

TEXTE

92/2025

Abschlussbericht

interkommunalMobil – Nachhaltige Mobilität in ländlichen Regionen und deren Verflechtungsräumen

Weiterentwicklung von Planungsinstrumenten, Organisationsformen und finanziellen Rahmenbedingungen für eine integrierte Mobilitätsplanung

von:

Dr. Lisa Ruhrort
Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Berlin

Dr. Ing. Timo Barwisch, Felix Kühnel
plan:Mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, Kassel

Herausgeber:

Umweltbundesamt

TEXTE 92/2025

REFOPLAN des Bundesministeriums Umwelt,
Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Forschungskennzahl 3721 58 102 0
FB001673

Abschlussbericht

interkommunalMobil – Nachhaltige Mobilität in ländlichen Regionen und deren Verflechtungsräumen

Weiterentwicklung von Planungsinstrumenten,
Organisationsformen und finanziellen
Rahmenbedingungen für eine integrierte
Mobilitätsplanung

von

Dr. Lisa Ruhrort
Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Berlin

Dr. Ing. Timo Barwisch, Felix Kühnel
plan:Mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, Kassel

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

Impressum

Herausgeber

Umweltbundesamt

Wörlitzer Platz 1

06844 Dessau-Roßlau

Tel: +49 340-2103-0

Fax: +49 340-2103-2285

buergerservice@uba.de

Internet: www.umweltbundesamt.de

Durchführung der Studie:

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH

Zimmerstr. 13–15

10969 Berlin

Abschlussdatum:

Februar 2025

Redaktion:

Fachgebiet I 2.6 Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land

Bastian Kettner, Miriam Dross

DOI: <https://doi.org/10.60810/openumwelt-7627>

ISSN 1862-4804

Dessau-Roßlau, Juli 2025

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen*Autoren.

Kurzbeschreibung: interkommunalMobil – Nachhaltige Mobilität in ländlichen Regionen und deren Verflechtungsräumen

Eine Verkehrswende im Sinne einer stärkeren Nutzung kollektiver und gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel steht in ländlichen Regionen vor großen Hürden. Der Pkw dominiert weiterhin die Alltagsmobilität, während der ÖPNV oftmals ein Schattendasein führt. Vielerorts wurden Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität entwickelt, die tlw. aber nicht realisiert oder nach der Förderung wieder eingestellt wurden oder in Zeiten knapper Kassen dem Einsparzwang zum Opfer fielen. Dennoch gilt, Mobilität in ländlichen Räumen zukünftig so zu planen und umzusetzen, dass gleichwertige Lebensverhältnisse hergestellt werden, die Umwelt entlastet und zum Klimaschutz beigetragen wird. Hierfür braucht es eine resiliente Planung und resiliente Angebote.

Viele planerische und konzeptionelle Ansätze, Institutionen zur Beratung und Wissensvermittlung, Formen interkommunaler Zusammenarbeit, Förderprogramme und Finanzierungsmöglichkeiten sind erprobt, diskutiert und analysiert worden und teilweise auch wieder verschwunden. Bisher fehlte jedoch eine systematische Auswertung der verschiedenen planerischen Ansätze und ihrer Finanzierung. Erst hieraus lassen sich Empfehlungen ableiten, wo die Gesetzgeber (Bund und Länder) aktiv werden sollten, wie Planung zielgerichtet erfolgen sollte und wie Förderprogramme gestaltet sein sollten, um Fortschritte bei der Verkehrs- und Mobilitätswende auch im ländlichen Kontext zu erzielen. Das Forschungsvorhaben interkommunalMobil setzt bei diesen Fragestellungen an und entwickelt vor dem Hintergrund einer bundesweiten Recherche zu den Punkten Planungsinstrumente, Organisationsformen und interkommunale Kooperationen sowie Finanzierungs- und Förderinstrumente Empfehlungen zu deren Weiterentwicklungsmöglichkeiten. Diesen Fragestellungen wurde in diesem Projektansatz mit einem breiten Methodenmix nachgegangen und Handlungsvorschläge für die verschiedenen Zuständigkeitsebenen entwickelt.

Abstract: interkommunalMobil – Sustainable mobility in rural areas and their surrounding areas

A turnaround in transport in the sense of greater use of collective and shared means of transport faces major hurdles in rural areas. The car continues to dominate everyday mobility, while public transport is often marginalised. In many places, measures for sustainable mobility have been developed, but some of them have not been implemented, have been discontinued after funding has ended, or have been terminated due to budget cuts in times of tight finances. Nevertheless, mobility in rural areas must be planned and implemented in the future in such a way that equal living conditions are created, the environment is protected and a contribution is made to climate protection. This requires resilient planning and resilient services.

Many planning and conceptual approaches, institutions for knowledge transfer, forms of inter-municipal cooperation and funding programs have been tested, discussed, and analysed. Some of them have also disappeared again. However, a systematic evaluation of the various planning approaches and their financing has been lacking to date. Only on this basis can recommendations be derived as to where legislators (on the national and state level) should take action, how planning should be targeted, and how funding programs should be designed to achieve progress in the transformation of transport and mobility in a rural context. The interkommunalMobil research project addresses these issues and, based on nationwide research, develops recommendations for the further development of planning instruments, organizational forms, and inter-municipal cooperation, as well as financing and funding instruments. These questions were addressed in this project using a broad mix of methods and developing proposals for action at the various levels of responsibility.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	10
Tabellenverzeichnis	10
Abkürzungsverzeichnis.....	13
Zusammenfassung.....	14
Summary	24
1 Problemhintergrund und Fragestellung: Nachhaltige Mobilität in ländlichen Regionen und deren Verflechtungsräumen	33
1.1 Herausforderungen für nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen.....	34
1.2 Ländliche Räume als Gegenstand der Untersuchung	38
1.3 Methodischer Zugang	41
2 Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte.....	43
2.1 Funktion und Zuschnitt von Planungsinstrumenten und Mobilitätskonzepten	45
2.2 Planungsprozesse: Vom Konzept zum Projekt oder vom Projekt zum Konzept.....	47
2.3 Verortung der Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte im System der räumlichen Planung	50
2.4 Qualitätskriterien für Pläne und Konzepte	54
2.5 Herausforderungen in Bezug auf Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte und Ansatzpunkte zur Weiterentwicklung.....	58
2.5.1 Bestehende Herausforderungen bei der Erstellung und Nutzung von Planungsinstrumenten und Mobilitätskonzepten	58
2.5.1.1 Mangelnde Integration verkehrlicher Belange.....	58
2.5.1.2 Chronologie und mangelnde Synchronisation der Planungen	58
2.5.1.3 Unzureichende Berücksichtigung übergeordneter Planungen.....	59
2.5.1.4 Unverbundene Einzelplanungen für Mobilität und Verkehr	60
2.5.1.5 Fehlen eines Basis-Masterplans zu Mobilität	60
2.5.1.6 Fehlen eines verkehrsartenübergreifenden Planwerks schwächt die Rolle des Verkehrs.....	61
2.5.1.7 Potenzial existierender Planwerke wird nicht ausgeschöpft.....	61
2.5.1.8 Defizite des Realitätsbezugs bestehender Planungsinstrumente	62
2.5.2 Ansatzpunkte zur Weiterentwicklung und Verbesserung	62
2.5.2.1 Veränderung der Perspektive.....	62
2.5.2.2 Stärkere Berücksichtigung von Mobilität in Planwerken anderer Disziplinen	63
2.5.2.3 Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung	64
2.5.2.4 Erstellung eines Basis-Masterplans Mobilität	65
2.5.2.5 Differenzierung formeller und informeller Planungen und Konzepte.....	66

3	Netzwerke, Fachzentren und interkommunale Kooperationen	70
3.1	Netzwerke und Fachzentren	70
3.1.1	Initiativen des Bundes.....	73
3.1.2	Initiativen der Bundesländer	74
3.1.3	Zivilgesellschaftliche Initiativen	79
3.1.4	Europäische / Transnationale Initiativen.....	80
3.2	Interkommunale Zusammenarbeit	81
3.2.1	Formen interkommunaler Zusammenarbeit	84
3.2.2	Beispiele interkommunaler Zusammenarbeit	88
3.3	Bewertung und Weiterentwicklung der Organisationsformen	98
3.3.1	Unterstützung und Wissenstransfer auf der Landesebene weiter ausbauen	98
3.3.2	Effizienzgewinne durch Bündelung von Zuständigkeiten realisieren	100
3.3.3	Die Rolle der kommunalen Ebene mit passenden Formaten stärken	100
3.3.4	Experimentierräume ermöglichen und regionalen Ansätzen Raum geben	101
4	Förderinstrumente und Finanzierung	104
4.1	Darstellung bestehender Finanzierungs- und Förderinstrumente	104
4.1.1	Vorgehensweise zur Systematisierung bestehender Finanzierungs- und Förderinstrumente.....	104
4.1.2	Herausforderungen für die Finanzierung nachhaltiger Mobilität im ländlichen Raum	104
4.1.3	Besondere Herausforderungen im Handlungsfeld ÖPNV: Das unterfinanzierte „Rückgrat“ der Mobilitätswende	108
4.1.4	Finanzierungsstrukturen in weiteren Handlungsfeldern nachhaltiger Mobilität	111
4.1.5	Hürden und Defizite der bisherigen Förderung durch Bund und Länder	113
4.1.6	Fallbeispiel: Finanzierungsmöglichkeiten für nachhaltige Mobilität aus Sicht einer Kommune im ländlichen Raum.....	122
4.2	Systematische Übersicht über Förderprogramme für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum	128
4.2.1	Die Förderlandschaft: vielfältig bis unübersichtlich	129
4.2.2	Zeitliche Dynamik der Förderlandschaft wird nicht abgebildet.....	131
4.2.3	Fokus Förderung von nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen.....	131
4.2.4	Interkommunale Zusammenarbeit als Bestandteil der Förderlandschaft.....	134
4.3	Ansätze zur Weiterentwicklung der Förderlandschaft	135
4.3.1	Übersichtlichkeit der Förderangebote verbessern	135
4.3.2	Verlässlichkeit erhöhen, Förderung an Standards binden.....	136
4.3.3	Stufenweise Schritte in die Verstetigung ermöglichen.....	138

4.3.4	Fördermöglichkeiten jenseits von Investitionen erweitern.....	138
4.3.5	Interkommunale Kooperation gezielter fördern	140
4.4	Schlussfolgerungen und Empfehlungen bezogen auf die Finanzierungs- und Förderlandschaft.....	144
4.4.1	Bund	144
4.4.2	Bundesländer	145
4.4.3	Kommunen und Aufgabenträger	146
5	Empfehlungen für Planwerke, Konzepte, Organisationsformen, Förderung, Finanzierung	147
5.1	Planwerke und Konzepte: Zentrale Erkenntnisse	147
5.2	Planwerke und Konzepte: Vorschläge zur Weiterentwicklung.....	148
5.3	Netzwerke, Fachzentren und interkommunale Kooperation: Zentrale Erkenntnisse	150
5.4	Netzwerke, Fachzentren und interkommunale Kooperation: Vorschläge zur Weiterentwicklung.....	150
5.5	Förderinstrumente und Finanzierung: Zentrale Erkenntnisse.....	152
5.6	Förderinstrumente und Finanzierung: Vorschläge zur Weiterentwicklung	153
5.7	Zusammenfassende aktorenspezifische Handlungsempfehlungen	154
6	Steckbriefe Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte.....	158
6.1	Bundesland sowie überregionaler Teilraum eines Bundeslands	158
6.1.1	Verkehrszweigübergreifende Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte.....	158
6.1.2	Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte für einzelne Verkehrszweige.....	161
6.2	Region	169
6.2.1	Gesamtplanungen für räumliche Entwicklung und Mobilität.....	169
6.2.2	Verkehrszweigübergreifende Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte.....	173
6.2.3	Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte für einzelne Verkehrszweige.....	176
6.3	Landkreis sowie mehrere Landkreise und/oder kreisfreie Stadt.....	177
6.3.1	Gesamtplanungen für räumliche Entwicklung und Mobilität.....	177
6.3.2	Verkehrszweigübergreifende Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte.....	181
6.3.3	Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte für einzelne Verkehrszweige.....	188
6.4	Gemeinde sowie interkommunale Zusammenarbeit mehrerer Gemeinden	205
6.4.1	Gesamtplanungen für räumliche Entwicklung und Mobilität.....	205
6.4.2	Verkehrszweigübergreifende Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte.....	209
6.4.3	Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte für einzelne Verkehrszweige.....	210
7	Fact-Sheets Organisationsformen	216
7.1	Netzwerke und Fachzentren	216
7.2	Interkommunale Zusammenarbeit	220

8	Quellenverzeichnis	227
---	--------------------------	-----

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit nach Raumtyp.....	35
Abbildung 2:	Tagesstrecke nach Pkw-Verfügbarkeit und Raumtyp.....	36
Abbildung 3:	Nur das Zusammenwirken der Puzzlestücke ergibt die Alternative zum Privat-Pkw	37
Abbildung 4:	Regionalstatischer Raumtyp RegioStaR 17.....	40
Abbildung 5:	Überblick zur Vorgehensweise	42
Abbildung 6:	Idealtypischer Ablauf von Planungsprozessen und Projektumsetzung.....	48
Abbildung 7:	Alternativer Planungsprozess in der Praxis	49
Abbildung 8:	Verkehrsplanungsprozess.....	55
Abbildung 9:	Die 12 Schritte der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung.	56
Abbildung 10:	Beispiele für Kompetenznetzwerke und Fachzentren	72
Abbildung 11:	Beispiele interkommunaler Zusammenarbeit.....	89
Abbildung 12:	ÖPNV-Finanzierung pro Kopf in den einzelnen Bundesländern.....	107
Abbildung 13:	FörderTabelle Mobilitätsstationen (NWL).....	119

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Kriterien der Analyse und Darstellungen der ausgewählten Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte.....	44
Tabelle 2:	Gliederung der Steckbriefe in Kapitel 6.....	45
Tabelle 3:	Überblick zu den Ebenen der räumlichen Planung am Beispiel von NRW	50
Tabelle 4:	Förderliche und hinderliche Faktoren für interkommunale Zusammenarbeit.....	84
Tabelle 5:	Kriterien für die Systematisierung unterschiedlicher Formen interkommunaler Zusammenarbeit	84
Tabelle 6:	Formen interkommunaler Zusammenarbeit in allgemeiner Darstellung	86
Tabelle 7:	Beispiele für Förderprogramme mit unterschiedlichem Fokus.....	128
Tabelle 8:	Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg- Vorpommern	158
Tabelle 9:	Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030	160
Tabelle 10:	Landesnahverkehrsplan 2018 (LNVP 2018).....	161
Tabelle 11:	ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord.....	163
Tabelle 12:	Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt.....	165
Tabelle 13:	Nahmobilitätsstrategie für Hessen.....	166
Tabelle 14:	Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV (VEP ÖPNV) Saarland	166
Tabelle 15:	ÖPNV-Strategie Baden-Württemberg 2030	167

Tabelle 16:	Regionaler Flächennutzungsplan (RegFNP) Regionalverband FrankfurtRheinMain	169
Tabelle 17:	Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn	171
Tabelle 18:	Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe	173
Tabelle 19:	Verkehrskonzept Region Rheinhessen	174
Tabelle 20:	ÖPNV-Strategiekonzept Reallabor Mobiles Münsterland.....	176
Tabelle 21:	Regionales Entwicklungskonzept Landkreis Siegen-Wittgenstein 2015	177
Tabelle 22:	Mobilitätskonzept Mobilität der Zukunft im Alb-Donau-Kreis und der Stadt Ulm	178
Tabelle 23:	Klimamobilitätsplan im Landkreis Ludwigsburg	179
Tabelle 24:	Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald.....	180
Tabelle 25:	Integriertes Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischer Kreis	181
Tabelle 26:	SubNodes und Folgeprojekte	183
Tabelle 27:	Mobilitätskonzept der Region Leinebergland	185
Tabelle 28:	Kreisentwicklungskonzept des Saarpfalz-Kreises	186
Tabelle 29:	Integriertes Klimaschutzkonzept Altmühlfranken.....	187
Tabelle 30:	Nahverkehrsplan Oberbergischer Kreis.....	188
Tabelle 31:	Nahverkehrsplan für die Wartburgregion	189
Tabelle 32:	Klimaschutzteilkonzept Radverkehr Kreis Coesfeld	191
Tabelle 33:	Nahmobilitätscheck Landkreis Limburg-Weilburg	192
Tabelle 34:	BAR - kommunales E-Carsharing-Angebot im Landkreis Barnim	193
Tabelle 35:	garantiert mobil!	195
Tabelle 36:	Nahverkehrsplan Landkreis Reutlingen.....	197
Tabelle 37:	Radverkehrskonzept Masterplan Radverkehr 2030.....	198
Tabelle 38:	Zukünftiges Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Saarlouis	199
Tabelle 39:	Klimaschutzkonzept Mobilität Landkreis Marburg- Biedenkopf.....	200
Tabelle 40:	Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versor-gungsbetriebe	201
Tabelle 41:	Integrierter lokaler Nahverkehrsplan für den Hochtaunuskreis 2013-2017	202
Tabelle 42:	Nahverkehrsplan für den Landkreis Bamberg Teilfortschreibung	203
Tabelle 43:	Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Rosenheim.....	204
Tabelle 44:	Interkommunales integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept Region Windeck/Waldbröl 2025	205
Tabelle 45:	Kooperationsraumkonzept in der Modellregion Schleswig- Flensburg	207

Tabelle 46:	Mobilitätskonzept Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden	209
Tabelle 47:	Regionalstadtbahn Chemnitz Bahn	210
Tabelle 48:	KomMaaS – Mobility as a Service für Kommunen	212
Tabelle 49:	Mobilitätsnetzwerk Ortenau	213
Tabelle 50:	Integriertes Klimaschutzkonzept der Klimaschutzregion Papenburg, Dörpen und Rhede (Ems)	215
Tabelle 51:	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB): Kompetenzstelle Bahnhof	216
Tabelle 52:	Sächsische Energieagentur GmbH: Effiziente Mobilität.....	217
Tabelle 53:	Saarland: Kommunales Mobilitätsnetzwerk	218
Tabelle 54:	Sachsen-Anhalt: Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA).....	219
Tabelle 55:	Regionalstadtbahn Neckar-Alb.....	220
Tabelle 56:	RegioRadStuttgart	222
Tabelle 57:	Emsland Carsharing	223
Tabelle 58:	Bodensee-Oberschwaben-Bahn	224
Tabelle 59:	Regionaler Arbeitskreis Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak)....	225

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
AÖR	Anstalten öffentlichen Rechts
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BLE	Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
BMEL	Ernährung und Landwirtschaft
BMWSB	Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
BULE	Bundesprogramms Ländliche Entwicklung
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
MHKBD	Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MORO	Modellvorhaben der Raumordnung
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr
ÖPFV	Öffentlicher Personenfernverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetzes
Pkm	Personenkilometer
PKW	Personenkraftwagen
ROG	Raumordnungsgesetz
SGV	Schienengüterverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
VM	Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Zusammenfassung

Problemhintergrund und Fragestellung

Die Zielsetzungen einer nachhaltigeren Mobilitätsentwicklung stehen in ländlichen Räumen vor zahlreichen Herausforderungen. In ländlichen Regionen dominiert nach wie vor der private Pkw die Verkehrsmittelwahl. Wer über einen Pkw verfügt, kann seine Ziele in der Regel schneller und zeitlich flexibler erreichen als mit dem ÖPNV. Dagegen haben Menschen ohne eigenen Pkw oft große Schwierigkeiten, mobil zu sein, weil das ÖPNV-Angebot Lücken aufweist und flexible Alternativen wie bedarfsorientierte Angebote im ÖPNV und Sharing-Angebote fehlen.

Nichtsdestotrotz ist eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung auch in diesen Räumen wichtig: Klimaschutz sowie Flächenversiegelung und -zerschneidung sind auch außerhalb der großen Städte ein relevantes Thema, Ressourcenverbrauch und -effizienz verlieren auch bei einer Marktdurchdringung mit alternativen Antrieben nicht an Bedeutung. Aktuelle Kostensteigerungen und die Energieknappheit erzeugen zusätzlichen Handlungsdruck. Vor diesem Hintergrund zeigt sich seit einigen Jahren ein verstärktes Interesse in ländlichen Räumen, sich mit Fragen der eines qualitativ hochwertigeren öffentlichen Mobilitätsangebots, weit über dem Themenfeld der klassischen Schülerbeförderung hinaus zu befassen. Motivation hierzu ist der Klimaschutz mit dem Ziel der Reduktion der durch Verkehr verursachten CO₂-Emissionen und die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse und der Förderung der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Teilhabe.

Getrieben wird die Entwicklung, sich im ländlichen Raum stärker als früher mit öffentlichen Mobilitätsangeboten zu befassen, nicht zuletzt auch dadurch, dass in einigen Regionen Schmerzgrenzen erreicht sind, bzw. es Anlässe gibt, die ein zeitnahes Handeln erfordern: Zu nennen sind hier die vielerorts zu beobachtenden Entbindungen von der Betriebspflicht bei bestehenden Konzessionen für den Betrieb von Busleistungen und ausbleibender Neubeantragungen von eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungen, der Verlust der wirtschaftlichen Basis des Taxigewerbes, eine schlechte Erreichbarkeit medizinischer Versorgungseinrichtungen eine mangelnde Mobilität von Menschen ohne Auto sowie das Bestreben, die Attraktivität des ländlichen Raums aufrecht zu erhalten oder zu erhöhen.

Das verstärkte Interesse spiegelt sich auch in einer Reihe von Aktivitäten auf den verschiedenen föderalen Ebenen wider. Insgesamt wurden in den vergangenen Jahrzehnten unterschiedliche planerische und konzeptionelle Ansätze entwickelt und in einer Vielzahl von Maßnahmen erprobt, um die Chancen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen zu verbessern. So heißt es z. B. im Koalitionsvertrag der Bundesregierung der 20. Legislaturperiode (2021-2025), dass Erschließungs- und Qualitätsstandards für ein alltagstaugliches Verkehrsangebot auch in ländlichen Räumen zwischen Bund, Ländern und Kommunen definiert werden sollen. Die Bahn soll zum Rückgrat der Mobilität auch im ländlichen Raum werden und die ländlichen Räume sollen über den Busverkehr mit attraktiver Taktung verlässlich angebunden werden. Unterstützt werden sollen Initiativen der Raumplanung, wie z. B. die Bündelung von Angeboten der Nahversorgung, Kultur und Bildung sowie von Gesundheitsdienstleistungen in zentralen, mit dem ÖPNV gut erschließbaren Orten im ländlichen Raum. Dies bündelt zudem Verkehre und ermöglicht eine effizienteres ÖPNV-Angebot.

Die Bundesregierung förderte die Erprobung von innovativen Mobilitätslösungen für ländliche Räume z. B. in Form des Programms „LandMobil“ seit 2018. Entwickelt wurden in diesem Programm beispielsweise Fahrdienste, Lieferdienste und Fahrradverleihsysteme, die räumliche, zeitliche und zielgruppenspezifische Lücken in bestehenden ÖPNV-Angeboten schließen. Auch viele Bundesländer fördern Verbesserungen der Mobilität in ländlichen Räumen z. B. in Form von regionalen Buslinien, die das Schienennetz ergänzen oder so genannten On-Demand-Verkehren. Viele Landkreise und Regionen haben in den vergangenen Jahren ihr ÖPNV-Liniennetz

reformiert und ÖPNV-Angebote verbessert. Vielerorts wurden Formen interkommunaler Zusammenarbeit in der Praxis umgesetzt. Auf Bundes- und Landesebene wurden neue Institutionen zur Beratung und Wissensvermittlung ins Leben gerufen, die die Kommunen bei einer nachhaltigen Mobilitätsplanung unterstützen sollen. Im Gegensatz dazu steht der ÖPNV aktuell (Stand Herbst 2024) unter enormen Einsparzwängen und vielerorts drohen die Verbesserungen der vergangenen Jahre wegzubrechen. In diesen Zeiten sollten Planwerke und Konzepte öffentlichen Verkehrsangeboten in Hinblick auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen eine Grundlage für eine resiliente Entwicklung bieten.

Angesichts dieser Vielfalt von Erfahrungen, einer bundesweit heterogenen Planungslandschaft und temporär unterschiedlicher Grundvoraussetzungen, fehlte bisher eine systematische Auswertung der verschiedenen planerischen Ansätze und ihrer Finanzierung. Erst hieraus lassen sich Empfehlungen ableiten, wo die Gesetzgebenden (Bund und Länder) aktiv werden sollten, wie Verkehrs- und Mobilitätsplanung noch zielgerichteter erfolgen sollte und wie Förderprogramme gestaltet sein sollten, um Fortschritte bei der Verkehrs- und Mobilitätswende auch im ländlichen Kontext zu erzielen. Das Forschungsvorhaben interkommunalMobil setzte bei diesen Fragestellungen an.

Methodisches Vorgehen

Die hier vorliegende Gesamtuntersuchung stützt sich methodisch auf der einen Seite auf umfangreiche Desktoprecherchen, auf der anderen Seite auf eine Reihe von leitfadengestützte Interviews mit unterschiedlichen Akteuren und Stakeholdern. Die Interviews dienten zur kritischen und fachlichen Überprüfung der erarbeiteten Ergebnisse und dazu, vertiefte Informationen zu den Themenkomplexen zu erhalten. Die gewählten Interviewpartner*innen konnten aufgrund ihrer Tätigkeiten (Ministerium, Verband, Behörde, Verkehrsunternehmen, Wissenschaft etc.) durchaus unterschiedliche Blickwinkel auf den Themenkomplex einbringen und Hinweise auf die Herausforderungen und Erfolgchancen von bestimmten Lösungsansätzen in der Praxis geben.

Als dritter methodischer Baustein wurde zur Unterstützung des Praxisbezugs eine Modellregion ausgewählt, welche im Sinne der Fragestellung über einen gewissen Vorbildcharakter bei integrierter Verkehrsplanung und Umsetzung verfügt. Aus den erarbeiteten Vorschlägen wurde der Kreis Borken im westlichen Münsterland ausgewählt. In der Modellregion wurden zwei Workshops zu den oben genannten Themen durchgeführt, deren Ergebnisse in die Handlungsempfehlungen einbezogen wurden.

Konkret fokussierte sich die Untersuchung auf drei Themenbereiche, die in aufeinanderfolgenden Arbeitsschritten bearbeitet wurden:

- ▶ Im ersten Schritt stand die Frage im Fokus, mit welchen **Instrumenten der Planung und mit welchen Mobilitätskonzepten** in ländlichen Regionen und deren Verflechtungsräumen dazu beigetragen werden kann, die Erreichbarkeit beispielsweise von zentralen Orten aus dem Umland mit möglichst geringen Umwelt- und Klimabelastungen zu ermöglichen und zu verbessern. Dazu wurde zunächst ein Überblick über die bestehenden Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte erstellt. Die Grundlage bildete die Auswahl und Analyse von 50 Fallbeispielen von Instrumenten, die sich auf ländliche Räume beziehen. Zunächst erfolgte eine grobe Vorauswahl, mit dem Ziel möglichst alle relevanten Planungskonzepte mehrfach zu evaluieren und alle Bundesländer zu berücksichtigen. Im nächsten Schritt wurde aus diesem breiten Set eine Auswahl näher zu untersuchender Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte getroffen. Dabei wurde darauf geachtet, eine möglichst große Bandbreite von unterschiedlichen Beispielen z. B. in Hinblick auf die räumliche Reichweite und den thematischen Bezugsrahmen abzubilden. Die ausgewählten Beispiele wurden tiefergehend analysiert und nach be-

stimmten Merkmalen, wie Zuständigkeiten, Verbindlichkeit und Reichweite kategorisiert. Dabei wurden auch qualitative Merkmale erfasst, die sich an Qualitätskriterien einer integrierten Planung orientieren. Im Ergebnis entstand ein umfangreiches Bild des Status quo mobilitätsbezogener Planungsinstrumente für den ländlichen Raum. Im Rahmen der Interviews wurden insbesondere die Herausforderungen vertieft, mit denen die Planung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen konfrontiert ist und Hinweise auf die Weiterentwicklung der bestehenden Instrumente herausgearbeitet.

- ▶ Im zweiten Schritt wurden bestehende bundes- und landesweite, regionale und kommunale **Organisationsformen** recherchiert und systematisch aufbereitet, die für nachhaltige Mobilitätsplanung in ländlichen Räumen eine wichtige Rolle spielen. Unter Organisationsformen wurden **Netzwerke und Fachzentren** verstanden, die als Wissensknoten und Kompetenzvernetzung fungieren (z. B. Landeskompetenzzentren für nachhaltige Mobilität), aber auch verschiedene **Formen interkommunaler Kooperation** und Zusammenarbeit (z. B. in Form von Netzwerken, Zweckverbänden oder gemeinsamen Planungen). In Bezug auf die interkommunale Kooperation wurden anhand der Interviews, der bestehenden Literatur sowie der Workshops in der Modellregion aufgezeigt, welche Hindernisse einer Zusammenarbeit zwischen Kommunen bisher oftmals im Wege stehe, aber auch, welche Potenziale diese bieten kann. Auf dieser Grundlage wurden Ansatzpunkte aufgezeigt, wie interkommunale Kooperation im Bereich der Mobilitätsplanung in ländlichen Räumen zukünftig gezielter gefördert werden kann und welche Rolle Netzwerke und Fachzentren hierbei übernehmen können.
- ▶ Im dritten Schritt wurden bestehende **Finanzierungs- und Förderinstrumente** im Handlungsfeld Mobilität in ländlichen Räumen systematisch aufbereitet. Dabei wurde der Frage nachgegangen, ob und wie mit Blick auf die Anforderungen in ländlichen Räumen Finanzierungs- und Förderinstrumente weiterentwickelt oder neu geschaffen werden sollten. Am Beispiel einer fiktiven Kommune im ländlichen Raum werden die Finanzierungsmöglichkeiten für die verschiedenen Phasen von der Konzeption, über die Umsetzung bis zur Verstetigung nachhaltiger Mobilitätsprojekte dargestellt. Im nächsten Schritt wurde auf Basis einer Auswertung der Förderdatenbank des Bundes ein systematisches Bild der vorhandenen Förderlandschaft zu einem Stichtag erstellt. Auf Basis dieser Analyse werden Ansätze für die Weiterentwicklung der Fördermöglichkeiten aufgezeigt.

Auf Basis dieser Untersuchungsschritte wurden schließlich übergreifende Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung der Planungs- und Förderungsstrukturen auf den verschiedenen föderalen Ebenen entwickelt.

Im vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse dieser Untersuchung dargestellt. Zunächst erfolgt eine kurze Beschreibung der wesentlichen Herausforderungen, vor denen eine nachhaltigkeitsorientierte Mobilitätsplanung in ländlichen Räumen steht (Kapitel 1.1). Dann wird der räumliche Fokus der Untersuchung genauer definiert (Kapitel 1.2) und das methodische Vorgehen beschrieben (Kapitel 1.3). Die darauffolgenden Kapitel fokussieren nacheinander auf die drei Schwerpunktthemen: Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte (Kapitel 2), Organisationsformen und interkommunale Kooperation (Kapitel 3) sowie Förderinstrumente und Finanzierung (Kapitel 4). Abschließend werden die zentralen Ergebnisse zu den einzelnen Schwerpunktthemen übergreifend zusammengefasst und Empfehlungen für die Akteure auf den unterschiedlichen föderalen Ebenen formuliert, wie die Instrumente und Rahmenbedingungen zur Förderung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen weiterentwickelt werden könnten (Kapitel 5).

Herausforderungen im Bereich der Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte

Aufbauend auf den Erkenntnissen zu den Mechanismen idealtypischer Planungsprozesse und der gelebten Planungspraxis, der Strukturierung und Hierarchisierung der Planungsinstrumente im deutschen Planungssystem sowie der Darstellung zielführender Qualitätskriterien für Pläne und Konzepte lassen sich folgende zentrale Erkenntnisse festhalten:

- ▶ Insgesamt ist kein grundlegendes Fehlen von Planungsinstrumenten und Konzepten in der deutschen Planungslandschaft festzustellen. Die vorhandenen Instrumente zeigen auf den unterschiedlichen Planungsebenen ein vollständiges Bild der notwendigen und schrittweisen planerischen Konkretisierung auf. Jedoch ist im Sinne einer aufeinander aufbauenden und einer vernetzenden Planungslogik im Allgemeinen noch immer eine unzureichende Berücksichtigung der jeweils übergeordneten Planungsebene und deren Planwerken festzustellen sowie eine insgesamt zu optimierende planerische Verknüpfung der Pläne untereinander.
- ▶ Darüber hinaus ist zu attestieren, dass vielerorts eine fehlende Chronologie und mangelnde Synchronisation der Planungen zu verzeichnen ist, wodurch erhöhte Abstimmungsnotwendigkeiten und Prozesse erzeugt werden, die fast immer zu Zeitverlusten führen und einer beschleunigten Projektumsetzung entgegenstehen.
- ▶ Die vorangestellten Aspekte führen gerade im ländlichen Kontext und im Bereich des Umweltverbundes teilweise zu unverbundenen Einzelplanungen, die im Spannungsverhältnis und in Konkurrenz zu anderen Planungsdisziplinen, insbesondere im Hinblick auf die notwendige finanzielle Unterfütterung der Projekte, nicht die notwendige Umsetzungsdynamik entwickeln können. Z. T. werden diese von anderen Aufgaben überlagert und geraten in der Praxis nicht selten nach der Konzepterstellung sukzessive in Vergessenheit.
- ▶ Ebenfalls konnte festgestellt werden, dass die Komplexität allein in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung nicht immer hinreichend abgebildet wird, da es zwar verkehrsträgerspezifische Planwerke gibt, aber gerade mit Blick auf die Mobilität im ländlichen Raum das Fehlen eines verkehrsartenübergreifenden Planwerks konstatiert werden muss. Gegenüber anderen Planungen schwächt dies die Rolle einer nachhaltigeren Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Um diese Lücke zu schließen, werden Masterpläne oder integrierte Mobilitätskonzepte derzeit in einzelnen Bundesländern erarbeitet. Das Fehlen eines „Basis-Masterplans“ zum Themenfeld Mobilität ist aber vielerorts noch die Regel.
- ▶ Ein weiterer Kritikpunkt besteht darin, dass das ablesbare Potenzial existierender Planwerke nicht ausgeschöpft wird. Es werden zwar die richtigen und wichtigen Themenfelder angesprochen, aber diese verbleiben viel zu oft auf einer abstrakten Ebene. Wie diese Planungen konkret umzusetzen sind und welche zentralen Schritte unternommen werden müssen wird nicht transportiert. Auch bestehen Defizite im Bereich des Realitätsbezugs der bestehenden Planungsinstrumente, da sie entweder zu technisch sind, zu wenig Bezug zum Alltag und zur Alltagsmobilität der Menschen aufzeigen, in ihren Aussagen zur Anwendung zu starr sind oder zu wenig Raum für Neues und aktuelle Entwicklungen bieten.

Vorschläge zur Weiterentwicklung von Planungsinstrumenten und Mobilitätskonzepten

Um den oben beschriebenen Herausforderungen zu begegnen, werden folgende Handlungsempfehlungen zu Weiterentwicklung von Planungsinstrumenten und Mobilitätskonzepten abgeleitet:

- ▶ Mit der Weiterentwicklung der bestehenden Konzepte muss eine stärkere Veränderung der Planungsperspektive einhergehen. Während die meisten Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte bisher von einer verkehrsträgerspezifischen Perspektive (z. B. Radverkehr, Schienenpersonennahverkehr usw.) ausgehen (z. B. Lückenschlüsse in Verkehrsnetzen, konsequente Ausweitung von Angeboten in die Fläche), sollte vor dem Hintergrund einer mehr und mehr inter- und multimodalen Gesellschaft zukünftig die Mobilität der Menschen im Zentrum des Interesses stehen. Für diese stehen Aspekte der Erreichbarkeit, der Einfachheit in der Nutzung und der Verlässlichkeit vor dem Hintergrund ihrer alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse im Mittelpunkt.
- ▶ Innerhalb der Planungsdisziplinen muss eine noch stärkere Integration der verschiedenen Planwerke und Konzepte forciert werden. Eine konsequente und professionelle Projektsteuerung ist hierfür einzufordern und umzusetzen. Die Fragen und Ansprüche der Mobilität müssen in Planwerken anderer Disziplinen noch stärker verankert werden. Dies gilt insbesondere für den ÖPNV: Noch immer wird die ÖPNV-Anbindung etwa bei der Planung von Neubaugebieten oder Gewerbegebieten nicht ausreichend berücksichtigt bzw. priorisiert. Dies führt z. T. zu erheblichen negativen Konsequenzen, z. B., wenn Gewerbegebiete nachträglich unter Inkaufnahme von weiten Umwegen an den Linienverkehr angeschlossen werden müssen oder ganz ohne attraktive Anbindung bleiben. Um dieses zu vermeiden, muss u.a. eine zwingende und stärkere Berücksichtigung der öffentlichen Mobilität auch in der Bauleitplanung eingeräumt werden.
- ▶ Um die umfassenden Fragen zur Mobilität der Menschen und in Hinblick auf die Belange sämtlicher Verkehrsträger zusammenfassend darzustellen, wird empfohlen, die Entwicklung von übergeordneten „Basis-Masterplänen Mobilität“ (für den ländlichen Raum möglichst auf regionaler Ebene) sowie von modularisierten Planwerken unterhalb des Masterplans umzusetzen. Bundesländer wie Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg haben dies bspw. über die geförderte Erstellung von Mobilitätskonzepten, Masterplänen oder Klimamobilitätsplänen flächendeckend angestoßen, in anderen Bundesländern sind diese Entwicklungen derzeit noch nicht in entsprechendem Maße sichtbar.
- ▶ Zur Abdeckung der relevanten Fragestellungen im Bereich der Mobilität im ländlichen Raum und der vielerorts kleinen Kommunen, sollten Verkehrs- und Mobilitätspläne auf Ebene der verkehrlichen Verflechtungsräume erarbeitet werden. Die damit verbundenen Herausforderungen wie bspw. Zuständigkeiten, Finanzierung und Kompetenzen der verschiedenen Akteure*Akteurinnen müssen regional beantwortet und Teil des jeweiligen Konzeptes sein.
- ▶ Für die Erstellung entsprechender Rahmenpläne sollten die Bundesländer Leitlinien und Empfehlungen entwickeln, um einerseits eine vereinfachte Bearbeitung anzuregen und eine verbesserte Vergleichbarkeit und Einheitlichkeit der Werke sicherzustellen, bspw. mit der Perspektive einer an den Plänen gekoppelten Förderungsperspektive. Übergeordnet sollte die Vorgehensweise zur Erstellung von SUMP als Leitlinie für die Erstellung anderer Mobilitätspläne herangezogen werden und als Orientierung dienen. Die mit der SUMP-Leitlinie formulierten Schritte sind als umfassend und ambitioniert zu bezeichnen, mit Blick auf die Perspektive kleinerer Kommunen im ländlichen Raum können die Leitlinien allerdings überfordernd wirken. Dementsprechend wird ein Abweichen in einzelnen Bearbeitungsschritten hiervon sinnvoll sein und sollte dementsprechend in den Empfehlungen angezeigt werden. Mit den Empfehlungen zur Erstellung sollte einhergehen, dass auf Landesebene Qualitätsstandards als Orientierungsrahmen für die jeweilige lokale Ausgestaltung festgelegt werden.
- ▶ Planungsinstrumente und Konzepte der jüngeren Vergangenheit sind von einer hohen Komplexität geprägt und oftmals sehr umfangreich. Vor dem Hintergrund, dass die Erarbeitung

von Konzepten oftmals mehrere Jahre dauert und sich in dieser Zeit Ausgangssituationen dynamisch weiterentwickeln ist anzuraten, Planwerke im Aufbau stärker zu modularisieren, sodass im Sinne einer „Loseblattsammlung“ auch einzelne Kapitel einfacher aktualisiert und ausgetauscht werden können.

- ▶ Für die kommunale Ebene konnte im Rahmen der durchgeführten analytischen Schritte festgestellt werden, dass mittlerweile weniger ein Mangel an geeigneten Ideen und Konzepten zu verzeichnen ist, sondern viel mehr die fehlende Umsetzung. Es wurde dabei deutlich, dass die Verwaltungen tlw. aufgrund der kontinuierlichen Erarbeitung weiterer Konzepte (die themenspezifisch durch die Politik eingefordert werden) keine oder zu wenige Kapazitäten für die Projektumsetzung besitzen. In entsprechenden Situationen müsste eine geeignete Form des Planungsstopps oder einer konzeptionellen Pause etabliert werden. Für eine verbesserte Mobilität im ländlichen Raum ist es zwingend, dass die Projektumsetzung mit den Planungen Schritt hält.

Zentrale Erkenntnisse und Herausforderungen im Bereich der Organisationsformen (Netzwerke, Fachzentren und interkommunale Kooperation)

Im Anschluss an die Analyse der Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte wurde untersucht, mit welchen Organisationsformen eine nachhaltige Mobilitätsplanung in ländlichen Räumen unterstützt werden kann. Im Fokus standen dabei einerseits Formen der interkommunalen Zusammenarbeit und andererseits institutionelle Strukturen, die z. B. auf Landesebene die Kommunen bei der Planung nachhaltiger Mobilität unterstützen. Folgende Herausforderungen wurden dabei herausgearbeitet:

- ▶ Die Analyse zur interkommunalen Zusammenarbeit zeigt, dass gerade für kleinere Kommunen ein erhebliches Potenzial in einer perspektivisch stärkeren interkommunalen Kooperation liegt. Kooperationen ermöglichen einen wirtschaftlicheren Einsatz finanzieller, personeller und technischer limitierter Ressourcen.
- ▶ Auch zeigte sich, dass es mittlerweile mannigfache Wege und Möglichkeiten für Kooperationsformen gibt, die gut erprobt sind und Lösungen für unterschiedlichste Fragestellungen und Projekte bieten: Diese reichen von formellen öffentlich-rechtlichen Formen wie Zweckverbänden oder Anstalten öffentlichen Rechts (AöR) über formelle privatrechtliche Formen wie Vereine bis hin zu informellen Strukturen wie dauerhaften Arbeitskreisen und interkommunalen Netzwerken. Diese haben jeweils spezifische Vor- und Nachteile, die in Bezug auf den jeweils gegebenen Anlass abzuwägen sind.
- ▶ Durch interkommunale Kooperation kann sowohl die Verantwortung und auch Finanzierungsrisiken auf mehrere Schultern verteilt werden, was sich förderlich auf die Projektrealisation auswirkt. Auch in der Kooperation können ggf. Standortvorteile und Alleinstellungsmerkmale sinnvoll ausgenutzt werden, da sich jeder Partner auf seine individuellen Stärken und Potenziale konzentrieren kann, etwaige Schwächen werden bestenfalls durch Partner bzw. durch die partnerschaftlichen Strukturen kompensiert.
- ▶ Anhand des Beispiels der Modellregion Kreis Borken wurden Erfolgsfaktoren für eine gelingende interkommunale Kooperation herausgearbeitet: Dazu gehörten eine gemeinsame Identität als Region, positive Erfahrungen durch etablierte vertrauensvolle Zusammenarbeit, Sensibilität für die eigene Rolle sowie ein gemeinsam geteiltes Problem- und Lösungsverständnis.
- ▶ Die Analyse hat aber auch deutlich gemacht, dass die bestehenden Potenziale durch interkommunale Kooperation in der Regel nicht ausgeschöpft werden, da dieses Instrument in der kommunalen Praxis eher Ausnahme als die Regel ist. Die Gründe hierfür sind vielfältig

und reichen von einem fehlenden Problemverständnis und einem persönlichen Problemdruck bei den Entscheidungstragenden, dem Fehlen von Akteuren*Akteurinnen, die aktiv eine führende Rolle in den Projekten übernehmen wollen, einer fehlenden Vertrauensbeziehung zu etwaigen Partnern*Partnerinnen, einem fehlenden Erfahrungsschatz für eine aktive Ausgestaltung solch einer Kooperationsform, lokalem Kirchturmdenken und einer insgesamt gefühlt schwierigen Umsetzbarkeit solch einer Kooperation.

