weitere Angebote denkbar, teilweise auch aus dem Bereich des öffentlichen Individualverkehrs. Öffentlich, weil sie von Jedermann genutzt werden können und doch individuell, weil sie zum Beispiel auf Abruf bereitstehen.

Und auch das Thema autonomes Fahren bietet enormes Potenzial. Derzeit werden bundesweit in verschiedenen Regionen autonom fahrende Kleinbusse getestet, die perspektivisch ohne Fahrer und feste Route die Bevölkerung auf Bestellung zum Beispiel zum nächsten Verbindungspunkt des ÖPNV oder der Bahn bringen könnten. Der Fokus liegt also auf den „Zubringerverkehren“, der „letzten Meile“ und der feinkörnigen Erschließung. Denn obwohl die verschiedenen Formen der On-Demand-Verkehre derzeit intensiv für den städtischen Raum diskutiert werden, liegen die eigentlichen Potenziale dieser Technologien doch in ländlichen Räumen. Bis die Fahrzeuge vollkommen ohne Begleitperson autonom über Deutschlands Dorfstraßen rollen, werden aber vermutlich noch einige Jahre vergehen.

Neben flexiblen und alternativen Bedienformen des ÖPNV sollte auch an Alternativen zum Zweit- oder Drittwagen gedacht werden. Für das sogenannte Free-Floating-Carsharing fehlt auf dem Dorf die kritische Masse. Doch mit Dorfautos, die wie konventionelles stationenbasiertes Carsharing funktionieren, können die Anteile an Zweit- und Drittwagen gesenkt werden. Ergänzend zu Dorfautos können Lastenfahrräder in einem Sharing-System betrieben werden, um kleinere Gegenstände auf kürzeren Strecken auch ohne eigenes Auto transportieren zu können. Wenn tatsächlich doch mehr als ein Pkw pro Haushalt benötigt wird, sollte die Anschaffung eines Elektroautos überlegt werden, auch weil der Aufbau von Ladeinfrastruktur auf dem Land aufgrund der Wohnsituation im Vergleich zur Großstadt relativ unkompliziert ist: Die (Starkstrom-) Steckdose in der eigenen Garage oder auf dem Parkplatz vor dem Grundstück reicht zum Laden des Fahrzeugs aus.

Mobilitäts- statt Verkehrswende

Ländliche Räume sind im Bereich Mobilität mit ganz eigenen Herausforderungen konfrontiert. Konzepte und Lösungen, die in Städten hervorragend funktionieren und akzeptiert werden (zum Beispiel Free-Floating-Carsharing, Fahrradverleihsysteme), können aufgrund der Rahmenbedingungen wie Raumstruktur und Bevölkerungsverteilung nicht eins zu eins auf ländliche Regionen übertragen werden. Zu Recht steht das Thema Verkehrswende in Großstädten derzeit weit oben auf der Tagesordnung. Auf dem Land jedoch sollte von einer Mobilitätswende gesprochen werden. Denn Mobilität muss für alle Bevölkerungsgruppen im ländlichen Raum möglich sein, unabhängig vom MIV. Sie ist unabdingbar zum Erreichen von Standorten der Daseinsvorsorge und Nahversorgung.

Mobilitätswende auf dem Land bedeutet nicht zwangsläufig die einhundertprozentige Abkehr vom eigenen Pkw oder die vollständige Substituierung jeglicher individuellen Mobilität. Vielmehr geht es um einen grundsätzlichen Erhalt von Mobilität und damit verbunden von Versorgung und Lebensqualität.

Es ist nicht utopisch, dass in wenigen Jahren autonome Kleinbusse als Zu- und Abbringer zu Mobilitätspunkten des übergeordneten Verkehrs über die Dörfer pendeln. Bereits heute sieht der VDV darin ein nicht zu unterschätzendes Potenzial (VDV 2015). Ein System mit autonomen Fahrzeugen für die „letzte Meile“ könnte vor allem älteren Menschen helfen, am sozialen Leben weiter teilzunehmen und wäre deutlich wirtschaftlicher zu betreiben als der heutige ÖPNV mancherorts (Roland Berger GmbH 2018). Die Entwicklung dieser Technologien sollte forciert werden, um die Mobilitätswende auf dem Land anzugehen. Gleichzeitig müssen die politischen beziehungsweise gesetzlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen angepasst werden und die noch offenen Rechtsfragen geklärt werden. Dies sieht auch der aktuelle Koalitionsvertrag zwischen den Unionsparteien und der SPD vor. Es soll ein Rechtsrahmen für autonomes Fahren geschaffen beziehungsweise Experimentierklauseln und Ausnahmeregelungen, um diese Verkehre auch zu testen. Gleichzeitig soll das Personenbeförderungsgesetz mit Blick auf neue digitale Mobilitätsangebote modernisiert werden (CDU/CSU – SPD 2018). Dies würde deutlich mehr Möglichkeiten für flexible, umwelt- und ressourcenschonende, kostengünstige und smarte Mobilität auch in ländlichen Räumen schaffen.

Anmerkung

[1] www.modellvorhaben-versorgung-mobilitaet.de.

Literatur

- CDU/CSU – SPD (2018): Koalitionsvertrag – Ein neuer Aufbruch für Europa, eine neue Dynamik für Deutschland, ein neuer Zusammenhalt für unser Land. www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2018.pdf
- Roland Berger GmbH (2018): Reconnecting the rural – Autonomous driving as a solution for non-urban mobility. www.rolandberger.com/de/press/Demografischer-Wandel-befl%C3%BCgelt-autonomes-Fahren-auf-dem-Land.html
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) (2015): Zukunftsszenarien autonomer Fahrzeuge – Chancen und Risiken für Verkehrsunternehmen. www.vdv.de/position-autonome-fahrzeuge.pdf

AUTOR + KONTAKT

Dipl.-Geogr. Christian Schlump arbeitet als Referent in der Projektgruppe Demografischer Wandel im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Invalidenstraße 44, 10115 Berlin.
E-Mail: christian.schlump@bmvj.bund.de