Vorschläge zur Weiterentwicklung im Bereich der Organisationsformen

Die analysierten Beispiele zu den Netzwerken und Fachzentren zeigen, dass es etablierte Formen der Unterstützung und des Wissenstransfers gibt und braucht, um die bestehenden Hemmnisse für eine integrierte Mobilitätsplanung in ländlichen Räumen abzubauen. Damit aus guten Beispielen perspektivisch eine flächendeckende Verbesserung der Mobilitätsversorgung in ländlichen Regionen wird, gibt es allerdings noch beträchtlichen Handlungsbedarf auf den verschiedenen föderalen Ebenen:

- ▶ Insbesondere Unterstützung und Wissenstransfer durch Fachzentren auf der Landesebene erweisen sich als wirkungsvolles Instrument, um die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen zu begleiten und interkommunale Kooperation im Handlungsfeld Mobilität anzuregen. Insbesondere über landesseitige Institutionen kann es in hohem Maß gelingen, den Entscheidungsträgern*Entscheidungsträgerinnen den unmittelbaren Nutzen interkommunaler Zusammenarbeit durch Peer Learning und gezielte Wissensvermittlung näherzubringen. Bisher haben aber noch nicht alle Bundesländer entsprechende institutionelle Strukturen geschaffen. Dies wäre für die Zukunft stark zu empfehlen.
- ▶ Sollte die Bildung entsprechender Netzwerke nicht flächendeckend notwendig erscheinen, da bspw. die angesprochenen Themenfelder nur für Teilbereiche des Landes von Interesse sind, kann auch die Gründung von regionalen Mobilitätsnetzwerken in Betracht gezogen werden. Diese könnten bspw. bei den Verkehrs- oder Zweckverbänden thematisch ange-dockt werden und Unterstützung für die Städte und Gemeinden, für die kommunalen Aufgabenträger oder für die Verkehrsunternehmen bei übergreifenden, die Mobilität betreffenden Maßnahmen anbieten.
- ▶ In der Analyse und insbesondere in der Auseinandersetzung mit dem Kreis Borken als Teil des Münsterlandes und als ausgewählte Modellregion dieses Projektes wurde deutlich, dass ein zentraler Erfolgsfaktor für Mobilitätsprojekte im ländlichen Raum auch die gemeinsame Identität als Region ist. Hier setzt die Idee regionaler Mobilitätsnetzwerke an. Werden diese an bestehende und bekannte Strukturen angedockt, können sich leichter positive Erfahrungen durch eine bereits etablierte vertrauensvolle Zusammenarbeit ergeben.
- ▶ Auf Ebene der Region kann es auch gelingen weitere bedeutsame Akteure*Akteurinnen in die regionale oder interkommunale Zusammenarbeit einzubeziehen. Als Beispiel hierfür können der Tourismus und ihre Verbände gezählt werden. Tourismus wird bereits vielerorts als Impuls für interkommunale Zusammenarbeit genutzt, da Regionen durch Einigung auf eine gemeinsame Marke eine stärkere Aufmerksamkeit im Wettbewerb um Touristen*Touristinnen genießen und touristische Verkehre mittlerweile vielerorts eine besondere Problematik darstellen, sofern diese nicht im Rahmen des Umweltverbundes abgewickelt werden können.
- ▶ Die Aufgabe landesweiter oder regionaler Netzwerke sollte insbesondere darin bestehen, aufzuzeigen, in welcher Art und Weise interkommunale Zusammenarbeit stattfinden kann, die vielfältigen Akteure*Akteurinnen in einem Raum darin zu unterstützen, ein gemeinsa-

mes Problem- und Lösungsverständnis zu entwickeln, Wissenstransfer zu leisten und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen sowie eine vermittelnde Rolle einzunehmen, um den Wandel zu nachhaltiger Mobilität an den Schnittstellen unterschiedlicher Zuständigkeiten beratend und unterstützend voranzutreiben.

- ▶ Die beschriebenen Ansätze werden nicht ohne eine ausgeweitete personelle Untersetzung auf Ebene der Region oder der Kommunen realisiert werden können. Ohne ein starkes Bekenntnis der Länder für das Themenfeld nachhaltige Mobilität und Verkehr und eine dementsprechende finanzielle Unterfütterung und langfristig landesseitige Förderung werden entsprechende Netzwerkstrukturen kaum umsetzbar sein.
- ▶ Um regionale und lokale Akteure*Akteurinnen landesseitig bestmöglich zu unterstützen, sollte auch das Themenfeld der landesweiten Bereitstellung von mobilitätsrelevanten Daten an Bedeutung gewinnen. Über die Geoportale der Länder und statistischen Landesämter sind bereits Strukturen gegeben, die entsprechende Aufgaben in einem noch stärkeren Maße als bisher wahrnehmen könnten. Auf der anderen Seite muss dafür Sorge getragen werden, dass lokal generierte Daten kontinuierlich Eingang in die landesseitigen Systeme finden.
- ▶ Um Doppelstrukturen zu vermeiden, kann es sinnvoll sein, großräumigere Organisationseinheiten - insbesondere mit Blick auf die Aufgabenträgerschaft im ÖPNV - zu bilden. Durch Interviewpartner*innen auf Ebene der Landesministerien und verschiedener Gesellschaften auf Landesebene wurde angemerkt, dass in diesem Kontext erhebliche Effizienzgewinne durch die Bündelung von Zuständigkeiten realisiert werden können.

Zentrale Erkenntnisse und Herausforderungen im Bereich der Förderinstrumente und Finanzierung

Im Rahmen der Analyse zur Finanzierung und zu Förderinstrumenten wurden verschiedene Herausforderungen deutlich, die bisher die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen in ländlichen Räumen behindern:

- ▶ Ein zentrales Hemmnis betrifft die deutlich unterschiedliche Finanzausstattung der kommunalen Haushalte im ländlichen Bereich. Gerade Kommunen in strukturschwachen ländlichen Regionen sind in ihren Gestaltungsmöglichkeiten stark eingeschränkt.
- ▶ Im Bereich des ÖPNV wird die bestehende Finanzierungsstruktur von vielen Experten*Expertinnen insgesamt kritisiert. Gerade für ländliche Räume wird eine strukturelle Unterfinanzierung des ÖPNV konstatiert, obwohl es Konsens ist, dass der ÖPNV das „Rückgrat“ der Verkehrswende darstellen soll. Insbesondere die Landkreise als Aufgabenträger benötigen eine verlässliche und ausgeweitete Regelfinanzierung von Bund und Ländern, um (gewünschte) Angebotsausweitungen dauerhaft finanzieren zu können.
- ▶ Trotz Finanzierung des ÖPNV über die Kreisumlage bestehen aus Sicht der kreisangehörigen Städte und Gemeinden nur begrenzte Einflussmöglichkeiten auf die Ausgestaltung des ÖPNV. Allerdings ist auch die Ebene der Landkreise als Aufgabenträger oftmals noch zu kleinteilig, um die tatsächlichen verkehrlichen Verflechtungen sinnvoll abzubilden. Großräumigere Planungsmaßstäbe vor allem auf der regionalen Ebene könnten in diesem Kontext Ressourcen bündeln, Aufwände minimieren und die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung besser abbilden. Dazu müssten allerdings lokale Akteure*Akteurinnen zu einem gewissen Grad auf Entscheidungsspielräume verzichten.
- ▶ Während für den ÖPNV ein grundlegendes Finanzierungsdefizit festgestellt wird, gilt dies für die anderen Handlungsfelder nachhaltiger Mobilität, etwa den Radverkehr, nicht in gleichem Maße. Zumindest für einige Bundesländer wird in den Interviews eine gute Ausstattung mit Fördermöglichkeiten konstatiert.

- ▶ Zwar wird die Regelfinanzierung, insbesondere des ÖPNV, als zu gering eingeschätzt, doch existiert auf der anderen Seite eine vielfältige Förderlandschaft, die sowohl bundes- als auch landesseitig Finanzierungsmöglichkeiten für Mobilitätsprojekte eröffnet. Fördermittel wurden gerade in der jüngeren Vergangenheit vielfach angeboten, die Zugänge hierzu sind jedoch oftmals mit deutlichen Hürden verbunden. Konkret wird die Vielzahl der parallelen Förderprogramme bemängelt, die z. T. als unübersichtlicher „Förderbasar“ wahrgenommen werden. Die Vielzahl der Einzelförderungen erzeugt dabei keine Verlässlichkeit für die kommunalen Akteure* Akteurinnen, dass bestimmte Themen mittelfristig gefördert werden können und wie diese im Anschluss an die Förderung kommunal getragen werden können. Erschwerend kommt hinzu, dass unterschiedliche Ministerien auf den verschiedenen föderalen Ebenen Programme auflegen, ohne dass eine thematische Zuordnung von Ministerium und Fördertatbestand immer eindeutig nachvollziehbar ist.
- ▶ Interkommunale Kooperation wird in den bestehenden Förderprogrammen noch nicht ausreichend gefördert.

Vorschläge zur Weiterentwicklung im Bereich Förderinstrumente und Finanzierung

Basierend auf den Analysen der bestehenden Förderlandschaft wurden verschiedene Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung von Förderinstrumenten abgeleitet:

- ▶ Auf Bundesebene sollte geprüft werden, wie zukünftig die Instrumente der Regelfinanzierung gestärkt und demgegenüber Fördertöpfe abgeschmolzen werden können.
- ▶ Um die bundespolitischen Zielsetzungen zum Klimaschutz umzusetzen, benötigt es vor allem die kommunale Ebene für die praktische Realisation. Insoweit sollten Klimaschutz und Maßnahmen für nachhaltige Mobilität perspektivisch vermehrt zu einer Pflichtaufgabe von Gemeinden und Landkreisen gemacht werden und gleichzeitig mit einer auskömmlichen Grundfinanzierung dieser Aufgaben gekoppelt werden. Dies kann bspw. durch die landesweite Festlegung von Mindeststandards zur Bedienungshäufigkeit im ÖPNV geschehen, welche als kommunale Pflichtaufgabe in den ÖPNV-Gesetzen der Länder verankert werden. Hierfür sind durch den Bund bzw. die Länder entsprechende Regelungen zu treffen.
- ▶ Der Fokus der Förderung des Bundes sollte zukünftig stärker auf den Bereich Innovation und Forschung ausgerichtet werden, während die Bundesländer im Sinne landespolitischer Zielsetzungen verkehrlich konkrete Projekte unterstützen.
- ▶ Um die Übersichtlichkeit der Förderlandschaft zu verbessern, muss eine Koordinierung der Ressorts sowie eine Konsolidierung der Zuständigkeiten und der Förderprogramme erfolgen. Die aktuell zu beobachtende Parallelförderung aus unterschiedlichen Töpfen sollte vermieden werden, da auch auf Bundesebene zu viele Ressourcen für vergleichbare Sachverhalte aufgewendet werden.
- ▶ Analog zur Ebene des Bundes sollte auch auf Ebene der Bundesländer ein Abschmelzen der Fördertöpfe zu Gunsten einer erhöhten Regelfinanzierung erklärtes Ziel sein. Wie dargestellt besteht auf Ebene der Bundesländer ein sehr unterschiedliches Niveau der ÖPNV-Finanzierung. Hier könnte mindestens die Einführung von Zielquoten der Länder, gemessen an den Bundeszuweisungen an die jeweiligen Länder, ein hilfreicher Indikator sein. Das gezielte Weiterreichen der Regionalisierungsmittel an die Aufgabenträger sowie eine deutliche Erhöhung der Landesmittel insbesondere für den ÖPNV sind essenziell für das Erreichen der erklärten Ziele.

- ▶ Auch die landesweiten Förderprogramme sollten möglichst eindeutig ressortübergreifend abgestimmt und harmonisiert sein. Dies erleichtert sowohl Antragsstellung als auch die Bearbeitung der Anträge.
- ▶ Der Aufbau von landesweiten Netzwerken als zentrale Anlaufstellen zu Fragen nachhaltiger Mobilitätsangebote und deren Förderung hat einen deutlich erkennbaren positiven Effekt. Insoweit sind genügend Finanzmittel für entsprechende Institutionen langfristig vorzusehen und bereitzustellen.
- ▶ Angesichts der prekären Finanzsituation vieler Kommunen gerade auch in ländlichen Regionen wird deutlich, dass eine flächendeckende Verbesserung im ÖPNV nur mit langfristig gesicherten und deutlich erhöhten Zuschüssen umsetzbar ist. Die Finanzierungsperspektive muss deutlich langfristiger sein als die jeweiligen Legislaturperioden, da bspw. Konzessionen im ÖPNV deutlich länger laufen und Investitionen in Fahrzeuge und Personal entsprechend langfristig ausgerichtet sind. Eine nur auf wenige Jahre begrenzte finanzielle Verlässlichkeit schränkt die Planungssicherheit ein und steht Investitionen und einem Ausbau entgegen. Insoweit muss dafür Sorge getragen werden, dass durch die kurzfristige Änderung politischer Mehrheiten die langfristigen Planungsnotwendigkeiten nicht untergraben werden. Öffentliche Mobilitätsangebote bedürfen daher einer auf lange Dauer festgelegten verlässlichen Sockelfinanzierung, die von Bund und Ländern mitgetragen werden muss.
- ▶ Da die Finanzierung öffentlicher Mobilität oft sehr komplex ist, ist es insbesondere für kleine Gebietskörperschaften äußerst schwer, Ansprüche geltend zu machen. So bleibt bspw. der Wunsch und das politische Streben einer kleineren Kommune nach Verbesserungen im öffentlichen Verkehr oftmals nur Absichtserklärung, da die Hebel der Veränderung auf Regierungsebene der Landkreise liegen. Die Landkreise sind ihrerseits bei der Mitbestimmung des SPNV limitiert, welcher in der Regel Landesaufgabe ist. Der Zusammenschluss bspw. in Form von Zweckverbänden stärkt aus dieser Perspektive die Position der kommunalen Ebene gegenüber den größeren Institutionen. Die hiermit einhergehende Zentralisierung von Aufgaben und Kompetenzen trägt zu Effizienzgewinnen bei.
- ▶ Auch im Bereich der Förderung kann ein partnerschaftliches Vorgehen auf unterschiedlichen Verwaltungsebenen, also interkommunal, mit dem Kreis oder im Rahmen von Netzwerken die Handlungsspielräume der Kommunen gerade in ländlichen Regionen deutlich erweitern und zugleich Effizienzgewinne heben. Im Zusammenschluss mehrerer Kommunen sind die komplexen Strukturen und zum Teil ressourcenintensiven Verfahren sowohl beim Einwerben der Fördermittel als auch im späteren Projektmanagement leichter zu handhaben. Durch passende Förderprogramme sollten daher verstärkt finanzielle Anreize geschaffen werden, um die Kommunen zu einer Zusammenarbeit ermutigen.

Summary

Background and research questions

The objectives of a more sustainable mobility development in rural areas face numerous challenges. In rural areas, private cars are the dominant mode of transport. Those who have access to a car can usually reach their destinations faster and more flexibly than with public transport. On the other hand, people without access to a car often face difficulties in their daily mobility due to gaps in the local public transport network and the lack of flexible alternatives such as on-demand local public transport and car-sharing services.

Nevertheless, sustainable mobility development is also important in rural areas: Climate change as well as the sealing and fragmentation of land are also relevant problems beyond large cities and agglomerations. Increasing resource consumption of the transport sector will remain an issue, even as zero-emission vehicles gain market shares. The recent price shocks and temporary shortages in the energy sector have also underlined the importance of a resilient transport system. Against this background, recent years have seen public authorities and scholars becoming more interested in solutions for rural sustainable mobility that go far beyond the topic of typical school transport. The primary motivation is climate protection (reduction of CO₂ emissions caused by traffic) and the creation of equal living conditions for rural areas (social aspects). In many rural regions, local transport problems have intensified: These include issues with funding public transport, poor economic conditions for the taxi industry, poor accessibility of facilities for medical care, a lack of mobility for people without a car, and the desire to maintain or even increase the attractiveness of rural areas by means of a good transportation network.

The increased interest is also reflected in a series of activities at the various governmental levels. A broad range of planning instruments and strategies for sustainable mobility development in rural areas have been developed. For example, the national government's current coalition agreement states that nationwide quality standards for transport services in rural areas are to be defined between the national, state and local authorities. The government aims to make the railway the backbone of mobility also in rural areas and wants to support federal states and local authorities in ensuring that rural areas are reliably connected via public transport services with an attractive frequency. The government also wants to strengthen interconnections between mobility planning and spatial planning, e.g. in creating multifunctional places in rural areas that bundle services – for example for local supply, culture, education, and health services. This also bundles transport and enables a more efficient public transport service.

The national government has also created funding programmes specifically for innovative mobility solutions for rural areas, e.g. the programme 'LandMobil'. This program funded the development of transport services, delivery services, and shared mobility services that close spatial, temporal, and target group-specific gaps in existing public transport services. Many federal states also promote improvements of mobility in rural areas, for example by establishing regional bus lines, which supplement the rail network or on-demand transport. Also, many rural districts and regions have reformed their public transport network and improved public transport services in recent years. In many places, different forms of inter-municipal cooperation have been implemented in practice. At the national and state levels, new institutions have been created to provide advice and knowledge transfer for local authorities regarding sustainable mobility planning. By contrast, local public transport is currently (as of autumn 2024) under enormous economic pressure, and in many places, the improvements of recent years are at risk of being lost again. Facing rising costs, some local authorities have announced to reduce their

public transport services in the coming years. Against this background, effective planning strategies, funding opportunities and cooperation networks for sustainable mobility in rural areas are more than ever necessary.

While there is a broad range of solutions and planning instruments, these have not been systematically analysed on a nationwide scale. The research project „interkommunalMobil – Nachhaltige Mobilität in ländlichen Regionen“ has addressed this issue. The aim is to provide a basis for developing recommendations as to where legislators (federal and state) should take action, how local authorities in rural areas can improve the effectiveness of transport and mobility planning and how funding programmes should be designed to achieve progress in the transport and mobility transition in a rural context as well.

Methodological approach

The study presented here is based on extensive desktop research and a series of semi-structured interviews with various experts and stakeholders. The interviews served to discuss and review the results of the desk top analysis and also to obtain more in-depth information on the research topics. The interview partners were selected to contribute different perspectives on the topics due to their professional background (e.g. ministry, association, local public authority, transport company, research, etc.) and provide insights into the challenges and chances of success of certain solutions in practice.

As a third methodological block, a model region was selected to ensure the practical relevance of the results. This model region has a certain exemplary character in terms of integrated transport planning and implementation in a rural setting. The Borcken district in western Münsterland was selected, and two workshops were held in the model region on the topics mentioned above. The results were incorporated into the recommendations.

Specifically, the study focused on three topics, which were addressed in successive steps:

- ▶ First, the focus was on the question of which **planning instruments and mobility concepts** in rural areas and their interconnecting regions can help to enable and improve accessibility, for example, to central locations, with the least possible environmental impact from the area. To this end, an overview of the existing planning instruments and mobility concepts was created. Basis for this was the selection and analysis of 50 case studies of instruments that relate to rural areas. The first step was a rough pre-selection of planning instruments comprising examples from all federal states. In the next step, a selection of planning instruments and mobility concepts to be examined in more detail was made from this broad set. Care was taken to include a wide variety of different examples (e.g., in terms of spatial scope and administrative responsibility). The selected examples were analysed in more detail and categorized according to certain characteristics, such as thematic scope as well as qualitative characteristics based on standard quality criteria of integrated planning. The result is a comprehensive picture of the status quo of mobility-related planning instruments for rural areas. The interviews focused on the challenges faced when developing and implementing integrated mobility concepts in practice. On this basis, we developed suggestions how to further develop the existing range of planning instruments for rural mobility.
- ▶ Secondly, we focused on different forms of organisations on the national, state, regional, and municipal level, which play a central role in improving sustainable mobility planning in rural areas. Organisational forms were understood to mean **networks and competence centres** that act as knowledge hubs and advisory institutions (e.g., state competence centres for sustainable mobility), but also various **forms of inter-municipal cooperation and** collaboration (e.g., in form of networks, special-purpose associations, or joint planning). Based on the interviews, the existing literature and the workshops in the model region, we identified the

obstacles that stand in the way of inter-municipal cooperation, as well as the potential that such cooperation can offer. On this basis, we identified starting points for promoting inter-municipal cooperation in the field of mobility planning in rural areas more effectively in future. We also developed recommendations for the role networks and centres of expertise can play in this.

- ▶ The third step was to systematically analyse existing **financing and funding instruments** in the field of mobility in rural areas. We investigated the question of whether and how financing and funding instruments should be further developed or newly created concerning the requirements in rural areas. Using the example of a fictitious municipality in a rural area, we illustrated the financing options for the various phases of transport planning: from conception and implementation to the long-term establishment of sustainable mobility projects. In a next step, using the funding database of the national government, we created a systematic picture of the existing funding landscape on the national and state levels as it stands today. Based on this analysis, we identified approaches to improve and adapt the development of funding opportunities to the needs of rural areas.

Based on these research steps, we developed overarching recommendations for the further development of planning and funding structures at the various governmental levels.

The following report presents the results of this study. First, chapter 1.1 provides a brief description of the main challenges for sustainability-oriented mobility planning in rural areas. Subsequently, the spatial focus of the study is defined in more detail (chapter 1.2), and the methodological approach is described (chapter 1.3). The following chapters focus successively on the three main topics: planning instruments and mobility concepts (chapter 2), organizational forms and inter-municipal cooperation (chapter 3), and funding instruments and financing (chapter 4). Finally, chapter 5 summarises the key results for the individual topics, and provides recommendations for the actors at the different governmental levels on how the instruments and framework conditions for sustainable mobility planning in rural areas could be improved.

Challenges in the field of planning instruments and mobility concepts

After analysing the mechanisms of ideal-typical planning processes and actual planning practice, the structuring and hierarchy of planning instruments in the German planning system, and the presentation of target-oriented quality criteria for plans and concepts, the following key findings can be summarised:

- ▶ Overall, there is no fundamental lack of planning instruments and concepts relating to rural areas in the German planning landscape. The existing instruments at the various planning levels provide a complete picture of the necessary and step-by-step planning concretization. However, local plans still often show insufficient consideration of the respective higher-level planning levels and planning instruments. Also, there is a need to optimize the interlinking of plans.
- ▶ Furthermore, a lack of chronology and synchronisation of planning can be observed in many places, which leads to an increased need for subsequent coordination. This increased complexity almost always involves a loss of time and can stand in the way of accelerated project implementation.
- ▶ The aspects mentioned above can lead to disconnected individual plans, especially in rural areas. Improvements in the field of sustainable mobility planning often stand in competition with other public tasks, particularly concerning the necessary financial support for the projects. Plans for sustainable mobility are often overlaid by other tasks, and in practice, they may be gradually forgotten after the concept has been developed.

- ▶ We also found that the instruments used in transport planning do not always adequately reflect the complexity of mobility related issues. Often, planning instruments focus on a single mode of transport, while lacking a cross-modal perspective. This weakens the role of more sustainable transport and mobility planning in comparison to other elements of spatial planning. To address this gap, concepts for “mobility master plans” or integrated mobility concepts are currently being developed in some federal states, but the lack of a ‘basic master plan’ for the field of mobility is still the norm in many places.
- ▶ Another point of criticism is that the potential of existing planning instruments is not fully exploited. Although the most important topics are addressed, they all too often remain at an abstract level. How these plans are to be implemented in concrete terms and which key steps need to be taken is not communicated. There are also deficits in the reality of existing planning instruments, as they are either too technical, show too little relation to everyday life and the everyday mobility of people, are too rigid in their application, or offer too little room for new and current developments.

Proposals for the further development of planning instruments and mobility concepts

To address the challenges described above, we have formulated the following recommendations for the further development of planning instruments and mobility concepts:

- ▶ The further development of existing concepts must be accompanied by a stronger change in the planning perspective. While most planning instruments and mobility concepts have so far been based on a mode-specific perspective (e.g., cycling, local rail transport, etc.; e.g., closing gaps in the public transport or cycling network), in the context of an increasing inter-modal and multimodal society, a more holistic perspective of mobility needs should be at the centre of interest in the future. For these, aspects of accessibility, ease of use, and reliability should be in focus.
- ▶ The various planning documents and concepts must be integrated more closely within the planning disciplines. Consistent and professional project management is a necessary precondition for this. The issues and requirements of mobility must be more firmly anchored in the planning documents of other disciplines. This applies in particular to public transport: Public transport connections are still not sufficiently taken into account or prioritized when planning new residential or industrial areas. This sometimes has significant negative consequences, for example, when industrial areas have to be connected to public transport services at great expense or have to be left without attractive connections. To avoid this, public transport must be given more consideration in urban land-use planning.
- ▶ To summarise the comprehensive questions regarding the mobility of people and concerning all modes of transport, it is recommended to implement the development of overarching ‘mobility master plans’ (for rural areas, if possible at the regional level) as well as modularised planning tools below the master plan. Various federal states have already initiated this, for example, by funding the creation of mobility concepts, master plans, or climate mobility plans across the board (e.g., North Rhine-Westphalia and Baden-Württemberg); in other federal states, these developments are not yet visible to the same extent.
- ▶ To cover the relevant issues in the field of mobility in rural areas and the many small municipalities, transport and mobility plans should be developed at the regional level. The associated challenges, such as responsibilities, financing, and competencies of the various actors, must be addressed regionally and be part of the respective concept.
- ▶ The federal states should develop guidelines and recommendations for the creation of corresponding framework plans to, on the one hand, encourage simplified processes and, on the

other hand, ensure improved comparability and uniformity of the plans. This can be achieved, for example, by coupling funding options to the completion of regional mobility plans. The approach to creating SUMP should be used as a guideline for creating other mobility plans and serve as a point of reference. The steps formulated in the SUMP guideline are comprehensive and ambitious, but they may be overwhelming for smaller municipalities in rural areas. Accordingly, it will make sense to adapt and simplify the guidelines and formulate recommendations specifically for the application in rural areas. The application of the SUMP principles should be part of the overall establishment of quality standards at the federal state level as a framework for local design.

- ▶ Planning instruments and concepts of the recent past are characterized by a high degree of complexity and are often very extensive. The development of concepts often takes several years and the initial situation continues to develop dynamically during this time (so that updating various aspects would be necessary at the end of the process). It is therefore advisable to modularise planning instruments during their development, so that individual chapters can be updated and exchanged more easily in the sense of a 'loose-page collection'.
- ▶ For the municipal level, the analysis revealed that there is not so much a lack of suitable ideas and concepts, but rather a lack of implementation. It became clear that the authorities sometimes have too little or no capacity for project implementation due to the continuous development of further concepts (which are demanded by politicians for certain topics). In such situations, a planning stop or conceptual break can be advisable. For improved mobility in rural areas, project implementation must keep pace with planning.

Key findings and challenges in the area of organisational forms (networks, centres of expertise, and inter-municipal cooperation)

After analysing the planning instruments and mobility concepts, the study examined which organisational forms can support sustainable mobility planning in rural areas. The focus was on forms of inter-municipal cooperation as well as on institutional structures, which support municipalities in planning sustainable mobility, e.g. at the state or national level. The following challenges were identified:

- ▶ The analysis of inter-municipal cooperation shows that there is considerable potential for stronger inter-municipal cooperation, especially for smaller municipalities. Cooperation enables a more economical use of limited financial, human, and technical resources.
- ▶ It also became clear that there are now many tried and tested ways and means of cooperation that offer solutions for a wide range of issues and projects: These range from formal cooperation grounded in public law (such as special-purpose associations or AöR) to private-law associations and informal structures such as permanent working groups and inter-municipal networks. Each of these has specific advantages and disadvantages that need to be weighed up depending on the occasion.
- ▶ Inter-municipal cooperation allows responsibility and financing risks to be spread across several shoulders, which has a beneficial effect on project realisation. Co-operations can also utilise locational advantages and "unique selling points" since each partner can concentrate on its individual strengths and potential and any weaknesses are compensated for by partners or by the partnership structures.
- ▶ Based on the example of the model region of Borcken district, success factors for a successful inter-municipal cooperation were identified: These included a common identity as a region, positive experiences through established trusting cooperation, sensitivity to one's role, and a shared understanding of problems and solutions.

- ▶ However, the analysis also made clear that the existing potential of inter-municipal cooperation is often not realised. Instead, inter-municipal cooperation tends to be the exception rather than the rule in municipal practice. The reasons for this are manifold: It can be a lack of understanding of the problem and a lack of sense of urgency among decision-makers, a lack of actors who actively want to take a leadership role in the projects, a lack of trust in potential partners, a lack of experience in actively shaping such a form of cooperation, local “parochial” thinking and an overall assumption that such cooperation is difficult to implement.

Suggestions for further development in the area of organisational forms

The analysed examples of networks and centres of expertise show that there are established forms of support and knowledge transfer and that these are necessary to overcome the existing barriers to integrated mobility planning in rural areas. However, there is still a considerable need for action at the various governmental levels to ensure that good examples lead to a comprehensive improvement in the provision of mobility in rural areas:

- ▶ The support and knowledge transfer by specialist centres at federal state level have proven to be an effective instrument for accompanying the implementation of sustainable mobility solutions and encouraging inter-municipal cooperation in the field of mobility. In particular, state institutions can very successfully demonstrate the direct benefits of inter-municipal cooperation to decision-makers through peer learning and targeted knowledge transfer. However, not all federal states have yet created corresponding institutional structures. This would be highly recommended for the future.
- ▶ Where the formation of such institutions does not appear suitable (for example, because the topics addressed are only of interest to some areas), the establishment of regional mobility networks can also be considered. In the workshops with the model region selected for this project, the Borken district, it became clear that a key success factor for mobility projects in rural areas is the common identity as a region. If regional mobility networks can build on existing and familiar structures, it is easier to gain positive experiences from an already established trusting cooperation. Institutionally, these could be linked to special-purpose associations or transport companies.
- ▶ At regional level, it can also be advisable to involve other important stakeholders in regional or inter-municipal cooperation. Tourism and tourism associations can function as examples of this. Tourism and tourist mobility have already been used in many places as an impetus for inter-municipal cooperation since, for example, questions of marketing and branding could be more easily addressed. This type of cooperation can form the basis for building broader networks for sustainable mobility.
- ▶ In summary, the task of state-wide or regional knowledge centres should be to demonstrate how inter-municipal cooperation can succeed, to support the diverse stakeholders in a given area in developing a common understanding of the problem and solutions, to transfer knowledge and to identify possible solutions as well as to play a mediating role to promote the transition to sustainable mobility at the interfaces of different responsibilities in an advisory and supportive manner.
- ▶ The approaches described will not be realisable without an increase in personnel at regional or municipal level. Without a strong commitment from the federal states to the topic of sustainable mobility and the corresponding financial support and long-term funding from the federal states, it will be almost impossible to implement the corresponding network structures.

- ▶ In order to avoid duplicate structures, it may be sensible to form larger organisational units especially in view of some relatively small areas of responsibility of public transport authorities in some regions. In particular, interview partners at the level of state ministries and various state-level companies noted that significant efficiency gains can be realised in this context by bundling responsibilities.
- ▶ To provide the best possible support for regional and local stakeholders, the topic of the state-wide provision of mobility-related data should also become more important. The geo-portals and the statistical offices of the federal states already provide structures that could fulfil this task to a greater extent than before. On the other hand, care must be taken to ensure that locally generated data is continuously fed into the state systems.

Key findings and challenges in the area of funding instruments and financing

The analysis of financing and funding instruments revealed various challenges that have so far hindered the implementation of sustainable mobility solutions in rural areas:

- ▶ One key obstacle concerns the significant differences in municipal budgets in rural areas. In particular, municipalities in structurally weak rural areas are severely limited in their organisational options.
- ▶ In the area of local public transport, the existing financing structure is criticised by many experts overall. The interview partners stressed that local public transport is structurally underfinanced, especially in rural areas, although there is consensus that public transport should serve as the backbone of public mobility. In particular, the districts (“Landkreise”) as the responsible authorities need reliable and expanded regular financing from the national and from state governments to be able to finance (desired) expansions of services in the long term.
- ▶ Although local public transport is financed by the district levy (“Kreisumlage”), the towns and municipalities within the districts have only limited influence on its design. However, the district level is often still too small to map actual transport interrelations in a meaningful way. In this context, larger-scale planning (at regional level) could minimise costs and better reflect the mobility needs of the population. However, to do so, local actors would have to relinquish some of their decision-making autonomy to a certain extent.
- ▶ While a fundamental financing deficit can be identified for local public transport, this does not apply to the same extent to other fields of action for sustainable mobility, such as cycling. At least for some federal states, the interviews revealed a wide range of funding opportunities.
- ▶ While the regular financing, particularly of local public transport, is considered to be insufficient, there is a diverse landscape for temporary funding for mobility projects at both the national and the state level. Project funding has been offered frequently in the recent past, but access to it is often associated with significant hurdles. Specifically, the large number of parallel funding programs is criticised: It is sometimes perceived as a confusing ‘funding bazaar’. The multitude of individual funding programmes does not create any reliability for municipal stakeholders as to which topics can be funded in the medium term. Often, municipalities are unsure how projects can be financed locally after the temporary funding has ended. The situation is further complicated by the fact that different ministries at different governmental levels are launching programmes on similar topics in parallel.
- ▶ It was also found that inter-municipal cooperation is not yet sufficiently promoted in the existing funding programs.

Proposals for further development in the area of funding instruments and financing

Based on the analysis of the existing funding landscape, various starting points for the further development of funding instruments were derived:

- ▶ At national level, it should be examined how the instruments of standard financing, especially for public transport, can be strengthened and, in contrast, temporary funding programmes can be reduced.
- ▶ The municipal level is particularly needed for the practical implementation of the national government's climate policy goals. In this context, climate protection and sustainable mobility measures should be made mandatory for municipalities and districts. This can be done, for example, by setting minimum standards for the frequency of public transport services by the federal states. These standards should be enshrined as a mandatory municipal task in the public transport laws of the federal states. At the same time, this should be linked to adequate regular funding for these tasks. The national and state governments must take appropriate measures to achieve this.
- ▶ The focus of national funding should be strongly orientated towards innovation and research while the states support specific transport projects in line with state policy objectives.
- ▶ To improve the clarity of the funding landscape, the departments must be coordinated and the responsibilities as well as funding programmes at the national level must be coordinated and consolidated. The current practice of parallel funding from different sources should be avoided, as too many resources are being spent on similar issues by different ministries and institutions.
- ▶ Analogous to the national level, the stated goal at the state level should also be to reduce the number of temporary funding programmes in favour of increased regular financing. In the field of public transport, the federal states currently provide funding to very different degrees. At a minimum, the introduction of target quotas for funding from the federal states (measured against the funding provided to the states by the national level) could be a helpful indicator here. The targeted transfer of regionalisation funds ("Regionalisierungsmittel") to the local authorities and a significant increase in state level funding for local public transport are essential to achieve sustainability goals in the transport sector.
- ▶ State-level funding programmes should also be as clearly targeted as possible and should be coordinated and harmonized across departments. This facilitates both the application process and the processing of applications.
- ▶ The development of state-wide competence networks as central points of contact for questions regarding sustainable mobility offers and their funding have a clearly positive effect. In this respect, sufficient financial resources for such institutions are to be planned and provided in the long term.
- ▶ In view of the precarious financial situation of many municipalities, especially in rural areas, it is clear that a comprehensive improvement in the area of public transport can only be achieved with long-term, secure, and significantly increased national and state funding. The financing perspective must be considerably longer than the respective political legislative period. Concessions in public transport run for substantially longer periods, and investments in vehicles and personnel are aligned long term. Financial commitments that are limited to a few years reduce planning security and hinder investment and expansion. In this respect, care must be taken to ensure that long-term planning needs are not undermined by short-

term changes in political majorities. Therefore, public transport services require reliable regular funding that is fixed over the long term and must be co-financed by the national as well as by state governments.

- ▶ As the financing modalities of public mobility is often very complex, it is extremely difficult for small local authorities to assert claims. For example, the desire and political endeavour of a smaller municipality to improve public transport often remains only a declaration of intent, since the levers for change lie at the administrative district level. The districts, for their part, are limited in their say in rail transport, which is generally a federal state responsibility. From this perspective, joining forces, for example in the form of special-purpose associations, strengthen the position of the municipal level vis-à-vis larger institutions. The associated centralisation of tasks and competencies contributes to efficiency gains.
- ▶ In the area of funding, inter-municipal partnerships can significantly expand the scope for action of municipalities, especially in rural areas, while at the same time increasing efficiency. When several municipalities join forces, the complex structures and sometimes resource-intensive procedures involved in both acquiring funding and subsequent project management are easier to handle. Therefore, more financial incentives should be created through appropriate funding programmes to promote cooperation between municipalities. Competence networks at the level of federal states should support municipalities in building such cooperation.

1 Problemhintergrund und Fragestellung: Nachhaltige Mobilität in ländlichen Regionen und deren Verflechtungsräumen

In ländlichen Regionen dominiert der private Pkw die Verkehrsmittelwahl. Wer über einen Pkw verfügt, kann seine Ziele in der Regel schneller und zeitlich flexibler erreichen als mit dem ÖPNV. Dagegen haben Menschen ohne eigenen Pkw oft große Schwierigkeiten, mobil zu sein, weil das ÖPNV-Angebot Lücken aufweist und flexible Alternativen wie bedarfsorientierte Angebote im ÖPNV und Sharing-Angebote fehlen.

Eine Verkehrswende im Sinne einer stärkeren Nutzung kollektiver und gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel steht in ländlichen Regionen vor großen Hürden. Allerdings ist sie auch in diesen Räumen wichtig: Flächenversiegelung und -zerschneidung sind auch außerhalb der großen Städte ein relevantes Thema, Ressourcenverbrauch und -effizienz verlieren bei einer Marktdurchdringung mit alternativen Antrieben nicht an Bedeutung. Aktuelle Kostensteigerungen und die Energieknappheit erzeugen zusätzlichen Handlungsdruck.

Es gilt Mobilität in ländlichen Räumen zukünftig so zu planen und umzusetzen, dass gleichwertige Lebensverhältnisse hergestellt, Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden können, die Umwelt entlastet und zum Klimaschutz beigetragen wird.

Um diese Ziele zu erreichen, wurden in den vergangenen Jahrzehnten unterschiedliche planerische und konzeptionelle Ansätze entwickelt und erprobt. Vielerorts wurden Formen interkommunaler Zusammenarbeit in der Praxis umgesetzt, auf Bundes- und Landesebene wurden neue Institutionen zur Beratung und Wissensvermittlung ins Leben gerufen und spezielle Förderprogramme und Finanzierungsmöglichkeiten für nachhaltige Mobilitätslösungen in ländlichen Räumen erprobt. Zum Teil konnten Erfolge erzielt werden, zum Teil wurden Lösungsansätze auch wieder verworfen. Angesichts dieser Vielfalt von Erfahrungen fehlt jedoch eine systematische Auswertung der verschiedenen planerischen Ansätze und ihrer Finanzierung. Erst hieraus lassen sich Empfehlungen ableiten, wo die Gesetzgeber (Bund und Länder) aktiv werden sollten, wie Planung zielgerichtet erfolgen sollte und wie Förderprogramme gestaltet sein sollten, um Fortschritte bei der Verkehrs- und Mobilitätswende auch im ländlichen Kontext zu erzielen.

Das Forschungsvorhaben interkommunalMobil setzte bei diesen Fragestellungen an und umfasste die folgenden wesentlichen Arbeitsschritte:

- ▶ Im ersten Schritt stand die Frage im Fokus, mit welchen Instrumenten der Planung und mit welchen Mobilitätskonzepten in ländlichen Regionen und deren Verflechtungsräumen dazu beigetragen werden kann, die Erreichbarkeit beispielsweise von zentralen Orten mit möglichst geringen Umweltbelastungen zu ermöglichen und zu verbessern. Erstellt wurde ein Überblick zu Planungsinstrumenten und Mobilitätskonzepten, eine Auswahl davon wurde näher untersucht und es wurden Empfehlungen zu deren Weiterentwicklung auch auf Bundes- und Landesebene formuliert.
- ▶ Im zweiten Schritt wurden bestehende bundes- und landesweite, regionale und kommunale Organisationsformen recherchiert und systematisch aufbereitet. Unter Organisationsformen wurden Netzwerke und Fachzentren verstanden, die als Wissensknoten und Kompetenzvernetzung fungieren, aber auch verschiedene Formen interkommunaler Kooperation und Zusammenarbeit. Auch zu den Organisationsformen wurden Empfehlungen zur Weiterentwicklung erarbeitet.
- ▶ Zur Gewährleistung des Praxisbezugs wurde eine Modellregion ausgewählt, welche im Sinne der Fragestellung über einen gewissen Vorbildcharakter bei integrierter Verkehrsplanung

und Umsetzung verfügt. Aus den erarbeiteten Vorschlägen wurde der Landkreis Borken im westlichen Münsterland ausgewählt. In der Modellregion wurden zwei Workshops zu den oben genannten Themen durchgeführt.

- ▶ Im dritten Schritt wurden bestehende Finanzierungs- und Förderinstrumente im Handlungsbereich Mobilität in ländlichen Räumen systematisch aufbereitet. Dabei wurde der Frage nachgegangen, ob und wie mit Blick auf die Anforderungen in ländlichen Räumen Finanzierungs- und Förderinstrumente weiterentwickelt oder neu geschaffen werden sollten.
- ▶ Zur kritischen und fachlichen Überprüfung der erarbeiteten Ergebnisse und um vertiefte Informationen zu den Themenkomplexen zu erhalten, wurden leitfadengestützte Interviews mit unterschiedlichen Akteuren und Stakeholdern geführt. Diese konnten aufgrund ihrer Tätigkeiten (Verband, Behörde, Unternehmen, Wissenschaft etc.) durchaus unterschiedliche Blickwinkel auf den Themenkomplex entwickeln und ggf. verschiedene Impulse für eine zielgerichtete Schwerpunktlegung bei der Erstellung und Umsetzung der Konzepte geben.

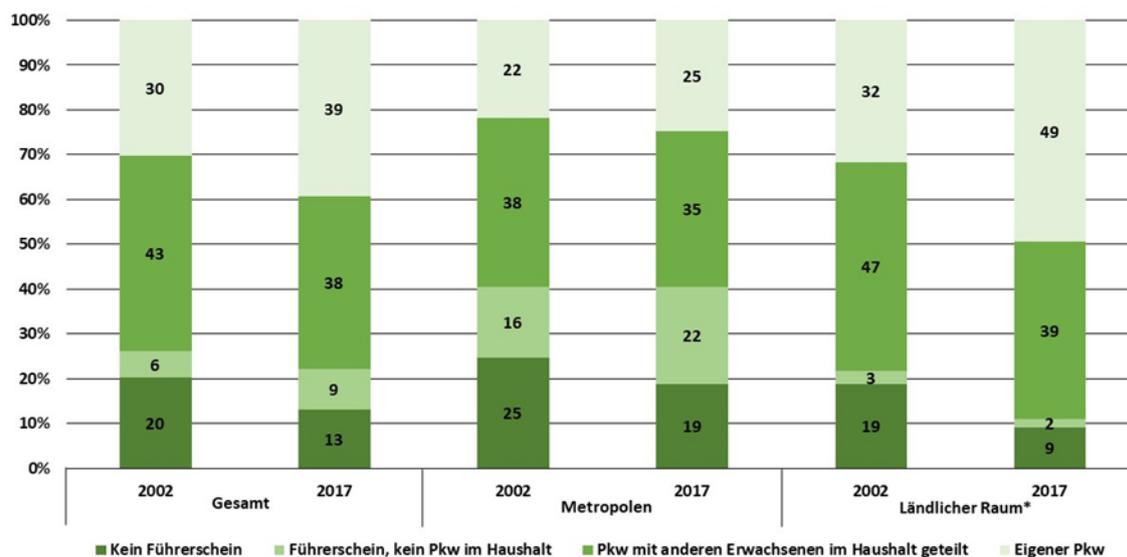
Die Ergebnisse dieser Untersuchungsschritte werden in den folgenden Kapiteln dargestellt. Zunächst erfolgt eine kurze Beschreibung der wesentlichen Herausforderungen, mit denen eine nachhaltigkeitsorientierte Mobilitätsplanung in ländlichen Räumen steht (Kapitel 1.1). Im Anschluss wird der räumliche Fokus der Untersuchung genauer definiert (Kapitel 1.2) und das methodische Vorgehen beschrieben (Kapitel 1.3). Die darauffolgenden Kapitel fokussieren nacheinander auf die drei Schwerpunktthemen: Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte (Kapitel 2), Organisationsformen und interkommunale Kooperation (Kapitel 3) sowie Förderinstrumente und Finanzierung (Kapitel 4). Abschließend werden die zentralen Ergebnisse zu den einzelnen Schwerpunktthemen übergreifend zusammengefasst (Kapitel 5). Auf dieser Grundlage werden Empfehlungen für die Akteure auf den unterschiedlichen föderalen Ebenen formuliert, wie die Instrumente und Rahmenbedingungen zur Förderung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen weiterentwickelt werden könnten.

1.1 Herausforderungen für nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen

Dass die Umsetzung nachhaltiger Mobilität im ländlichen Raum eine extrem schwierige Aufgabe darstellt, zeigen die in der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) gewonnenen Daten: 2017 wurden im ländlichen Raum¹ im Durchschnitt 569 Mio. Personenkilometer (Pkm) pro Tag zurückgelegt. Dies sind 153 Mio. Pkm mehr als in 2002; fast 90 Prozent dieser Zunahme entfallen auf den Motorisierter Individualverkehr (MIV) (137 Mio. Pkm).

¹ Den folgenden Aussagen in diesem Kapitel liegt die regionalstatistische Raumtypologie 7 (RegioStaR 7) zugrunde: Nach dieser Einteilung gliedert sich die Stadtregion in vier Unterkategorien (Metropole, Regiopole/Großstadt, Mittelstadt/städtischer Raum sowie kleinstädtischer, dörflicher Raum), die ländliche Region in drei Unterkategorien (zentrale Stadt, Mittelstadt/städtischer Raum und kleinstädtischer, dörflicher Raum).

Abbildung 1: Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit nach Raumtyp



*Basis: 7er-Einteilung der regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR): ländlicher Raum = kleinstädtischer, dörflicher Raum innerhalb der ländlichen Regionen

Quelle: Eigene Berechnung MID 2002 und MID 2017, Personen ab 18 Jahre

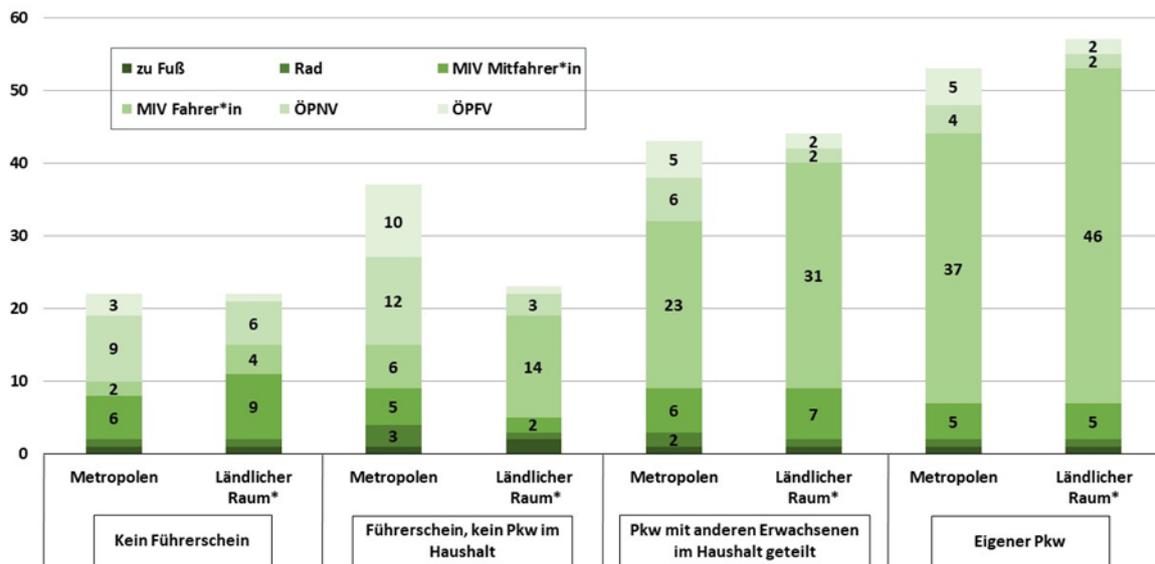
Quelle: (eigene Darstellung nach Nobis & Herget, 2020, S. 41)

Im gleichen Zeitraum haben auch die Pkm in den Metropolen deutlich zugenommen: Dort wurden in 2017 im Durchschnitt 558 Mio. Pkm pro Tag zurückgelegt, dabei ist eine Zunahme von 212 Mio. Pkm zu verzeichnen. Allerdings geht mit 106 Mio. Pkm davon nur die Hälfte auf das Konto des MIV. „Das heißt: Aufgrund des hohen Ausgangsniveaus des MIV im ländlichen Raum nehmen die mit dem PKW zurückgelegten Kilometer dort mehr zu als in den Metropolen, trotz geringeren Anstiegs der Verkehrsleistung.“ (Nobis & Herget, 2020, S. 41)

Was im ländlichen Raum besonders auffällt, ist die starke Zunahme der Verfügbarkeit eines eigenen Pkw. Gleichzeitig hat der prozentuale Anteil derjenigen Menschen, die über keinen Führerschein verfügen, deutlich abgenommen. Letzterer Aspekt spiegelt die Entwicklung wider, dass ältere Menschen viel stärker als früher einen Führerschein haben.

Wer über einen Pkw verfügen kann, nutzt diesen auch – dies gilt im ländlichen Raum in einem stärkeren Maß als in den Metropolen. Auffallend ist, dass im ländlichen Raum allein der Führerscheinbesitz für die Pkw-Nutzung ausschlaggebend ist: Wer in den Metropolen zwar im Besitz eines Führerscheins ist, jedoch nicht über einen Pkw im Haushalt verfügt, nutzt mit einem vergleichsweise hohen prozentualen Anteil den ÖPNV. Anders im ländlichen Raum: Hier scheint man sich vorzugsweise einen Pkw zu leihen – so ist es zu vermuten. Im Umkehrschluss lässt dies die Vermutung zu, dass der ÖPNV, aber auch das Fahrrad, nicht als Alternative wahrgenommen werden. Gestützt wird diese Vermutung durch den im Vergleich hohen Anteil der Mitfahrt im MIV von Personen ohne Führerschein im ländlichen Raum.

Abbildung 2: Tagesstrecke nach Pkw-Verfügbarkeit und Raumtyp



*Basis: 7er-Einteilung der regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR): ländlicher Raum = kleinstädtischer, dörflicher Raum innerhalb der ländlichen Regionen

Quelle: Eigene Berechnung MID 2017, Personen ab 18 Jahre

Quelle: (eigene Darstellung nach Nobis & Herget, 2020, S. 41)

Auffällig sind die Unterschiede in der Tagesstrecke von Personen, die über einen eigenen Pkw verfügen im Vergleich zu Personen ohne Pkw. Dies kann ein Hinweis auf Mobilitätsdefizite dieses Personenkreises sein.

Der kurze Einblick in die Daten verdeutlicht die Vielschichtigkeit, mit der sich nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen auseinandersetzen muss. Auch wenn eine Verkehrswende im ländlichen Raum bisher nicht festzustellen ist: Zu konstatieren ist zumindest ein verstärktes Interesse im ländlichen Raum, sich mit Fragen der Mobilität auch über das klassische Thema der Schülerbeförderung hinaus zu befassen. Motivation hierzu ist der Klimaschutz (Reduktion der durch Verkehr verursachten CO₂-Emissionen) und die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse (soziale und gesellschaftliche Aspekte). Beispielsweise wurde mit Blick auf Klimaschutz das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Bundes-GVFG) dahingehend geändert, dass die Reaktivierung von Bahnstrecken einfacher geworden ist. Getrieben wird die Entwicklung, sich im ländlichen Raum stärker als früher mit Mobilität zu befassen, nicht zuletzt auch dadurch, dass in einigen Regionen Schmerzgrenzen erreicht sind, bzw. es Anlässe gibt, die ein Handeln erfordern: Zu nennen sind hier Entbindungen von der Betriebspflicht bei bestehender Konzession für den Betrieb von Busleistungen² und keine Neubeantragung eigenwirtschaftlicher Liniengenehmigungen, der Verlust der wirtschaftlichen Basis des Taxigewerbes, eine schlechte Erreichbarkeit medizinischer Versorgungseinrichtungen (Landtag Mecklenburg-Vorpommern, 7. Wahlperiode, 2021, 82 ff.), eine mangelnde Mobilität von Menschen ohne Auto sowie das Bestreben, die Attraktivität des ländlichen Raums aufrechtzuerhalten oder sogar wieder zu erhöhen.

Das verstärkte Interesse spiegelt sich auch in einer Reihe von Aktivitäten wider. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung der 20. Legislaturperiode (2021-2025) heißt es, dass die Erschlie-

² Nach § 21 Abs. 4 PBefG kann eine Entbindung der Betriebspflicht räumlich vollständig oder teilweise erfolgen und sie kann zeitlich vorübergehend oder dauerhaft ausgesprochen werden. Ob dem Antrag des Unternehmens entsprochen wird, richtet sich zunächst nach dem Grundtatbestand § 21 Abs. 4 Satz 1PBefG. Dieser ist erfüllt, wenn die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich ist oder dem Unternehmen, unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, eine ausreichende Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht mehr zugemutet werden kann.

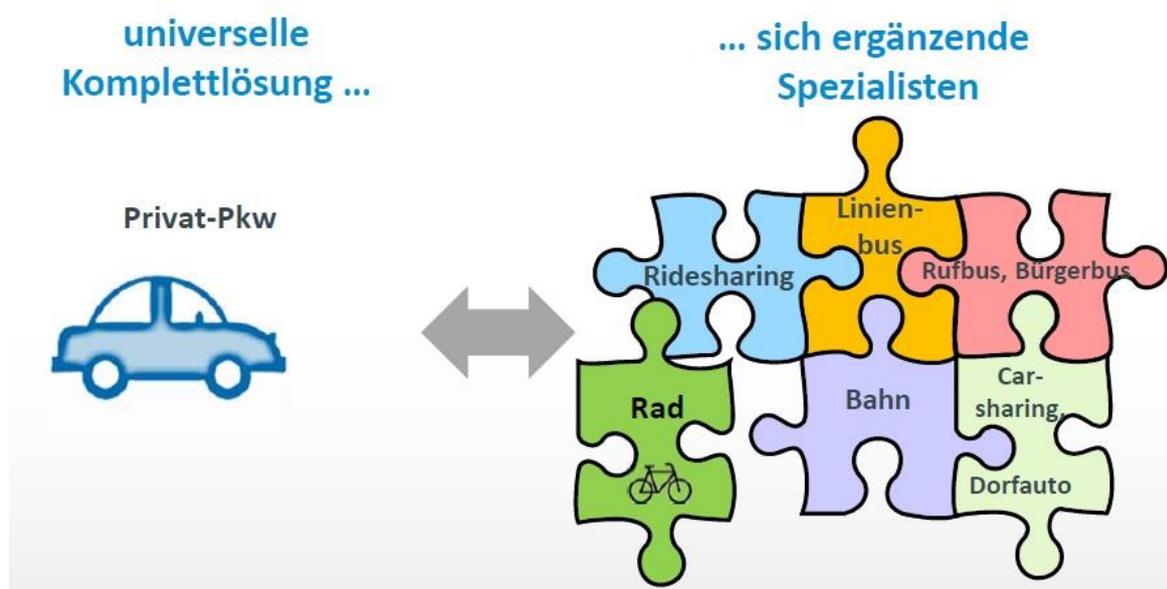
ßungs- und Qualitätsstandards für ein alltagstaugliches Verkehrsangebot als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr im Jahr 2022 zwischen Bund, Ländern und Kommunen definiert werden sollen. Die Bahn soll zum Rückgrat der Mobilität auch im ländlichen Raum werden. Individual- und Kollektivverkehre sollen besser miteinander verknüpft und durch neue flexible Angebote, auch privater Anbieter, ergänzt werden. Unterstützt werden sollen Initiativen zur Schaffung von besonderen Orten im ländlichen Raum, die Angebote bündeln – zum Beispiel für Nahversorgung, Kultur, Bildung und Gesundheitsdienstleistungen.

Viele Bundesländer fördern den Betrieb solcher Buslinien, die in Ergänzung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) landesbedeutsame Relationen abdecken. Inzwischen ist auch die Liste der Landkreise und Regionen lang, die eine Liniennetzreform und Verbesserungen des Angebots umgesetzt haben (bspw. die Modellregion Kreis Borken (NRW), die in den Kapiteln 2.5.2.5, 3.2.2 und 4.3.5 jeweils illustrierend behandelt wird). Noch länger ist die Liste von Modellprojekten zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen, aktuell (Januar 2023) sind insbesondere zahlreiche On-Demand-Verkehre zu beobachten. Ein Beispiel für ein breit angelegtes Förderprogramm ist „LandMobil“, das im Rahmen des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung (BULE) durch das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) Ende 2018 aufgelegt wurde. Gefördert werden modellhafte Projekte auf regionaler oder lokaler Ebene, die die Mobilität von Menschen in ländlichen Räumen verbessern und damit einen Beitrag zur Sicherung von Teilhabe und Daseinsvorsorge leisten können. Entwickelt wurden beispielsweise Fahrdienste, Lieferdienste und Verleihsysteme, die räumliche, zeitliche und zielgruppenspezifische Lücken in bestehenden ÖPNV-Angeboten schließen (Herget et al., 2022).

Auch wenn sich die Förderung zumeist auf einzelne Bausteine bezieht, Einigkeit besteht dahingehend, dass die Alternative zum privaten Pkw das Zusammenwirken verschiedener Angebotsbausteine voraussetzt. Vor diesem Hintergrund wiegt es schwer, dass integrierte Mobilitätsplanung in ländlichen Räumen bisher selten ist.

Noch seltener ist die Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung. Für den Verzicht auf die Pkw-Nutzung wäre es hilfreich, Verkehrsangebote und Versorgungsstandorte von Anfang an gemeinsam zu planen und aufeinander abzustimmen. So sollten keine Gebiete für Wohnungsbau oder Gewerbe mehr entwickelt werden, die so gelegen sind, dass sie allein mit dem MIV erreicht werden können (Herget et al., 2021, S. 13).

Abbildung 3: Nur das Zusammenwirken der Puzzlestücke ergibt die Alternative zum Privat-Pkw



Quelle: (Herget, 2020, S. 24)

Breit angelegte Beteiligungsprozesse werden in ländlichen Räumen oft nur im Rahmen von Modellprojekten umgesetzt. Eine solche Beteiligung wäre jedoch in Planungsprozessen standardisiert notwendig, um Angebote zu schaffen, die den Bedürfnissen der Menschen entsprechen. Im Sinne einer „Sektorenkopplung“ kann hierbei Mobilität und Verkehr perspektivisch von der Energiewende profitieren, bei der für die Schaffung von Akzeptanz des Aufbaus eines Netzes erneuerbarer Energien ebenfalls eine stärkere Beteiligung erforderlich ist. Verkehrswende im ländlichen Raum ist stärker als im städtischen Raum eine Wende bei der Antriebstechnik privater Pkw, der aufgrund der differenzierten Verkehrsverflechtungen weiterhin eine wichtige Rolle für die Mobilität spielen wird. Mit Blick auf einen effizienten Einsatz erneuerbarer Energien werden aber auch künftig gemeinsam genutzte Verkehrsmittel eine größere Rolle als gegenwärtig spielen müssen.

Eine Verkehrswende in ländlichen Räumen kann nur gelingen, wenn Impulse, die bei unterschiedlichen Stadien ansetzen, aufgegriffen und produktiv genutzt werden. Ein Schwerpunkt liegt besonders auf der Verknüpfung von Daseinsvorsorgefunktionen und der umweltverträglichen Gestaltung und Umsetzung von integrierten Mobilitätskonzepten, die für Menschen in ländlichen Regionen eine attraktive und leistungsfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen.

Um die damit verbundenen Herausforderungen besser zu verstehen, wird in diesem Forschungsprojekt ein besonderes Augenmerk auf die Prozesse der Planung selbst gerichtet. Dabei geht es nicht zuletzt um das Spannungsfeld zwischen „idealtypischen“ Planungsprozessen einerseits und der gelebten Praxis der Planung andererseits. So verweisen insbesondere die Interviews, aber auch die Workshops in der Modellregion auf ein Spannungsverhältnis zwischen einer möglichst systematischen, hierarchisch geordneten Planung auf der einen Seite und einer inkrementellen Vorgehensweise entlang von Einzelmaßnahmen und -projekten – beispielsweise ausgelöst durch den Impuls eines Förderprogramms – auf der anderen Seite. Das inkrementelle Vorgehen kann durchaus als Initialzündung für planerische Aktivitäten in einem größeren Kontext wirken und damit eine wichtige Rolle für übergreifende Strategien spielen.

1.2 Ländliche Räume als Gegenstand der Untersuchung

Je nachdem welche räumliche Klassifizierung zugrunde gelegt wird, wird ein unterschiedlich großer Teil der Fläche und der Einwohner*innen Deutschlands dem ländlichen Raum zugerechnet. In jedem Fall sind ländliche Räume vielfältig. Diese Vielfalt bezieht sich auf:

- ▶ Bevölkerungsdichte, Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung
- ▶ Wirtschafts- und Innovationskraft sowie regionale Arbeitsplatzstruktur
- ▶ Lage zu zentralen Orten und Anbindung an überörtliche Verkehrsnetze
- ▶ touristische Bedeutung mit Auswirkungen auf Wirtschaft und Kultur
- ▶ Mobilitätsvoraussetzung für alltägliche Wegzwecke

Räumlicher Bezugspunkt sind ländliche Regionen und deren Verflechtungsräume entsprechend der Regionalstatistischen Raumtypologie RegioStaR 17. In der Vergangenheit waren die siedlungsstrukturellen Kreistypen die wichtigste Raumtypisierung. Vor dem Hintergrund der Entwicklung, dass Landkreise durch Fusion größer und damit auch heterogener geworden sind, wurde eine Raumtypologie auf Basis von Gemeinden und Gemeindeverbänden eingeführt. Die Raumtypologie RegioStaR 17 ist der differenzierteste Typ: von der Metropole bis zu kleinstädtisch, dörflichen Räumen in ländlichen Regionen werden insgesamt 17 Raumtypen definiert.

Diese sind die Grundlage für verschiedene Zusammenfassungen von Raum- und Gemeindetypen. Beispielsweise in RegioStar 4 werden vier Raumtypen aggregiert:

- ▶ Metropolitane Stadtregion
- ▶ Regiopolitane Stadtregion
- ▶ Stadtregionsnahe ländliche Region
- ▶ Periphere ländliche Region

Gemeinden außerhalb der Stadtregionen bilden die ländlichen Regionen, die in RegioStar17 in vier stadtreionsnahe und vier periphere ländliche Regionen differenziert werden. „Zu den stadtreionsnahen [ländlichen Regionen] zählen diejenigen, von denen die nächste Großstadt in einer Pkw-Fahrzeit unter 45 Minuten zu erreichen ist oder ein Bevölkerungspotenzial von mindestens 300.000 Personen haben. Gebiete mit einer Fahrzeit über 45 Minuten und einem Bevölkerungspotenzial unter 300.000 Einwohnern gelten als periphere ländliche Regionen. Zur Ermittlung des Bevölkerungspotenzials werden alle Einwohner*innen im Umkreis von 100 km distanzgewichtet aufsummiert: „Das bedeutet, dass mit zunehmender Entfernung von Gemeinden deren Einwohner mit einem geringeren Gewicht einbezogen werden.“ (Clearingstelle Verkehr o.J.) Gemeinden außerhalb der Stadtregionen bilden die ländlichen Regionen, die in RegioStar17 in vier stadtreionsnahe und vier periphere ländliche Regionen differenziert werden. „Zu den stadtreionsnahen [ländlichen Regionen] zählen diejenigen, von denen die nächste Großstadt in einer Pkw-Fahrzeit unter 45 Minuten zu erreichen ist oder ein Bevölkerungspotenzial von mindestens 300.000 Personen haben. Gebiete mit einer Fahrzeit über 45 Minuten und einem Bevölkerungspotenzial unter 300.000 Einwohnern gelten als periphere ländliche Regionen. Zur Ermittlung des Bevölkerungspotenzials werden alle Einwohner*innen im Umkreis von 100 km distanzgewichtet aufsummiert. Das bedeutet, dass mit zunehmender Entfernung von Gemeinden, deren Einwohner*innen mit einem geringeren Gewicht einbezogen werden.“ (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung [BBSR], o. J.a).

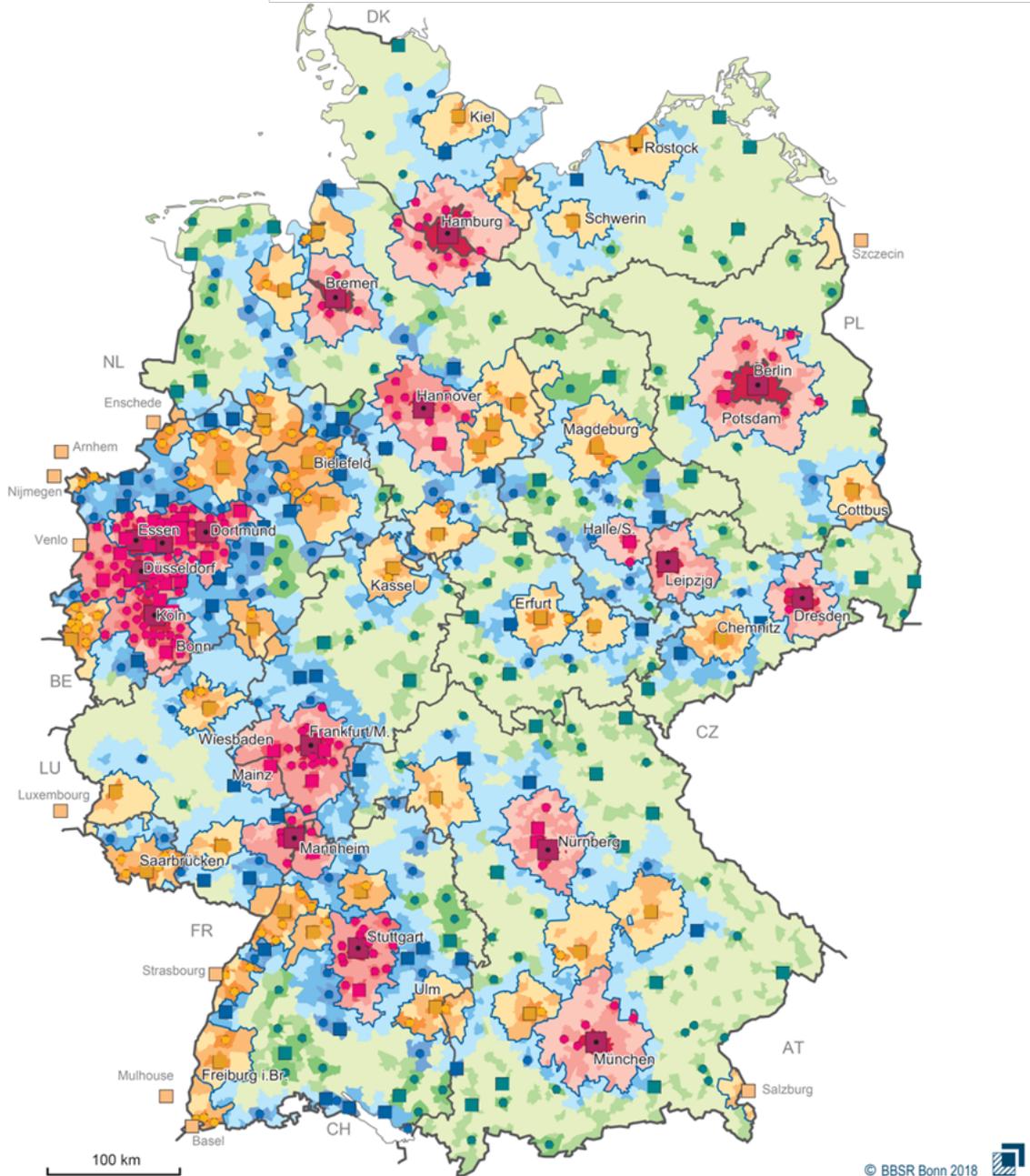
Ländliche Regionen sind somit in der makroskopischen Betrachtung das komplementäre Gegenstück zu Stadtregionen, umfassen in der mikroskopischen Betrachtung aber vielfältige Raumtypen, denen Ländlichkeit zugeschrieben wird.

Abbildung 4: Regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR 17



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 17) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung



Stadtregionen		Ländliche Regionen		
Metropolitane Stadtregion	Regiopolitane Stadtregion	Stadtregionennahe ländliche Region	Periphere ländliche Region	Name
Metropole	Regiopol	Zentrale Stadt	Zentrale Stadt	Grenznahe Großstadt mit stadtreionaler Verflechtung zu Deutschland
Großstadt	Mittelstadt	Mittelstadt	Mittelstadt	
Mittelstadt	Städtischer Raum	Städtischer Raum	Städtischer Raum	
Städtischer Raum	Kleinstädtischer, dörflicher Raum	Kleinstädtischer, dörflicher Raum	Kleinstädtischer, dörflicher Raum	
Kleinstädtischer, dörflicher Raum				Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR Geometrische Grundlage: Einheitsgemeinden und Gemeindeverbände (generalisiert), 31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG Bearbeitung: BBSR, A. Milbert Grundkonzeption: BMVI

Quelle: (Bundesministerium für Digitales und Verkehr [BMDV], 2021)

In die vorliegende Untersuchung eingeschlossen sind die ländlichen Regionen in RegioStaR 17, d.h. sowohl stadtreionsnahe ländliche Regionen als auch periphere ländliche Regionen – und somit eine Bandbreite heterogener Räume: Mit Ausnahme der Rheinebene gehört das südliche Baden-Württemberg mit seinen mittelgroßen Städten und das angrenzende Bayern genauso zu den ländlichen Regionen wie große Teile Brandenburgs und der überwiegendes Teil Mecklenburg-Vorpommerns.

Orientiert an den ländlichen Regionen wurden die zu untersuchenden Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte ausgewählt. Eine Reihe von Planungsinstrumenten wie Nahverkehrspläne und Mobilitätskonzepte sind auf der Kreisebene angesiedelt, so dass sich hier ein Widerspruch zur Raumtypologie ergeben kann. Hier wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber pragmatisch vorgegangen und ein Nahverkehrsplan dann zur näheren Untersuchung ausgewählt, wenn zumindest ein Teil der Gemeinden des Landkreises den ländlichen Regionen zugerechnet ist. In Zweifelsfällen wurden die RegioStaR-Referenzdateien konsultiert.

1.3 Methodischer Zugang

Die Vorgehensweise stützte sich auf eine umfassende Desktop-Recherche zu drei Schwerpunktthemen:

- ▶ Arbeitspaket 1: Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte
- ▶ Arbeitspaket 2: Organisationsformen und interkommunale Kooperation
- ▶ Arbeitspaket 3: Förderinstrumente und Finanzierung

Ausgewertet wurde u.a. das Online-Nachschlagewerk „Mobilikon“, das Informationen rund um das Thema Mobilität zur Verfügung stellt. Das Nachschlagewerk ist ein gemeinsames Projekt des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) und wird betreut durch das Kompetenzzentrum für Ländliche Mobilität (KoLMo) im BBSR. Die darin verfügbaren Informationen zu verschiedenen Themen, Mobilitätsmaßnahmen und -projekten werden laufend aktualisiert. Weitere zentrale Quellen bildeten die Förderdatenbank des Bundes sowie aktuelle Veröffentlichungen wie die der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Ergänzt wurde die Desktop-Recherche durch leitfadengestützte Interviews mit Experten*Expertinnen zu den Themen der drei Arbeitspakete. Diese Interviews waren als Hintergrundgespräche angelegt und werden daher nicht veröffentlicht.

Zur Gewährleistung des Praxisbezugs wurde der Kreis Borken (NRW) als Modellregion ausgewählt. Dort werden Workshops zu den Themen der Arbeitspakete 1 und 2 durchgeführt.

- ▶ Ziel des 1. Workshops war es, die gewonnenen Erkenntnisse zu Planungsinstrumenten und Mobilitätskonzepten, der interkommunalen Kooperation und der Rolle von Kompetenzzentren und Netzwerken kritisch zu reflektieren und ggf. neue Aspekte und Sichtweisen aus den Erfahrungen des Kreises Borken zu ergänzen.
- ▶ Ziel des 2. Workshops war es, die erarbeiteten Empfehlungen zur Weiterentwicklung von Finanzierungs- und Förderinstrumenten zu reflektieren und einen Ausblick auf die Ergebnisse des Gesamtprojektes zu geben.

Der Kreis Borken hat in den letzten Jahren sehr konsequent die Maßnahmen, die in kreisweiten Planwerken enthalten sind, in die Umsetzung gebracht. Im Zentrum stand dabei der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2019, der mittlerweile umgesetzt ist. Die definierten Schnittstellen zu

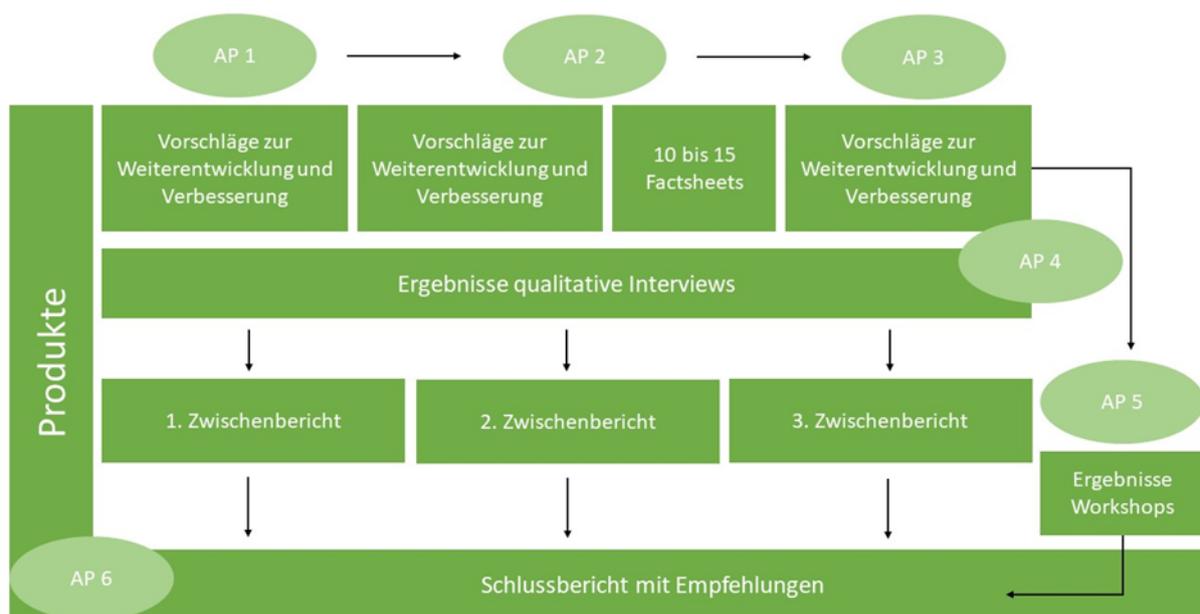
Verkehrsmitteln des Umweltverbundes wurden in Folgeuntersuchungen mit konkreter Umsetzungsperspektive weiterentwickelt.

Der Kreis Borken ist zudem gerade sehr aktiv durch anstehende ÖPNV-Vergaben, die Definition eines Veloroutennetzes und die kreisweite Einrichtung von Mobilstationen. Viele Kommunen im Kreis haben oder lassen aktuell Mobilitätskonzepte erarbeiten (Bocholt, Rhede, Borken). Städte wie Ahaus und Gronau gehen einen anderen Weg, indem zunächst konkrete Projekte umgesetzt werden, die nun als Anker für die kommunale Mobilitätsentwicklung dienen. Als Besonderheit sind damit im Landkreis Borken zwei unterschiedliche Herangehensweisen zu finden: Ein planungsorientierter Weg, den die Wissenschaft und Fachöffentlichkeit als Norm ansieht, auf der einen Seite und ein umsetzungsorientierter Ansatz mit konkreten Projekten auf der anderen Seite.

Auf regionaler Ebene erfolgt im Landkreis Borken eine themenbezogene Zusammenarbeit mit den Nachbarkreisen, der Stadt Münster oder den angrenzenden niederländischen Kommunen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt den Kreis Borken themenbezogen.

Die folgende Abbildung 5 gibt einen Überblick zur Vorgehensweise.

Abbildung 5: Überblick zur Vorgehensweise



Quelle: eigene Darstellung, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Das Projektergebnis umfasst Empfehlungen, wie die Planwerke und Finanzierung, Strukturen der Beratung und der Wissensvermittlung sowie die interkommunale Zusammenarbeit verbessert werden können. Empfehlungen werden auch dazu ausgesprochen, welche Mobilitätsbausteine für die Gewährleistung der Daseinsvorsorge und für eine umweltverträgliche Mobilität zielführend sind und damit in die Mobilitätskonzepte Eingang nehmen sollten.

Weitere spezifische methodische Aspekte werden in den einzelnen Arbeitspaketen dargestellt.

2 Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte

Im Folgenden wird den Fragen nachgegangen, welche Planungsinstrumente für eine nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen besonders geeignet sind, wie die verschiedenen Planwerke (räumliche Planung, Verkehrsplanung) besser zusammenwirken können und wie verlässliche Planungsgrundlagen geschaffen werden können.

Die Grundlage bildet die Auswahl und Analyse von 50 Beispielen für Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte, die sich auf ländliche Räume beziehen. Zunächst erfolgte eine grobe Vorauswahl („Longlist“) möglicher interessanter Beispiele. Im nächsten Schritt wurde aus diesem breiten Set von Beispielen eine Auswahl näher zu untersuchender Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte getroffen. Dabei wurde darauf geachtet, eine möglichst große Bandbreite von Beispielen in Bezug auf die in den Kapiteln 3.1, 3.2 und 3.3 dargestellten Aspekte von Planungsprozessen, Zuständigkeiten und Qualitätskriterien abzubilden. Die ausgewählten Beispiele wurden dann tiefergehend analysiert und nach bestimmten Merkmalen kategorisiert (vgl. Tabelle 1). Dabei wurden neben Kriterien wie der Zuständigkeitsebene oder der Verbindlichkeit auch qualitative Merkmale erfasst, die sich an den Prinzipien der nachhaltigen urbanen Mobilitätspläne (SUMP) orientieren. Diese Prinzipien, die in den vergangenen Jahren zunehmende Bedeutung im fachlichen Diskurs und in der Planungspraxis erlangt haben, lassen sich als Qualitätsmaßstab einer „idealtypischen“ Planung für nachhaltige Mobilität beschreiben (vgl. zum SUMP-Ansatz ausführlicher Kapitel 2.4):

Acht Prinzipien zur Erstellung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans („SUMP“)

1. Vorgehensweise: sektoral/integriert („interdisziplinär“)
2. Zusammenarbeit über Zuständigkeitsgrenzen hinweg (interkommunal und/ oder regional)
3. Beteiligung (Bürger*innen, Stakeholder)
4. Bewertung der aktuellen und zukünftigen Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems (Beschaffung und Generierung von Planungsdaten, Tools und Planungsmodelle, Aktualität der Planungsdaten, bspw. Nutzung von Mobilfunkdaten, betrachtete Planungszeiträume)
5. Umsetzungsorientierung (Definition von Umsetzungsschritten, Zielmarken)
6. integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger und -arten
7. Monitoring und Evaluation (Ob und wie erfolgt die systematische Prozess- und Wirkungsevaluation, Tools?)
8. Qualitätssicherung im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess

Die Darstellung jedes ausgewählten Planungsinstrumentes und Mobilitätskonzepts greift diese Kriterien auf, so dass sich folgende Gliederung ergibt:

Tabelle 1: Kriterien der Analyse und Darstellungen der ausgewählten Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte

Benennung des Planungsinstruments/Mobilitätskonzepts	Merkmale des Planungsinstruments/Mobilitätskonzepts
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Name des Planungsinstruments/Mobilitätskonzepts ▶ Räumlicher Bezug (RegioStaR-Klassifizierung) ▶ Verantwortlichkeit (Bund, Land, Region, Landkreis, Gemeinde) ▶ Gegenstand der Planung/des Konzepts 	<p>Art der Planung/Verbindlichkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Freiwillige Planung oder gesetzliche Verpflichtung ▶ Voraussetzungen für den Erhalt von Fördermitteln
	<p>Planungsprozess: Kontinuität in der Erstellung eines Planwerks/Mobilitätskonzepts</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Erstellung aufgrund eines Förderprogramms, der auch ohne Fördermittel fortgeführt wird (Folgepläne) ▶ Einmaliger Plan aufgrund eines Förderprogramms, aber Impulsgeber für andere Pläne/Konzepte
	<p>Qualität des Planungsinstruments/Mobilitätskonzepts³</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Vorgehensweise: sektoral/integriert („interdisziplinär“) ▶ Zusammenarbeit über Zuständigkeitsgrenzen hinweg (interkommunal und/ oder regional) ▶ Beteiligung (Bürger*innen, Stakeholder) ▶ Bewertung der aktuellen und zukünftigen Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems (Beschaffung und Generierung von Planungsdaten, Tools und Planungsmodelle, Aktualität der Planungsdaten, bspw. Nutzung von Mobilfunkdaten, betrachtete Planungszeiträume) ▶ Umsetzungsorientierung (Definition von Umsetzungsschritten, Zielmarken) ▶ integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger und -arten ▶ Monitoring und Evaluation (Ob und wie erfolgt die systematische Prozess- und Wirkungsevaluation, Tools?) ▶ Qualitätssicherung im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess

Quelle: Eigene Darstellung, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Die Darstellung der Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte in Steckbriefen, die in Kapitel 6 beigefügt sind, gliedert sich nach dem räumlichen Bezug (von Plänen für ein ganzes Bundesland bis hin zu kommunalen Plänen) sowie nach dem inhaltlichen Fokus (von übergreifenden Gesamtplanungen für räumliche Entwicklung und Mobilität bis hin zu Planungsinstrumenten und Konzepten für einzelne Verkehrszweige) (vgl. Tabelle 2). In Kapitel 7 werden außerdem ausgewählte Beispiele für Netzwerke und Fachzentren sowie für interkommunale Zusammenarbeit in Steckbriefen dargestellt. Die rund 50 Steckbriefe bieten eine systematische Übersicht

³ Die acht SUMP-Prinzipien dienen als Orientierung, es wird aber nicht jedes Prinzip separat geprüft, sondern ein Gesamtblick angestrebt: So ist bspw. interkommunale Zusammenarbeit nur dann relevant, wenn die zu lösende Aufgabe Grenzen überschreitet.

über Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte und sind Grundlage der nachfolgenden Ausführungen.

Tabelle 2: Gliederung der Steckbriefe in Kapitel 6

6 Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte		
6.1 Bundesland sowie überregionaler Teilraum eines Bundeslandes		
6.1.1 Verkehrszweigübergreifende Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte	6.1.2 Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte für einzelne Verkehrszweige	
6.2 Region		
6.2.1 Gesamtplanung für räumliche Entwicklung und Mobilität	6.2.2 Verkehrszweigübergreifende Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte	6.2.3 Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte für einzelne Verkehrszweige
6.3 Landkreis sowie mehrere Landkreise und/oder kreisfreie Stadt		
6.3.1 Gesamtplanung für räumliche Entwicklung und Mobilität	6.3.2 Verkehrszweigübergreifende Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte	6.3.3 Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte für einzelne Verkehrszweige
6.4 Gemeinde sowie interkommunale Zusammenarbeit mehrerer Gemeinden		
6.4.1 Gesamtplanung für räumliche Entwicklung und Mobilität	6.4.2 Verkehrszweigübergreifende Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte	6.4.3 Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte für einzelne Verkehrszweige
7 Organisationsformen		
7.1 Netzwerke und Fachzentren	7.2 Interkommunale Zusammenarbeit	

Quelle: eigene Darstellung, Difu

2.1 Funktion und Zuschnitt von Planungsinstrumenten und Mobilitätskonzepten

Wie sowohl die Literatur als auch die betrachteten Fallbeispiele zeigen, ist die Grenze zwischen Planungsinstrumenten und Mobilitätskonzepten nicht immer trennscharf. In der Praxis kann ein Nahverkehrsplan entweder als Planungsinstrument für den ÖPNV in kommunaler Verantwortung oder als Mobilitätskonzept verstanden werden. Für die vorliegende Untersuchung werden Planungsinstrumente übergeordneter als Pläne, Konzepte und Methoden verstanden, welche Planungsprozesse, in diesem Fall der Verkehrsplanung, unterstützen (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung [BBR], 2000). Ebenso wird in der SRL-Veröffentlichung „Planungsinstrumente für eine nachhaltige Mobilität“ (Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung [SRL], 2020) der Begriff Planungsinstrumente als Oberbegriff für Planwerke und Konzepte verwendet.

Es gibt eine Vielzahl von Plänen und Konzepten, mit deren Hilfe Mobilität in ländlichen Regionen (RegioStaR 17) auf Nachhaltigkeitskurs gebracht werden soll. Rückblickend hat die Dichte von Plänen und Konzepten, die Mobilität behandeln, zugenommen. Dies liegt beispielsweise daran, dass wie beim Nahverkehrsplan eine rechtliche Verpflichtung mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und durch die ÖPNV-Gesetze der Bundesländer Mitte der 1990er-Jahre überhaupt erst geschaffen wurde. Der Klimaschutz sowie der demographische Wandel, Veränderungen bei sozialer Infrastruktur und Nahversorgung, aber auch der technologische Wandel wie die Elektromobilität erfordern zudem ein planerisch-konzeptionelles Han-

deln. Nicht zuletzt sind Planwerke und Mobilitätskonzepte häufig mit Förderprogrammen verknüpft, die den Anlass geben, sich mit einer bestimmten Thematik auf planerischer und konzeptioneller Ebene zu befassen.

Gemäß dem Online-Nachschlagewerk „Mobilikon“ verbindet ein Mobilitätskonzept konkrete Lösungsansätze zum Thema Mobilität aus den Themenbereichen Infrastruktur, Bau- und Planungsrecht, Beratung sowie Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zu einer integrierten Gesamtstrategie. Das Mobilitätskonzept muss dabei auf die regionalspezifischen Anforderungen angepasst werden. Darüber hinaus soll es als andauernd fortlaufender Prozess gesehen werden, um nachhaltige Ergebnisse zu erzielen.“ (BBSR, o. J.g). Der Begriff wird häufig zudem synonym verwendet für Mobilitätsprojekte, die in die Umsetzung gebracht werden. Diese zumeist sektoralen Projekte eint ein eher integrierter Maßnahmenansatz, um neuartige Mobilitätslösungen zu erproben.

Auffällig ist, dass aus Metropolen und Großstädten bekannte Pläne wie früher die Generalverkehrspläne und heute die Verkehrsentwicklungspläne (VEP), teilweise auch stark orientiert an europäischen Leitlinien als Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), in ländliche Regionen vordringen. Allerdings zeigt eine Umfrage des Difu aus dem Jahr 2019, dass Kommunen bis 20.000 Einwohner*innen deutlich seltener ein Gesamtverkehrskonzept erstellen als größere Kommunen (Drews & Arndt, 2019, S. 10). Es sind gegenwärtig in erster Linie die größeren Städte oder Metropolregionen, die SUMP-Konzepte bzw. strategische Mobilitätsplanungen erstellen oder aktualisieren. Allerdings erhält die Thematik vor dem Hintergrund des „New EU Urban Mobility Framework“ aktuell europaweit eine größere Bedeutung. Die 2021 überarbeitete TEN-V-Verordnung sieht vor, dass bis Ende 2025 mehr als 420 große und mittelgroße Städte im transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) ihren eigenen SUMP entwickeln müssen (Europäische Kommission, 2021). Demnach müssen 77 deutsche Städte in wenigen Jahren einen Mobilitätsplan vorweisen oder entwickelt haben, der den Anforderungen eines SUMP genügt (vgl. hierzu das Forschungsvorhaben „Bestandserhebung und -analyse in Bezug auf nachhaltige urbane Mobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMPs) in deutschen Kommunen“: Difu 2022).

Mit Hilfe von Planungsinstrumenten werden Ideen und Vorstellungen von einer räumlichen Entwicklung in eine konkrete Form gebracht. Um langfristige Ziele, Prioritäten und Maßnahmen für die Entwicklung eines bestimmten Gebiets festzulegen, gibt es eine Reihe informeller sowie formeller Planungsinstrumente mit unterschiedlichen inhaltlichen Schwerpunkten und Graden der Konkretisierung.

- ▶ Informelle Planungsinstrumente mit breit angelegter thematischer Ausrichtung sind beispielsweise Integrierte Entwicklungskonzepte für einen Landkreis oder auch Regionalentwicklungskonzepte. Ein Verkehrsentwicklungsplan ist ebenfalls ein informelles Planungsinstrument, das die verschiedenen Verkehrsmittel und ihre Infrastrukturen umfasst.
- ▶ Formelle, d.h. in Gesetzen geregelte Planungsinstrumente, sind beispielsweise der Flächennutzungsplan, der Bebauungsplan oder der Nahverkehrsplan. Im Abwägungsprozess bei der Aufstellung formeller Pläne spielen auch die informellen Pläne eine Rolle. Beispielsweise ist der Verkehrsentwicklungsplan eine informelle Planung, die von einer Stadtverordnetenversammlung als städtebauliches Konzept im Sinne von § 1 Absatz 6 Nummer 11 Baugesetzbuch beschlossen werden kann.

Auch in Planungsinstrumenten, die keinen unmittelbaren Verkehrsbezug haben, spielen Fragen der Mobilität implizit eine Rolle: Beispielsweise werden im Flächennutzungsplan (FNP) Funktionen an bestimmten Orten lokalisiert, so dass Verkehr entsteht. Krankenhauspläne adressieren Fragen der Mobilität genauso wie Planungen für den Tourismus. Im Landkreis Barnim war z. B.

eine Arbeitsaufforderung des Klimaschutzkonzepts ausschlaggebend dafür, ein E-Carsharing-Konzept zu erarbeiten.

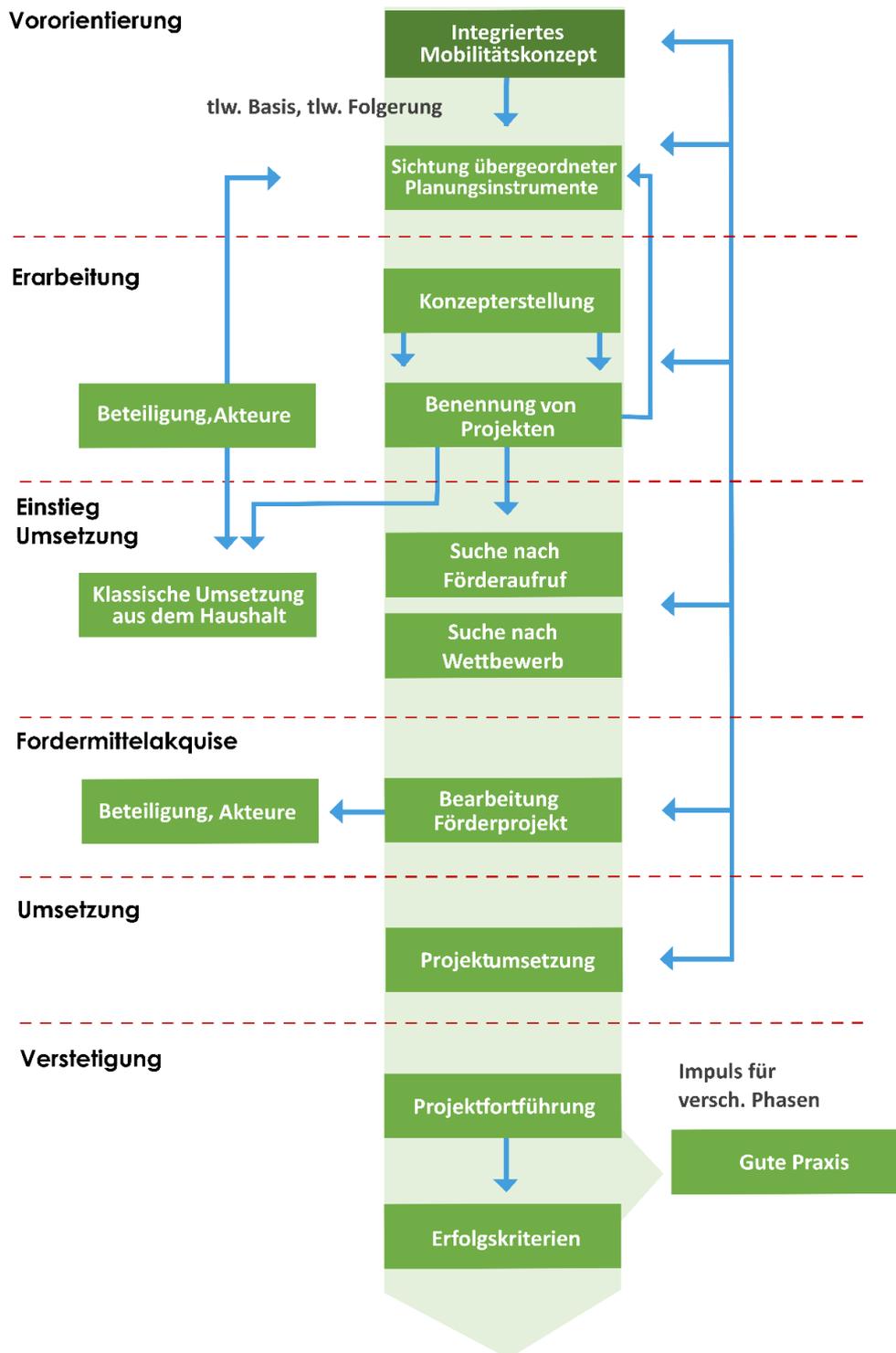
In einigen Landkreisen und Regionen gibt es Konzepte für Mobilität, die über den Nahverkehrsplan hinausweisen und den Anspruch haben, verschiedene Angebote als Alternative zum privaten Pkw zu integrieren. Ein Beispiel ist das intermodale Mobilitätskonzept des Landkreises Bamberg, weitere Beispiele finden sich in Kapitel 6. Mobilitätskonzepte können nicht nur auf die Kombination verschiedener Angebote fokussieren, darüber hinaus kann auch der Frage nachgegangen werden, ob und wie Leistungen als mobile Dienste zu den Menschen gelangen können.

2.2 Planungsprozesse: Vom Konzept zum Projekt oder vom Projekt zum Konzept

Neue öffentliche Verkehrsangebote haben fast immer ihren Ursprung in konzeptionellen Planungen und werden in den verschiedenen Planwerken festgesetzt, wie z. B. in integrierten Mobilitätskonzepten. Nach der Erarbeitung und nach der politischen Verabschiedung der Pläne folgt in der Regel die Realisierungs- oder Umsetzungsphase, in der die Konzepte in die Praxis überführt werden. Dies kann bspw. im Rahmen der klassischen internen Durchführung durch die kommunale Verwaltung und ausschließlich mit Finanzmitteln des eigenen Haushalts erfolgen, oder als Projekt innerhalb eines Förderprogramms. In der nachfolgenden Abbildung 6 wird aufgezeigt, wie im gängigen Planungsverständnis sich der Prozess für ein verbessertes öffentliches Mobilitätsangebot, ausgehend von einem Integrierten Mobilitätskonzept bis hin zu einer erfolgreichen Projektumsetzung bzw. -etablierung, darstellen kann.

Hierüber hinaus konnte vielerorts die Erfahrung gemacht werden, die sich auch in den Interviews wiederfindet, dass von diesem idealtypischen Ablauf abweichende Verfahren ebenfalls zu erfolgreichen und verstetigten Mobilitätsangeboten in ländlichen Räumen führen konnten. Entsprechende Projekte hatten dabei ihren Ursprung entweder in der politischen Willensbildung, im unternehmerischen Handeln der Verkehrsunternehmen, im ehrenamtlichen Engagement oder der Impuls entsprang einem Förderaufruf mit entsprechendem spontanem Handeln der planungsbeteiligten Akteure. Im Hinblick auf die Evaluation der maßgeblichen Ausgangspunkte für gute Verkehrsprojekte im ländlichen Raum müssen beide mögliche Wege betrachtet werden. In diesem Kapitel liegt der Fokus jedoch auf dem idealtypischen Ablauf, d.h. vom Konzept zum Projekt. Abseits des oben und in der folgenden Abbildung 6 dargestellten prozessualen Ablaufs, werden auch anderweitig geartete Abläufe in den Folgekapiteln Berücksichtigung finden.

Abbildung 6: Idealtypischer Ablauf von Planungsprozessen und Projektumsetzung

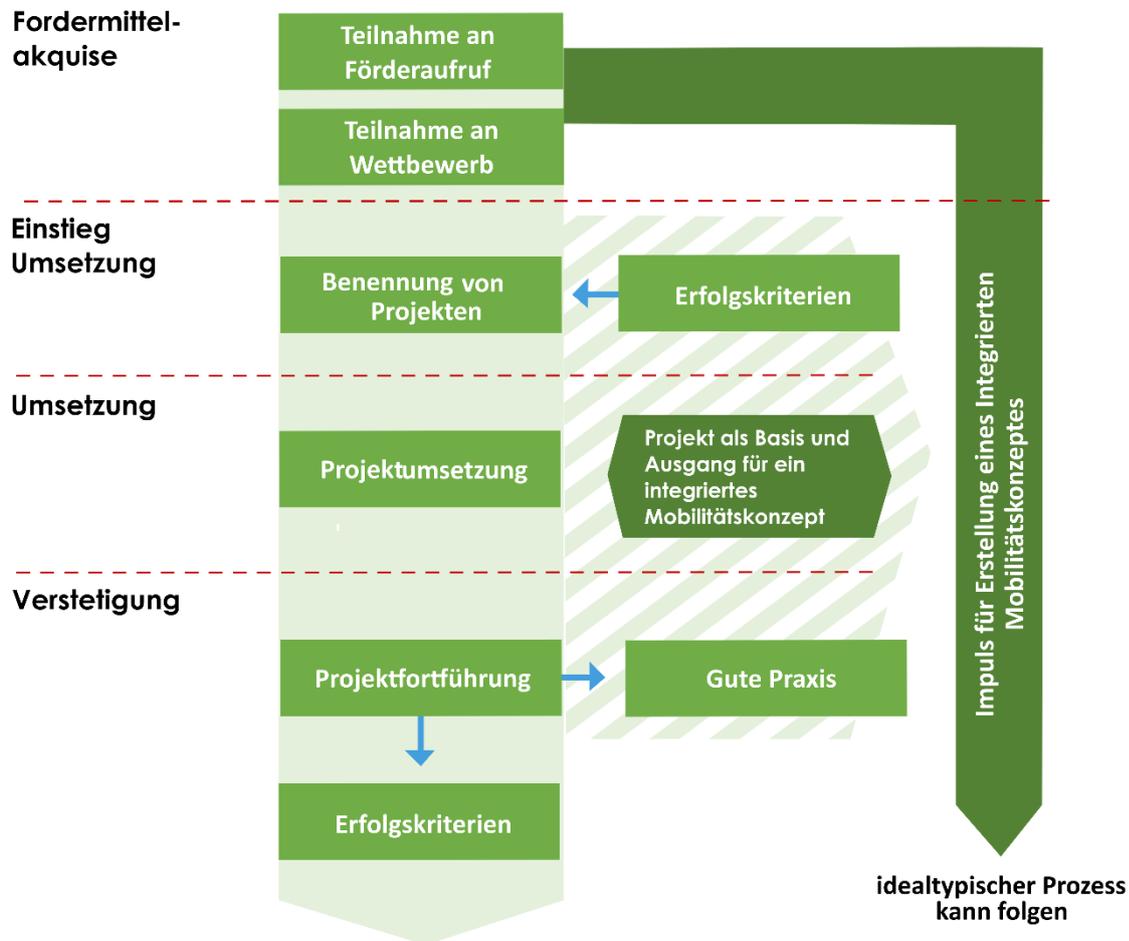


Quelle: eigene Darstellung, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Die nachfolgende Abbildung 7 skizziert einen abweichenden Ablauf, wie er in der Planungspraxis umgesetzt wurde. Durch die Umsetzung eines Mobilitätsprojektes im Rahmen eines Förderprogramms wurde ein konkreter Anwendungsfall geschaffen, der seinerseits dazu beigetragen hat, die Bedeutsamkeit öffentlicher Mobilitätsangebote deutlich hervorzuheben. Die kommunale Auseinandersetzung mit diesem Projekt war die Initialzündung für den Wunsch nach weiteren

Verbesserungen in diesem Bereich. Das Einzelprojekt war dann auch Ausgangspunkt für die Erstellung eines Integrierten Mobilitätskonzeptes, aus welchem wiederum neue Projekte entstanden sind, deren Umsetzung danach erfolgte.

Abbildung 7: Alternativer Planungsprozess in der Praxis



Quelle: eigene Darstellung, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Basierend auf der Analyse der Beispielkonzepte sowie der Aussagen in den Interviews lassen sich in Hinblick auf unterschiedliche Planungsprozesse somit folgende zentrale Aussagen festhalten:

- ▶ Die Kontinuität der Erstellung von Planwerken und übergeordneten Mobilitätskonzepten ist wichtig, hieraus können konkrete Projekte abgeleitet werden, deren Realisierung dann gezielt umgesetzt werden muss (klassisch institutionell oder als Förderprojekt).
- ▶ Auch die einzelnen Planwerke können ihren Ursprung in einem Förderprogramm haben. Dies ist bedeutsam, da die Ersterstellung oftmals mit hohem Aufwand und Kosten verbunden ist. Deren anschließende Fortschreibung und Fortführung kann dann einfacher auch ohne Fördermittel erfolgen (Folgepläne).
- ▶ Singuläre Projekte, die auf Basis eines Förderprogramms realisiert wurden, können wichtige Impulsgeber für weitere Projekte, aber auch für die Erstellung übergeordneter und Zielkonzepte sein.

2.3 Verortung der Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte im System der räumlichen Planung

Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte lassen sich unter verschiedenen Gesichtspunkten strukturieren (vgl. SRL 2020). Zentrale Merkmale sind:

- ▶ die Institution, die das Planungsinstrument nutzt bzw. das Mobilitätskonzept erstellt
- ▶ die räumliche Reichweite des Planungsinstruments bzw. Mobilitätskonzepts
- ▶ die gesetzliche Verankerung: So gibt es gesetzlich vorgeschriebene ebenso wie freiwillig angewendete Planungsinstrumente.
- ▶ die Verbindlichkeit der Planung bzw. des Mobilitätskonzepts: Eine starke Verbindlichkeit ist gegeben, wenn auch Dritte an die Planung bzw. das Konzept gebunden sind. Verbindlichkeit kann gesetzlich vorgesehen oder durch politischen Beschluss erreicht werden.
- ▶ Funktion und Zeithorizont: Konzeptionell-strategische Planungen zielen auf die Erreichung langfristiger übergreifender Zielsetzungen ab, während die operative Planung auf die kurz- bis mittelfristige Umsetzung bestimmter Maßnahmen fokussiert.
- ▶ Weiterführende Funktionen: Die Erstellung einer Planung bzw. eines Konzepts kann z. B. Voraussetzung für den Erhalt von Fördermitteln sein.

Grundlegend ist dabei das System räumlicher Planung, das in Deutschland auf verschiedenen Ebenen angesiedelt ist. Mit der Bundesraumordnung sowie der Landes- und der Regionalplanung gibt es ein gestuftes Planungssystem der Raumordnung (vgl. Tabelle 3). Diese hat immer auch einen (direkten oder indirekten) Bezug zur verkehrlichen Planung.

Tabelle 3: Überblick zu den Ebenen der räumlichen Planung am Beispiel von NRW

Planungsebene	Aufgaben	Instrumente	rechtliche Grundlagen
Bund Raumordnung	Leitvorstellungen und Grundsätze zur räumlichen Entwicklung im Bundesgebiet	Konzepte/Strategien zur Umsetzung von Leitbildern	Raumordnungsgesetz (ROG)
Land NRW Landesplanung	Grundsätze, Ziele zur räumlichen Entwicklung des Landes	Landesentwicklungsplan (LEP)	Landesplanungsgesetz (LPIG) Durchführungsverordnung zum LPIG
Regierungsbezirke/Regionalverband Ruhr Regionalplanung	Räumliche Entwicklung von Teilräumen, Konkretisierung der Grundsätze/Ziele	Regionalplan	LPIG
Gemeinden Bauleitplanung	Räumliche Gesamtplanung des Gemeindegebiets, Planung von Teilen einer Gemeinde	Flächennutzungsplan (FNP) Bebauungsplan (B-Plan)	Baugesetzbuch (BauGB)

Quelle: eigene Darstellung nach Landesbüro der Naturschutzverbände NRW o.J. (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, o. J.)

Die verschiedenen Planungsebenen stehen in Wechselwirkung zueinander. Das Raumordnungsgesetz (ROG) bildet den gesetzlichen Rahmen für die räumliche Gesamtplanung in Deutschland.

Die Bundesraumordnung koordiniert die Zusammenarbeit mit den Ländern über die Raumentwicklungsministerkonferenz. Gemeinsam mit den Ländern formuliert sie räumliche Leitbilder und Handlungsstrategien. Nach § 24 Abs. 2 ROG besteht eine Aufgabe der Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern auf dem Gebiet der Raumordnung in der Entwicklung von Leitbildern der räumlichen Entwicklung des Bundesgebietes. Umgesetzt wird die Raumordnung durch die Landes- und Regionalplanung sowie die Bauleitplanung der Gemeinden. Der Bund stößt über Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) Entwicklungen an, wie beispielsweise das Kooperationsraumkonzept (siehe Kasten).

Zentrale-Orte-System und Kooperationsräume

Ein Grundsatz der Raumordnung ist, dass Dienstleistungen wie beispielsweise Nahversorgung und medizinische Versorgung sowie Infrastrukturen der Daseinsvorsorge zur Sicherung der Chancengerechtigkeit in zentralen Orten gebündelt wird (Friedrich et al., 2021). Das Zentrale-Orte-System ist ein Rückgrat gleichwertiger Lebensbedingungen und daher ein wichtiger Bezugspunkt für Mobilität. Entsprechend ist auch die Nahverkehrsplanung am Zentrale-Orte-System orientiert. Die konkrete Ausgestaltung des Zentrale-Orte-Systems erfolgt in den Landesentwicklungsplänen. Das Netz Zentraler Orte und ihr Ausstattungskatalog unterscheidet sich zwischen den Bundesländern. Beispielsweise definiert Brandenburg keine Grundzentren, und Bayern hat ein dichtes Netz von Oberzentren.

Das Kooperationsraumkonzept, das im Rahmen des Aktionsprogramms Regionale Daseinsvorsorge (MORO) des damaligen Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) entwickelt wurde, ergänzt das Zentrale-Orte-System. „Es ist die Umsetzung des Gegentromprinzips für die Daseinsvorsorge. Die Landes- und Regionalplanung gibt die Orientierung, indem sie Zentrale Orte festsetzt. Im Rahmen der Regionalstrategie Daseinsvorsorge setzen die örtlichen Akteure die Idee der Zentralen Orte für die Region um und passen sie an die regionalen und örtlichen Bedingungen und Erfordernisse an. Sie kennen die Verhältnisse, und sie haben die Verantwortung für die Daseinsvorsorge und Lebensqualität vor Ort. Dabei müssen die Vielfalt der Region, der Möglichkeiten und die Bedeutung von Engagement, Zusammenarbeit und Koordination berücksichtigt werden.“ (Kaether et al., 2016, S. 16)

Mit dem Kooperationsraumkonzept soll den Herausforderungen des demographischen Wandels begegnet und langfristig gesicherte Versorgungsstrukturen geschaffen werden. Der Ansatz stützt sich auf eine freiwillige interkommunale Kooperation. Dabei werden Versorgungszentren identifiziert, die kein förmliches Mittel- oder Grundzentrum im Sinne des Zentrale-Orte-Systems darstellen müssen. Diese übernehmen eine ergänzende Versorgungsfunktion für einen bestimmten Teilraum, um so bereits bestehenden oder zukünftigen Versorgungsdefiziten entgegenzuwirken. Die Ausstattung der Versorgungszentren bezieht sich vor allem auf:

- ▶ Bildung und Betreuung (Grundschule, Kita)
- ▶ Gesundheit (Hausarzt, Apotheken, Pflege)
- ▶ Nah- oder Grundversorgung (Lebensmittelgeschäft, Metzgerei, Bäckerei, Bankfiliale, Post) (Rittmeier et al., 2018, S. 28)

Vereinzelt zählen auch Sport- und Freizeiteinrichtungen oder soziale Treffpunkte zur Ausstattung.

Das Kooperationsraumkonzept wird durch ein Mobilitätskonzept ergänzt, das sich mit der Erreichbarkeit der Versorgungszentren sowie der Anbindung an zentrale Orte befasst. Als gutes Beispiel gelten die auf diesem Prinzip entwickelten Kooperationsräume in Nordfriesland, die im Rahmen

des Modellvorhabens Land(auf)Schwung des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung im Zeitraum 2019 bis 2021 gefördert wurden (Rittmeier et al. ebd., S. 22 ff.).

Auf gemeindlicher Ebene erfolgt die räumliche Entwicklung durch die Bauleitplanung. „Die Bauleitplanung ist im Baugesetzbuch (BauGB) und in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) geregelt und dient der Lenkung beziehungsweise Ordnung der städtebaulichen Entwicklung. Die Bauleitplanung ist Teil der kommunalen Selbstverwaltung und ist daher Aufgabe der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG). Die Instrumente der Bauleitplanung sind der Flächennutzungsplan (§ 5 BauGB), als vorbereitender Bauleitplan, der die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung sowie die Art der Bodennutzung im Gemeindegebiet darstellen soll und der Bebauungsplan als verbindlicher Bauleitplan. Dieser konkretisiert die im Flächennutzungsplan dargestellten Bauflächen und enthält rechtsverbindliche Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung (§§ 8 ff. BauGB)“ (Forschungsinformationssystem Mobilität und Verkehr, 2019). „Die Bauleitplanung ist im Baugesetzbuch (BauGB) und in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) geregelt und dient der Lenkung beziehungsweise Ordnung der städtebaulichen Entwicklung. Die Bauleitplanung ist Teil der kommunalen Selbstverwaltung und daher Aufgabe der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG).

Auf allen drei Ebenen der staatlichen Administration – Bund, Länder, Kommunen (Städte, Gemeinden und Kreise) – wird Verkehr geplant und werden Mobilitätskonzepte entwickelt und umgesetzt. In der direkten Zuständigkeit des Bundes liegen die Bundesfernstraßen (Art. 90 GG), Bundesschienenwege (Art. 87e GG) sowie die Bundeswasserstraßen (Art. 89 Abs. 2 GG), Planungsinstrument ist die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP). Der BVWP bildet die Grundlage für den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Ausbaugesetze für Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen mit den zugehörigen Bedarfsplänen.

Die Schienenwege in ländlichen Räumen sind überwiegend im Zuständigkeitsbereich des Bundes, dagegen überwiegen bei den Straßen diejenigen im Zuständigkeitsbereich von Ländern und Kommunen (Landkreise, Gemeinden) deutlich. Bei größeren Gemeinden geht die Baulast von Landes- und Bundesstraßen auf die Gemeinden über.

Planungsinstrumente für Verkehr und Mobilität unterhalb des BVWP sind Landesverkehrspläne, die als integrierte Verkehrspläne alle Sektoren umfassen, oder einzelne Verkehrsmittel bzw. Verkehrsinfrastrukturen betreffen. Pläne für den SPNV (Angebot) oder für Landesstraßen (Infrastruktur) leiten sich unmittelbar aus der Landeskompetenz ab. Beispielsweise beim Radverkehr können Pläne des Landes eine koordinierende Funktion übernehmen.

In der Praxis findet man gelegentlich durch Planungsregionen aufgestellt regionale Verkehrskonzepte (z. B. das integrierte Verkehrskonzept Rheinhessen, aufgestellt durch die Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe, vgl. Tabelle 18). Landkreise und kreisfreie Städte sind in der Regel für den straßengebundenen ÖPNV zuständig und stellen die Nahverkehrspläne auf. Manchmal gibt es auch gemeinsame Nahverkehrspläne oder diese Aufgabe ist auf Zweckverbände übertragen, die mehrere Landkreise – ggf. auch kreisfreie Städte – umfassen (vgl. z. B. den Nahverkehrsplan des NVV in Hessen oder des ZVSN in Niedersachsen). Auf eine einzelne Gemeinde bezogen sind Konzepte für den Fuß- und Radverkehr, wobei Radverkehrskonzepte sinnvollerweise mehrere Gemeinden umfassen sollten. Eine interkommunale Zusammenarbeit gibt es auch bei spezifischen Mobilitätskonzepten wie beispielsweise für den Tourismus. Darüber hinaus werden in den Kommunen teilräumliche Verkehrs- und Mobilitätskonzepte erstellt, beispielsweise für Ortszentren (Verkehrsführung des MIV, Parken, Rad- und Fußverkehr) im Rahmen der Städtebauförderung oder Verkehrskonzepte im Zusammenhang mit Bauvorhaben. Beispiele hierzu finden sich in Kapitel 7 und den entsprechenden Unterkapiteln.

Eine rechtliche Verbindlichkeit und Wirkung hat das Planfeststellungsverfahren, das ein Verwaltungsverfahren über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Vorhaben ist. Dieses Verfahren soll die

berührten öffentlichen Interessen und privaten Belange in einen Abwägungsprozess einbinden. „Seine normative Grundlage findet es in den §§ 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und im besonderem Fachrecht. Im Bereich ÖPNV machen die §§ 28, 41 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sowie gegebenenfalls die Straßen- und Wegegesetze (StrWG) der Länder die Errichtung von bestimmten baulichen Anlagen von einem Planfeststellungsverfahren abhängig. Soweit im besonderen Fachrecht eine abschließende Regelung getroffen wurde, geht diese dem VwVfG vor. In den neuen Bundesländern und im Land Berlin werden die Vorschriften des PBefG wie auch des VwVfG teilweise überlagert durch die Anforderungen des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes (VerkPBG). Hinzu kommen allgemein auf Bundesebene Rechtsverordnungen, die auf der Grundlage des PBefG erlassen wurden, insbesondere die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab). Weiterhin müssen vor allem im FStrG und im AEG Planfeststellungsrichtlinien (vor allem Planfeststellungsrichtlinien 2015) und bei umweltrelevanten Vorhaben das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) berücksichtigt werden.“ (BBSR, o. J.h).

Das Planfeststellungsverfahren beginnt mit dem Antrag des Vorhabenträgers bei der zuständigen Behörde. Dem Antrag wird der sogenannte „Plan“ beigefügt, welcher aus Zeichnungen und Erläuterungen besteht, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Im Ablauf des Verfahrens wird die beantragte Planung bekannt gemacht und offengelegt, Träger öffentlicher Belange und Privatpersonen werden angehört und ihre Einwendungen geprüft. Durch die Planfeststellungsbehörde erfolgt der Planfeststellungsbeschluss: Dieser Verwaltungsakt stellt die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange fest. Neben der Planfeststellung sind keine anderen behördlichen Entscheidungen erforderlich (Konzentrationswirkung).

Diskutiert wird die Vereinfachung des Planfeststellungsverfahrens für Infrastruktur des Radverkehrs. In NRW wurde im Rahmen des Infrastrukturpakets II eine Regelung geschaffen, so dass für Radwege von bis zu sechs Kilometern Länge, die durch kein geschütztes Gebiet führen, keine Umweltverträglichkeitsprüfung mehr notwendig ist. Für Klagen gegen Radschnellverbindungen gilt nur noch eine Instanz. Wird gegen die Planung geklagt, ist unmittelbar das Oberverwaltungsgericht zuständig (VM 2021). Diskutiert wird die Vereinfachung des Planfeststellungsverfahrens für Infrastruktur des Radverkehrs. In NRW wurde im Rahmen des Infrastrukturpakets II eine Regelung geschaffen, so dass für Radwege von bis zu sechs Kilometern Länge, die durch kein geschütztes Gebiet führen, keine Umweltverträglichkeitsprüfung mehr notwendig ist. Für Klagen gegen Radschnellverbindungen gilt nur noch eine Instanz. Wird gegen die Planung geklagt, ist unmittelbar das Oberverwaltungsgericht zuständig (Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen, 2021).

Im Gegensatz zum Flächennutzungsplan, der in der Regel das gesamte Gemeindegebiet umfasst und als vorbereitender Bauleitplan noch keine verbindlichen Festsetzungen trifft, ist der Bebauungsplan auf Teile des Gemeindegebiets beschränkt und enthält verbindliche Regelungen, wie die Grundstücke bebaut werden können. Der Bebauungsplan „enthält rechtsverbindliche Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung. Im Bebauungsplan können beispielsweise Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen sowie Stellung baulicher Anlagen, aber auch öffentliche und private Grünflächen sowie Verkehrsflächen festgesetzt werden.“ (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, o. J.).

Der Nahverkehrsplan bindet den Aufgabenträger, jedoch nicht den Straßenbaulastträger insbesondere im Hinblick auf die Erstellung einer baulich barrierefreien Haltestelle. Die personenbeförderungsrechtliche Genehmigungsbehörde berücksichtigt den Nahverkehrsplan. Ein höheres

Gewicht hat der Nahverkehrsplan, wenn er durch den Kreistag beschlossen ist. Auch bei informellen Verkehrs- und Mobilitätskonzepten kann durch politischen Beschluss eine Selbstbindung erreicht werden.

In einer Reihe von Fällen ist die Erstellung bestimmter Planwerke die Voraussetzung für den Erhalt von Fördermitteln. Ein Beispiel hierfür ist die Erstellung eines integrierten Stadtentwicklungskonzepts (INSEK), ohne dass der Erhalt von Mitteln aus der Städtebauförderung nicht möglich ist. „Im Bereich Mobilität können durch das INSEK strategische Leitlinien, Instrumente und Maßnahmen(-bündel) für alle Verkehrsarten beschlossen werden. Dabei kann der Schwerpunkt beispielsweise auf eine nachhaltige Mobilität mit der Förderung des Umweltverbundes gelegt werden.“ (BBSR, o. J.d).

Mit Blick auf den Erhalt von Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist Fördervoraussetzung, dass die Maßnahme Bestandteil eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP) ist. In den Regelungen der Bundesländer zur Investitionsförderung wird ähnlich verfahren.

Um Mittel aus europäischen Förderprogrammen zu erhalten, wird z. T. diskutiert, ob die Darlegung einer Maßnahme in einem Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) oder einem gleichwertigen Plan zukünftig Fördervoraussetzung sein sollte.

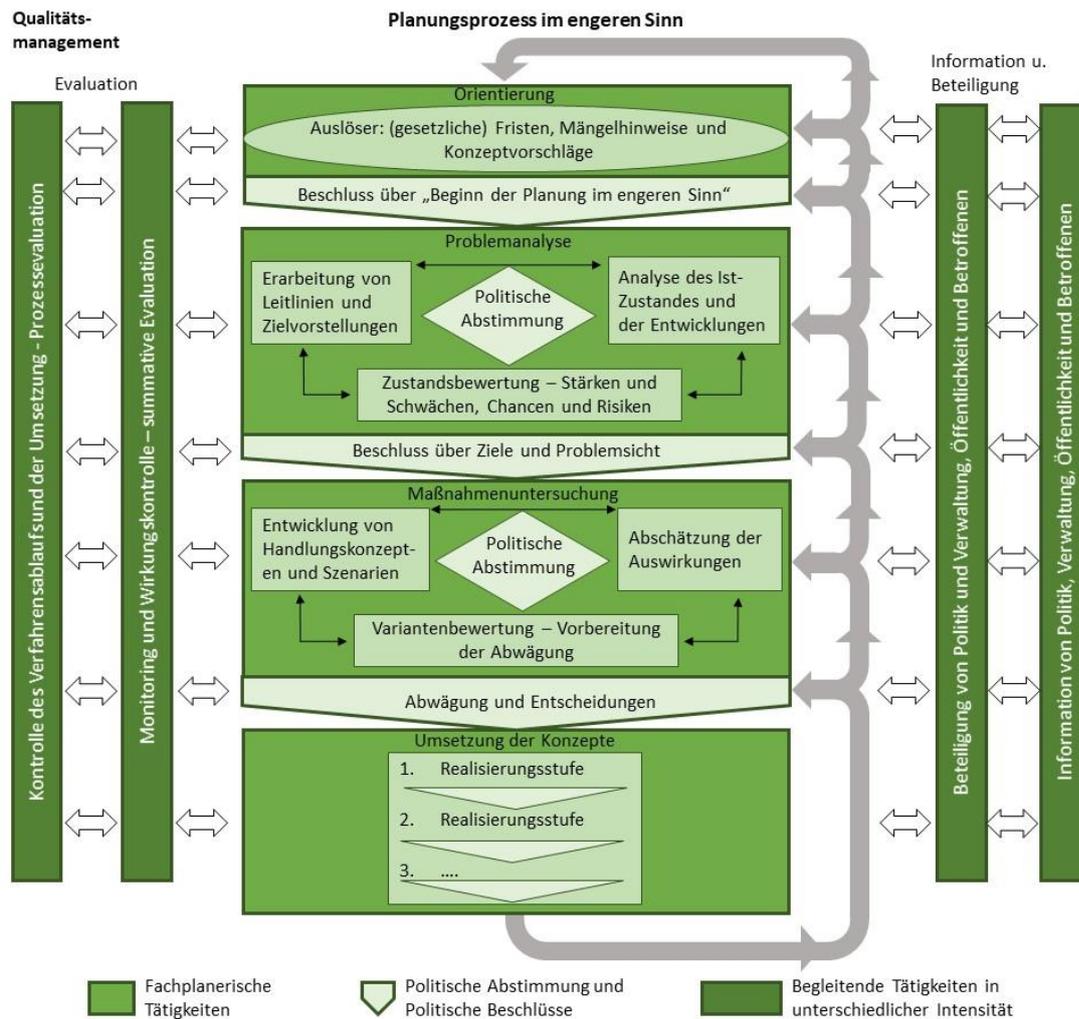
2.4 Qualitätskriterien für Pläne und Konzepte

Die Bandbreite der ausgewählten Fallbeispiele verdeutlicht, dass die Anzahl und Variationen der Pläne und Konzepte zur Mobilität hat in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen hat, insbesondere auch im ländlichen Raum. In den großen Städten hat es schon frühzeitig eine sog. Generalverkehrsplanung gegeben, die seit den 1990er Jahren als Verkehrsentwicklungsplanung bezeichnet wird. Darin spiegelt sich der Anspruch wider, Verkehrsentwicklung zu gestalten, und nicht nur auf eine Entwicklung zu reagieren. Mit der Novellierung des PBefG und den neuen ÖPNV-Gesetzen der Bundesländer jeweils Mitte der 1990er Jahre wurde der Nahverkehrsplan als Sektorplan des straßengebundenen ÖPNV geschaffen. Während Pläne für den Radverkehr in den Kommunen schon länger bearbeitet werden, sind Planungen für den Fußverkehr jüngeren Datums. In der jüngeren Vergangenheit ist die Zahl spezifischer Mobilitätskonzepte beispielsweise mit Blick auf Tourismus, Anforderungen älterer Menschen sowie den Klimaschutz stark angewachsen. Länger in die Vergangenheit zurück reicht der Bundesverkehrswegeplan (BVWP): Initiiert durch den Leber-Plan 1967 wurde 1973 der erste BVWP veröffentlicht.

Während Planung früher stark durch eine technik- und verkehrsmodellorientierte Perspektive dominiert wurde, tritt seit einiger Zeit eine gesellschaftliche und sozialorientierte Sichtweise hinzu. Ein wesentlicher Treiber hierzu waren die Ereignisse um das Vorhaben „Stuttgart 21“ im Herbst 2010. Die frühzeitige Beteiligung von Bürgern* Bürgerinnen ist seitdem ein wichtiger Aspekt im Planungsprozess, dies zeigt beispielsweise das „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung. Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [BMVI], 2014).

Seit den 2010er Jahren wird auch der Gestaltung von Planungsprozessen bzw. den Aufstellungsprozessen von Mobilitätskonzepten verstärkt Aufmerksamkeit gewidmet.

Abbildung 8: Verkehrsplanungsprozess



Quelle:(eigene Darstellung nach Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [FGSV], 2018, S. 14)

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) veröffentlichte 2013 erstmals Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, durch die diese prozessual, methodisch und inhaltlich weiterentwickelt werden sollte. Im Fokus der Hinweise steht die systematische Berücksichtigung von Integrationsaspekten wie beispielsweise soziale und sektorale Integration, die Etablierung der Verkehrsentwicklungsplanung bei Städten und Regionen als Basisaufgabe, die Berücksichtigung ortsspezifischer Gegebenheiten und daraus resultierender fachlicher Anforderungen sowie die Beschreibung wichtiger Aufgaben- und Arbeitsschritte. (FGSV, 2013)

Mit einem Schwerpunkt auf informelle Verkehrsplanungen veröffentlichte die FGSV 2018 „Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse“. Vor dem Hintergrund, dass Verkehrsplanung häufig durch gegenläufige Zielvorstellungen und Interessenskonflikte geprägt ist, werden Empfehlungen zur Strukturierung und Gestaltung von Planungsprozessen formuliert. (FGSV, 2018)

Die FGSV-Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung haben vielfältige Erfahrungen aus kommunalen und regionalen Mobilitätsstrategien zusammengefasst und auch die damals noch jungen Impulse von der europäischen Ebene zu Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) aufgenommen.

Die Transformation in Richtung eines nachhaltigen Verkehrs in Kommunen im Rahmen der europäischen Politik wurde durch das Grünbuch der Europäischen Kommission „Towards a new culture for urban mobility“ aus dem Jahr 2007, den 2009 veröffentlichten „Action Plan on Urban Mobility“, das „Verkehrsweißbuch 2011“ sowie insbesondere durch das „Urban Mobility Package“ der

Europäischen Kommission aus dem Jahr 2013 auf die Agenda gesetzt. Unterstützt wurde darin das Konzept des „Sustainable Urban Mobility Planning“, wozu Ende 2013 der erste Leitfaden veröffentlicht wurde. Ein Prozess zur Novellierung der SUMP-Leitlinien startete Ende 2018; die deutsche Version wurde als „Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne“ 2022 veröffentlicht.

Abbildung 9: Die 12 Schritte der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung



Quelle: (Rupprecht et al., 2021)

Durch die FGSV-Hinweise zu Verkehrsentwicklungsplänen sowie Verkehrsplanungsprozessen und durch die SUMP-Leitlinien sind Maßstäbe für die Prozessgestaltung gesetzt worden. Aktuell sind Entwicklungen erkennbar, diese Anforderungen und Qualitätskriterien in den Planungsalltag zu überführen.

Mit dem Vorschlag für eine revidierte Version der TEN-V Verordnung müssen Städte, die als „Urban Nodes“ („städtischer Knoten“)⁴ deklariert sind, bis Ende 2025 einen Mobilitätsplan vorweisen oder entwickelt haben, der den Anforderungen eines SUMP genügt. Im Annex V des TEN-V VO-Vorschlags werden beispielsweise folgende SUMP-Anforderungen formuliert:

- ▶ eine langfristige Vision artikulieren und verfolgen
- ▶ die Verbesserung der Erreichbarkeit („accessibility“) anstreben

⁴ Als „städtischer Knoten“ wird in der TEN-V-Verordnung ein urbaner Raum bezeichnet, „in dem die Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes miteinander und zwischen den Verkehrsmodi verknüpft sind (bspw. multimodale Logistik-Hubs, zentrale Eisenbahnknoten, Häfen oder Flughäfen) und wo das TEN-V wiederum mit dem lokalen und regionalen Verkehrssystem verbunden ist (...).“ (Europabüro der Metropolregion FrankfurtRheinMain 2022: 2) Als „städtischer Knoten“ wird in der TEN-V-Verordnung ein urbaner Raum bezeichnet, „in dem die Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes miteinander und zwischen den Verkehrsmodi verknüpft sind (bspw. multimodale Logistik-Hubs, zentrale Eisenbahnknoten, Häfen oder Flughäfen) und wo das TEN-V wiederum mit dem lokalen und regionalen Verkehrssystem verbunden ist (...).“ Europabüro FrankfurtRheinMain (2022, S. 22)

- ▶ eingebettet sein in einen integrierten Ansatz für die nachhaltige Entwicklung des Stadtgebietes und verbunden sein mit raumplanerischen Strategien
- ▶ einen kurzfristigen Umsetzungsplan beinhalten
- ▶ sich auf die räumlichen Verflechtungsbereiche (Functional Urban Area - FUA) beziehen
- ▶ alle relevanten Verkehrsträger und Verkehrsarten integrieren und Maßnahmen beinhalten, die den Anteil von nachhaltigeren Modi erhöhen (wo sinnvoll auch wassergebundene)
- ▶ Fernverkehr von Personen und Gütern berücksichtigen, um die Leistungsfähigkeit des TEN-V zu steigern bzw. um Engpassbereiche („bottlenecks“) zu beseitigen
- ▶ Maßnahmen beinhalten, die Null-Emissions-Mobilität befördern, Staus reduzieren und die Verkehrssicherheit verbessern, besonders für vulnerable Verkehrsteilnehmer*innen
- ▶ partizipativ entwickelt worden sein und partizipativ umgesetzt werden. Dies erfordert zum einen die Kooperation zwischen verschiedenen Governance-Ebenen und Verwaltungen, zum anderen die Einbeziehung von Bürgern*Bürgerinnen und der Zivilgesellschaft inklusive der Wirtschaft.
- ▶ Fortschritt objektiv anhand von Indikatoren bestimmen. Diese müssen mindestens Treibhausgasemissionen, Stau, Unfälle und Verletzungen, Modal Split, Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen, Luft- und Lärmverschmutzung abbilden.

Dieser Vorschlag für eine revidierte Version der TEN-V Verordnung würde für 77 deutsche Städte bedeuten, dass sie den oben genannten Anforderungen entsprechende VEP bzw. SUMP aufstellen müssen.

Baden-Württemberg hat mit dem § 28 des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes die rechtliche Grundlage für das neue Instrument des Klimamobilitätsplans geschaffen.⁵ „In Klimamobilitätsplänen werden auf kommunaler Ebene konkrete Vorhaben im Mobilitätssektor zur dauerhaften und erheblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen festgelegt. Die dort festgeschriebenen Maßnahmen müssen in der Zuständigkeit der Kommune liegen bzw. mit den weiteren beteiligten öffentlichen Aufgabenträgern abgestimmt sein. (KEA-BW o.J.) Die Aufstellung dieser Klimamobilitätspläne soll die SUMP-Anforderungen aufgreifen. Baden-Württemberg hat mit dem § 28 des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes die rechtliche Grundlage für das neue Instrument des Klimamobilitätsplans geschaffen.⁶ „In Klimamobilitätsplänen werden auf kommunaler Ebene konkrete Vorhaben im Mobilitätssektor zur dauerhaften und erheblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen festgelegt. Die dort festgeschriebenen Maßnahmen müssen in der Zuständigkeit der Kommune liegen bzw. mit den weiteren beteiligten öffentlichen Aufgabenträgern abgestimmt sein. Die Maßnahmen, die müssen zudem die die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft berücksichtigen und sich an den Zielen der Raumordnung orientieren.“ (Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg [KEA-BW], o. J.). Die Aufstellung dieser Klimamobilitätspläne soll die SUMP-Anforderungen aufgreifen.

Neben dem Klimamobilitätsplan gibt es den Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz. Dieser richtet sich an Kommunen unter 50.000 Einwohner*innen fordert u. a. (Endura kommunal, 2022)

⁵ Bis zum Inkrafttreten des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes im Februar 2023 war dies zuvor in § 7 f des Klimaschutzgesetzes geregelt.

⁶ Bis zum Inkrafttreten des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes im Februar 2023 war dies zuvor in § 7 f des Klimaschutzgesetzes geregelt.

- ▶ einen integrierten Aktionsplan, der Umweltaspekte betont, auf die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zielt und gleichzeitig den Lärmschutz berücksichtigt
- ▶ die Berücksichtigung der vorhandenen Verflechtungsräume (Alltagsmobilität, Pendelverkehre etc.) und Zusammenschlüsse in regionalen Konzepten
- ▶ die Formulierung konkreter Ziele und Maßnahmen (inkl. Handlungsschritten, Priorisierungen, Realisierungszeiträumen, Kostenschätzung, Finanzierungsmöglichkeiten, Energie- und Treibhausgaseinsparung etc.)
- ▶ Maßnahmen begleitender Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung

Mit diesem Aktionsplan werden die SUMP-Anforderungen auch in mittelgroße und kleinere Kommunen übertragen.

2.5 Herausforderungen in Bezug auf Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte und Ansatzpunkte zur Weiterentwicklung

Wie bereits beschrieben, gibt es inzwischen eine Fülle von Beispielen für Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte, die darauf abzielen, eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen zu befördern. Trotz dieser Vielfalt verweist die Analyse der ausgewählten Beispiele (vgl. hierzu die Steckbriefe im Kapitel 6) in Kombination mit den Interviews mit Experten*Expertinnen auf eine Reihe von grundlegenden Herausforderungen, die weiterhin bestehen. Im Folgenden werden die wichtigsten Herausforderungen benannt und im Anschluss Ansatzpunkte für die Verbesserung und Weiterentwicklung von Planungsinstrumenten und Mobilitätskonzepten benannt.

2.5.1 Bestehende Herausforderungen bei der Erstellung und Nutzung von Planungsinstrumenten und Mobilitätskonzepten

2.5.1.1 Mangelnde Integration verkehrlicher Belange

Wie hoch der Verkehrsaufwand ist, hängt nicht zuletzt davon ab, welche Standorte für die Daseinsgrundfunktionen (Wohnen, Arbeit, Bildung, Einkauf, Erholung) gewählt werden. Die Steuerung von Siedlungs-, Gewerbe- und wirtschaftlicher Entwicklung ist eine wesentliche Aufgabe der Regionalplanung und kommunaler Bauleitplanung. Die Verständigung zur Frage, wieviel Verkehr gewollt ist oder als notwendig zu akzeptieren ist, müsste bereits in diesen Planungsprozessen, d.h. bereits vor der Verkehrsplanung, reflektiert werden. Bemängelt wurde in den Interviews, dass verkehrliche Belange zu wenig oder zu spät Berücksichtigung finden. Beispielsweise werden Verkehrsverbünde als Träger öffentlicher Belange (TöB) bei der Neuausweisung von Gewerbe- oder auch Wohngebieten gehört. Jedoch erhalten die ÖPNV-Erschließungen nicht das notwendige Gewicht in der Abwägung; im Ergebnis gibt es beispielsweise Gewerbegebiete mit abseitiger Lage und nur einer Zufahrt, so dass die ÖPNV-Erschließung zeitaufwendig ist. Es besteht die Notwendigkeit, die Belange des ÖPNV von Anfang an bei der Planung angemessen zu berücksichtigen.

2.5.1.2 Chronologie und mangelnde Synchronisation der Planungen

Es ist zu erkennen, dass in der Planungspraxis Planwerke auf Grundlage der politischen Willensbildung in die Erarbeitung gehen, oder aus einem gesetzten Fortschreibungsturnus heraus bearbeitet werden. Nicht selten wird außer Acht gelassen, trotz des geltenden Paradigmas des planerischen Gegenstromprinzips, dass vor allem die übergeordneten Pläne (wie bspw. Regionale Entwicklungspläne) eine andere Chronologie besitzen. Ähnliches gilt auch auf kleinerer Planungsmaßstabsebene, wo beobachtet werden kann, dass Mobilitätskonzepte, VEP und NVP

gleichzeitig oder asynchron bearbeitet werden. Es braucht eine verwaltungsinterne, abgestimmte Strategie zur zeitlichen Entwicklung und Fortschreibung der unterschiedlichen Planwerke, die auch die übergeordnete und insbesondere die regionale Perspektive der Planentwicklung berücksichtigt. Als Vorbild sollte hier eine entsprechend abgestimmte und ambitionierte Planung auf Landesebene dienen, die der kommunalen Planung Orientierung gibt (z. B. Brandenburg mit der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 und dem Landesnahverkehrsplan oder Rheinland-Pfalz mit dem in Erstellung befindlichen Landesnahverkehrsplan, vgl. Tabelle 7 und Tabelle 8. Merkmale einer solchen Planung sind die explizite Verdeutlichung des Ineinandewirkens der unterschiedlichen Planwerke, das Aufzeigen der Planungskompetenzen, Rechte und Pflichten (inkl. eines verlässlichen Finanzierungsrahmens der Grenzen und Möglichkeiten auch von langfristigen oder dauerhaften Projekten definiert) sowie ein Zeitplan, der Gültigkeiten und geplante Novellierungen anzeigt.

2.5.1.3 Unzureichende Berücksichtigung übergeordneter Planungen

Aufbauend auf den vorangestellten Ausführungen ist anzumerken, dass Planungen oftmals nicht übergeordnete Festlegungen berücksichtigen, obwohl hier besondere Chancen und planerisch wünschenswerte Leitplanken im Sinne einer integrierten und hierarchisch abgestimmten Planung enthalten sind. Gründe hierfür sind weniger in einer willentlichen Missachtung zu suchen als vielmehr in der Unkenntnis über die Mannigfaltigkeit, der mittlerweile festgelegten und über viele Planungsebenen verstreuten Hierarchien zu Flächen, Netzen oder neuralgischen Knoten. So hat bspw. im Rahmen dieses Projektes die stichprobenhafte in Augenscheinnahme verschiedenster Planwerke in Deutschland ergeben, dass nur sehr wenige Planwerke den Rückbezug zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN V) suchen bzw. die entsprechenden Planungen auf europäischer Ebene hierzu würdigen. Der eigentlich notwendige Rückbezug zu den definierten städtischen Knoten im transnationalen Verkehr ist ein deutliches Beispiel für diese fehlende Koppelung auf höchster hierarchischer Ordnungsebene. Auch die Ausrichtung der Planungen im öffentlichen Verkehr auf den geplanten Deutschlandtakt, der in den kommenden Jahren und Jahrzehnten in Etappen umgesetzt werden wird (BMDV, 2024) sind vielerorts noch ohne Berücksichtigung. Wünschenswert ist zukünftig eine viel stärkere Orientierung der lokalen Planwerke und Maßnahmen (mindestens) an den landesweiten Zielen. Auch die Ziele auf Bundes- (und nicht nur der Bundesverkehrswegeplan) und Europäischer Ebene sollten als rahmengebend Berücksichtigung finden. Insgesamt ist aktuell eine Entkoppelung festzustellen. Eine Verbindlichkeit im Sinne der übergeordneten Zielerreichung muss auch in hierarchisch untergeordneten Planwerken erzielt werden. Der Umsetzungsgrad der notwendigen Konkretisierung landesweiter Ziele in den verschiedenen lokalen Plänen ist nicht seriös abschätzbar. Das es hierbei häufig Defizite und ein Missverhältnis zwischen Vorgaben, Anspruch und Realität bestehen belegen die Rahmen dieses Projekts geführten Interviews. Während in der Erörterung der Rahmenbedingungen und auf die zugrunde gelegten übergeordneten Planungen und Zielwerte noch referenziert wird, verliert sich dieser Bezug oftmals bei der Maßnahmenentwicklung. Diese werden sehr häufig an den örtlichen Notwendigkeiten und dem verfügbaren Budget ausgerichtet. Gründe für die Nichtbeachtung übergeordneter Ziele können im Einzelfall sehr unterschiedlich sein. An dieser Stelle soll aber betont werden, dass durchaus Wissensdefizite bei den kommunalen Akteuren oder beauftragten Büros festzustellen sind und letztendlich eine fehlende Überprüfung (sowohl als fester Planungsbestandteil als auch in Form einer kontrollierenden Instanz) der Kongruenz der Zielsetzungen eigener Planwerke mit den Zielen übergeordneter Planwerke zu beobachten ist.

2.5.1.4 Unverbundene Einzelplanungen für Mobilität und Verkehr

Neben einer stärkeren Verzahnung der unterschiedlichen hierarchischen Planungsebenen und dem konsequenten Aufbauen und Konkretisieren im Sinne des planerischen Gegenstromprinzips wird im Verkehrs- und Mobilitätsbereich der Ruf nach einer erweiterten und verstärkten horizontalen Vernetzung lauter. So besteht Einvernehmen, dass eine auf die eigenen kommunalen Grenzen ausgerichtete Verkehrsplanung zu kurz greift, da erhebliche Anteile des Verkehrsgeschehens und die Mobilitätsbedürfnisse deutlich darüber hinaus reichen. Deutlich wird der Wunsch, dass bspw. interkommunale Planungen (bspw. die Erstellung von interkommunalen Verkehrsentwicklungsplänen) zukünftig stärker und explizit gefördert werden. Erst hierüber wird ein deutlicher Anreiz für eine entsprechende Zusammenarbeit erzeugt, die dann auch in stärkerer Umsetzungsorientierung münden kann. Notwendig sind verbindliche Planungskonzepte auch für größere Planungsräume wie Stadtregionen oder Landkreise, bzw. Teilräume von Landkreisen, wenn diese sehr groß und heterogen strukturiert sind. Planungsräume im Mobilitätskontext sollten somit zukünftig verstärkt die verkehrlichen Verflechtungen abbilden. Institutionen wie Regionalverbänden sollte hier eine stärkere Koordinierungs- und Steuerungsfunktion zugesprochen werden. Hierbei sollte es erklärtes Ziel sein, nicht neue und zusätzliche Ebenen einzurichten, sondern Bestehendes neu zu organisieren und auch ggf. bestehende Kompetenzen und Rechte an übergeordnete Institutionen abzugeben. Hierbei muss auch die Frage der finanziellen Ausstattung bzw. von Finanzierungsmechanismen geklärt werden. So interkommunale Planung wegweisend und erfolgreich sein soll, benötigt sie auch entsprechende Finanzierungsinstrumente die nicht nur auf einzelne kommunale Gebietskörperschaften ausgerichtet sind.

2.5.1.5 Fehlen eines Basis-Masterplans zu Mobilität

Es fehlt vielerorts ein kontinuierlich fortgeschriebener Basis-Masterplan, der für die unterschiedlichen Fachplanungen eine verlässliche Basis bietet. Zu viel Zeit und Energie fließt in identische Basisanalysen und Zielfindungsprozesse. Der Nutzen eines Basis-Masterplans wird in darin gesehen, dass mit einem strategischen, übergeordneten Planwerk eine verbindliche Grundlage für die Fachplanungen geschaffen würde, um Ressourcen gezielter auf konkrete Fragestellungen oder Projekte fokussieren zu können. Damit ist nicht zwingend ein zusätzliches Planwerk gemeint, sondern die verbindliche und akzeptierte Grundlage für die weiteren Planwerke.

Das Vorhandensein einer entsprechenden Grundlage böte die Möglichkeit des fortwährenden Aufsatteln auf identische Daten und übergeordnete Zielsetzungen. Da zu beobachten ist, dass ein Großteil der Planwerke identische Basisanalysen durchführt, könnte hier ein Effizienzgewinn durch das Vermeiden von redundanten Arbeitsschritten erzielt werden. Gleiches gilt für übergeordnete Zielsetzungen, deren Erarbeitung in besonderem Maße zeit- und abstimmungsintensiv ist. Hinzukommend ist anzumerken, dass die dann formulierten Ziele, so sie sich auf einer übergeordneten Ebene bewegen, sich oftmals nur in Nuancen unterscheiden. Sollte es gelingen, einen entsprechenden Basis-Masterplan zu entwickeln, könnten in diesem die Aspekte der raumstrukturellen Beschreibung und Entwicklung sowie ein übergeordnetes Planungsleitbild und grundsätzliche Ziele festgehalten werden. Die einzelnen Fachplanungen greifen dieses auf und können schneller auf ihre konkreten Fragestellungen fokussieren. Über eine abgestimmte Basis und den gleichen Ausgangspunkt wird das Fundament einer integrierten Verkehrsplanung geschaffen, im Sinne einer gesamthaften Verkehrs- und Mobilitätsplanung, mit konkretisierenden Fachplänen. Basis-Masterpläne sollten analog zu den kommunalen NVP auf Ebene der Landkreise und der kreisfreien Städte durch die jeweiligen Verwaltungen erarbeitet und kontinuierlich fortgeschrieben und aktualisiert werden (jährlich).

2.5.1.6 Fehlen eines verkehrsartenübergreifenden Planwerks schwächt die Rolle des Verkehrs

Auf der inhaltlichen Ebene wird zunehmend das Fehlen eines Plans bemängelt, der für alle Verkehrsarten Gültigkeit besitzt, der Mobilität ganzheitlich und sektorenübergreifend betrachtet und hierüber verkehrsplanerische Aussagen im Sinn von Push- und Pull-Maßnahmen formuliert. Darüber hinaus wird auch die Sektorenkopplung in der Planung immer wichtiger, da z. B. aufgrund der voranschreitenden Elektrifizierung Energieerzeugung, Zugang zu Energiequellen und Energiekosten bedeutsame Faktoren für den Verkehr und öffentliche Mobilitätsangebote sind. Auch die Zugänglichkeit zu Mobilitätsangeboten und deren Zurverfügungstellung für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen spielt eine zentrale Rolle in der Planung. Mobilitätsmasterpläne, Mobilitätskonzepte, VEP und SUMP behandeln in der Regel sämtliche Verkehrsarten und -träger und greifen oft den oben dargestellten Gesamtzusammenhang auf. Diese Planwerke bieten bspw. gegenüber NVP den Vorteil, dass sie auch passender auf explizite Fragestellungen ausgestaltet werden können, da sie nicht zwingend einem gesetzlichen Rahmen folgen müssen. Das Mobilitätskonzept, als unbestimmtes und offen ausgestaltbares Planwerk, bietet dabei den größten Gestaltungsrahmen und kann aufgrund des offenen Charakters passgenau auf die jeweilige Sachlage und -frage vor Ort ausgestaltet werden. Da die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten nicht verpflichtend ist und deren Inhalte keine rechtliche Bindungswirkung erzielen, bleiben die Aussagen oft zu vage oder zu überambitioniert für eine anschließende Umsetzung. Die fehlende Umsetzungsorientierung in den Plänen bleibt ein häufig benannter Kritikpunkt, obwohl das Mobilitätskonzept als richtiges und wichtiges Instrument bewertet wird.

2.5.1.7 Potenzial existierender Planwerke wird nicht ausgeschöpft

Die Forderung nach integrierter, verkehrsträger- und verkehrsartenübergreifender Planung ist verkehrswissenschaftlicher Konsens. Gerade vor dem Hintergrund vieler neuartiger öffentlich zugänglicher, aber nicht oder nur teilweise unter das PBefG fallender Verkehrsangebote wie Fahrradverleihsysteme, Car-Sharing sowie privates Mitnehmen, organisiert beispielsweise über Mitfahrbänke oder Fahrgemeinschaften, ist eine integrierte, alle Verkehrsmittel umfassende planerische Abstimmung geboten. Der NVP ist vor diesem Hintergrund scheinbar ein Anachronismus, da er als sektoraler Plan zunächst exklusiv den ÖPNV regelt, wozu auch die in § 44 PBefG geregelten Linienbedarfsverkehre („On-Demand-Verkehr“) zählen. Vor dem Hintergrund der vielerorts fehlenden Mobilitätskonzepte und VEP bleibt vorerst der NVP das zentrale Planungsinstrument der kommunalen Verkehrsplanung, der originär jedoch auf die Planung und Regelung des ÖPNV beschränkt ist. Aktuelle NVPs umfassen schon ein deutlich größeres inhaltliches Spektrum und treffen vielfach neben den Festlegungen zum ÖPNV-Angebot auch weitergehende Regelungen oder geben Hinweise z. B. zu ergänzenden Mobilitätsangeboten (z. B. besteht der Nahverkehrsplan der Modellregion Kreis Borken aus einem Teil A zum ÖPNV und einem Teil B zu Alternativen Mobilitätsangeboten).

Der ursprünglich im PBefG, in den Nahverkehrsgesetzen der Länder und in den (wenigen) Leitlinien zur Ausgestaltung von NVP festgelegte sektorale Charakter der NVP wird damit, oft aus verkehrspolitischen Erwägungen heraus gewünscht oder gefordert, aufgeweicht. Im NVP wird nicht nur der Status quo festgeschrieben, sondern es wird ein Zielbild für die Entwicklung formuliert. Aus der praktischen Erfahrung heraus kann man sagen, dass ÖPNV-Maßnahmen, die nicht in den NVP aufgenommen worden sind, kaum Chancen auf Realisierung haben. Die politische Beschlussfassung des NVP trägt dazu bei, dass entsprechende Maßnahmen, die dem NVP entspringen sind, selten angezweifelt werden. Maßnahmen, die außerhalb des NVP entwickelt wurden, werden stärker angezweifelt und werden bei erhöhtem Finanzbedarf oftmals abgelehnt. Ein Vorteil des NVP gegenüber Mobilitätskonzepten ist somit die Bindungswirkung und die daraus ableitbare Handlungsorientierung. Diese sollte beibehalten werden.

NVP werden teilweise als zu starres Instrument empfunden. Die hierin enthaltenen wichtigen Themen werden nicht oder zu selten aufgerufen; die notwendige dynamische Weiterentwicklung findet nicht zeitnah statt. Gerade im ländlichen Kontext bleibt die ausgeschriebene Verkehrsleistung hinter den im NVP formulierten Angeboten zurück. Dabei bleibt die langfristige Genehmigungslaufzeit der Linienverkehre ein großes Hemmnis für die verkehrliche Entwicklung. Dabei ist Veränderungswilligkeit bei den Verkehrsunternehmen durchaus gegeben auch innerhalb der 10 Jahre (Regelaufzeit der Genehmigungen im Busverkehr) Dinge zu verändern. Zukünftig muss insgesamt mehr Dynamik ermöglicht werden, dies kann bspw. auch durch einen stärker modularisierten NVP erfolgen, mit Teilfortschreibungen in kürzeren Zeitintervallen.

Wie oben beschrieben, greift auch der NVP in vielen Fällen räumlich zu kurz, weil die verkehrlichen Verflechtungen weiträumiger sind als der Geltungsbereich des Planes. Insbesondere die Pendlereinzugsgebiete und die damit verbundenen großräumigen Verkehrsverflechtungen werden nicht immer adäquat abgebildet. Insbesondere in den Ballungsgebieten (bspw. im Ruhrgebiet) sind sehr komplexe verkehrliche Verflechtungsstrukturen vorhanden, die auf kommunaler Ebene und mit kommunalen Mitteln kaum hinreichend ableitbar und darstellbar sind.

Zukünftig sollte gelten, dass ein Mobilitätskonzept, VEP oder SUMP das zentrale strategische Instrument der übergeordneten Verkehrsplanung darstellt und den Rahmen der Nahverkehrsplanung (auch hinsichtlich eines weiter gesteckten Zeit- und Umsetzungshorizonts) definiert und der NVP und weitere Fachpläne die Konkretisierung der Rahmenverkehrsplanung mit einem Maßnahmen- und Umsetzungsprogramm für einen Zeitraum von 5 bis 10 Jahren bilden.

2.5.1.8 Defizite des Realitätsbezugs bestehender Planungsinstrumente

Die derzeit vorhandenen Planungsinstrumente sind aus Sicht einzelner Akteure zu technisch und zu weit weg von der Realität bzw. der Alltagsmobilität der Menschen, wenn sich diese beispielsweise sehr stark an den zentralen Orten ausrichten und weniger an den realen Verkehrsbedürfnissen der Menschen. Sie bieten darüber hinaus kaum Raum für gänzlich neue Mobilitätsangebote. Zukünftig werden teilautomatisierte Verkehre an Bedeutung gewinnen. Hierfür gibt es in den bekannten Planwerken noch keine Steuerungsmechanismen. Die Schaffung eines Rahmens müsste aktuell erfolgen. Auch hierfür bieten sich Mobilitätskonzepte an, ggf. auch als ein gesondertes Mobilitätskonzept mit deutlicher Ausrichtung auf Zukunftsfragen.

2.5.2 Ansatzpunkte zur Weiterentwicklung und Verbesserung

Das vorangegangene analysierende Kapitel lässt verschiedene Mängel erkennen, die die Planung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen erschweren. Für diese Themenfelder werden im Folgenden Vorschläge zur Weiterentwicklung und Verbesserung entwickelt:

- ▶ Veränderung der Perspektive
- ▶ Mobilität in Planwerken anderer Disziplinen
- ▶ Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung
- ▶ Basis-Masterplan Mobilität
- ▶ Differenzierung formeller und informeller Planungen und Konzepte

2.5.2.1 Veränderung der Perspektive

Eine veränderte Perspektive ist unter verschiedenen Gesichtspunkten erforderlich:

- ▶ Zukünftig müssen Fragestellungen im Kontext Verkehr, Mobilität und gesellschaftlicher sowie räumlicher Entwicklung gleichzeitig bzw. zeitlich aufeinander abgestimmt bearbeitet

werden. Das Denken in funktionalen und räumlichen Schichten und die Überlagerung der unterschiedlichen Erkenntnisse aus den einzelnen Fachplanungen als Schnittmengenmodell (auf Basis einheitlich abgestimmter Basisanalysen) hat in verschiedenen Planungsprozessen zu besonderen Erkenntnisgewinnen und Erfolgen geführt (z. B. Integriertes Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis).

- ▶ Zukünftig müssen Planwerke ihren Betrachtungsrahmen verändern. Im Zentrum muss die Mobilität der Menschen im Sinne einer im Planwerk gelebten Praxis stehen. Die verkehrsmittellorientierte Sichtweise der heutigen Planwerke hilft nur bedingt weiter. Die Menschen möchten nicht mehr Verkehr, sondern mehr Mobilität (Rammert, 2022). Die Ableitung von verkehrsmittelbezogenen Maßnahmen untergräbt teilweise diesen Gedanken.

Durch Bund, Länder und Kommunen sowie ggf. weitere Akteure kann dieser Perspektivwechsel wie folgt angeregt und unterstützt werden:

- ▶ Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) setzt mit ihren Veröffentlichungen den „Stand der Technik“. In den Empfehlungen zur Erstellung der Planwerke sollten die Perspektivwechsel aufgenommen werden. Eine zunehmend wichtige Rolle spielt auch der europäische Leitfaden zur Erstellung von Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), der eine differenzierte Vorgehensweise bei der Planerstellung empfiehlt, und der auch in Deutschland vermehrt angewendet wird. Dies gilt beispielsweise für die Klimamobilitätspläne in Baden-Württemberg, das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung in Hessen und das Zukunftsnetz Mobilität in NRW (siehe Kapitel 3.1.2).
- ▶ Ein wesentliches Steuerungsinstrument zur Veränderung der planerischen Perspektive und des planerischen Ansatzes liegt in der Ausgestaltung von Kriterien bei Förderprogrammen. Ein Beispiel hierfür sind die Klimamobilitätspläne in Baden-Württemberg. In der Schweiz gibt es die Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr. Sie sind ein Beispiel dafür, wie durch die Kriterien eines Bundesförderprogramms eine integrierte Perspektive in die Planung eingeführt werden kann. In Deutschland weisen die integrierten Stadtentwicklungskonzepte (INSEK), die Voraussetzung für den Erhalt von Mitteln aus der Städtebauförderung sind, in diese Richtung.
- ▶ Die kleineren kommunalen Verwaltungen und die häufigeren Tätigkeitsüberschneidungen bei den einzelnen Mitarbeitenden bieten die Chance, durch kürzere Dienstwege zu einer integrierenden Perspektive zu gelangen. Intensive regionale Verflechtungen sollten als Triebfeder für eine intensive Abstimmungskultur verstanden werden, um zuständigkeitsübergreifend Planungen zusammenzubringen und Projekte umzusetzen. Die Region bzw. der regionale Gedanke können so in Fragen der Mobilität zukünftig eine bedeutsamere Rolle erhalten.

Die Veränderung der Perspektive muss in den Köpfen verankert, und durch Förderkriterien untermauert werden. Daher wird dieser Aspekt in den späteren Kapiteln zu Organisationsformen und Finanzierung erneut aufgegriffen.

2.5.2.2 Stärkere Berücksichtigung von Mobilität in Planwerken anderer Disziplinen

Dafür, Mobilität in Planwerken anderer Disziplinen mehr Gewicht zu geben, sprechen folgende Argumente:

- ▶ Wenn auf den Zuständigkeitsebenen des Bundes und der Länder planerische Festlegungen getroffen werden, die zusätzlichen Verkehrsaufwand zur Folge haben, ist eine „Korrektur“ auf kommunaler Ebene kaum möglich. Zu nennen sind hier die Landesplanung und die Regionalplanung. Letztere ist in den Ländern jedoch unterschiedlich organisiert: Beispielsweise in NRW sind die Regierungspräsidien für die Regionalplanung zuständig, dagegen sind es in

Niedersachsen die Landkreise. In der Landes- und der Regionalplanung werden Festlegungen getroffen, oder nicht getroffen, die grundlegende Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung haben.

- ▶ In Stadtentwicklungsplänen, Wirtschaftsförderungskonzepten und mit der Bauleitplanung treffen Kommunen Entscheidungen, die in der einen oder anderen Weise Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung haben. Den verkehrlichen Belangen und den Wirkungen der Festsetzungen fehlt teilweise das notwendige Gewicht in der Abwägung. Das trifft auch auf die frühzeitige Richtungsentscheidung zur Schaffung nachhaltiger Mobilitätsstrukturen zu.

Ein höheres Gewicht würde Mobilität in den Planwerken anderer Disziplinen bei den folgenden Vorgehensweisen erhalten:

- ▶ Das Gewicht des Klimaschutzes und des Pfades, Klimaschutzziele zu erreichen, wurde durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts aus dem Jahr 2021 unterstrichen. Die FGSV hat Empfehlungen aus den Bereichen Verkehrsplanung, Straßenentwurf und Verkehrsmanagement, die zur Senkung der THG-Emissionen und des Endenergieverbrauchs im Bereich Verkehr beitragen können, veröffentlicht (FGSV 2022). Der Bund und die Länder könnten Klimaschutz und Klimaanpassung zu einer Pflichtaufgabe für Landkreise und Gemeinden machen. Den Erfordernissen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung müssten dann alle kommunalen Planungen stärker als bisher Rechnung tragen. Hierdurch würde indirekt auch nachhaltiger Verkehr gefördert und ein bisher noch fehlender Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Zur Umsetzung der Pflichtaufgabe müssten den Kommunen entsprechende finanzielle Mittel bereitgestellt werden.
- ▶ Die Akteure der Landesplanung und der Regionalplanung sollten den verkehrlichen Auswirkungen größere Aufmerksamkeit widmen, nicht zuletzt auch deshalb, weil der Klimaschutzbeitrag des Verkehrs bisher ausgeblieben ist. Im Landesentwicklungsplan muss das Thema nachhaltige Mobilität stärker als bisher mitgedacht werden. Gleiches gilt für den Regionalplan. Dass verbindliche regionalplanerische Vorgaben nicht in einen Konflikt mit der kommunalen Selbstverwaltung treten, ist jedoch ein schmaler Grat.
- ▶ In der Bauleitplanung und insbesondere auch im Flächennutzungsplan (Lage von Wohngebieten, Gewerbegebieten) sollten die Gemeinden Verkehr und Erreichbarkeit stärker als bisher mitdenken. Erforderlich ist ein größeres Gewicht für verkehrliche Belange in der räumlichen Planung (Abwägungen bei der Planaufstellung, Einwendungen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) bei der formellen Beteiligung). Beispielsweise im BauGB gibt es eine Hierarchie der Belange, und damit Belange, die nicht weggewogen werden können. Abwägungsfest ist der in den §§ 44 bis 47BNatSchG geregelte besondere Artenschutz, der europarechtliche Vorgaben der FFH- und Vogelschutz-Richtlinie in nationales Recht umsetzt.
- ▶ Im Nahverkehrsplan legen die ÖPNV-Aufgabenträger die Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV fest. Mit Blick auf die Errichtung barrierefreier Haltestellen ist die Kooperation mit den Straßenbaulastträgern erforderlich, für die der Nahverkehrsplan bisher keine Bindungswirkung hat. Eine entsprechende Regelung könnte durch den Bund und die Bundesländer in ihren Straßengesetzen aufgenommen werden und deutlichen Rückenwind für die bundesweite Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV, wie sie bundespolitisch mit dem Zieldatum 01.01.2022 festgelegt wurde, erzeugen.

2.5.2.3 Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung

Der Beteiligung und der Öffentlichkeitsarbeit muss zukünftig im ländlichen Raum größere Aufmerksamkeit gewidmet werden:

- ▶ Wie in Kapitel 1.1 gezeigt, sind im ländlichen Raum automobiler Mobilitätsmuster dominierend. Ein Veränderungsprozess greift tief in die alltägliche Mobilität ein, so dass die Menschen schon frühzeitig einbezogen werden sollten, um Widerstände zu vermeiden, und um passende Angebote zu entwickeln.
- ▶ Der Pkw ist im Alltag präsent. Für die Alternativen zum privaten Pkw gilt dies nicht. Die fehlende kontinuierliche und langfristige Vermarktung guter Planung und guter Projekte ist einer der größten Mängel. Daher ist eine viel stärkere Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Kommunikation wird als Maßnahme ein größeres Thema in Planwerken, um über das zu reden, was umgesetzt werden soll, was besteht und wie es genutzt werden kann. Nur über transparente Kommunikation und das Erklären von Handlungsnotwendigkeiten und -möglichkeiten kann Verständnis erzeugt und Ablehnung vermieden werden.

Die Beteiligung und die Öffentlichkeitsarbeit können durch folgende Maßnahmen verbessert werden:

- ▶ Gute Planungskonzepte in den Kommunen setzen auf eine intensive Akteurs- und Bürgerbeteiligung (beispielsweise gemäß den SUMP-Anforderungen), um eine hohe Tragfähigkeit der Ergebnisse sicherzustellen. So wird Transparenz erzeugt und es besteht die Möglichkeit, sich später bei der Umsetzung darauf zu beziehen. Beteiligung erzeugt auch Umsetzungsdruck. Die potenzielle Umsetzung von Projekten muss in den Planwerken greifbar gemacht werden. Übersichtliche Formate, wie Steckbriefe oder ein Fahrplan der Umsetzung, sind hier besonders hilfreich.
- ▶ Digitale Formate haben die Umsetzung von Beteiligung erleichtert, weil sie niederschwelliger sind als vor Ort-Termine und einen größeren Kreis Teilnehmender erreichen können. Digitale Formate ergänzen analoge Formate wie Beteiligungs-Workshops und Quartiersbegehungen. Den kommunalen Akteuren der Planungsprozesse steht ein weites Spektrum an Beteiligungsoptionen zur Verfügung.
- ▶ Um den Anreiz bei kommunalen Akteuren für die Umsetzung guter Planungsprozesse zu erhöhen, sollten die Förderprogramme des Bundes und der Länder für Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte entsprechende Kriterien enthalten. Beispielsweise Baden-Württemberg setzt dies bei den Klimamobilitätsplänen um (vgl. Steckbrief im Kapitel 6). Dazu gehört auch die gezielte Förderung von Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung. Diese Aspekte werden in Kapitel 4 näher beleuchtet.

2.5.2.4 Erstellung eines Basis-Masterplans Mobilität

Bisher gibt es keinen Masterplan für Mobilität, der auf der strategisch-konzeptionellen Ebene großräumig angelegt ist, d.h. einen verkehrlichen Verflechtungsraum von ggf. mehreren Städten und Landkreisen umfasst. Ein solcher Masterplan – orientiert an einem VEP / SUMP – ist unter verschiedenen Gesichtspunkten erforderlich:

- ▶ Der Gesamtblick auf Mobilität fehlt, der alle Verkehrsträger und Verkehrsarten umfasst, ein Gesamtziel für Mobilität definiert und entsprechende Push- und Pull-Maßnahmen benennt.
- ▶ Ein solcher Masterplan ist notwendig, um die Erstellung und Bearbeitung von thematisch und inhaltlich zusammenhängenden Planwerken zukünftig besser aufeinander abzustimmen und zeitlich zu synchronisieren. Es geht dabei darum, widersprüchliche Zielsetzungen in den Fachplanungen zu vermeiden. Ein Masterplan umfasst ein verkehrliches Leitbild, und daraus abgeleitete Ziele. Er gibt Orientierung für formelle Planwerke und Fachplanungen.

- ▶ Ein Masterplan als informelles Planwerk bietet Raum für Kreativität und eine weit gefasste Perspektive, auch über Verwaltungsgrenzen hinweg. Die Bearbeitung formeller Pläne ist enger gefasst. Formelle Planwerke wie der Nahverkehrsplan nehmen Bezug auf den Masterplan.

Ein Mobilitätsmasterplan kann wie folgt angeregt und unterstützt werden:

- ▶ Gefördert werden sollte interkommunale Planung. Notwendig sind größere Planungsräume wie Stadtregionen oder Landkreise, bzw. Teilräume von Landkreisen, wenn diese sehr groß und unterschiedlich strukturiert sind; Planungsräume sollten die verkehrlichen Verflechtungen abbilden.
- ▶ Für die Masterpläne zur Mobilität sollte es einheitliche Basisstandards geben, für die die Bundesländer entsprechende Leitfäden veröffentlichen sollten. Einen ähnlichen Ansatz verfolgt z. B. das Land Hessen, das Leitlinien für die Fortschreibung von Nahverkehrsplänen formuliert hat (Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement, 2023). Bei den Plänen ist auch die Umsetzungsplanung wichtig (Verantwortlichkeit, Zeitrahmen, Evaluation mit Indikatoren, Nachsteuerung).
- ▶ Wenn eine Anregung durch Fördermittel als nicht ausreichend erachtet wird, könnte die Rechtsgrundlage für einen regionalen Mobilitätsmasterplan durch ein Landesgesetz geschaffen werden.⁷
- ▶ Durch die zuständigen politischen Gremien (Gemeinden, Landkreis(e)) sollte der Masterplan beschlossen werden, um ihm so politisches Gewicht und Legitimation zu geben.
- ▶ Die kommunale und regionale Ebene wird unterstützt, wenn das Land selbst ambitionierte Planungen aufstellt, d.h. mit gutem Beispiel vorangeht. Ein Beispiel hierfür die ÖPNV-Strategie 2030 des Landes Baden-Württemberg (siehe Steckbrief).
- ▶ Gute Planung braucht gute Datengrundlagen. Nur dadurch können belastbare Erkenntnisse gewonnen und Maßnahmen abgeleitet werden. Die Daten liegen vor, sind aber oftmals nicht frei zugänglich. Hierfür sollte eine zumindest jeweils landesweite gemeinsame Datenplattform geschaffen werden, auf der Daten gebündelt als Planungsgrundlagen bereitgestellt werden.

2.5.2.5 Differenzierung formeller und informeller Planungen und Konzepte

Unterhalb des Masterplans differenzieren sich die Planungen und Konzepte:

- ▶ Stärkere Differenzierung der Mobilität in den Planwerken und den damit verbundenen Maßnahmen ist wichtig. Die täglichen Verkehre im ländlichen Raum sind teilweise sehr kleinräumig. Das Pendeln findet demgegenüber im regionalen Kontext statt. Diese Aspekte sollten nicht durchmischert werden, sondern beides betrachtet und behandelt werden (differenzierte Nahraum- und Fernraumbetrachtung).
- ▶ Ein Masterplan ist strategisch-langfristig angelegt, kurzfristig-operative Planungen (Maßnahmenebene und Umsetzungsplanung) nehmen auf ihn Bezug (kurzfristig-operativ, d.h. reagieren können auf Möglichkeitsfenster).

⁷ Das sog. Durchgriffsverbot verbietet es dem Bund, Aufgaben an die Kommunen zu übertragen. Art. 84 Abs. 1 Satz 7 GG: „Durch Bundesgesetz dürfen Gemeinden und Gemeindeverbänden Aufgaben nicht übertragen werden.“

Eine Umsetzung kann wie folgt erfolgen:

- ▶ Zukünftig braucht es eine agilere Verkehrsplanung und stärker modularisierte Planwerke. Es muss ein kontinuierliches Bespielen der dringenden und drängenden Themenfelder stattfinden. Im Status quo orientieren sich die Fortschreibungsprozesse von Planwerken an einem vorgegeben institutionalisierten Rahmen, der einen Anachronismus im Hinblick auf die notwendige zeitnahe Umsetzung von öffentlichen Mobilitätsangeboten darstellt.
- ▶ Auf Landesebene festgelegte Qualitätsstandards helfen bei der Ausgestaltung und der Konkretisierung der Angebote auf den nachgelagerten Planungsebenen. Die Verantwortung der Umsetzung bleibt bei den lokalen Akteuren. Kopplung dieser Qualitätsstandards mit monetärer Förderung ist ein pragmatischer Weg.
- ▶ Ein übergeordneter NVP für einen größeren Raum ist ein sinnvoller Ansatz; räumlich sollte ein Verflechtungsraum abgebildet werden (die bereits existierenden Planungsregionen könnten ein Ansatzpunkt sein); konzeptionell sollten Mobilitätspläne neben dem ÖPNV noch weitere Bausteine des Umweltverbunds umfassen, um die Schnittstellen stärker abzubilden.
- ▶ Interessant sind informelle Pläne, auch wenn es ihnen an Verbindlichkeit mangelt; aktuell gibt es Zusammenschlüsse von Kommunen, die lokale Masterpläne für Ladeinfrastruktur (LIS) erstellen, dieses Thema kann von einer einzelnen Gemeinde im ländlichen Raum sinnvoll nicht umgesetzt werden. Diese interkommunale Zusammenarbeit bietet einen Anknüpfungspunkt für das Thema Mobilität.
- ▶ Zu viel Planung kann auch lähmen, es muss vielmehr um Umsetzung gehen, hierzu sind lösungsorientierte vor Ort-Termine sinnvoll; in einem Interview wird z. B. darauf verwiesen, dass man sich die Kundenbedürfnisse zunächst ansieht und hierzu die passenden Angebote entwickelt, die dann aus der Praxis in den NVP kommen

Chancen integrierter Mobilitätsplanung in ländlichen Räumen: Die Modellregion Kreis Borken

Um die Chancen integrierter Mobilitätsplanung in ländlichen Räumen zu illustrieren, wird im folgenden Abschnitt die Vorgehensweise im Kreis Borken skizziert, der im Projekt als Modellregion dient. Auf Basis der Workshops in der Modellregion werden wichtige Stationen der Zusammenarbeit im Rahmen der Mobilitätsplanung dargestellt.

Eine wichtige Initialzündung für die Zusammenarbeit zwischen den kommunalen Akteuren im Feld Nachhaltige Mobilität im Kreis Borken ergab sich im Kontext des 2013 gegründeten „Bündnis für Mobilität im ländlichen Raum“, das von der Bezirksregierung Münster koordiniert wurde. Auf dieser Basis erarbeitete seit 2014 eine AG „Mobilität im ländlichen Raum“ Ziele für eine zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung im Münsterland, aus der unter anderem das Konzept für ein münsterlandweites Zielnetz im ÖPNV entstand. Dieses sieht drei Ebenen vor:

- ▶ Überregionales Hauptnetz (Ausbau Schienenverbindung, Ausbau der Schnellbusverbindungen)
- ▶ regionales Grundnetz (gute Regionalbusverbindungen zwischen den Kommunen)
- ▶ lokales Ergänzungsnetz (flexible Bedienungsformen)

Darauf aufbauend entstand die Initiative einer abgestimmten Nahverkehrsplanung zwischen den Münsterlandkreisen (Kreis Borken, Kreis Coesfeld, Kreis Steinfurt und Kreis Warendorf), die sich in ihren NVP an gemeinsamen und einheitlichen Qualitätsstandards orientieren. Die Zusammenarbeit wurde durch den ZVM koordiniert. Ein Leitgedanke war dabei das Denken in Netzen und Wegeket-

ten, das bis heute die Mobilitätsplanung im Kreis Borken prägt und sich zum Beispiel in der Schaffung intermodaler Mobilstationen ausdrückt. Ein weiterer Kerngedanke liegt darin, „Stärken zu stärken“: z. B., indem auf wichtigen Achsen des ÖPNV ein qualitativ hochwertiges Angebot im tagedurchgängigen Halbstundentakt beschlossen wurde.

Der Gedanke einer integrierten Planung drückte sich insbesondere darin aus, dass dem eigentlichen NVP als Plan für den ÖPNV ein zweiter Teil hinzugefügt wurde, der Handlungsschwerpunkte sowie Maßnahmen als Empfehlungen für die kommunale Verkehrsplanung umfasst und bestmöglich mit den kreisweiten Planungsansätzen abgestimmt ist. In diesem nicht verbindlichen Teil B des NVP wurden Maßnahmen wie etwa die Schaffung von flexiblen Bedienformen, intermodalen Mobilstationen und einer MaaS-App vorgeschlagen, aber auch kleinere Maßnahmen wie verbesserte Wegführungen etc. Somit werden über die NVP in den Münsterlandkreisen deutlich mehr Adressaten angesprochen als eigentlich mit der Regelungstiefe des NVP (gemäß Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen) einhergeht.

Der integrierte NVP bildete die Grundlage für die erfolgreiche Beantragung von Fördermitteln u.a. im Rahmen des Landesprogramms „Förderung innovativer Mobilitätsangebote“, etwa für Schnellbuslinien, On-Demand-Verkehre oder Mobilstationen. Ein Akteur vor Ort beschreibt den Prozess so: *„Die Planung lag schon auf dem Tisch, deshalb konnte man schnell erfolgreich die Förderung beantragen.“* Parallel profitierten die Kommunen im Kreis von der Förderrichtlinie „Mobilitätsmanagement“ des Landes für kommunale Mobilitätskonzepte, über welche eine integrierte Mobilitätsplanung in den Städten und Gemeinden konzeptionell vorgebracht wurde. Die so entstandenen Mobilitätskonzepte legten den Fokus auf die Themen, die in kommunaler Verantwortung liegen, insbesondere den Radverkehr sowie den MIV.

Im nächsten Schritt entschloss sich der Kreis Borken zur Erstellung eines kreisweiten Mobilitätskonzepts. Im Zentrum stand der Gedanke, möglichst wenig Zeit für die Konzepterstellung zu verlieren und stattdessen möglichst schnell in die Umsetzung zu gehen. Statt „das Rad neu zu erfinden“, wollte man systematisch auf den schon bestehenden Konzepten und Maßnahmen, die bereits in anderen Planwerken und Untersuchungen betitelt wurden, aufsetzen. Daher entschied man sich zunächst für ein Kurzkonzept, das sich vor allem auf einen Katalog von wichtigen Maßnahmen konzentrierte. Das Konzept wurde mit einer interfraktionellen Arbeitsgruppe abgestimmt, um eine breite politische Unterstützung zu sichern. Insbesondere die Kürze des Konzeptes und die Reduktion auf die zentralen Anliegen wurde sowohl verwaltungsintern als auch in der Politik als besonders lobenswert und zielgerichtet bewertet. Im zweiten Schritt wurde das Mobilitätskonzept um eine breitere argumentative Basis ergänzt. Vor allem für die Einwerbung weiterer Fördermittel wurde es als notwendig angesehen, das Mobilitätskonzept ausführlicher auszuarbeiten und um die Benennung konkreter Ziele und Erfolgsindikatoren für die Verkehrsentwicklung zu ergänzen. Auch diese wurde mit einer interfraktionellen AG abgestimmt.

Das Mobilitätskonzept umfasste drei wesentliche Zieldimensionen:

„1. Die Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger des Kreises soll – unabhängig von Einkommen, Alter und körperlicher Beeinträchtigung – verbessert, erleichtert und ein Verzicht auf den MIV ermöglicht werden.

2. Die Unfallzahlen sollen gesenkt werden.

3. Durch die Verringerung verkehrsbedingter Emissionen soll ein wirkungsvoller Betrag zum Klimaschutz und einer nachhaltigen Entwicklung geleistet werden.“

(Quelle: Präsentation von Dr. Altenhoff-Weber am 19.9.2023):

Im Mobilitätskonzept des Kreis Borken spielt neben dem ÖPNV auch der Rad- und Fußverkehr sowie die intermodale Verknüpfung durch Mobilstationen eine zentrale Rolle.

Wichtig ist den Akteuren, dass das Mobilitätskonzept als „Loseblattsammlung“ verstanden werden soll, welche im Lauf der Zeit dynamisch angepasst werden kann.

Folgende Handlungsfelder werden darin spezifiziert:

1. Gutes Verbindungsnetz für Fußgänger, Radfahrer, MIV und ÖPNV
2. Starker ÖPNV: u.a. Taktung, Beschleunigung von Verbindungen, Anschlusssicherung, e-Ticketing)
3. Gute Verknüpfung der Verkehrsangebote: u.a. Mobilitätsstationen, Fahrradabstellanlagen, Mobilitätsapp, On-Demand-Verkehr
4. Verkehrssicherheit, Verkehrsverhalten und Mobilitätsmanagement: Forum Fahrradverkehr (Information zu Fahrradstraßen), Aktionen zur Änderung des Mobilitätsverhaltens

(Quelle: Präsentation von Dr. Altenhoff-Weber am 19.9.2023)

Im nächsten Schritt plant der Kreis unter anderem eine repräsentative Erhebung des Mobilitätsverhaltens mit dem Ziel, die Datengrundlage für weitere Planungen zu verbessern. Aus den gewonnenen Daten werden Indikatoren entwickelt, die wiederum als Grundlage für weitere Planungen im Kreis Borken dienen.

Von den Akteuren vor Ort wird dem Mobilitätskonzept eine bedeutende Rolle für die Verbesserung eines integrierten Planungsprozesses zugeschrieben. Zum einen bündelt ein solches Konzept Ideen und setzt eine Verständigung über Prioritäten und eine Fokussierung auf vielversprechende Maßnahmen in Gang. Zugleich dient es als Kommunikationsmedium, das das übergreifende Ziele vermittelt und damit auch die Bemühungen der Beteiligten im Feld nachhaltiger Mobilität koordinieren kann.

3 Netzwerke, Fachzentren und interkommunale Kooperationen

Für die Verkehrswende im ländlichen Raum ist zu konstatieren, dass weniger ein Erkenntnis-, sondern vielmehr ein Umsetzungsproblem besteht. Vor diesem Hintergrund wurden und werden daher auf verschiedenen Ebenen Netzwerke und Fachzentren etabliert, die der Vernetzung und Wissensvermittlung dienen, insbesondere auch zu Fragen der Finanzierung von Mobilitätsprojekten. Neben diesen transferorientierten Organisationsformen, die das Ziel der Verkehrswende auf den unterschiedlichen kommunalen Ebenen konzeptionell unterfüttern sollen, gibt es umsetzungsorientierte Organisationsformen, die zur Realisierung konkreter Vorhaben durch kommunale Akteure gegründet werden. Dies manifestiert sich u.a. in der interkommunalen Zusammenarbeit von Gemeinden, Landkreisen sowie Landkreisen mit kreisfreien Städten.

Im Folgenden wird eine Übersicht zu bestehenden Netzwerken und Fachzentren sowie zu Formen der interkommunalen Zusammenarbeit gegeben. Anschließend werden die Organisationsformen bewertet, dabei wird folgenden Forschungsfragen nachgegangen:

- ▶ Welchen Beitrag können die verschiedenen Organisationsformen zur Verbesserung einer integrierten Planung und integrierten sowie umweltverträglichen Mobilitätsangeboten leisten?
- ▶ Wie kann die interkommunale Zusammenarbeit verbessert und gefördert werden?
- ▶ Welchen Beitrag können Bund und Länder zur Weiterentwicklung von Wissen und Kompetenz sowie zur interkommunalen Zusammenarbeit leisten?

Das Kapitel schließt mit Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Organisationsformen.

3.1 Netzwerke und Fachzentren

Mit dem Ziel, die Umsetzung von Alternativangeboten zum privaten Pkw im ländlichen Raum überhaupt erst voranzubringen oder zu beschleunigen, und vor dem Hintergrund einer zunehmenden Komplexität dieser Aufgabe, wurden in den letzten Jahren eine Reihe von Netzwerken und Fachzentren ins Leben gerufen.

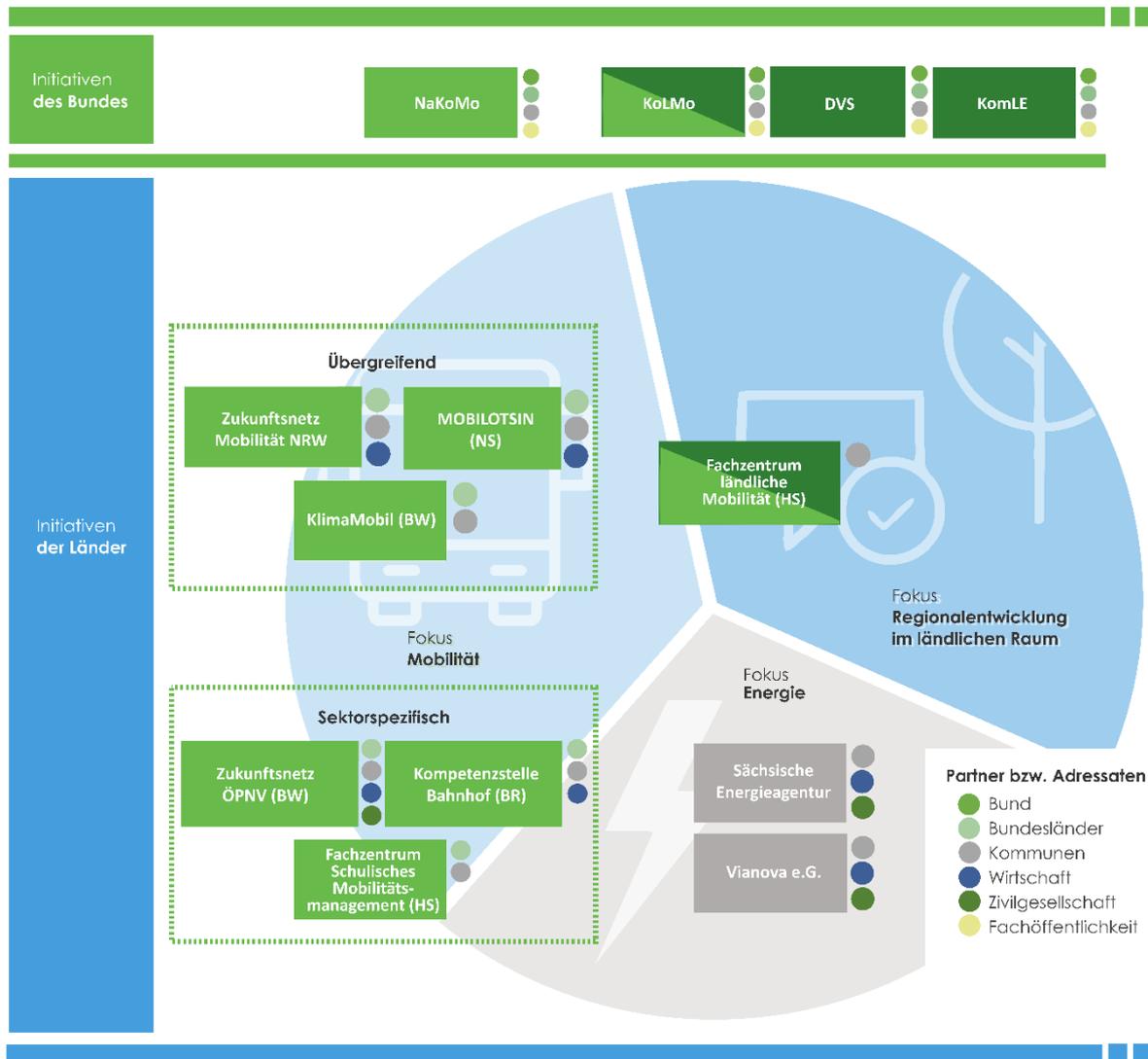
Netzwerke sind eine Antwort auf den steigenden Innovations- und Modernisierungsdruck, der generell alle gesellschaftlichen Teilbereiche erfasst hat. Seit der Jahrtausendwende sind verstärkt Aktivitäten in diesem Bereich zu beobachten. Seitdem gelten Netzwerke als „(...) eine effektive Organisationsform, um den vom Wirtschaftssystem ausgehenden – verstärkt auch andere gesellschaftliche Teilsysteme erfassenden – steigenden Innovations- und Modernisierungsdruck zu bewältigen. Die besondere Leistungsfähigkeit von Netzwerken besteht in neuartigen Möglichkeiten zur Organisation von Wissensprozessen über die Grenzen der Einzelorganisation hinaus.“ (Howaldt, 2007, S. 207).

Die hier in Rede stehenden Netzwerke und Fachzentren dienen einerseits dem Wissenstransfer aus der Länderebene, aus Wissenschaft und Beratungspraxis in die Landkreise und Gemeinden, andererseits soll der Austausch der Akteure und Teilnehmenden untereinander befördert werden. Dabei geht es um kollegiale Beratung aber auch darum, dass Wissen auf Länderebene zu den Bedarfen der Kommunen zu schärfen. „Netzwerke bieten angemessene Strukturen, um dem dysfunktionalen Modell des Wissenstransfers ein Modell des kollektiven Lernens entgegenzusetzen.“ (Howaldt, 2007, S. 212).

Gemeint sind damit Veränderungen bei den Strukturen und Prozessen der Wissensvermittlung und Wissensgenerierung. Durch Netzwerke sollen selbstorganisierte Lernprozesse der beteiligten Akteure und Organisationen unterstützt werden, mit dem Ziel, komplexe Innovations- und Veränderungsprozesse besser bewältigen zu können. Sie bieten somit Unterstützung bei aktuellen Problemen, dienen als Anlaufstelle für Fragen bei der Entwicklung und Umsetzung von Zukunftskonzepten sowie als Vermittler für Fördermittel.

Gerade die im Rahmen dieses Projektes durchgeführten Interviews haben gezeigt, welchen Stellenwert die Fachzentren in der nationalen Wahrnehmung besitzen. Als Vorreiter gilt das Zukunftsnetz Mobilität NRW, das im Jahr 2015 als erstes derartiges Netzwerk auf Landesebene gegründet wurde. Das Herausragende des Netzwerks besteht in seiner integrierten Perspektive auf nachhaltige Mobilität, durch die Kompetenzen zu verschiedenen Handlungsfeldern wie ÖPNV, Radverkehr, aber auch Parkraummanagement und betrieblichem Mobilitätsmanagement gebündelt und aufbereitet werden. In NRW wurde schon frühzeitig erkannt, dass vor allem die kleineren Kommunen personell zu schwach aufgestellt sind und kaum Kapazitäten (neben dem Alltagsgeschäft) vorhanden sind, um hausintern Strategien einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung entwickeln zu können. Das Zukunftsnetz wurde mit dem Ziel gegründet, diese Lücke zu schließen. Es fungiert dabei einerseits als Wissensvermittler, z. B. durch die Bereitstellung von Handreichungen, Leitfäden, Beispielanträge etc., an denen sich die Kommunen leicht orientieren können. Zugleich bietet es mit seinem Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ ein Qualifizierungsangebot an, das Fachwissen zu verschiedenen Teilaspekten nachhaltiger Mobilität (etwa ÖPNV-Planung, Straßenraumgestaltung bis hin zu betrieblicher und touristischer Mobilität) praxisnah vermittelt. Das Zukunftsnetz berät, unterstützt und zeigt auf, wie Wege von der konzeptionellen Planung über die Fördermittelakquise bis zur Umsetzung konkreter Maßnahmen beschritten werden können. Mehrere Interviewpartner*innen betonen die Bedeutung einer solchen Institution für die landesweiten Fragestellungen der nachhaltigen und klimaneutralen Mobilität der Zukunft und mehrere Bundesländer versuchen mittlerweile, entsprechende Strukturen bei sich umzusetzen.

Abbildung 10: Beispiele für Kompetenznetzwerke und Fachzentren



Quelle: eigene Darstellung, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Unterscheiden lassen sich einerseits Einrichtungen, die auf Bundesebene sowie solche, die auf Landesebene oder transnationaler Ebene initiiert wurden und solche, die auf zivilgesellschaftlicher Initiative basieren. Zweitens wird unterschieden, welchem Handlungsfeld die jeweiligen Institutionen zugeordnet sind: So gibt es einerseits Netzwerke und Fachzentren, die ausschließlich Mobilitätsthemen behandeln und andere, die dem Themenfeld Ländliche Entwicklung oder dem Themenfeld Energie zugeordnet sind und die Mobilität als eines von mehreren Handlungsfeldern bearbeiten. Nur eine kleine Anzahl der Beispiele umfasst Institutionen, die ausschließlich das Thema Mobilität im ländlichen Raum im Fokus haben. Eine dritte Unterscheidungsdimension betrifft die Frage, ob ein Netzwerk oder Fachzentrum alle Themen nachhaltiger Mobilität umfasst oder auf einen spezifischen Sektor (z. B. ÖPNV) bzw. ein enger gefasstes Handlungsfeld (z. B. Schülerverkehr) fokussiert ist. Die Abbildung 10 umfasst zudem einen Hinweis auf die jeweiligen Zielgruppen und Adressaten der Netzwerke bzw. Fachzentren. Auf diese wird in der folgenden textlichen Beschreibung näher eingegangen.

Eine Auswahl der im Folgenden cursorisch dargestellten recherchierten Netzwerke und Fachzentren wird in Factsheets im Kapitel 7 dargestellt.

3.1.1 Initiativen des Bundes

Initiativen des Bundes mit Blick auf die Mobilität im ländlichen Raum gingen bisher weniger vom Verkehrsministerium, sondern insbesondere vom Landwirtschafts- und Innenministerium aus. Diese beiden Ministerien sowie das Familienministerium waren in die Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ involviert, die im September 2018 ihre Arbeit aufnahm. Ergebnisse wurden im Mai 2019 vorgelegt. Die Sicherung der Mobilität war eines der Themen, worauf die Empfehlungen für Aktivitäten des Bundes zielten. Im Koalitionsvertrag 2021-2025 spiegelt sich dies wider: „Die Erschließungs- und Qualitätsstandards für ein alltagstaugliches Mobilitätsangebot als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr wollen wir im Jahr 2022 zwischen Bund, Ländern und Kommunen definieren.“ (Sozialdemokratische Partei Deutschlands [SPD] et al., 2021)

Die folgende Textbox gibt eine Übersicht zu Netzwerken und Fachzentren, die auf Initiativen des Bundes zurückgehen.

Durch den Bund initiierte Netzwerke und Fachzentren

- ▶ Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo): Das NaKoMo wurde im April 2019 durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), der Verkehrsministerkonferenz sowie dem Deutschen Städtetag gegründet. Es entstand im Kontext der Umsetzung des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020“ der Bundesregierung, das sich auf Kommunen mit besonders hohen Stickstoffdioxidbelastungen fokussierte. Seitdem wurde der Fokus erweitert, sodass das NaKoMo heute eine Plattform für die Vernetzung und Unterstützung für alle Kommunen bietet, die sich mit nachhaltiger Mobilität befassen (BMDV, 2023). Zentrale Formate hierfür sind jährliche Konferenzen, auf denen gute Beispiele vorgestellt und diskutiert werden sowie themenspezifische Workshops, die in der Regel online angeboten werden. Ein weiterer wichtiger Baustein ist eine Online-Plattform, auf der Kommunen sowie andere interessierte Akteure* Akteurinnen, etwa aus der Zivilgesellschaft oder der Wissenschaft sich zu Themen rund um nachhaltige Mobilität informieren und vernetzen können. Es adressiert damit eine breite Fachöffentlichkeit.
- ▶ Kompetenzzentrum für Ländliche Mobilität (KoLMo): Das Kompetenzzentrum für Ländliche Mobilität (KoLMo) ist eine Projektgruppe im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Hier ist das Modellprojekt „Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse“ (MogLeb) angesiedelt, im Rahmen dessen das Online-Nachschlagewerk „Mobilikon“ verantwortet wird (BBSR, o. J.). Der Handlungsschwerpunkt von MogLeb liegt darauf, Mobilitätslösungen zu verbreiten und Unterstützung bei der Umsetzung durch Erfahrungsaustausch zu geben. Zudem finden regelmäßig Wettbewerbe mit unterschiedlichen Schwerpunkten zu bereits umgesetzten Maßnahmen und Projekten zur nachhaltigen Mobilität in ländlichen Räumen statt. Die aus Forschungs- und Modellvorhaben gewonnenen Erkenntnisse werden über das länderübergreifende Netzwerk verbreitet und in die Datenbank „Mobilikon“ aufgenommen. Das geplante länderübergreifende Mobilitätsnetzwerk soll eng mit dem Nationalen Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zusammenarbeiten (BBSR, o. J.e).
- ▶ Kompetenzzentrum Ländliche Entwicklung (KomLE): Das KomLE ist an der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung angesiedelt. Es setzt im Auftrag des BMEL als Projektträger das Bundesprogramm Ländliche Entwicklung (BULE bzw. BULEplus) um (Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft [BMEL], 2022). Dazu gehört die Unterstützung von Kommunen bei der Beantragung von Fördermitteln für nachhaltige Mobilitätsprojekte sowie die Aufbereitung der gewonnenen Erkenntnisse aus den Projekten und der Wissenstransfer. Im Rahmen des

2015 aufgelegten BULE-Programms werden zukunftsweisende Lösungen für verschiedene Aufgaben im ländlichen Raum erprobt, worunter auch das Handlungsfeld Mobilität fällt. Ein Beispiel bietet die Fördermaßnahme „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“, im Rahmen derer seit 2019 40 Projekte zur Erprobung innovativer Lösungen für nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen gefördert werden. Mit dem BULE-Programm wird unterstrichen, dass die Sicherung von Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge eine zentrale Rolle für die Entwicklung ländlicher Räume spielt und damit auch den Zuständigkeitsbereich des BMEL berührt.

- ▶ Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume (DVS): Ein bedeutendes Instrument zur Förderung ländlicher Entwicklung ist der Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER). Der ELER fasst die bis zum Jahr 2006 in unterschiedlichen Fonds und Programmen organisierten Förderungen für den ländlichen Raum (u.a. die ehemalige Gemeinschaftsinitiative LEADER). Im Rahmen der Umsetzung dieses Förderinstruments muss jeder Mitgliedstaat ein nationales Netzwerk einzurichten, das Organisationen und Verwaltungen umfasst, die im Bereich der ländlichen Entwicklung tätig sind. Diese Funktion erfüllt in Deutschland die Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume (DVS). Die DVS informiert zu den Fördermöglichkeiten des ELER und zu aktuellen Entwicklungen im Bereich der Förderung ländlicher Räume. Darüber hinaus fördert sie den Wissensaustausch zwischen verschiedenen Akteuren* Akteurinnen, insbesondere aus kommunalen Verwaltungen, aber auch aus der Zivilgesellschaft (z. B. lokale Aktionsgruppen, Verbände, Unternehmen) zu den Erfahrungen mit Entwicklungsprojekten für den ländlichen Raum. Auf seiner Homepage informiert die DVS unter anderem über Fördermöglichkeiten zum Thema Mobilität in ländlichen Räumen und bietet auch Veranstaltungen zu diesem Themenfeld an. Die DVS spielt insofern eine wichtige Rolle, weil sie die Schnittstelle zu Fördermitteln von der europäischen Ebene, etwa in Form des LEADER-Programms, darstellt. Im Rahmen des LEADER-Programms werden u.a. auch Projekte zur Förderung interkommunaler Angebote im ländlichen Raum genutzt.

3.1.2 Initiativen der Bundesländer

Auf die Initiative von Bundesländern geht eine ganze Reihe von Netzwerken und Fachzentren zurück, von denen einige im Folgenden beispielhaft vorgestellt werden:

Nordrhein-Westfalen: Zukunftsnetz Mobilität NRW:

Den Anfang machte das Land NRW im Jahr 2015 mit der Gründung des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Mit diesem Netzwerk schuf das Land ein innovatives Format und eine dauerhafte Struktur zur Unterstützung, Wissensvermittlung und Vernetzung von Kommunen im Themenfeld nachhaltige Mobilität. Wie in den Interviews deutlich wird, verfolgte es dabei von Beginn an konsequent eine integrierte Betrachtung und bündelte Wissen und Know-How aus unterschiedlichen Handlungsfeldern wie Radverkehr, ÖPNV oder Mobilitätsstationen sowie Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum. Der Erfolg des Modells zeigt sich einerseits in der wachsenden Zahl von Mitgliedskommunen, aber auch darin, dass mehrere andere Bundesländer, z. B. Niedersachsen, nach dem Vorbild des Zukunftsnetz Mobilität inzwischen eigene Landesnetzwerke aufgebaut haben bzw. aufbauen.

Im Zentrum des Zukunftsnetz Mobilität NRW steht der Ansatz des Kommunalen Mobilitätsmanagements. Kommunale Akteure* Akteurinnen werden darin unterstützt, die Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln und in konkrete Maßnahmen umzusetzen. Ein Kernelement der Arbeit des Netzwerks besteht in einem Qualifizierungsprogramm, das eine Fortbildung „Kommunales Mobilitätsmanagement“ umfasst. Hier werden Grundlagen des Mobilitätsmanagements vermittelt, die sowohl fachliche Aspekte umfassen als auch die kommunikativen und organisatorischen Anforderungen an die Querschnittstätigkeit „Mobilitätsmanagement“

thematisieren. Weitere Schwerpunkte des Netzwerks liegen in der Wissensvermittlung zu aktuellen Fragestellungen rund um nachhaltige Mobilität. So werden z. B. in Webinaren erfolgreiche Maßnahmen wie die Umsetzung von Mobilitätsstationen oder Praxisbeispiele für integrierte kommunaler Mobilitätskonzepte vorgestellt. In Fachgruppen werden ausgewählte Themen vertiefend behandelt, z. B. Fahrradvermietsysteme und Mikromobilität. Es werden Leitfäden zu aktuellen Themen erstellt und Antragsvorlagen, z. B. zur Erstellung eines kommunalen Mobilitätskonzepts zur Weiterverwendung zur Verfügung gestellt. Zudem kann eine Einzelberatung zu konkreten Vorhaben (z. B. von Radschnellwegen oder Regionalen Schnellbuslinien) und der Einwerbung von Fördermitteln erfolgen. Für die Umsetzungsphase bietet das Zukunftsnetz in Zusammenarbeit mit Fachbüros unterstützende Programmformate an wie etwa den Fußverkehrs-Check NRW oder die Begleitung von Beteiligungsformaten für Kinder- und Jugendliche bei verkehrsplanerischen Projekten („Planen für die Zukunft“).

Dabei wird das Verständnis zugrunde gelegt, dass nachhaltige Mobilität einen komplexen Change-Prozess erfordert, bei dem Veränderung auf mehreren Ebenen zugleich erfolgen muss. Deshalb umfassen die Themen des Netzwerks nicht nur die verkehrsplanerische Sicht, sondern ausdrücklich auch Aspekte der erfolgreichen Kommunikation mit Bürgern*Bürgerinnen, der gezielten Veränderung von Planungsroutinen (Change Management) oder die erfolgreiche Zusammenarbeit mit verschiedenen Stakeholdern wie etwa Unternehmen und lokalen Bündnissen sowie der Kommunalpolitik (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2023).

Niedersachsen: Initiative für neue Mobilität (MOBILOTSIN):

In enger Anlehnung an die Strukturen und Ziele des Zukunftsnetz Mobilität NRW wurde 2016 unter dem Namen MOBILOTSIN in Niedersachsen ein Landesnetzwerk für neue Mobilität gegründet. Auch bei diesem Netzwerk stehen Beratung, Qualifizierung und Vernetzung rund um das Thema Kommunales Mobilitätsmanagement im Vordergrund. Unter anderem berät das Netzwerk kommunale Akteure*Akteurinnen zur Umsetzung und Förderung integrierter nachhaltiger Mobilitätslösungen. Neben verschiedenen Veranstaltungs- und Vernetzungsangeboten bietet es ebenfalls einen Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ an. Getragen wird das Netzwerk, das bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) angesiedelt ist, vom Niedersächsische Landkreistag, der Niedersächsische Städtetag, der Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund, die Arbeitsgemeinschaft der Niedersächsischen ÖPNV-Aufgabenträger, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung. Bemerkenswert ist die Ähnlichkeit der beiden Landesnetzwerke in NRW und Niedersachsen in Bezug auf die inhaltliche Ausrichtung und die Strukturen bis hin zur Rolle als Weiterbildungsträger für die kommunalen Akteure*Akteurinnen. Seit 2023 existiert ein Netzwerk mit ähnlichen Strukturen nun auch im Saarland. In dieser Übereinstimmung zeigt sich, dass hier erfolgreich eine neue institutionelle Form für die Förderung nachhaltiger Mobilität geschaffen wurde, die auf eine große Nachfrage trifft und auf andere Räume übertragbar ist.

Baden-Württemberg: Kompetenznetz Klima Mobil und Zukunftsnetzwerk ÖPNV bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH (NVBW):

Während die zuvor genannten Netzwerke das Thema nachhaltiger Mobilität insgesamt thematisieren, legt das Kompetenznetzwerk Klima Mobil einen dezidierten Fokus auf die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr. Die Gründung des Netzwerks steht in engem Zusammenhang mit den ambitionierten Klimaschutzziele des Landes, das bis 2040 treibhausgasneutral werden will. Für den Verkehrssektor verfolgt das Verkehrsministerium dafür eine Reihe von konkreten sektorspezifischen Teilzielen, wie etwa eine Verdopplung des öffentlichen Verkehrs sowie eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs in Stadt und Land um ein Fünftel (Verkehrsministerium Baden-

Württemberg 2022). Vor diesem Hintergrund wurde das Netzwerk im Jahr 2020 als landesweite Anlaufstelle für Kommunen zur Orientierung bei Fragen zum Klimaschutz im Verkehr gegründet. Besonders im Fokus stehen dabei „hochwirksame“ Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr. Dazu gehört neben dem Instrument der Klimamobilitätspläne (vgl. Kapitel 2.4) bzw. die für kleinere Kommunen vorgesehenen Aktionspläne für Mobilität, Klima und Lärmschutz – insbesondere auch oftmals umstrittene Maßnahmen wie etwa Parkraummanagement und die Umgestaltung von öffentlichen Räumen (Kompetenznetz Klima Mobil 2023). Ähnlich wie bei den Landesnetzwerken in NRW und Niedersachsen geht es darum, Informationsvermittlung und Beratung mit der gezielten Vernetzung der kommunalen Akteure*Akteurinnen untereinander zu verbinden. Eine Besonderheit lag dabei darin, dass zum Start des Netzwerks 15 Modellkommunen ausgewählt wurden, die sich durch ambitionierte Ziele und konkrete Vorhaben im Bereich klimaschonender Mobilität auszeichneten. Diese Gruppe von Vorreitern bildete den Ausgangspunkt für ein Netzwerk, dem aktuell 123 Kommunen angehören. Die Finanzierung geschieht aus Landesmitteln, welche der Landtag Baden-Württemberg beschlossen hat (Staatsministerium Baden-Württemberg, 2022).

Ein Beispiel für ein Netzwerk mit einem stärker sektorspezifischen Fokus bietet das Zukunftsnetzwerk ÖPNV Baden-Württemberg. Angesiedelt ist das Netzwerk beim Kompetenznetzwerk ÖPNV der NVBW, bei dem aktuell acht Mitarbeiter tätig sind. Das Zukunftsnetzwerk wurde 2020 ins Leben gerufen und versteht sich als Informations- und Vernetzungsplattform für alle Akteure*Akteurinnen die im Feld des öffentlichen Nahverkehrs in Baden-Württemberg an der Entwicklung des ÖPNV arbeiten. Dazu gehören vor allem kommunale Akteure*Akteurinnen, Verkehrsunternehmen, aber auch Akteure*Akteurinnen aus der Zivilgesellschaft, die zum Beispiel in Bürgerbusvereinen aktiv sind. Das Netzwerk informiert insbesondere über die ÖPNV-Politik des Landes sowie über Fördermöglichkeiten in diesem Bereich. Ein Beispiel ist die langjährige Beratung zur Umsetzung von Bürgerbus-Angeboten sowie die Beratung zur Förderung von Regio-Bus-Linien, bei denen schnelle und attraktive Linien finanziell gefördert werden, die in ländlichen Regionen das Bahnnetz ergänzen. Ein zentrales Forum für Austausch und Vernetzung sind der Mobilitätskongress und der ÖPNV-Zukunftskongress, die im Wechsel alle zwei Jahre ausgerichtet werden. Das erstgenannte Format ist regional ausgerichtet und wendet sich insbesondere an die Stakeholder des ÖPNV in Baden-Württemberg. Der ÖPNV-Zukunftskongress ist demgegenüber größer angelegt und als Fachveranstaltung mit bundesweiter Reichweite und auch internationaler Bedeutung für die Vernetzung in der D-A-CH-Region etabliert (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, o. J.).

Hessen: Fachzentrum Mobilität im ländlichen Raum

Während die bisher genannten Landesnetzwerke bzw. Kompetenzzentren sowohl städtische als auch ländliche Mobilität im Fokus haben, existiert in Hessen ein Fachzentrum mit einem dezidierten Fokus auf Mobilität im ländlichen Raum. Gegründet wurde es durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV und den Nordhessischen Verkehrsverbund NVV mit Unterstützung des Landes Hessen im Jahr 2017. Das Fachzentrum Mobilität im ländlichen Raum dient als zentrale Anlaufstelle für Fragen zum Thema ländliche Mobilität sowie als Vermittler für alle, die Partner und Förderung für innovative Projektideen suchen oder Forschung zum Thema betreiben. Gleichzeitig stellt das Fachzentrum die Verknüpfung zu benachbarten Themenfeldern wie Klimaschutz und Demografie her. Das Fachzentrum tritt für Kommunen (vorrangig adressiert werden Kommunen mit ÖPNV-Aufgabenträgerschaft) und Nahverkehrsorganisationen als beratende Instanz bei der Entwicklung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen auf. Dazu gehört der Linienverkehr ebenso wie On-Demand-Verkehre, Anruf-Sammeltaxis, Bürgerbusse, Car- und Bike-Sharing oder die Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten in privaten Pkw. Wie aus den Interviews deutlich wird, ist aufgrund seines spezifischen Fokus auf den ländlichen Raum ist der Kreis der Adressaten kleiner als bei anderen Fachzentren.

Um die Bemühungen auf Bundes- und Länderebene besser miteinander zu verknüpfen, fungieren einige Fachzentren als Kompetenzstellen der Länder im NaKoMo. Ziele der Zusammenarbeit sind:

- ▶ der Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Landesnetzwerken rund um das Thema nachhaltige Mobilität,
- ▶ die Verzahnung der Aktivitäten im NaKoMo-Netzwerk auf Landes- und Bundesebene durch Sprecher*innen der AG der Kompetenzstellen der Länder
- ▶ sowie die Förderung von Bestrebungen von Bundesländern, die Initiativen oder Netzwerke auf Landesebene zur nachhaltigen Mobilität aufbauen wollen.

Die folgende Textbox gibt einen Überblick zu Initiativen der Bundesländer, die im NaKoMo mitarbeiten und als dessen Kompetenzstellen in die Länder hineinwirken. Stand März 2023 beteiligen sich Initiativen aus Baden-Württemberg, Bayern, der Metropolregion Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein (BBSR, o. J.f)

Kompetenzstellen der Bundesländer zum NaKoMo (Stand März 2023)

- ▶ Baden-Württemberg: Kompetenznetz Klima Mobil und Zukunftsnetzwerk ÖPNV bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH (NVBW)
- ▶ Bayern: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und Wir bewegen Bayern
- ▶ Metropolregion Hamburg: Leitprojekt Mobilitätsmanagement/Kompetenzzentrum Mobilität
- ▶ Hessen: Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen – für Kreis und Kommune bei Hessen Trade & Invest GmbH
- ▶ Niedersachsen: MOBILOTSIN – Die Initiative für neue Mobilität vor Ort, Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
- ▶ Nordrhein-Westfalen: Zukunftsnetz Mobilität NRW
- ▶ Schleswig-Holstein: mobilteam by Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH)

Nicht alle Bundesländer haben bisher Netzwerke oder Fachzentren nach dem oben beispielhaft dargestellten Format entwickelt. In einigen Ländern, etwa Mecklenburg-Vorpommern wird aber die Gründung eines eigenen Fachzentrums angestrebt, während zum Beispiel im Saarland ein Kompetenznetzwerk vor Kurzem gegründet wurde. Darüber hinaus gibt es in vielen Ländern weitere Formate des Wissenstransfers und der Vernetzung, von denen im Folgenden einige beispielhaft dargestellt werden.

weitere Initiativen der Bundesländer

- ▶ Saarland: Kommunales Mobilitätsnetzwerk: Im Juni 2023 startete im Saarland ein Netzwerk Kommunales Mobilitätsnetzwerk unter Trägerschaft des Ministeriums für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz. Ähnlich wie das Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW soll es den saarländischen Kommunen konkrete Hilfestellungen bei lokalen Fragen im Bereich der Mobilitätswende anbieten. Es unterstützt die Kommunen dabei mithilfe zielgruppen- und standortspezifischem Mobilitätsmanagement nachhaltige und sozialverträgliche Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen. Dazu bietet es unter anderem Schulungen zum Kom-

munalen Mobilitätsmanagement, Beratung zur Umsetzung von Maßnahmen und zur Einwerbung von Fördermitteln sowie Vernetzungstreffen, bei denen der Austausch der Kommunen untereinander im Vordergrund steht. Ziel ist es, die Mobilitätswende im Saarland aktiv zu begleiten und gemeinsam mit den Kommunen voranzubringen.

- ▶ Mecklenburg-Vorpommern: Mit dem Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V) sowie der ÖPNV-Zukunftsvision für Mecklenburg-Vorpommern wird eine verkehrsmittelübergreifende Gesamtstrategie im Sinne eines integrierten Verkehrsangebots aller Verkehrsträger entwickelt. In diesem Zusammenhang wird die Gründung eines Fachzentrums angestrebt.
- ▶ Brandenburg: Kompetenzstelle Bahnhof: Eingerichtet wurde die Kompetenzstelle Bahnhof 2018 auf Initiative des Landes Brandenburg beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB). Hintergrund waren der Funktionsverlust und häufig schlechte Zustand vieler Bahnhofsgelände und -gebäude sowie Hürden bei deren Wiederbelebung. Zielsetzung der Kompetenzstelle Bahnhof ist, möglichst viele Empfangsgebäude mit Zugangsstellen zum Schienenverkehr zu revitalisieren. Dazu leistet sie Unterstützung u.a. durch Kontaktvermittlung zu potenziellen Beteiligten (Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eigentümern, Verwertungsgesellschaften, Eisenbahn-Bundesamt, Planungsbüros, kommunale Gebietskörperschaften sowie die lokale Wirtschaft), Beratung zu Fördermöglichkeiten geben (Konzept, Ausbau, Betrieb), dem Aufzeigen von Nutzungskonzepten sowie durch Bereitstellung von Informationen und fachliche Begleitung zu baurechtlichen Fragestellungen, insbesondere bei Freistellungsverfahren von Bahnflächen bis zur Begleitung der Umsetzung.
- ▶ Hessen: Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement - Das Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement wurde vom Land Hessen im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) eingerichtet. Träger ist die ivm GmbH. Das Fachzentrum konzipiert Bausteine zur Beratung, Qualifizierung und Umsetzung von Projekten im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements.
- ▶ Sachsen: Sächsische Energieagentur GmbH: Effiziente Mobilität: Die SAENA dient als Kompetenz- und Beratungszentrum zu den Themen Erneuerbare Energien, zukunftsfähige Energieversorgung und Energieeffizienz. Adressaten sind sowohl private Unternehmen und Bürger*innen, aber auch öffentliche Träger und Einrichtungen sowie Kommunen. Neben dem Themenfeld Energie befasst sich die SAENA auch mit der Entwicklung eines effizienten und zukunftsfähigen Mobilitätssystems im Freistaat Sachsen. Die SAENA tritt dabei als Vorreiter, Multiplikator und Bindeglied zwischen den verschiedenen privaten und öffentlichen Akteuren* Akteurinnen auf. Die „Kompetenzstelle Effiziente Mobilität Sachsen“ berät und informiert zu Lösungsansätzen und Fördermöglichkeiten für eine nachhaltige Mobilität durch Handreichungen, Veranstaltungen und kostenfreie Einzelberatung. Zudem unterhält sie ein Expertennetzwerk, um die Suche nach passenden Ansprechpersonen zu erleichtern. Die Gründung als GmbH erfolgte 2007 durch den Freistaat Sachsen und die Sächsische Aufbaubank.
- ▶ Rheinland-Pfalz: Agentur Landmobil - Die Agentur Landmobil berät Bürger*innen, die vor Ort für ein Bürgerbusprojekt engagieren wollen. Dies kann sowohl die Unterstützung bei der Initiierung eines neuen Bürgerbusses als auch die die Weiterentwicklung eines bestehenden Projektes sein. Die Hilfestellungen umfassen Fragen der Konzeption, Organisation, Finanzierung und des Betriebs. Die Energieagentur Rheinland-Pfalz unterstützt Kommunen im Land bei der Umsetzung ihrer Aktivitäten zur Energiewende und zum Klimaschutz, so auch explizit zur Frage der Mobilitätswende.

- ▶ Sachsen-Anhalt: NASA GmbH: Neben ihrer Rolle als Aufgabenträger des SPNV und ihrer Zuständigkeit für das aufeinander abgestimmte Bahn-Bus-Landesnetz bietet die NASA auch Beratung rund um Themen nachhaltiger und vernetzter Mobilität an. So gibt es Beratungsangebote etwa für Schulen und Vereine zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs, aber auch eine Wissensplattform zum Thema Elektromobilität. Zudem ist hier das Kompetenzzentrum Intelligente Verkehrssysteme (IVS) angesiedelt, das z. B. zu Fördermöglichkeiten für Elektro- und Wasserstoffmobilität berät und sich mit der Bereitstellung von Mobilitätsdaten beschäftigt.
- ▶ Thüringen: Gesprächsforum „ÖPNV-Diskurs“: Ziel der Veranstaltungsreihe ist der Austausch zwischen Politik, Aufgabenträgern, Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, Interessenvertreter*innen und Verbänden, aus denen konkrete Impulse für die Gestaltung des ÖPNV erwachsen sollen.

3.1.3 Zivilgesellschaftliche Initiativen

Eine Reihe von Netzwerken und Fachzentren gehen auf zivilgesellschaftliche Initiativen zurück. Einige von ihnen sind bereits seit mehreren Jahrzehnten aktiv, andere wurden aufgrund aktueller Entwicklungen erst in jüngster Vergangenheit gegründet. In der folgenden Textbox wird eine Auswahl entsprechender Initiativen mit ihrer Zielsetzung und Tätigkeit kurz umrissen.

Zivilgesellschaftliche Initiativen

- ▶ Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)⁸: Der VCD als ökologisch orientierter Interessenverband setzt sich zusammen mit verschiedenen Partnerorganisationen für eine nachhaltige Verkehrspolitik auf nationaler und europäischer Ebene ein. Seine zwölf Landesverbände und zahlreichen Kreis- sowie Ortsgruppen bringen zudem regional und lokal nachhaltige Mobilitätsprojekte voran.
- ▶ Vianova eG⁹: Die Vianova eG verfolgt das Ziel, die Einrichtung von Carsharing-Angeboten in Gemeinschaft zu fördern und Elektromobilität insbesondere im ländlichen Raum zu stärken. Hierfür haben der Deutsche Genossenschafts- und Raiffeisenverband und die Vianova einen Kooperationsvertrag geschlossen. Die Vianova eG unterstützt durch Workshops Energiegenossenschaften und bietet Softwarelösungen für den Fahrzeugverleih und die Abrechnung an.
- ▶ Pro Bürgerbus NRW e.V.¹⁰: Zielsetzung des Vereins Pro Bürgerbus NRW ist die Förderung des Informationsaustausches unter den Bürgerbusvereinen Nordrhein-Westfalens auf der einen sowie zwischen ihnen und dem Verkehrsministerium auf der anderen Seite. Der Verein will darüber hinaus die Initiierung neuer Bürgerbus-Projekte unterstützen. Hierzu stellt der 1999 gegründete Verein Informationen für den Aufbau und den Betrieb eines Bürgerbussystems bereit.
- ▶ Pro BürgerBus Niedersachsen e.V.¹¹: Der 2010 gegründete Dachverband der niedersächsischen Bürgerbusvereine, stellt für seine Mitglieder Informationen und Hilfe beim Aufbau neuer Vereine zur Verfügung, vertritt ihre Interessen gegenüber Politik, Verwaltungen sowie der Öffentlichkeit und steht politischen Entscheidern*Entscheiderinnen sowie Bürgern*Bürgerinnen für Rückfragen und Beratung zum Thema zur Verfügung.

⁸ Weitere Informationen unter: <https://www.vcd.org/startseite>

⁹ Weitere Informationen unter: <https://www.vianova.coop/>

¹⁰ Weitere Informationen unter: <https://www.pro-buergerbus-nrw.de/index.html>

¹¹ Weitere Informationen unter: <https://www.pro-buergerbus-nds.de/>

- ▶ FUSS e.V.: Der FUSS e. V.¹², Fachverband Fußverkehr Deutschland, ist eine Interessenvertretung von Zufußgehenden in Deutschland. Er setzt sich für eine sichere, gesunde und attraktive aktive Mobilität ein und stärkt damit den Umweltverbund in Stadt und Land. Der Verein wurde 1985 gegründet. Sitz der Geschäftsstelle ist Berlin.
- ▶ Pro Bahn e.V.¹³: Der Fahrgastverband vertritt die Interessen von Fahrgästen im Schienenverkehr. Der 1981 gegründete, deutschlandweit tätige Verband ist laut Satzung politisch und wirtschaftlich unabhängig und parteipolitisch neutral, arbeitet ehrenamtlich und verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke.
- ▶ ADFC¹⁴: Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (Bundesverband) e. V. fördert die aktive Mobilität und ist seit 1979 als Interessenvertretung von Fahrradfahrenden in der Verkehrspolitik aktiv.
- ▶ VDV¹⁵: Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) sind die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Güterverkehrs mit Schwerpunkt Eisenbahngüterverkehr in Deutschland organisiert. Der Verband existiert in seiner heutigen Form seit Anfang 1991. Der koordinierte und regelmäßige Austausch des Branchenverbandes mit Politik und Wirtschaft im Sinne der Weiterentwicklung des ÖPV und SGV hinsichtlich Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Kundenorientierung ist selbsterklärter Schwerpunkt der Tätigkeit.

3.1.4 Europäische / Transnationale Initiativen

Die ständig wachsenden Verflechtungen und der Austausch innerhalb der Europäischen Union lassen der territorialen Zusammenarbeit auch im Bereich der Mobilität und des Verkehrs eine immer größere Bedeutung zukommen. Viele räumliche Herausforderungen können nicht immer allein auf nationaler oder regionaler Ebene gelöst werden, Mobilität ist ein Eckpfeiler der europäischen Integration und für die Umsetzung der energie- und klimapolitischen Ziele. Vor diesem Hintergrund haben sich bereits einzelne Initiativen gegründet, die insbesondere die Wissensvermittlung in Sachen Mobilität und Erreichbarkeit verbessern wollen und über unterschiedliche Formate (Tagungen, Internetangebote etc.) vernetzende Aufgaben übernehmen. Die Akteure* Akteurinnen in den Städten und Regionen Europas stehen ähnlichen alltäglichen Herausforderungen gegenüber. Der Erfahrungsaustausch unterstützt sie dabei, für sie passende nachhaltige Mobilitätskonzepte und weitere Klimaanpassungsstrategien umzusetzen. Die nachfolgend benannten Initiativen widmen sich schwerpunktmäßig Projekten, die mit europäischen Programmen gefördert wurden und werden.

¹² Weitere Informationen unter: <https://www.fuss-ev.de/>

¹³ Weitere Informationen unter: <https://www.pro-bahn.de>

¹⁴ Weitere Informationen unter: <https://www.adfc.de/>

¹⁵ Weitere Informationen unter: <https://www.vdv.de/>

Europäische / Transnationale Initiativen

- ▶ POLIS¹⁶ ist ein führendes europäisches Städtenetzwerk zu Mobilität und nachhaltiger Stadtentwicklung. Ihm gehören mehr als 100 Städte, Regionen, Forschungseinrichtungen und Verkehrsbetriebe an. Im Zentrum der Arbeit des Netzwerks stehen der Wissensaustausch und das Lernen der Städte untereinander, die Vernetzung zwischen kommunalen Akteuren*Akteurinnen im Themenfeld nachhaltige Mobilität und die Kooperation in gemeinsamen Projekten sowie die Verständigung über gemeinsame Ziele der europäischen Städte. In Arbeitsgruppen erfolgt der Austausch über verschiedene Teilaspekte nachhaltiger Mobilität. Regelmäßig stattfindende Konferenzen bringen die Akteure*Akteurinnen in den gemeinsamen Austausch. Im Fokus steht die urbane Mobilität. Im Jahr 2019 wurde eine eigene Initiative für die Vernetzung von Klein- und Mittelstädten (Small- and Medium-Sized Cities (SMC) Plattform) ins Leben gerufen, die die Bedeutung dieser kleineren Städte für die Entwicklung innovativer Lösungen für nachhaltige Mobilität hervorheben soll.
- ▶ EPOMM (Europäische Plattform für Mobilitätsmanagement)¹⁷: Non-Profit-Netzwerk europäischer Staaten zur Verbreitung von Mobilitätsmanagement in ihrem Wirkungsbereich. Partner der EPOMM ist die Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement (DEPOMM). Diese hat sich zum Ziel gesetzt, die bundesweite Umsetzung von Mobilitätsmanagement zu fördern. Neben dem Wissensaustausch und der Vernetzung zum Thema Mobilitätsmanagement verfolgt EPOMM auch das Ziel, den Ansatz des Mobilitätsmanagements in der verkehrspolitischen Agenda der Europäischen Union zu stärken.

3.2 Interkommunale Zusammenarbeit

Neben dem Wissenstransfer und der Vernetzung durch Kompetenzzentren und Netzwerke liegen erhebliche Potentiale für eine integrierte Mobilitätsplanung in ländlichen Räumen in einer stärkeren interkommunalen Kooperation. In den Interviews mit Experten*Expertinnen wird immer wieder deutlich, dass gerade kleinere Kommunen im ländlichen Raum zumeist nicht über die Ressourcen verfügen, um eine nachhaltige Mobilitätsentwicklungsplanung alleine voranzutreiben. Mobilität endet nicht an kommunalen Grenzen – aus Sicht der Menschen ist es erforderlich, dass sie in der Lage sind, ihre Ziele in einer angemessenen Zeit, zu bezahlbaren Kosten und verkehrssicher erreichen zu können. Die Umsetzung von Verkehrsprojekten für ein lückenloses Infrastrukturnetz und ein attraktives, modernes Verkehrsnetz sollte daher gerade in ländlichen Räumen in Zusammenarbeit mehrerer Kommunen (Gemeinden, Landkreise, kreisfreie Städte) erfolgen. Durch Abstimmung und Zusammenarbeit mit den angrenzenden Kommunen können Effizienzgewinne realisiert werden. Außerdem kann aus Sicht mehrerer Interviewpartner*innen durch eine integrierte regionale Sicht den tatsächlichen verkehrlichen Verflechtungen besser Rechnung getragen werden. So entsteht im besten Fall ein gesteigerter Nutzen für das Gemeinwohl (Sparmann, 2010)

Neben ÖPNV-Angeboten, die kommunale Grenzen überschreiten, ist hier zum Beispiel an den Aufbau einer Wegeinfrastruktur für den Fuß- und Radverkehr, Sharing-Angebote für Fahrräder und Autos sowie die frühzeitige Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zu denken. Durch die interkommunale Bündelung von Wissen und Ressourcen sowie die Zusammenarbeit können in den unterschiedlichsten Handlungsfeldern Effizienzgewinne und Synergieeffekte erzielt, Zielkonflikte identifiziert und Spielräume für Neues gewonnen werden. „Interkommunale Zusammenarbeit“ bezeichnet nach Steinwinter/Wiedmann (Steinwinter & Wiedmann, 2010, 4ff.) „eine Kooperation von mehreren Kommunen, um gemeinsam öffentliche Leistungen

¹⁶ Weitere Informationen unter: <https://www.polisnetwork.eu/>

¹⁷ Weitere Informationen unter: <https://epomm.eu/>

für die Bürger zu erbringen, oder [...] die Erledigung von internen Aufgaben auf eine andere Kommune zu übertragen.“. Durch die gemeinsame oder geteilte Erbringung von Verwaltungsaufgaben soll das Niveau der Leistungserbringung gesteigert oder aufrechterhalten werden (Burgi 2019).

Die Möglichkeit zur interkommunalen Zusammenarbeit ist wie die Wahlfreiheit der Organisationsform durch die kommunale Selbstverwaltungsgarantie in Art. 28 Abs. 2 des Grundgesetzes abgesichert. Kommunen können sich also freiwillig für oder gegen eine gemeinsame Aufgabenerbringung entscheiden (positive und negative Kooperationshoheit der Kommunen) (Fadvian, 2017, S. 84)). In bestimmten Bereichen kann es allerdings auch eine Pflicht zur Kooperation geben: Als beispielsweise mit dem Regionalisierungsgesetz (RegG, erlassen am 27. Dezember 1993) im Zuge der Bahnreform die Bundesländer eigene ÖPNV-Gesetze erließen, sahen diese teilweise die Pflicht vor, Verkehrsverbände zu gründen. Der Rechtsrahmen für die interkommunale Zusammenarbeit wird durch die Länder in sogenannten Kooperationsgesetzen geregelt. In allen Flächenbundesländern gibt es Gesetze oder gesetzliche Regelungen, durch die die kommunale Zusammenarbeit geregelt wird.¹⁸ Potentiell kann gerade in ländlichen Regionen durch interkommunale Zusammenarbeit eine Vielzahl von positiven Effekten entstehen. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen (Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen [MHKBG-NRW], 2021, S. 16):

- ▶ Kooperationen ermöglichen einen wirtschaftlicheren Einsatz finanzieller, personeller und technischer Ressourcen. Die Zusammenlegung identischer Prozesse verringert Doppelstrukturen in der Aufgabenerfüllung, so dass langfristig kostensparende und effizientere Verwaltungsstrukturen entstehen. Zudem ergeben sich Spezialisierungs- und Größenvorteile sowie Synergieeffekte.
- ▶ Kommunen können Verantwortung und Finanzierungsrisiken auf mehrere Schultern verteilen.
- ▶ Interkommunale Zusammenarbeit kann das Leistungsangebot der Kommunen verbessern oder erweitern. Dadurch können sie sich Standortvorteile und Alleinstellungsmerkmale aufbauen. Die regionale Identität wird dadurch gestärkt. Destruktive Konkurrenz zwischen Kommunen innerhalb einer Planungsregion kann abgebaut werden. Dies steigert das strategische Gewicht gegenüber Dritten, wie beispielsweise Investoren.
- ▶ Abgestimmte Planungen schonen natürliche Ressourcen und schützen damit Lebensgrundlagen.

Wie oben dargestellt, ist das Handlungsfeld nachhaltige Mobilität gerade für Kommunen in ländlichen Räumen mit besonderen Herausforderungen verbunden. Neben den Pflichtaufgaben bleiben in kleineren Kommunen oftmals kaum Spielräume für die Beschäftigung mit strategischen Zielen wie einer Änderung des Mobilitätsverhaltens. Interkommunale Kooperation kann helfen, dieses Defizit zu überbrücken, indem Aufgaben wie beispielweise der Aufbau eines Fahrradverleihsystems oder von Mobilitätsstationen gemeinsam bearbeitet werden.

Allgemein wird in der Literatur jedoch festgestellt, dass die Potentiale für interkommunale Kooperation bisher nicht ausgeschöpft werden (Zimmermann, 2018). Die Gründe hierfür liegen da-

¹⁸ Beispiele für Kooperationsgesetze:

Bayern: Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit (KommZG)

Brandenburg: Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit im Land Brandenburg (GKGBbg)

Hessen: Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit (KGG)

Rheinland-Pfalz: Landesgesetz über die kommunale Zusammenarbeit (KomZG)

Schleswig-Holstein: Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GkZ)

rin, dass interkommunale Kooperation für die beteiligten Kommunen mit Abwägungsentscheidungen verbunden ist (vgl. Tabelle 4). Wenn etwa bestimmte Aufgabenbereiche oder Handlungsfelder zusammengelegt werden, kann dies damit einhergehen, dass eigene Handlungskompetenzen eingeschränkt und ggf. auch Personalstellen abgebaut werden (Trapp et al., 2019). Die Bündelung von Kompetenzen kann zu deutlichen Effizienzgewinnen bei der Leistungserbringung führen, kann aber auch als Verringerung der eigenen Handlungsmöglichkeiten und Ressourcen erfahren werden. In diesen Vorbehalten liegt eine bedeutende Hürde für interkommunale Kooperation. Andererseits wird hierdurch eine Spezialisierung von Mitarbeitenden ermöglicht, die ähnliche Themen dann für mehrere Kommunen bearbeiten (ebd.). Dadurch kann die Qualität der Leistungserbringung bei geringeren Kosten steigen. In jedem Fall ist interkommunale Kooperation zunächst mit Transaktionskosten verbunden und erfordert einen komplexen Aushandlungsprozess zwischen verschiedenen Interessen (Zimmermann, 2018). Dies gilt umso mehr, wenn viele Kommunen beteiligt sind und/oder Kommunen mit sehr heterogenen Interessen zusammenarbeiten. Gerade kleinere Kommunen können sich in der Zusammenarbeit mit größeren oder finanzstärkeren Partnerkommunen mit Machtungleichgewichten konfrontiert sehen (ebd.).

Somit kann davon ausgegangen werden, dass es nur unter bestimmten, förderlichen Bedingungen zu einer Umsetzung interkommunaler Kooperation kommt. Zimmer (2018) unterscheidet dabei vier Voraussetzungen, die interkommunale Kooperation begünstigen (vgl. Tabelle 4). Diese spiegeln sich auch in den Interviews mit Experten*Expertinnen wider: Zum Beispiel kann ein hoher wahrgenommener Problemdruck eine Motivation zur Kooperation auslösen. Dies muss allerdings nicht auf einen konkreten lokalen Problemdruck beschränkt sein. Im Gegenteil merkt Zimmermann an, dass oftmals nicht die Kommunen mit dem höchsten objektiven Problemdruck, etwa in finanzieller Hinsicht, kooperieren, sondern häufig wohlhabende Kommunen, die die entsprechenden Transaktionskosten tragen können. Im Bereich nachhaltige Mobilität scheint wichtiger zu sein, dass das Thema als drängend angesehen wird, sei es aus ökologischen Gründen oder aus Gründen der lokalen Lebensqualität.

Laut Zimmermann (ebd.) sind ebenso Vertrauen und positive Erfahrungen aus vorherigen Kooperationen ein wichtiger Nährboden für die Zusammenarbeit. Moderation und Leadership sind notwendig, um die bestehenden Hindernisse und Bedenken zu überwinden und den Nutzen für die einzelnen Akteure*Akteurinnen überzeugend zu vermitteln. Kooperation kann darüber hinaus auch durch förderliche externe Rahmenbedingungen begünstigt werden: Beispiele hierfür bieten die in Kapitel 3.1 dargestellten Fachzentren und Netzwerke auf Ebene der Bundesländer, die durch Beratung und Unterstützung zur Kooperation anregen können. Die Motivation zur Kooperation kann zudem durch konkrete Förderung entstehen, wenn etwa Förderprogramme explizit interkommunale Kooperation als Voraussetzung für die Förderung beinhalten. Auf diese Förderformate wird in Kapitel 4 näher eingegangen.

Tabelle 4: Förderliche und hinderliche Faktoren für interkommunale Zusammenarbeit

Förderlich	Hinderlich
Problemdruck (z. B. Sparzwänge, demografischer Wandel)	Machtverluste der Kommunen (Politiker und Verwaltungsspitze)
Förderprogramme	Transaktionskosten (Anbahnung, Überwachung der interkommunalen Zusammenarbeit)
Beratung und Unterstützung durch Landesregierung (inkl. Gesetze)	Ungleiche Partner (Größe, Wirtschafts- und Finanzkraft der beteiligten Kommunen)
Vertrauen, gute Erfahrungen aus vorheriger Kooperation, Leadership, Moderation	

Quelle: Eigene Darstellung nach (Zimmermann, 2018, S. 1216)

Insgesamt verdeutlichen diese grundlegenden Erkenntnisse, warum die Potentiale für interkommunale Kooperation im Bereich nachhaltiger Mobilität bisher tendenziell eher nicht ausgeschöpft werden. In vielen Fällen dürfte ein wahrgenommener Problemdruck bisher nicht gegeben sein und zudem die Akteure*Akteurinnen fehlen, die aktiv in eine Leadership-Rolle gehen. Wie in mehreren Interviews hervorgehoben wird, können nicht alle Kommunen auf bestehende Erfahrungen und Vertrauensbeziehungen zurückgreifen. Zugleich unterstreichen die vorangegangenen Ausführungen die Rolle, die Fachzentren und Kompetenznetzwerken auf Landesebene sowie gezielt auf Kooperation ausgerichteten Förderprogrammen zukommen kann, um die bestehenden Hemmnisse zu überwinden.

Auch in den Interviews wird deutlich, dass unter den gegebenen Bedingungen erfolgreiche interkommunale Kooperation im Feld nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen bisher eher die Ausnahme als die Regel bleibt. Dennoch gibt es eine Vielzahl von Erfolgsbeispielen, von denen einige in Abschnitt 4.2.2 genauer betrachtet werden. Wie sich zeigt, nutzen diese unterschiedliche Formate und Organisationsformen der Kooperation, die im nächsten Schritt systematisch beleuchtet werden.

3.2.1 Formen interkommunaler Zusammenarbeit

In der Literatur finden sich verschiedene Ansätze für die Systematisierung interkommunaler Kooperation (Reutter, 2015; Trapp et al., 2019; Zimmermann, 2018). Reutter (2015) identifiziert sechs Kriterien, nach denen verschiedene Formen der Kooperation unterschieden werden können (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 5: Kriterien für die Systematisierung unterschiedlicher Formen interkommunaler Zusammenarbeit

Kriterium	Potentielle Ausprägungen
Ausrichtung	Aufgaben-/projektorientiert vs. strategisch/regionsbezogen
Ansatz	Sektoral/monofunktional vs. multifunktional/integriert
Beteiligte Akteure*Akteurinnen	Territorial-gebunden vs. funktional-gebunden
Initiative	Bottom-up vs. top-down
Institutionalisierung	Formell vs. informell

Rechtsform

Öffentlich-rechtlich vs. privatrechtlich

Quelle: Eigene Darstellung nach (Reutter, 2015)

Dabei sind die Ausprägungen insbesondere bei den ersten vier Kriterien nicht als absolute Werte, sondern jeweils als Pole auf einem Kontinuum zu verstehen. Nach dieser Einteilung können Kooperationen eher auf eine spezifische Aufgabenstellung bzw. ein (ggf. zeitlich begrenztes) Projekt konzentriert sein (z. B. Einrichtung und Betrieb eines Fahrradverleihsystems) oder eher einen breiteren strategischen Fokus haben (z. B. nachhaltige Mobilitätsoptionen insgesamt zu stärken). Trapp et al. (2019) unterscheiden daran anschließend zwischen einer „Aufgabenorientierung“ und einer „Entwicklungsorientierung“ interkommunaler Zusammenarbeit. Eine entwicklungsorientierte Zusammenarbeit beginnt oft mit der Entwicklung einer gemeinsamen strategischen Perspektive oder eines Leitbilds, wie sie in der Darstellung der Planungsinstrumente in Kapitel 2 beschrieben werden. Auf der anderen Seite des Spektrums steht die „praktische Kooperation zur operativen Leistungserbringung“ (Trapp et al., 2019).

Als weitere Unterscheidungsdimension identifiziert Reutter (2015) den Handlungsansatz: Dieser kann sich entweder auf einen Sektor bzw. ein Handlungsfeld konzentrieren (z. B. Radverkehrsinfrastruktur) oder eine integrierte Zielrichtung verfolgen (z. B. in Bezug auf die Integration von Siedlungsentwicklung und Verkehr) (siehe auch Trapp et al., 2019). In dem hier betrachteten Themenbereich nachhaltiger Mobilitätsentwicklung kommen als zentrale Handlungsfelder z. B. die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs, die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, die Einführung von Sharing-Angeboten (z. B. Carsharing, Bikesharing) oder die Einrichtung von Mobilitätsstationen in Betracht. Zentrale Schnittstellen liegen unter anderem zwischen Verkehrsentwicklung, Siedlungsplanung sowie der Planung im Bereich der Daseinsvorsorge (z. B. Schulplanung, Krankenhäuser u.Ä.).

Im Sinne eines erweiterten Verständnisses regionaler Governance umfasst interkommunale Kooperation nicht ausschließlich kommunale Akteure*Akteurinnen, sondern bezieht z. B. auch privatwirtschaftliche Akteure*Akteurinnen, NGOs sowie Bürger*innen mit ein (Zimmermann, 2018). Der Kreis der beteiligten Akteure*Akteurinnen kann sich dabei entweder auf die lokale Ebene beschränken oder auch Akteure*Akteurinnen umfassen, die national oder international agieren und aufgrund ihrer funktionalen Aufgabe in die Kooperation eingebunden werden (z. B. die DB AG oder andere Unternehmen). Die Initiative für die Kooperation kann entweder von einer übergeordneten Ebene kommen (top-down) oder von unten (bottom up) angeregt werden.

Eine weitere Unterscheidungsdimension bezieht sich auf den Grad und die Form der Institutionalisierung. Dabei lassen sich drei Formen grundsätzlich unterscheiden. Neben der informellen Kooperation (z. B. Runder Tisch, Arbeitsgemeinschaft, Koordinierungsbüro) gibt es die formelle Kooperation, die öffentlich-rechtlich und privatrechtlich ausgestaltet sein kann. Die formelle Kooperation kann die Form einer vertraglichen Zusammenarbeit (insbesondere öffentlich-rechtliche Vereinbarung) annehmen oder als institutionelle Zusammenarbeit gestaltet sein (Zweckverband, gemeinsames Kommunalunternehmen in der Rechtsform einer Anstalt des öffentlichen Rechts, Kooperation in Rechtsformen des Privatrechts (MHKBG-NRW, 2021)). Die Grundlage für die Ausgestaltung der Zusammenarbeit bieten die Gesetze über die kommunale Gemeinschaftsarbeit (GKG), die von den jeweiligen Bundesländern erlassen werden. So können zum Beispiel Gemeinden für eine gemeinsame Aufgabenerfüllung eine Gesellschaft privaten Rechts gründen oder die Aufgabenwahrnehmung auf eine besondere Körperschaft öffentlichen Rechts (Zweckverband) übertragen (Trapp et al., 2019). Möglich ist aber auch eine Übertragung der Aufgabenerfüllung an eine andere Gemeinde in Form eines Anschlussvertrags. Weitere Möglichkeiten liegen in informellen (freiwilligen) Kooperationsformen wie zum Beispiel Arbeitsgemeinschaften und Regionalkonferenzen (MHKBG-NRW, 2021). Die Wahl der Organisations- und Rechtsform

ist abhängig vom jeweiligen Gegenstand der interkommunalen Zusammenarbeit. Folgende Übersicht stellt verschiedene Formen interkommunaler Zusammenarbeit und beispielhaft Anwendungsfälle dar.

Tabelle 6: Formen interkommunaler Zusammenarbeit in allgemeiner Darstellung

öffentlich-rechtlich	privatrechtlich	Informell
Kommunale Arbeitsgemeinschaft	Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH)	Runde Tische/Gesprächskreise
Vereinbarung/Zweckvereinbarung	Stiftung	Projektbeiräte
Zweckverband	Eingetragener Verein (e.V.)	Koordinierungsbüros
Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR)	Aktiengesellschaft (AG)	Städtenetze, Regionalkonferenzen und-foren

Quelle: eigene Darstellung

Relativ häufig entscheiden sich Kommunen für eine kommunale Arbeitsgemeinschaft, einen Zweckverband oder eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung. Im Gegensatz zur öffentlich-rechtlichen Zusammenarbeit sind bei privatrechtlichen Formen der Zusammenarbeit Kompetenzverlagerungen nicht möglich. Bei der Wahl einer geeigneten Rechtsform muss der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachtet werden.

Folgende Rechtsformen sind für die interkommunale Zusammenarbeit besonders bedeutsam:

- ▶ Zweckverband: „Grundlage ist die Übertragung beziehungsweise Zuweisung von Aufgaben durch den jeweiligen kommunalen Rechtsträger im Rahmen einer Verbandssatzung, die durch die Aufsichtsbehörde genehmigt werden muss. Organe sind der Verbandsvorsitzende und die Verbandsversammlung, die aus Vertretern der Verbandsmitglieder besteht. Der Zweckverband ist eine eigene Rechtspersönlichkeit und verwaltet die ihm übertragenen Angelegenheiten im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung. Diese Organisationsform stellt relativ hohe organisatorische Anforderungen und bedingt im Vorfeld eine klare Aufgabendefinition. Der Zweckverband bietet ein hohes Maß an Verbindlichkeit und gewährleistet über die Verbandsversammlung die Kontrolle durch die politisch gewählten Kommunalvertreter.“ (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung 2006, S. 21)
- ▶ Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR): „Die Anstalt ist eine juristische Person des öffentlichen Rechts, die organisatorisch und rechtlich eigenständig arbeiten kann. [...] Die Anstalt des öffentlichen Rechts ist mit einer GmbH vergleichbar, aber in das öffentliche Recht eingebunden. Die Anstalt öffentlichen Rechts ermöglicht einerseits eine wesentlich bessere Steuerung der wirtschaftlichen Aktivitäten als privatrechtliche Organisationsformen durch die Kommunen. Andererseits lässt sie die an ihr beteiligten Kommunen an den Vorteilen, die ansonsten nur für privatrechtliche Betriebe gelten, teilhaben.“ (ebd., S. 22)
- ▶ Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH): „Die GmbH ist eine Kapitalgesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit, die für jeden gesetzlich zulässigen – wirtschaftlichen oder nicht-wirtschaftlichen – Zweck durch eine oder mehrere Personen gegründet werden kann. [...] Die GmbH übernimmt nicht-hoheitliche, kommunale Aufgaben, die auf das Kooperati-

onsprojekt bezogen sind, mit der Verpflichtung, diese in wirtschaftlicher und gewinnorientierter Art und Weise zu bewältigen. Hoheitliche Aufgaben können von einer GmbH nicht wahrgenommen werden. In der Praxis der interkommunalen Kooperation werden häufig zwei Vorteile dieser Rechtsform herausgestellt. Zum einen können Gemeinden mit privaten Partnern zusammenarbeiten, beispielsweise wird bei Vorhaben mit hohem Finanzbedarf häufig die Beteiligung von Banken, Sparkassen oder finanzkräftigen Unternehmen notwendig. Zum anderen kann auf eine bestehende GmbH, zum Beispiel die kommunalen oder regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften, zurückgegriffen werden. Diese kann die übertragenen Aufgaben zusätzlich mit übernehmen, ohne dass eine neue Rechtsform gegründet werden muss.“ (ebd., S. 22f)

- ▶ **Gemeinnützige GmbH (gGmbH):** Diese Rechtsform kann in Erwägung gezogen werden, wenn gemeinnützige Zwecke verfolgt werden. Diese werden in § 52 (1) der Abgabenordnung (AO) wie folgt definiert: „Eine Körperschaft verfolgt gemeinnützige Zwecke, wenn ihre Tätigkeit darauf gerichtet ist, die Allgemeinheit auf materiellem, geistigem oder sittlichem Gebiet selbstlos zu fördern.“ Typische Anwendungsfelder der gGmbH im kommunalen Aufgabenfeld liegen in den Bereichen Bildung (Rechtsform für Volkshochschulen) und Gesundheit (Rechtsform für kommunale Kliniken).
- ▶ **Zweckvereinbarung:** Eine Zweckvereinbarung ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag, mit dem kommunale Körperschaften vereinbaren, dass eine der beteiligten Körperschaften einzelne Aufgaben der anderen beteiligten Körperschaften übernimmt oder für diese durchführt. Mit dem Abschluss einer Zweckvereinbarung wird eine rein vertragliche Zusammenarbeit begründet, ohne dass ein neuer Rechtsträger gegründet wird (ebd.). Die Zweckvereinbarung ermöglicht eine Zusammenarbeit, ohne, dass ein neuer Rechtsträger, etwa ein gemeinsames Unternehmen, gegründet werden muss. In der einfacheren Realisierung kann damit ein Vorteil von Zweckvereinbarungen, etwa gegenüber der Gründung eines Zweckverbands, gesehen werden (Geitel, 2017).
- ▶ **Eingetragener Verein (e.V.):** „Der Verein stellt eine eigenständige juristische Person dar. [...] Der Verein ist ausschließlich auf die freiwillige Mitarbeit seiner Mitglieder angewiesen. Vereine übernehmen bisher vor allem solche Leistungen, die die kulturellen und sozialen Bereiche betreffen. Üblicherweise beteiligen sich die Kommunen durch Zuschüsse an der Vereinsfinanzierung.“ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2006, S. 23)
- ▶ **Kommunale Arbeitsgemeinschaft:** „Grundlage ist ein schriftlicher Vertrag zwischen den beteiligten Kommunen. Die Zuständigkeiten der einzelnen Mitglieder bleiben unverändert. Die kommunale Arbeitsgemeinschaft hat keine eigene Rechtspersönlichkeit. Bei der kommunalen Arbeitsgemeinschaft handelt es sich um eine mit relativ wenig bürokratischem und organisatorischem Aufwand zu realisierende Organisationsform. Sie wird aus diesem Grund oftmals am Anfang einer interkommunalen Zusammenarbeit oder bei Projekten geringerer Komplexität gewählt.“ (ebd., S. 20)

Wie die in Abschnitt 4.2.2 dargestellten Beispiele zeigen werden, wird das Spektrum der möglichen Rechtsformen für interkommunale Zusammenarbeit im Bereich nachhaltiger Mobilität breit ausgeschöpft. So reichen die Beispiele von der Gründung einer privatrechtlichen GmbH über eine AöR bis zu Zweckverbänden und eingetragenen Vereinen. Auch in den Interviews wird betont, dass es nicht für jedes Handlungsfeld *die* geeignete Rechtsform gibt, sondern dass die Wahl der geeigneten Organisationsform sich nach der konkreten Aufgabe und den lokalen Umständen richten sollte.

Ein zentrales Kriterium ist dabei der Grad der Verbindlichkeit der Zusammenarbeit. Dabei schränkt schon der rechtliche Rahmen, in dem sich die zugrunde gelegte Aufgabe oder das Projekt verorten lässt, die Möglichkeiten der zu wählenden Rechtsform ein. So sind Zweckverbände geeignet, um hoheitliche Aufgaben zu übernehmen (bspw. Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV), während Vereinsstrukturen bei freiwilligen Aufgaben gewählt werden können. Der Zweckverband bietet ein hohes Maß an Verbindlichkeit bei zugleich ausgeprägten Mitbestimmungsmöglichkeiten der beteiligten Gebietskörperschaften. Die Gründung eines Zweckverbands geht aber mit erheblichem Aufwand und zeitlichem Vorlauf einher. Zudem kann es schwierig sein, einen Zweckverband wieder zu verlassen. Auch in Abhängigkeit von der Anzahl der Kooperationspartner sind die einzelnen Kooperationsformen besser oder schlechter geeignet. So dürfte die Gründung eines Zweckverbands umso voraussetzungsvoller sein, je mehr Akteure*Akteurinnen beteiligt sind.

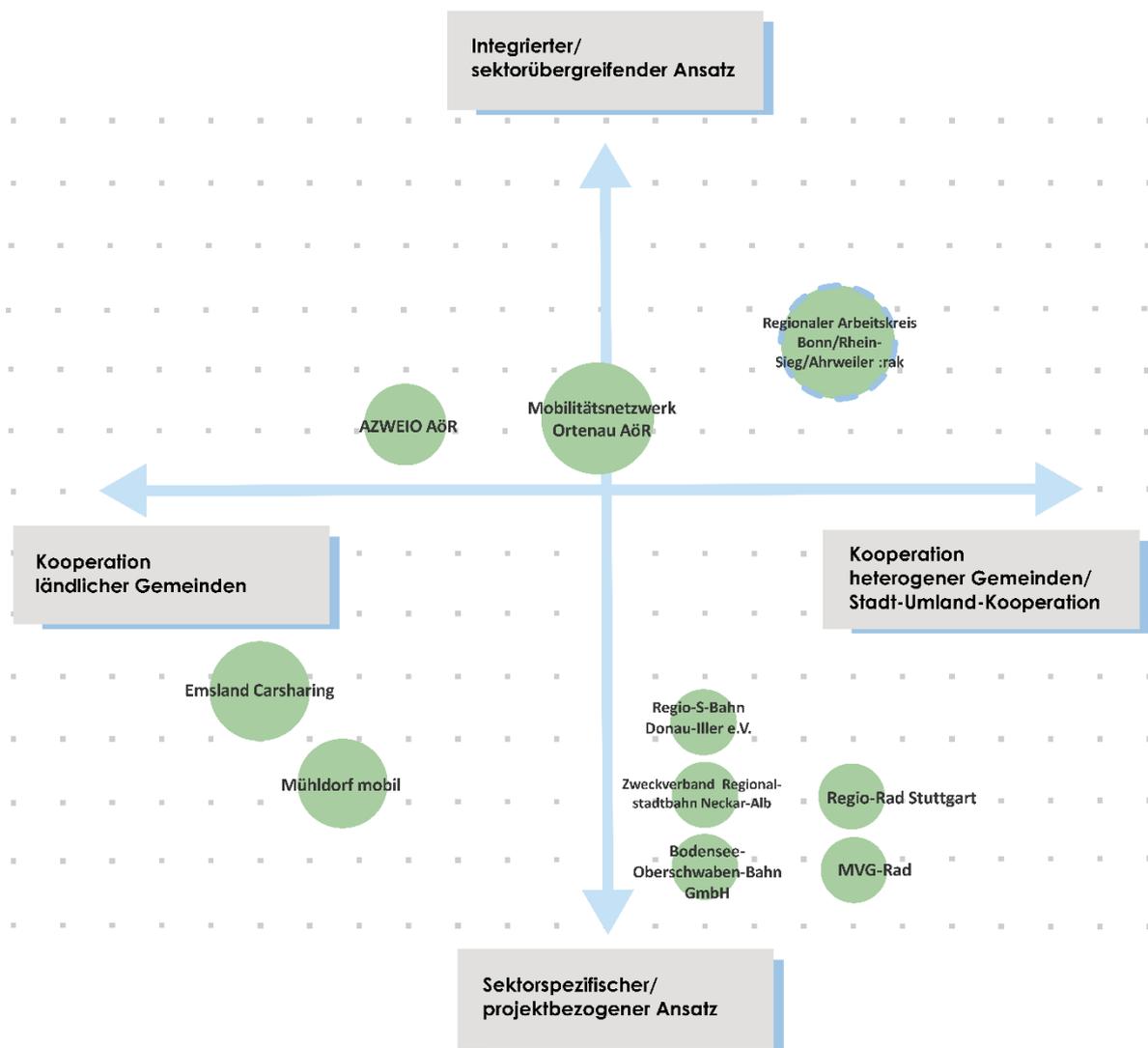
Als spezifischer Vorteil von Zweckvereinbarungen lässt sich demgegenüber hervorheben, dass diese mit relativ geringem Aufwand auch mit vielen Beteiligten umgesetzt werden können. Zweckvereinbarungen kommen daher insbesondere dann in Frage, wenn kein Bedarf und keine Kapazitäten für neue, eigenständige und personalbesetzte Strukturen geschaffen werden können oder sollen.

Privatwirtschaftliche Rechtsformen eröffnen die Möglichkeit, Gewinne zu erzielen (bspw. Stadtwerke als Betreiber des Stadtverkehrs im steuerlichen Querverbund mit einer Kommune). Letzteres ist eine Besonderheit und kann im planerisch positiven Fall zu veränderten Handlungsoptionen führen, wie bspw. Einsparungen für kostenintensive Projekte, im Gegensatz zur Funktionsweise des kommunalen Haushalts. Auf der anderen Seite können sich privatwirtschaftliche Institutionen wiederum aufgrund ihrer Unabhängigkeit dem direkten Zugriff und der Mitbestimmung entziehen, worunter öffentliche Transparenz leiden kann.

3.2.2 Beispiele interkommunaler Zusammenarbeit

Im Folgenden wird anhand von ausgewählten Beispielen dargestellt, wie die unterschiedlichen Organisationsformen interkommunaler Zusammenarbeit in der Praxis angewendet werden. Da die Kooperation auf der reinen Planungsebene bereits in Kapitel 2 ausführlich behandelt wurde, wurden in diesem Kapitel Beispiele ausgewählt, die sich eher im Bereich der aufgabenorientierten Kooperation bewegen. In Abbildung 11 werden die Beispiele angelehnt an die Kategorisierung von Reutter (2015) danach unterschieden, ob sie einen eher integrierten bzw. sektorübergreifenden Ansatz oder einen sektorspezifischen bzw. projektbezogenen Ansatz verfolgen. Von welcher Ebene die Initiative für die Kooperation ausgeht, wird nicht systematisch betrachtet, da hierfür eine vertiefte empirische Untersuchung der Beispiele notwendig wäre. Für die Fragestellung der Untersuchung erscheint hingegen die räumliche Dimension besonders wichtig: Umfasst die Kooperation ausschließlich kleinere Gemeinden im ländlichen Raum oder zum Beispiel die Zusammenarbeit zwischen Großstadt und Umland-Kommunen? Dies wird als zusätzliche Unterscheidungsdimension in Abbildung 11 eingeführt.

Abbildung 11: Beispiele interkommunaler Zusammenarbeit



Quelle: eigene Darstellung, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Die Beispiele in der Textbox verdeutlichen, für welche Aufgabenbereiche im Handlungsfeld Mobilität interkommunale Kooperation genutzt wird und wie die verschiedenen Organisationsformen dabei in der Praxis eingesetzt werden. Eine Auswahl der Beispiele wird zudem in Kapitel 6 ausführlich in Form von Steckbriefen vorgestellt.

Beispiele interkommunaler Zusammenarbeit

Formelle Kooperation, öffentlich-rechtlich

- **Mobilitätsnetzwerk Ortenau AöR:** Im Mobilitätsnetzwerk Ortenau haben sich 2019 zunächst zehn Gemeinden zusammengeschlossen, um gemeindeübergreifende Lösungen für nachhaltige Mobilität zu finden; 2022 sind dem Netzwerk vier weitere Kommunen beigetreten. Kern des Netzwerks die interkommunale Zusammenarbeit, mit der nachhaltige Mobilität in den Netzwerkkommunen vorangebracht werden soll. Eine wichtige Rolle bei der Gründung spielte die Stadt Offenburg, die sich seit mehreren Jahren als Vorreiter bei der Entwicklung von Mobilitätsstationen profiliert hat (Kassel, 2022). Basierend auf dem Offenburger Ansatz verständigten sich die Netzwerkkommunen auf drei Schwerpunktthemen für die Zusammenarbeit: Mobilitätsstationen auf dem Land und in der Stadt mit Umsteigemöglichkeit auf Carsharing, Bus und Pedelec; Radwege von Ort zu Ort und Angeboten für Pendler; sowie eine regionale Mobilitäts-

App in Kooperation mit dem Ortenaukreis. Um die Zusammenarbeit auf Dauer zu stellen und zugleich die Handlungsfähigkeit des Mobilitätsnetzwerks zu verbessern, wurde eine Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) gegründet. Durch Beschluss der Gemeinderäte der beteiligten Kommunen ist das Mobilitätsnetzwerk mit der Aufgabe betraut, durch eine gemeinsame Ausschreibung die genannten Angebote umzusetzen (ebd.). Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau ist ein Vorreiter dafür, wie interkommunale Kooperation für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum umgesetzt und institutionalisiert werden kann. Die Kommunen verfolgen gemeinsam einen strategischen Ansatz, der mehrere Handlungsfelder (Sharing-Angebote, Radverkehr, Mobilitätsstationen) integriert betrachtet. Durch die Gründung einer AöR bringen die Kommunen gemeinsam Ressourcen für die Netzwerkarbeit ein und sorgen so für eine dauerhafte Zusammenarbeit.

- ▶ **AZWEIO AöR:** Einen ähnlichen Ansatz verfolgt AZWEIO AöR. Unter diesem Namen firmiert eine interkommunale Gesellschaft, die ursprünglich für die Realisierung von Förderprojekten im Bereich Erneuerbarer Energien gegründet wurde. Das A steht für die Stadt Achim und zweimal O steht für die Gemeinden Ottersberg und Oyten. Die Kommunen grenzen an den Großraum Bremen an und weisen erhebliche Pendelverkehre in Richtung des Oberzentrums auf. Um alternative Verkehrsmodi zum motorisierten Individualverkehr zu stärken, wurde gemeinsam ein innovatives Mobilitätskonzept entwickelt, in dessen Mittelpunkt das Fahrradpendeln steht. Damit verbunden sind der Ausbau einer Premiumradschnellwegeverbindung, der Ausbau weiterer Fahrradwege und der Bau von Fahrradabstellanlagen. Pendelnden und Alltagsnutzenden stehen an den definierten Knotenpunkten von Rad- und ÖPNV-Netz zukünftig Leihfahrräder und auch Carsharing-PKW zur Verfügung. In Kooperation mit größeren Arbeitgebern wird zudem die kostenfreie Nutzung von Leihfahrrädern vom SPNV-Knoten zum Arbeitsort erprobt. Daneben wird die Mobilitäts-App „A2O“ als integrierte Informations- und Buchungslösung für Leihfahrzeuge, ÖPNV und Fahrradabstellanlagen entwickelt. Als Anreiz für Verhaltensänderungen der Bürger*innen sind Gamification-Aspekte in die App integriert, indem Zeitmeilen an Nutzende verteilt werden, die den Routenvorschlägen folgen. Die Zeitmeilen können in Gutscheine für Aktivitäten und lokalen Konsum eingelöst werden. Aktuell finden Gespräche mit den Nachbargemeinden, u. a. auch mit der Hansestadt Bremen über eine mögliche Beteiligung statt. Hierfür werden mögliche Schnittstellen, bspw. Verkehrsknotenpunkte, Lückenschlüsse im Radwegenetze und auch die Einbindung von weiteren Arbeitsplatzstandorten als Ziele der Pendelnden aus dem Umland, diskutiert. Erfolgsfaktoren der Kooperation liegt in der gewachsenen langjährigen Zusammenarbeit und der frühzeitigen Unterstützung durch die Entscheidungsträger*innen in den einzelnen Kommunen. Ein wachsendes Netzwerk an privaten und öffentlichen Partnern*Partnerinnen sorgt für eine breitere Basis und eine kritische Masse an Mitwirkenden. Darüber steht ein gemeinsames Verständnis von dem Ziel und den Handlungsansätzen, die durch die Akquise von Fördermitteln in die Umsetzung gebracht wurden und werden.
- ▶ **Zweckverband Regionalstadtbahn Neckar-Alb:** Zielsetzung des Zweckverbands ist die Realisierung einer Zweisystem-Stadtbahn (sog. „Karlsruher Modell“) in der Region Neckar-Alb um die Städte Tübingen und Reutlingen. Städtische Bereiche mit (geplanter) Straßenbahnanbindung werden dabei mit im Umland bestehenden Eisenbahnstrecken verknüpft und das Streckennetz insgesamt ausgebaut. Auf dem geplanten Netz können die Fahrzeuge durchgängig sowohl als Straßenbahn im Innenstadtbereich als auch als Regionalzug verkehren. Die Landkreise Reutlingen und Tübingen, der Zollernalbkreis und Städte Reutlingen und Tübingen sowie der Regionalverband Neckar-Alb haben hierfür einen Zweckverband gegründet. Der Zweckverband ist mit den Aufgaben der Projektrealisierung und späteren Durchführung des Betriebs (Infrastruktur und Verkehrsangebot) betraut. Der Aufgaben-Katalog kann durch die Mitglieder des Zweckverbands angepasst werden, sofern Änderungen an den Rahmenbedingungen und der

Aufgabenstellung dies erforderlich machen. Der Zweckverband Regionalstadtbahn Neckar-Alb zeichnet sich durch eine Klarheit in der grundlegenden Zielsetzung aus. Sie ist Ausgangspunkt für die interkommunale Zusammenarbeit. Die zuständigkeitsübergreifende Bündelung der erforderlichen Kompetenzen und Aufgaben setzt auf Synergien in der Planung hin zu einer effizienten Betriebsaufnahme der Regionalstadtbahn Neckar-Alb. Die wichtigsten Abläufe werden zeitlich gestaffelt, in eine langfristige Umsetzungsschiene gebracht und für die Umsetzung personell hinterlegt. Es erfolgt eine aktive öffentliche Information über den Projektstatus über die Gremien des Zweckverbandes hinaus mit einem Bürgerrat und weiteren Formaten. Das Projekt steht beispielhaft dafür, wie Städte und Umlandkommunen als regionaler Verflechtungsraum zusammenarbeiten können, um nachhaltige Mobilität durch eine bessere Schienenverkehrsbindung zu ermöglichen.

- ▶ **Zweckvereinbarung zwischen dem Landkreis München und der Landeshauptstadt München** zur Ausweitung des Mietrad-Angebots MVG Rad in den Landkreis: Die Zweckvereinbarung wurde mit dem Ziel geschlossen, in der Landeshauptstadt München und im Landkreis München ein einheitliches Fahrradverleihsystem zu schaffen. MVG Rad ist eine eigenständige Marke und wird aktuell vom Bikesharinganbieter nextbike betrieben. Der Vertrag endet im Jahr 2024. Das Standortkonzept wurde gemeinsam erarbeitet. Die Kosten für Aufbau und Betrieb der Stationen werden nach dem Territorialprinzip geteilt. Mit den einzelnen Kommunen des Landkreises wurden Durchführungsvereinbarungen getroffen. Die nicht durch Fördermittel gedeckten Kosten der Einrichtung übernehmen der Landkreis und die beteiligten Kommunen jeweils zur Hälfte. Die Kommunen finanzieren und organisieren zudem die Vorbereitung der Grundstücke. Die Betriebskosten, die nicht durch Einnahmen gedeckt werden, teilen sich der Landkreis München und die Kommunen ebenfalls zu je 50 Prozent (Landkreis München & Landeshauptstadt München, o. J.); Landratsamt München (2018)). Die Kostenübernahme des Landkreises ist auf maximal 1,05 Millionen EUR gedeckelt. Mit der Zweckvereinbarung konnte eine Ausweitung des städtischen Mietradsystems auf 20 Kommunen im Landkreis München ermöglicht werden. Grundlage war ein übergreifender Konsens zwischen den Beteiligten und politischen Entscheidenden für die Umsetzung eines flächendeckenden, stationsbasierten Fahrradverleihsystems über die Stadtgrenze Münchens hinaus. Weitere Erfolgsfaktoren waren eine klare Aufgabenverteilung zwischen der Stadt München, dem Landkreis München, den Landkreiskommunen sowie der MVG. Aktuell wird eine neue Ausschreibung für ein erweitertes Bikesharing-Angebot für den gesamten Verbundraum des MVV unter einer neuen Dachmarke vorbereitet.
- ▶ **RegioRadStuttgart:** Einen ähnlichen Ansatz verfolgt die Region Stuttgart mit dem RegioRad Stuttgart. Das Angebot startete im Jahr 2018 als Kooperation der Landeshauptstadt Stuttgart mit 20 weiteren Kommunen. Ziel war die Schaffung eines interkommunalen, regionsweiten und stationsgebundenen Fahrrad-, Pedelec- und E-Lastenradverleihsystems, das den Nutzern* Nutzerinnen die Rückgabe von Fahrrädern und Pedelecs an jeder beliebigen Station innerhalb des Gesamtsystems erlaubt. In einer zweiten Phase wurde der Kreis der teilnehmenden Kommunen deutlich erweitert, sodass jetzt 50 Kommunen sowie weitere Partner beteiligt sind. Darunter sind auch ländliche Regionen wie Schwäbisch Gmünd (RegioStaR 17-Raumtyp 211) und Herrenberg (RegioStaR 17-Raumtyp 213). Aktuell stehen regionsweit an 255 Stationen rund 1700 Fahrräder und Pedelecs sowie 35 E-Lastenräder zur Verfügung. RegioRad Stuttgart schafft für die Nutzenden ein regionsweites Fahrradverleihsystem mit einheitlichen Nutzungs- und Tarifkonditionen in allen teilnehmenden Kommunen. Durch eine gemeinsame interkommunale, europaweite öffentliche Ausschreibung von 80 Kommunen aus der Region Stuttgart konnten Synergien genutzt werden. Auf dieser Basis erfolgt ein identischer Vertragsabschluss mit gleichen Konditionen und Vertragslaufzeiten für alle teilnehmenden Kommunen aller Kommunen und Kooperationspartner mit dem Betreiber DBConnect GmbH (DBC). Jede

Kommune kann den Bedarf an Fahrrädern, Pedelecs und Stationen selbst festlegen. Die Finanzierung erfolgt über Nutzungsentgelte, kommunale Zuschüsse sowie Sponsoring und Werbeeinnahmen. Zusätzlich beteiligt sich der Verband Region Stuttgart (VRS) sowie das Land Baden-Württemberg an der Finanzierung der Stationen bzw. an der Anschaffung der Pedelecs. RegioRadStuttgart ist ein erfolgreiches Beispiel für interkommunale Kooperation beim Aufbau regionaler ergänzender Mobilitätsangebote. Durch die Zusammenarbeit konnte ein einheitliches System von Fahrradverleihstationen geschaffen werden, dass die Nutzung über Gemeindegrenzen hinweg erlaubt. Durch die Möglichkeit der Rückgabe an allen Stationen konnte die Attraktivität des Angebots gerade auch für Pendler*innen und für den touristischen Verkehr deutlich erhöht werden.

Formelle Kooperation, privatrechtlich

- ▶ **Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB):** Die BOB (sog. „Geißbockbahn“) wurde als kommunales Eisenbahnverkehrsunternehmen 1993 mit dem Ziel gegründet, den lokalen Personenverkehr zwischen Friedrichshafen und Ravensburg nach den zuvor erfolgten Fahrplankürzungen wieder zu verbessern und stillgelegte Bahnstationen zu reaktivieren. Dadurch erhielten Orte wieder einen Bahnanschluss, die mit den Zügen der damaligen Deutschen Bundesbahn nicht mehr bedient wurden. In der weiteren Entwicklung wurde der Verkehr bis Aulendorf ausgedehnt. Die BOB ist aufgrund kommunaler Initiative entstanden und zog weiteres kommunales Engagement bei der Verbesserung der Gestaltung und Eingliederung der Bahnhöfe nach sich. Im Regionalplan Bodensee-Oberschwaben wurden regionale Siedlungsschwerpunkte überwiegend entlang der Schienenstrecken ausgewiesen. Gesellschafter der BOB GmbH & Co. KG sind die anliegenden Kommunen (Gemeinden, Landkreise). Die BOB ist ein Vorreiter für kommunales Engagement im Bereich des SPNV. Das Beispiel zeigt, dass Kommunen selbst die Initiative ergreifen und wirtschaftlich agieren können, um die lokale Anbindung mit dem SPNV zu verbessern.
- ▶ **Regio S-Bahn Donau-Iller e.V.:** Ähnlich wie der Zweckverband Regionalstadtbahn Neckar-Alb sowie die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (s.o.) verdeutlicht das Beispiel des Regio S-Bahn Donau-Iller e.V., wie sich kommunale Akteure*Akteurinnen durch gezielte Kooperation effektiv für eine Verbesserung der SPNV-Anbindung einsetzen können. Der Verein koordiniert im Bereich Donau-Iller und Ostwürttemberg die Planung der *Regio S-Bahn Donau-Iller*. Auf zehn Schienenstrecken soll in der Region um Ulm/Neu-Ulm das Angebot auf einen 30 Minuten-Takt verdichtet werden. Neben Baumaßnahmen auf einzelnen Streckenabschnitten werden die Haltepunkte modernisiert. Dabei spielt die Schnittstelle zu den Kommunen eine wichtige Rolle, da diese zum Beispiel für die Gestaltung des Bahnhofsumfelds und für die Verknüpfung mit dem Busverkehr zuständig sind (Dümmler, 2021). Mitglieder sind die Kommunen und Landkreise des Projektgebiets, das Teile Bayerns und Baden-Württembergs umfasst. Der Verein dient als zentrale Koordinierungsstelle und Interessenvertretung für das länderübergreifende Planungsvorhaben. Mit dem Land Baden-Württemberg wurden im Jahr 2017 und mit dem Freistaat Bayern im Jahr 2018 Kooperationsvereinbarung unterzeichnet. Der Verein ist mit finanziellen Mitteln durch die Kommunen und Länder ausgestattet, um die Vorplanungen und die weiteren notwendigen Arbeiten (wie z. B. Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung, Ergebnis für Ende 2023 erwartet) zu beauftragen (ebd). Der niederschweligen Kooperationsform Verein kann ggf. später die Gründung eines Zweckverbands folgen. Als Erfolgsfaktoren der interkommunalen Kooperation nennen beteiligte Akteure*Akteurinnen die gewachsenen organisatorischen Strukturen (Überführung aus Regionalverband Donau-Iller in Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller) mit einer wachsenden Zahl an Unterstützenden. Mit der Kooperation konnten die Kommunen Synergien erzielen, um ihre Interessen im Bereich einer besseren SPNV-Anbindung den Bundesländern und dem Bund gegenüber sichtbar zu machen.

- ▶ **Mühdorf Mobil (mümo)** ist ein Shared Mobility Angebot an verschiedenen Mobilitätsstationen im Landkreis Mühdorf a. Inn in Bayern. Betrieben wird es durch den Landkreis Mühdorf a. Inn zusammen mit sieben Projektkommunen (Ampfing, Buchbach, Haag, Neumarkt-St. Veit, Oberbergkirchen, Schönberg und Schwindegg), die als Mitglieder des Vereins Landmobile e.V. organisiert sind. Im Rahmen des Förderprojektes „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“ wurde die Bereitstellung von E-Car-, E-Bike- und Lastenradsharing-Fahrzeugen als Elemente einer nachhaltigen Mobilitätsversorgung im ländlichen Raum gefördert. Das Projekt zeichnet sich durch hohe Nutzerzahlen aus: Seit dem Start haben sich über 1.000 Nutzende registriert. Während des rund zweijährigen Testzeitraums wurden die Fahrzeuge mehr als 5.000 Mal gebucht. Seit dem Auslaufen der Bundesförderung wird das Angebot durch den Landkreis und die Projektkommunen weitergeführt und schrittweise erweitert (BBSR, o. J.). Das Beispiel Mümo zeigt, dass durch interkommunale Kooperation ein einheitliches Carsharing-Angebot auch in ländlichen Gemeinden geschaffen werden kann, das erfolgreich Kunden anspricht und sich damit dauerhaft etablieren kann.
- ▶ **Emsland Carsharing** ist eine Kooperation des Landkreis Emsland und 15 Gemeinden. 2016 startete das Projekt auf Basis eines ehrenamtlichen Vereins in den Städten Lingen (Ems), Meppen und Papenburg mit insgesamt fünf konventionellen PKW. Ab 2023 erfolgt die Ausweitung auf 15 Gemeinden im Landkreis und die Umstellung auf eine reine E-Auto-Flotte, die vom Anbieter Mobilee betrieben wird. Insgesamt werden an 28 Standorten 29 E-PKW zur Nutzung durch Bürger*innen sowie gewerbliche Nutzer bereitgestellt. Die Kosten für das Angebot werden, soweit sie nicht von Nutzungserlösen gedeckt sind, von den Gemeinden und dem Landkreis zu je 50 Prozent getragen. Ziel ist die Förderung nachhaltiger Mobilität durch die Bereitstellung von ergänzenden Mobilitätsangeboten. Das Carsharing mit elektrischen Fahrzeugen bietet Bürgern*Bürgerinnen sowie Unternehmen eine Möglichkeit, auch im ländlichen Raum klimaneutral mobil zu sein. Emsland Carsharing zeigt beispielhaft, wie durch eine gelungene Kooperation zwischen Landkreis und Gemeinden ein E-Carsharing-Angebot auch in der Fläche umgesetzt werden kann (vgl. Tabelle 56). Durch die Ausschreibung des Carsharings und die Beauftragung eines Dienstleisters konnte eine Lösung gefunden werden, die den teilnehmenden Kommunen relativ geringe Kosten verursacht. Dadurch ist ein niedrighschwelliger Einstieg für die Kommunen möglich. Ein Erfolgsfaktor liegt auch in einem gemeinsam geteilten Selbstverständnis als innovative Energieregion. Der Landkreis Emsland ist durch einen hohen Anteil erzeugter erneuerbarer Energie geprägt. In dieses gemeinsame Selbstbild fügt sich das Carsharing mit E-Fahrzeugen als Bestandteil eines innovativen umweltfreundlichen Mobilitätsangebotes ein.

Informelle Kooperation

- ▶ **Regionaler Arbeitskreis Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak):** Der :rak ist eine freiwillige Kooperation, in der die Landkreise Rhein-Sieg und Ahrweiler, die Bundesstadt Bonn und die kreisangehörigen 27 Städte, Gemeinden und Verbandsgemeinden in Aufgabenfeldern der räumlichen und strategischen Planung zusammenarbeiten – beispielsweise beim regionalen Einzelhandels- und Zentrenkonzept sowie beim regionalen Handlungskonzept Wohnen. Anlass der Gründung war die Bonn-Berlin-Entscheidung 1991. Der :rak hat mit der interkommunalen Behandlung von Aspekten der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung grundlegende steuernde Bedeutung für die Schaffung verkehrssparsamer Strukturen. Für ein gemeinsames regionales Verständnis der künftigen Entwicklungen wurden mit den Raumperspektiven 2035 eine übergreifende Vision erarbeitet, die Mobilität und Stadtentwicklung integriert betrachtet und multimodale Verkehrsketten anstrebt. Die Raumperspektiven 2035 sind Ausgangspunkt für das Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn und für aktuelle Projekte z. B. zu RadPendlerRouten im rechts-

rheinischen Kölner Umland sowie einem regionalen Schnellbusnetz. Der :rak fungiert als Plattform für den fachlichen Austausch zu Themen der regionalen Entwicklung, aus den Impulse für die Erstellung regionaler Konzeptstudien resultieren, die wiederum einen Handlungsrahmen für die konkretisierenden Planungen der kooperierenden Kommunen ist. Erfolgsfaktoren sind das gemeinsame Kooperationsziel und der regelmäßige persönliche Austausch, aus dem Festlegungen zu den weiteren Handlungsschritten resultieren. Handlungsleitend ist ein gemeinsames Verständnis der bestehenden Herausforderungen und Entwicklungsperspektiven.

Um die interkommunale Zusammenarbeit zu fördern, haben einige Bundesländer, so etwa Hessen und NRW, eigene Kompetenzzentren geschaffen. Zwei Beispiele werden im Folgenden kurz dargestellt:

- ▶ **NRW: Kompetenzzentrum für interkommunale und regionale Zusammenarbeit (KIRZ):** In NRW berät die Stabsstelle „Kompetenzzentrum für interkommunale und regionale Zusammenarbeit“ im Ministerium für Heimat, Kommunales, Bauen und Digitalisierung insbesondere die kleineren Gemeinden und Gemeindeverbände zu Fragen und Anregungen rund um das Thema interkommunale Kooperationsprojekte. Ziel ist es, möglichst viele Kommunen in Nordrhein-Westfalen für interkommunale Zusammenarbeit zu interessieren und zu befähigen. Das Kompetenzzentrum unterstützt bei der Kontaktaufnahme, klärt über die Rahmenbedingungen auf und berät bei der Umsetzung¹⁹. Das Kompetenzzentrum arbeitet zudem an der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für interkommunale Kooperation auf Landesebene.
- ▶ **Hessen Kompetenzzentrum für Interkommunale Zusammenarbeit (KIKZ):** Das Kompetenzzentrum für Interkommunale Zusammenarbeit wurde im November 2009 gemeinsam durch das Land Hessen und die kommunalen Spitzenverbände Hessischer Städte- und Gemeindebund, Hessischer Städtetag und Hessischer Landkreistag gegründet²⁰. Das Kompetenzzentrum bietet für die Kommunen Beratung und Unterstützung bei der Umsetzung interkommunaler Zusammenarbeit, unter anderem auch im Bereich Verkehr und Mobilität, an. Dies umfasst auch die Erstellung von Informationsmaterialien und Publikationen zu den Grundlagen und Möglichkeiten der interkommunalen Zusammenarbeit sowie die Durchführung von Informationsveranstaltungen auch für die Einbindung von Bürgern*Bürgerinnen und der kommunalpolitischen Gremien.

Erfolgsfaktoren und Herausforderungen für interkommunale Zusammenarbeit und integrierte Mobilitätsentwicklungsplanung im Kreis Borken

Im Rahmen der Workshops in der Modellregion konnte eine Reihe von Erfolgsfaktoren herausgearbeitet werden, die eine zentrale Rolle für das Gelingen interkommunaler Zusammenarbeit im Handlungsfeld Mobilität gespielt haben und weiterhin spielen:

- ▶ **Gemeinsame Identität als Region**

Als zentraler Erfolgsfaktor für die gelingende interkommunale Kooperation wird von den Teilnehmenden auf die gemeinsame Identität als Region verwiesen. Sie beschreiben dies mit den Worten: „Man kennt sich“, „man lernt voneinander hier in der Region“. Es wird ein deutlicher Unterschied zur Zusammenarbeit mit anderen Akteuren*Akteurinnen außerhalb der Region wahrgenommen wie z. B. mit den Gemeinden im Ruhrgebiet.

¹⁹ Weiter Informationen unter: <https://www.mhkbd.nrw/themenportal/interkommunale-zusammenarbeit>

²⁰ Weitere Informationen unter: <https://beratungszentrum.hessen.de/interkommunale-zusammenarbeit/startseite-ikz/>

► Positive Erfahrungen durch etablierte vertrauensvolle Zusammenarbeit

Hinzu kommt eine lange Tradition erfolgreicher Zusammenarbeit, die als Vertrauensbasis wirkt. So werden z. B. bereits seit vielen Jahren gemeinsame Exkursionen von den Vertretern*Vertreterinnen der Kommunen und des Kreises durchgeführt, um mehr über gute Beispiele kommunaler Verkehrsplanung im In- und Ausland, etwa in den Niederlanden, zu erfahren. Es gibt regelmäßige Bürgermeisterreffen und ein Landratstreffen, in denen ein kontinuierlicher Austausch stattfindet.

Im Bereich der Verkehrsplanung gibt es einen engen Austausch zu aktuellen Themen, der „auf kurzem Wege“ funktioniert. Z. B. werden Ratsvorlagen zu Themen ausgetauscht, die alle Kommunen betreffen, sodass ein Wissenstransfer auf Arbeitsebene gegeben ist. Beispielsweise werden die regelmäßig stattfindenden Austauschrunden zur Radverkehrsplanung und hier insbesondere zur Veloroutenplanung aufgrund des Bedarfs an intensiven Abstimmungen als hilfreich hervorgehoben. Der Kreis ist zugleich Straßenverkehrsbehörde. Dies trägt dazu bei, dass die Planungsakteure*Planungsakteurinnen der Kommunen regelmäßig dort zusammenkommen, was den Austausch befördert.

Eine unterstützende Rolle für die interkommunale Zusammenarbeit spielte die „Regionale 2016“²¹. Dieses Format hat es ermöglicht, Experimentierklauseln zu nutzen und Neues auszuprobieren und fördert so aus Sicht einiger lokaler Akteure*Akteurinnen eine interkommunale „Innovationskultur“. Als positives Beispiel wird ein Projekt mit einem Lastenradverleih in Heek genannt, das an der Landesmusikakademie angesiedelt war. Zugleich ist es wichtig, dass Formate wie die Regionale nicht zur „Projektkirmes“ werden, sondern auf nachhaltige Effekte ausgerichtet sind. Mit der Regionale gingen auch verschiedene Projekte der interkommunalen Zusammenarbeit einher und waren für verschiedene Städte und Gemeinden der Startschuss für erstmalige interkommunale Zusammenarbeit. Aktuell bestehen Bestrebungen sich für eine kommende Regionale erneut zu bewerben.

► Sensibilität für die eigene Rolle

In den Workshops zeigte sich die Sensibilität für die eigene Rolle als wichtiger Erfolgsfaktor. So soll ein kreisweites Mobilitätskonzept keinen politischen Druck auf die Kommunen erzeugen, sondern vor allem eine Einigung auf Ziele ermöglichen. Die Kommunen müssten Freiräume haben zu bestimmen, wie sie die Erreichung der Ziele ausgestalten. Auf kommunaler Ebene sind aus Sicht der Workshopteilnehmenden auch die Möglichkeiten für die Bürgerbeteiligung deutlicher besser ausgeprägt, während kreisweite Pläne aufgrund ihrer Abstraktheit bei den Bürgern*Bürgerinnen oftmals auf weniger Interesse stoßen. Wichtig ist jedoch, dass der Kreis das Mobilitätskonzept proaktiv kommuniziert und für die Ziele wirbt.

Nicht nur unterscheiden sich die formalen Zuständigkeiten. Einige Themen sind aus Sicht der Teilnehmenden auf der kommunalen Ebene besser aufgehoben. Hier deutet sich eine Spannung an zwischen dem Anspruch, möglichst integrierte Pläne für einen ganzen Verflechtungsraum zu erstellen und andererseits die lokale Kompetenz der Kommunen zu nutzen. Aktuell zeigt sich dies bei der Erstellung des Masterplan Mobilität Münsterland. Dieser versteht sich als regionaler Verkehrsentwicklungsplan mit verkehrsträgerübergreifender Perspektive. Die Kreise, Städte und Gemeinden sollen ihre Ziele und Strategien für die Entwicklung der Mobilität in diesen Prozess einbringen. Der Masterplan kann jedoch keine Verbindlichkeit haben, weil er die Zuständigkeiten der Kommunen nicht aushebeln darf. Ebenso ist der Kreis in seiner Kompetenz eingeschränkt. Im föderalen System sind die Akteure*Akteurinnen tendenziell darauf bedacht, ihre eigene Handlungskompetenz zu verteidigen. Eine Teilnehmerin fasst das mit den Worten zusammen: „Niemand möchte

²¹ Die so genannten „Regionalen“ sind ein Instrument zur regionalen Strukturförderung in Nordrhein-Westfalen: <https://www.mhkbd.nrw/themenportal/die-regionalen> (Zugriff: 15.10.2024)

gern Kompetenzen an eine höhere Ebene abgeben.“ Allerdings könnte dies in einigen Bereichen zukünftig notwendig werden. Als Beispiel wird die Tarifplanung im ÖPNV genannt, die zukünftig womöglich an eine Landesnahverkehrsgesellschaft abgegeben werden könnte. Neben der formalen Zuständigkeit ist der Handlungsspielraum des Kreises zudem durch die finanziellen Mittel begrenzt.

► **Gemeinsames Problem- und Lösungsverständnis**

Entscheidend für eine erfolgreiche Zusammenarbeit scheint im Kreis Borken auch ein gemeinsames Verständnis zu sein, dass Alternativen zum Auto eine wichtige Rolle spielen. Die Akteure*Akteurinnen betonen, dass sie ein qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot und eine gute Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr als Teil einer hohen Lebensqualität verstehen. Die guten Angebote und die Vielfalt von Mobilitätsoptionen im Kreis Borken werden als wichtiges Element einer positiven Außenwahrnehmung gesehen. Attraktive Mobilitätsangebote erhöhen das Ansehen des Kreises als Wohn- und Arbeitsort für Familien und unterstreichen zudem seine Offenheit und Innovationsfreundlichkeit.

Als weiterer Erfolgsfaktor wird zudem hervorgehoben, dass sich die Kommunen bei vielen Maßnahmen, z. B. dem Knotenpunktsystem für den Radverkehr²², über die Notwendigkeit und den Gesamtnutzen solch einer Maßnahme einig sind. Bei anderen Maßnahmen, etwa den Rad-schnellwegen, ist dies weniger der Fall. Diese sind in der Realisierung deutlich komplexer (z. B. Unklarheit und keine Einheitlichkeit bei der Anbindung einzelner Quellen und Ziele an die Rad-schnellwege und hierdurch mühsamer und zeitintensiver Aushandlungsprozess in den Verfahrensschritten) was auf lokaler Ebene Schwierigkeiten bergen und zum Versanden von Prozessen führen kann, obwohl auch hier eine generelle Einigkeit der Akteure hinter dem Planungsanliegen besteht.

► **Herausforderungen für die lokale integrierte Mobilitätsentwicklungsplanung**

Trotz der Erfolge ist man sich aber auch der Grenzen integrierter Planungskonzepte auf kommunaler und kreisweiter Ebene bewusst. So scheint eine Beeinflussung des Modal Split durch lokale Planungsinstrumente nur in engen Grenzen möglich. Eine Akteurin verdeutlicht die Situation am Beispiel der Siedlungsstrukturen: „Wir haben hier Einzelhofsiedlungen. Die Menschen brauchen Autos.“, „Erfolgskriterien sind wichtig, aber man muss auch die Wirkungsketten betrachten.“ Möglich erscheint jedoch, durch attraktive Alternativen den Zweit- und Drittwagen für manche Haushalte überflüssig zu machen. Durch die Förderung der Elektromobilität könne zudem das Autofahren klimaneutral werden.

Vor diesem Hintergrund erscheinen Maßnahmen, die dem Autoverkehr Raum und Privilegien entziehen, im ländlichen Raum nur schwer durchsetzbar. So verweisen die Teilnehmenden des Workshops darauf, dass bisher oftmals die politische Unterstützung für Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung oder die Umwidmung von Parkflächen fehle. Zwar gibt es oftmals eine grundsätzliche Zustimmung zu dem Ziel, die Autoabhängigkeit zu verringern und Bevorrechtigungen des privaten PKW abzubauen. Für die konkreten Maßnahmen auf diesem Weg gibt es aber oftmals keinen Konsens. Im Workshop berichtet ein kommunaler Akteur beispielsweise von einer Stadt, in der geplant war, Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen in das kommunale Mobilitätskonzept aufzunehmen. Dies stieß jedoch von politischer Seite auf Ablehnung und wurde schließlich gestrichen, um das Mobilitätskonzept mehrheitsfähig zu machen. In Bezug auf das kreisweite Mobilitätskonzept wird betont, dass parteipolitische Konflikte vermieden wurden, sodass das Konzept auf brei-

²² Bei dem Knotenpunktsystem handelt es sich um Wegweisungssystem im Radverkehr, bei dem alle Kreuzungen als Knotenpunkte im System durchnummeriert sind und so eine einfache Orientierung ermöglichen. Der Ansatz stammt aus den Niederlanden.

ter interfraktioneller Basis unterstützt wurde. Es braucht also einen Konsens, um Mobilitätskonzepte zu verabschieden, was wiederum potenziell konfliktreiche Maßnahmen disqualifiziert. Hinzu kommt, dass der Kreis im Bereich Parkraummanagement und Straßenraumgestaltung keine Zuständigkeit (außerhalb der Kreisstraßen) hat, sondern dies allein bei den Kommunen liegt.

Dennoch werden in einigen Städten Parkraummaßnahmen umgesetzt. So plant eine der Kommunen, Stellflächen in der Innenstadt zu reduzieren und stattdessen Ausweichstellplätze anzubieten. Durch eine differenzierte Bepreisung sollen Anreize gesetzt werden, die weiter entfernten Parkplätze zu nutzen. In einer anderen Stadt wird ein reduzierter Stellplatzschlüssel für Neubaugebiete angewendet, wenn Maßnahmen für alternative Mobilitätsangebote umgesetzt werden. Zum Thema Parkraummanagement tauschen sich die Kommunen untereinander aus, es gibt bisher jedoch keine systematische Koordination der Umsetzung in diesem Bereich. Von Seiten des Zukunftsnetz NRW wird auch in den kleineren Kommunen deutliches Potential zur Reduktion von Stellplätzen gesehen. Es berät Kommunen, auch im Kreis Borken, zum Thema Parkraummanagement und unterstützt u.a. mit der Bereitstellung von Parklets für entsprechende Verkehrsexperimente.

Allerdings werden auch in tendenziell eher unstrittigen Maßnahmenfeldern wie dem ÖPNV große Herausforderungen für die Zukunft gesehen. Insbesondere die Finanzierung des ÖPNV auf dem bislang ohnehin hohen Niveau wird angesichts steigender Personalkosten und dem Personalmangel als Problem gesehen. Eine Priorisierung des ÖPNV bei der Mittelverteilung könne zulasten anderer zentraler Handlungsfelder wie z. B. Bildung und Gesundheitsversorgung gehen. Alternative Finanzierungsinstrumente wie eine Nutznießerfinanzierung oder eine Tourismusabgabe für den ÖPNV werden im Kreis bisher nicht diskutiert, zumal der ÖPNV, trotz der insgesamt hohen Qualität, gerade für Urlaubsreisende oder Besucher*innen von Veranstaltungen bisher wenig attraktiv sei. Zum Teil werden Lücken im Nachtbusangebot gesehen. Eine kurzfristige Bereitstellung von zusätzlichen ÖPNV-Angeboten im Rahmen von Veranstaltungen sei aufgrund der komplexen Regel für die Ausschreibung von Verkehren nicht möglich. Als mögliche Lösung für dieses Problem wurde eine Bagatellgrenze zur finanziellen Unterstützung von Mehr- bzw. Sonderverkehren vorgeschlagen, mithilfe derer z. B. im Rahmen von Großveranstaltungen kurzfristig und relativ unbürokratisch zusätzliche Verkehre bestellt werden könnten. Im Sinne des Prinzips „Stärken stärken“ wird zudem allerdings hervorgehoben, dass die Priorität des Kreises auf gebündelten Verkehren auf den Achsen liege.

Darüber hinaus werden auch Grenzen „in den Köpfen“ als Problem benannt: Viele ältere Menschen fahren bis ins hohe Alter Auto, während eine Taxifahrt als Luxus abgelehnt wird. Hier wird weiterer Handlungsbedarf gesehen, damit Alternativen zum privaten Pkw auch wahrgenommen und genutzt werden. Das 9-Euro-Ticket wurde als wichtiger Impuls gesehen, der viele Menschen im Kreis erstmals in den ÖPNV gelockt habe. Auf lokaler Ebene könnte die Kommunikation über nachhaltige Mobilitätsoptionen als Handlungsfeld noch intensiviert werden, zum Beispiel, indem Fahrgemeinschaften stärker beworben werden. Zudem wird Potenzial im Handlungsfeld Betriebliches Mobilitätsmanagement gesehen. Durch Modellvorhaben könnte es mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen.

Auch in Bezug auf die integrierte Betrachtung von Siedlungs- und Raumentwicklung und Verkehr werden weitere Potenziale gesehen. So sollte die Anbindung mit dem ÖPNV bei der Planung von Gewerbegebieten stärker als bisher berücksichtigt werden. Eine stärkere Integration der vielen verschiedenen Planwerke und Konzepte wird als wünschenswert angesehen. Zugleich wird ein Zielkonflikt darin gesehen, zu viele Belange in Mobilitätskonzepten zu berücksichtigen. Dies könne zu einer Überforderung und Überfrachtung der verkehrlichen Planungsinstrumente führen. Die

Komplexität der Aufgaben muss zukünftig inhaltlich und strukturell reduziert werden. Mehr Abstimmungen, Beteiligungen und immer stärkere Vernetzung sind in vielen Bereichen zwar wünschenswert, mit der aktuellen Personalausstattung aber nicht darstellbar. Zudem könnte sich dies auf die konkrete Projektentwicklung auswirken.

3.3 Bewertung und Weiterentwicklung der Organisationsformen

Die Vielzahl von Praxisbeispielen macht deutlich, dass interkommunale Zusammenarbeit im Bereich Mobilität bereits heute vielerorts erfolgreich umgesetzt wird. Zugleich zeigen die Beispiele für Netzwerke und Fachzentren, dass es etablierte Formen der Unterstützung und des Wissenstransfers gibt und braucht, um kommunale und interkommunale Initiativen für eine nachhaltige Mobilitätsplanung gezielt zu fördern. Damit aus guten Beispielen perspektivisch eine flächendeckende Verbesserung der Mobilitätsversorgung in ländlichen Regionen wird, gibt es allerdings noch beträchtlichen Handlungsbedarf auf den verschiedenen föderalen Ebenen. Auf Basis der Interviews mit Experten*Expertinnen und der Analyse der Best Practice Beispiele lassen sich in vier Bereichen konkrete Handlungsempfehlungen herausarbeiten:

3.3.1 Unterstützung und Wissenstransfer auf der Landesebene weiter ausbauen

Die Darstellung der bestehenden Netzwerke und Fachzentren auf Landesebene verdeutlicht, dass diese eine zentrale Rolle dabei spielen, insbesondere Kommunen im ländlichen Raum bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätsstationen über Regiobuslinien bis hin zu Fahrrad-schnellwegen zu beraten und zu unterstützen. Die erfolgreiche Umsetzung solcher Maßnahmen erfordert Wissen über die Umsetzungsmöglichkeiten, Best Practice Beispiele sowie Fördermöglichkeiten. Wie die Interviews mit Vertretern*Vertreterinnen der Landesebene verdeutlichen, sind Kommunen im ländlichen Raum oftmals personell nicht in dem Maße ausgestattet, um neben dem klassischen Tagesgeschäft planerisch aktiv zu werden und notwendige Schritte im Bereich Verkehr und Mobilität mit innovativen Prozessen einzuleiten und um Projekte umzusetzen. Hierfür bedarf es Unterstützung, Wissenstransfer und ggf. die Zusammenarbeit mit Nachbarn und Planungspartnern.

Interkommunale Kooperation ist jedoch voraussetzungs-voll. Sie entsteht vor allem dort, wo es einen starken Treiber gibt – sei es ein lokal verankertes starkes Interesse an Nachhaltigkeitsthemen oder zum Beispiel eine Stadt, die zur Lösung ihrer Verkehrsprobleme die Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden sucht. Ein Beispiel hierfür ist die Stadt Freiburg, die in ihrem Klimamobilitätsplan die Bedeutung einer verstärkten Kooperation mit den Umlandgemeinden hervorhebt und die Gründung eines regionalen Mobilitätsnetzwerks anstrebt. Ein weiteres Beispiel ist das Mobilitätsnetzwerk Ortenau, bei dem die Stadt Offenburg ein starker Treiber ist (siehe Steckbrief „Mobilitätsnetzwerk Ortenau“).

Ein Impuls zu interkommunaler Zusammenarbeit kann beispielsweise auch im Zusammenhang mit touristischen Verkehren entstehen (wie bspw. das Projekt Transdanube.Pearls²³) oder durch den Erhalt grundlegender Versorgungsinfrastrukturen motiviert sein. Eine befragte Person hob in einem Interview etwa das Konzept der Kooperationsräume in Schleswig-Holstein als gutes Beispiel hervor. Hierbei geht es um die Zusammenarbeit unterhalb der Landkreisebene bei Versorgungseinrichtungen sowie um die Sicherstellung einer ausreichenden Mobilitätsversorgung. So wurde zum Beispiel in mehreren Kooperationsräumen in Nordfriesland Projekte zur Verbesserung der Mobilitätsversorgung umgesetzt ²⁴.

²³ Netzwerk für nachhaltige Mobilität im Tourismus von Destinationen entlang der Donau. Ziele sind Anreise und Mobilität vor Ort ohne eigenes Auto zu ermöglichen, Informationen zu Mobilitätsangeboten und touristischen Angeboten niedrigschwellig bereitzustellen und Kooperationen zwischen verschiedenen Stakeholdern aus dem Transport- und dem Tourismussektor zu verfestigen.

²⁴ Weitere Informationen unter: <https://www.nordfriesland.de/> sowie <https://smarna.de/>.

Wie in den Interviews immer wieder betont wird, ist nachhaltige Mobilität in vielen kleinen Städten und ländlichen Regionen ein Thema unter vielen, das mit anderen um politische Aufmerksamkeit konkurriert. Anders als in vielen Großstädten ist öffentliche Mobilität dort oftmals weniger ein Gegenstand kritischer politischer Bewegungen und Diskurse, sondern viel mehr eine zu beantwortende Fragestellung für all diejenigen, die keinen oder begrenzten Zugang zum MIV besitzen. Umso wichtiger erweist sich in ländlichen Regionen eine Unterstützung „von oben“, insbesondere in Form von Wissenstransfer und Vernetzung.

Um Stadträte*Stadträtinnen und Bürgermeister*innen für das Thema interkommunale Zusammenarbeit zu gewinnen, muss die Frage nach dem unmittelbaren Nutzen für die eigene Gemeinde positiv beantwortet werden. Hierbei kann laut mehreren Interviewten aus Landesministerien der Wissenstransfer durch Landesnetzwerke eine zentrale Rolle spielen. Durch Peer Learning und gezielte Wissensvermittlung werden lokale Akteure*Akteurinnen darin unterstützt, den Nutzen von Kooperationsmaßnahmen erkennbar zu machen und die Machbarkeit von Maßnahmen zu vermitteln. Das Format der Landesnetzwerke und vergleichbarer Initiativen hat sich in diesem Zusammenhang als erfolgreich bewährt und sollte entsprechend ausgebaut werden.

Ebenso wichtig ist Unterstützung „von oben“ in Form von finanziellen Fördermaßnahmen als Umsetzungsanreiz. In vielen Bereichen nachhaltiger Mobilität, etwa im Radverkehr, müssen Kompetenzen und Strukturen, die fast immer mit zusätzlichen Personalbedarfen einhergehen, erst aufgebaut werden. Ein Beispiel dafür bietet das Land Baden-Württemberg, das in den letzten Jahren viele Aktivitäten entfaltet hat, um in den Kommunen Kompetenz für klimafreundliche Mobilität aufzubauen. Dies umfasst unter anderem die Förderung von Personalstellen für die Stelle eines Koordinators im Bereich Mobilität, Klima, Lärm, der den Klimamobilitätsplan auf Landkreis-Ebene sowie die Aktionspläne der kreisangehörigen Gemeinden koordiniert.

Das Beispiel verdeutlicht die Rolle der Landesebene, um den Aufbau von Strukturen für nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu unterstützen. Dazu gehört auch eine vermittelnde Rolle, um den Wandel zu nachhaltiger Mobilität an den Schnittstellen unterschiedlicher Zuständigkeiten, zum Beispiel zwischen Kommunen und den oberen Genehmigungsbehörden (z. B. Regierungspräsidien) oder der Regionalplanung (Planungsverbände) voranzutreiben.

Ein relativ neues Handlungsfeld entwickelt sich in der landesweiten Bereitstellung von mobilitätsrelevanten Daten. Der Zugang zu planungsbezogenen Daten wird zukünftig eine immer wichtigere Rolle für die Mobilitätsplanung spielen. Insbesondere kleinere Kommunen und Gebietskörperschaften sind darauf angewiesen, dass Daten zugänglich gemacht werden, sodass nicht bei jeder Planung eigene Daten erarbeitet werden müssen. Die Bedeutung von digitalen Vertriebs- und Informationskanälen (im Besonderen für den ÖPNV) hat in den letzten Jahren konstant zugenommen. Echtzeitdaten von Bussen und Bahnen sind auch in ländlichen Regionen oftmals verfügbar. Viele inzwischen eingeführte oder modernisierte Bedarfsverkehrssysteme können per Handy-App gebucht und abgerechnet werden. Das PBefG in seiner 2021 novellierten Form fordert von Verkehrsunternehmen bzw. Mobilitätsanbietern in den neuen §§ 3a ff. eine Abgabe von Daten an Datendrehscheiben auf Bundes- bzw. Landesebene. Diese und auch andere Daten sollten den Kommunen auf einem möglichst einfachen Weg als Basisgrundlagen für ihre Planungen zur Verfügung gestellt werden. Daten, die regelmäßig fortgeschrieben werden und für viele Akteure*Akteurinnen von Interesse sind, sind möglichst zentral vorzuhalten und kleinere Einheiten von Datenerhebung und -pflege zu entlasten. Baden-Württemberg arbeitet in diesem Zusammenhang mit MobiData BW an einer landesweiten Datenplattform sowie an einem landesweiten Verkehrsmodell, das insbesondere auch Kommunen im ländlichen Raum eine bessere Planungsgrundlage ermöglichen soll (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, o. J.)

3.3.2 Effizienzgewinne durch Bündelung von Zuständigkeiten realisieren

Ein Ansatz, um die Bedingungen für eine nachhaltige Mobilität zu verbessern, liegt in der Bündelung von Zuständigkeiten auf einer übergreifenden Ebene. Vor allem im Bereich des ÖPNV erscheint für mehrere der Befragten die Schaffung größerer Aufgabenträgerstrukturen, etwa aus Landkreis(en) und kreisfreien Städten, zielführend, um effizientere Planung zu ermöglichen. Die große Zahl von Aufgabenträgern erschwert heute zum Teil eine integrierte Planung. Landkreise sind als Regieeinheit oftmals zu klein bemessen, da sich große Teile der Verkehre auch über die Landkreisgrenzen hinwegbewegen und somit Fragen der Zuständigkeit und der Finanzierung schwieriger werden. Die Verantwortlichkeit sollte mindestens den verkehrlichen Verflechtungsraum, zum Beispiel in Form des Tarifraums, umfassen.

Wie mehrere Interviewte betonen, könnte eine stärkere Zusammenfassung zu großräumigeren Organisationseinheiten Doppelstrukturen vermeiden und Synergieeffekte nutzbar machen. So könnte Know-How, zum Beispiel in Bezug auf Ausschreibungen, gebündelt werden und der Problematik fehlender Fachkräfte begegnet werden. Ein gutes Beispiel bietet der Nordhessische Verkehrsverbund, der als regionaler Aufgabenträger das regionale Bus-, Tram- und Schienenverkehrsangebot in der kreisfreien Stadt Kassel und in den Landkreisen Kassel, Hersfeld-Rotenburg, Werra-Meißner, Schwalm-Eder und Waldeck-Frankenberg plant und finanziert. Auch im Beschaffungswesen sind größere Regieeinheiten von Vorteil. Die Konzentration in einer Hand ermöglicht eine stärkere Spezialisierung und den Aufbau von Fachwissen. So können auch größere Beschaffungen kompetent bearbeitet werden. Hinzu kommen Kostenvorteile, die sich bei der Bestellung größerer Mengeneinheiten ergeben, zum Beispiel bei Bussen.

Die Bündelung von Kompetenzen kann auch die Bedingungen für innovative Ansätze verbessern. So kann ein Verkehrsverbund als zentraler Ansprechpartner für innovative Mobilitätslösungen dazu beitragen, eine Kultur des Experimentierens mit neuen Ansätzen anzuregen. Generell sollte die Rolle der Verkehrsverbände zukünftig neu bewertet werden. Bisher werden die Verbände zumeist als reine ÖPNV-Akteure wahrgenommen. Zukünftig sollten sie zunehmend eine Rolle bei einer integrierten Entwicklung verschiedener Verkehrsträger als unterstützende Anlaufstellen übernehmen oder sich zu Mobilitätsdienstleistern entwickeln. Indem sie stärker bei der Planung regionaler Sharing-Angebote wie Car- oder Bikesharing eingebunden werden, können sie die kommunalen Akteure* Akteurinnen durch die Bereitstellung von Personalkapazitäten und Fachwissen unterstützen (Stichwort Fachkräftemangel). Einige Verkehrsverbände arbeiten daran, sich stärker in die Richtung von Dienstleistern integrierter Mobilitätsangebote zu entwickeln. Dies ist auch bedeutsam vor dem Hintergrund neuer Entwicklungen wie des Deutschlandtickets, das perspektivisch die Rolle der Verbände in Hinblick auf die Tarifgestaltung schmälern könnte. Nichtsdestotrotz werden wichtige Entscheidungen im Feld ergänzender Mobilitätsangebote auf der kommunalen Ebene verbleiben. Insbesondere beim Thema Carsharing entscheidet beispielsweise die Bereitstellung von geeigneten Stellflächen (z. T. mit Lademöglichkeit für Elektroautos) im öffentlichen Raum eine zentrale Rolle mit darüber, ob die Angebote sichtbar und erreichbar sind. Hier sind die Kommunen gefragt, diese Flächen zur Verfügung zu stellen.

3.3.3 Die Rolle der kommunalen Ebene mit passenden Formaten stärken

Während gerade in Hinblick auf die Organisation des öffentlichen Verkehrs größere Regieeinheiten vorteilhaft erscheinen, bleibt dennoch die Rolle der kommunalen Ebene für den Erfolg nachhaltiger Mobilitätsangebote von herausragender Bedeutung. Dies gilt insbesondere für ergänzende Angebote von Sharingangeboten bis hin zu Bürgerbussen und Gemeindeautos. Eine Vielzahl von Praxisbeispielen hat gezeigt, dass diese Angebote dann erfolgreich sind, wenn auf der lokalen Ebene Multiplikatorinnen und Multiplikatoren aktiv sind, die die Angebote bekannt machen, erklären und deren Nutzen vermitteln. Hierin liegt eine oftmals unterschätzte Kernaufgabe

der kommunalen Akteure*Akteurinnen aus Verwaltung und Zivilgesellschaft. Gerade in ländlichen Regionen haben die meisten Menschen noch wenig Erfahrung zum Beispiel mit Bike- oder Carsharing-Angeboten, zum Teil aber auch mit dem klassischen ÖPNV. Für einige Zielgruppen, wie beispielsweise ältere Menschen, kann etwa die Nutzung von flexiblen Bedienformen mit erheblichen Hürden verbunden sein. Aber auch verbesserte Linienverkehrsangebote werden zum Teil nicht von allen Menschen wahrgenommen und als Option für den eigenen Alltag in Betracht gezogen. Hier sind Aspekte der Mobilitätsberatung mit einer niedrigschwelligen, direkten Ansprache über vertraute Personen mit starker lokaler Verankerung oder eine feste Anlaufstelle in Form einer Mobilitätszentrale oder in kombinierter Nutzung mit dem lokalen Einzelhandel oder einem Tourismusbüro (z. B. Rad+Bus mobilSTation in Mettingen, Kreis Steinfurt) wichtige Erfolgsfaktoren.

Auch Werbekampagnen der Verkehrsverbände und -betriebe sowie die Ansprache von Neubürgern*Neubürgerinnen sind etablierte Ansätze der Zielgruppenansprache. Ein bewährtes Format für die Bürger*innen sowie lokal ansässigen Unternehmen und Institutionen sind im Energiebereich die Energieagenturen, die zum Teil von den Kreisen und den Gemeinden gemeinsam getragen werden. Dieses Modell könnte zukünftig in der Form von Mobilitätsagenturen auf die Beratung zu mobilitätsbezogenen Themen – von der Elektromobilität, zum Beispiel beim Aufbau der Ladeinfrastruktur, bis hin zu persönlicher und unternehmensbezogener Mobilitätsberatung übertragen werden.

Um die Hürden für interkommunale Kooperation möglichst klein zu halten ist es wichtig, das Spektrum der möglichen Rechtsformen im Einzelfall auszuloten. Nicht immer besteht die Notwendigkeit, Aufgaben zu übertragen. Es kann empfehlenswert sein, mit einer einfachen oder niedrigschwelligen Form, wie etwa einer informellen Kooperation in einem Arbeitskreis anzufangen. Im Falle des Mobilitätsnetzwerks Ortenau wurde zum Beispiel von der Gründung eines Zweckverbands Abstand genommen, da dieser vielen Regeln unterliegt und die tatsächliche Übertragung von Aufgaben beinhaltet. Stattdessen wurde bewusst auf die Übertragung von Finanzierungsaufgaben verzichtet und die Verantwortung bei den Gemeinderäten belassen. Daher wurde die AöR als Rechtsform gewählt, die es beispielsweise ermöglicht, Fördermittel einzuwerben und die Ausschreibung eines Car-Sharing Dienstleisters zu organisieren. Entscheidend ist, dass das Format zu den Bedürfnissen der lokalen Akteure*Akteurinnen passt.

3.3.4 Experimentierräume ermöglichen und regionalen Ansätzen Raum geben

Über die verschiedenen Möglichkeiten der interkommunalen Zusammenarbeit steht den handelnden Akteure*Akteurinnen im Prinzip ein großer Handlungsrahmen auch für unkonventionelle Planungsansätze und Ideen zur Verfügung. Dennoch können die bestehenden Zuständigkeiten und rechtlichen Rahmenbedingungen, die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit hemmen.

Aufbauend auf den Aussagen der im Rahmen dieses Forschungsvorhaben durchgeführten Interviews ist festzuhalten, dass die regionale Ebene und der Blick auf die regionalen Verflechtungen entscheidend für eine zielgerichtete Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sind, diese Ebene aber in den planerischen Zuständigkeiten bisher nicht ausreichend abgebildet ist. Bezugnehmend auf die Ebenen der räumlichen Planung (vgl. Tabelle 3) ist zu konstatieren, dass auf der einen Seite die Regionalplanung fester Bestandteil des Planungssystems ist, es aber auf der anderen Seite aber keine hinreichend konkretisierende Ausgestaltungsform für eine regionale Verkehrsplanung gibt, abseits der Hinweise zur hierarchischen Netzgestaltung von starken Verkehrsachsen mit klaren Verknüpfungspunkten, auf die Zu- und Abbringerverkehre der Flächenerschließung ausgerichtet sind.

Zwar werden auf der Ebene der Regionalplanung Vorrangkorridore für Verkehrsinfrastrukturen beschrieben. Die Umsetzung obliegt jedoch der Zuständigkeit der Akteure*Akteurinnen auf Ebene der Landkreise und Kommunen. Die Regionalplanung ist nach § 13 Abs. 1 Nr. 2 ROG (Raumordnungsgesetzes) aus dem Raumordnungsplan für das jeweilige Bundesland (Ausnahme sie die Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg sowie das Saarland) abzuleiten. Die Trägerschaft der Regionalplanung ist je nach Bundesland Regionalverbänden, Regionale Planungsverbänden, Planungsgemeinschaften oder Regionen zugeordnet.

Um die Region als Handlungs- und Gestaltungsebene für die Mobilitätsentwicklung weiter zu stärken, sind die rechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten, die die Regionalplanung bietet, aususchöpfen. Dazu gehört insbesondere, die Siedlungsentwicklung unter Aspekten der Nachhaltigkeit und der Lebensqualität zu steuern. Fehler bei der Siedlungsplanung haben finanzielle und ökologische Belastung durch Mehrverkehre zur Folge – was in den kommunalen Entscheidungsgremien für die beiden Planungsbereiche nicht immer präsent ist. Vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungen mehr denn je, stellen verkehrssparsame Strukturen einen zentralen Erfolgsfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit der Region dar.

Mit der Stärkung der Region als Planungs- und Handlungsebene könnte ein Baustein dieser integrierten Steuerung mit einer Priorisierung der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung (Neuentwicklung und Nachverdichtung) nach entsprechender Lage und Verfügbarkeit von ÖV-Angeboten (ggf. auch ÖV-Neuplanungen), der Erreichbarkeit (ÖPNV, Fahrrad) und den Entwicklungsoptionen für einen ÖPNV- und Radwege-Ausbau einhergehen. Während bei der Entwicklung von innenstadtnahen Wohnquartieren bereits oftmals weitgehend autofreie Quartiere und damit effizientere Nutzung der begrenzten Flächen angestrebt werden, verweisen mehrere Interviewpartner*innen darauf, dass bei der Ausweisung von Gewerbe- oder Siedlungsflächen „auf der grünen Wiese“ die Anbindung mit alternativen Verkehrsmitteln wie dem ÖPNV oder mit dem Fahrrad häufig noch nicht ausreichend beachtet wird. Um eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu ermöglichen, wird hier zukünftig eine stärker integrierte Perspektive nötig sein. So könnte eine neue Ausweisung und Entwicklung von Flächen zukünftig an eine ausreichende Versorgung mit ÖPNV-Angeboten sowie mit Fahrradwegen und Mobilitätsstationen für Sharing-Angebote gebunden werden.

Vereinzelt hat die Regionalplanung diese verkehrliche Planungs- und Steuerungsaufgaben übernommen wie am Beispiel des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain mit der Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain sowie der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe mit dem Verkehrskonzept Rheinhessen (siehe Steckbriefe in Kapitel 6) deutlich wird. Die Pflichtaufgabe der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe nach dem Landesplanungsgesetz Rheinland-Pfalz ist das Aufstellen und Fortschreiben der regionalen Raumordnungspläne. Darüber hinaus nimmt sie eine koordinierende, moderierende und beratende Rolle bei verschiedenen raumbedeutsamen Projekten und übergeordneten Planungen ein, so auch bei verkehrlichen Themen. Ein Beispiel ist das Integrierte Verkehrskonzept Rheinhessen, das unter Federführung der Planungsgemeinschaft entwickelt wurde. Darin werden Entwicklungspfade hin zu einem zukunftsfähigen, bedarfsgerechten Mobilitätssystem erarbeitet und der Planungsgemeinschaft im Zusammenspiel mit anderen Akteuren*Akteurinnen Aufgaben in der Koordinierung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, der Gewerbe- und Verkehrsentwicklung, der Schienenreaktivierung und der regionalen Radwegeplanung zugewiesen. Eine Verbindlichkeit für die weitere Umsetzung oder ein verbindliches gemeinschaftliches Vorgehen auf operativer Ebene mit den weiteren Planungspartnern*Planungspartnerinnen resultiert jedoch auch in den beiden genannten Beispielen bisher nicht. Im Unterschied dazu bietet die Region Hannover ein Beispiel für die verbindliche Übernahme von Aufgaben der Verkehrsplanung auf regionaler Ebene. Die Region Hannover ist u. a. Trägerin des ÖPNV, der Regionalplanung sowie der Wirtschaftsförderung. Die ehemalige

kreisfreie Stadt Hannover und der sie umgebende frühere Landkreis bilden seit dem Jahr 2001 die Region Hannover, ein Kommunalverband besonderer Art, der aus der Perspektive einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung große Vorteile bietet.

Neben einer Stärkung der regionalen Instanz sind auch auf kommunaler Ebene zusätzliche Spielräume erforderlich, um innovative Projekte über die eigenen Verwaltungsgrenzen hinweg umzusetzen. Wie die Interviews zeigen, betrifft dies sowohl die Übertragung von Zuständigkeiten als auch von Finanzmitteln, um bspw. regionale Radwegeprojekte zwischen Kommunen einfacher umzusetzen. So bräuchte es mehr Handlungsspielraum dafür, dass eine Kommune in einem anderen Projekt mitfinanzieren kann. Als konkretes Beispiel werden in einem Interview P+R Parkhäuser genannt. Deren Wirksamkeit entfaltet sich im regionalen Kontext: Fahrten mit dem Auto vom Umland in die zentrale Stadt könnten auf den ÖPNV verlagert werden. Zentrale Städte profitieren am meisten von dieser Entlastung, haben aber keine Möglichkeit, die Maßnahme außerhalb der eigenen kommunalen Grenzen mitzufinanzieren. Die Kommunen mit Einpendlerüberschuss bleiben so darauf angewiesen, dass die Kommunen mit Auspendlerüberschuss oder die an den Verkehrsachsen im Zulauf liegenden Kommunen P+R-Parkhäuser errichten. Um hierfür regulatorische Lösungsansätze zu finden und regionale Mobilitätsprojekte voranzutreiben, wären Ausnahmeregelungen und Experimentierklauseln hilfreich, um Handlungsspielräume zu erproben.

4 Förderinstrumente und Finanzierung

4.1 Darstellung bestehender Finanzierungs- und Förderinstrumente

4.1.1 Vorgehensweise zur Systematisierung bestehender Finanzierungs- und Förderinstrumente

Eine zentrale Fragestellung des Projekts betrifft die Finanzierungsmöglichkeiten für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum: Welche Möglichkeiten stehen kommunalen Akteuren*Akteurinnen zur Verfügung, wenn sie die Ziele einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung erreichen wollen? Neben den regulären Finanzierungsinstrumenten geht es dabei insbesondere um temporäre Fördermaßnahmen, mit denen Bund und Länder die Kommunen unterstützen. Im Folgenden sollen folgende Fragen beantwortet werden²⁵:

- ▶ Vor welchen Herausforderungen stehen kommunale Akteure*Akteurinnen im ländlichen Raum, wenn sie nachhaltige Mobilitätsprojekte finanzieren wollen?
- ▶ Wie sieht die bisherige Förderlandschaft für nachhaltige Mobilität aus? Inwieweit gibt es spezielle Fördermöglichkeiten für Mobilität im ländlichen Raum?
- ▶ Wie sollten die Fördermöglichkeiten speziell in Hinblick auf die Erfordernisse in ländlichen Räumen zukünftig weiterentwickelt werden?

Um diese Fragen zu beantworten, werden zunächst grundlegende Herausforderungen bei der Finanzierung nachhaltiger Mobilität aus der Perspektive kommunaler Akteure*Akteurinnen im ländlichen Raum beschrieben (4.1.2). Ein besonderer Fokus liegt dabei zunächst auf dem ÖPNV, weil in diesem Handlungsfeld besonders große Herausforderungen konstatiert werden (4.1.3). Im nächsten Schritt werden Finanzierungsmöglichkeiten für die anderen Handlungsfelder nachhaltiger Mobilität (z. B. Radverkehr, Sharing-Angebote, intermodale Verknüpfung) beleuchtet (4.1.4). Es zeigt sich, dass neben dauerhaften Finanzierungsstrukturen eine Vielzahl von temporären Förderprogrammen von Seiten des Bundes und der Länder existiert. Im Anschluss wird jedoch aufgezeigt, welche Probleme bei der Nutzung dieser Förderoptionen aus Sicht der Praxis bestehen können (4.1.5). Am Beispiel einer fiktiven Kommune im ländlichen Raum werden die Finanzierungsmöglichkeiten für die verschiedenen Phasen von der Konzeption, über die Umsetzung bis zur Verstetigung nachhaltiger Mobilitätsprojekte dargestellt (4.1.6). Im nächsten Unterkapitel wird ein systematisches Bild der vorhandenen Förderlandschaft erstellt (4.2). Auf Basis dieser Analyse werden Ansätze für die Weiterentwicklung der Fördermöglichkeiten aufgezeigt (4.3). Abschließend werden in Kapitel 4.4 Handlungsempfehlungen für die Akteure*Akteurinnen auf den verschiedenen föderalen Ebenen formuliert.

4.1.2 Herausforderungen für die Finanzierung nachhaltiger Mobilität im ländlichen Raum

Die wichtigste Grundlage für mobilitätsbezogene Projekte der Kommunen bildet zunächst der eigene kommunale Haushalt. Über diesen wird das vielfältige kommunale Aufgabenspektrum der jeweiligen Gebietseinheit finanziell abgebildet. Verkehr, Mobilität, Verkehrsflächen und -an-

²⁵ Zu berücksichtigen ist, dass insbesondere die hierarchisch organisierte Finanzierung des Baus, der Instandhaltung und der Umgestaltung von Straßen und Schienen als Träger unterschiedlichster Mobilitätsoptionen, eine zentrale Bedeutung hat, da diese die maßgebliche Basis für die mögliche Weiterentwicklung aller Verkehrsangebote darstellen. Diese Finanzierungsstrukturen, die unter anderem den Ausbau und Erhalt der Bundes- und Landesstraßen, aber auch des bundesweiten Schienennetzes umfassen, werden hier nicht betrachtet, da der Fokus der Untersuchung auf der kommunalen Perspektive in ländlichen Regionen liegt.

lagen, ÖPNV etc. sind ein Teil davon. Über die Verwendung bestimmt die Kommune eigenständig, es besteht im Prinzip ein großer Gestaltungsspielraum im Rahmen der gültigen Vorschriften und Vorgaben.

Kommunaler Haushalt

Als kommunalen Haushalt wird der Haushalt bzw. den Haushaltsplan einer kommunalen Gebietskörperschaft (Gemeinde, Gemeindeverband, Landkreis) bezeichnet. Der kommunale Haushalt wird von der kommunalen Volksvertretung (z. B. Stadtrat, Kreistag) mittels einer Haushaltssatzung jährlich verabschiedet und stellt den finanziellen Plan oder die geplante Budgetierung für diesen Zeitraum dar. Er ist das zentrale Instrument, welches die Einnahmen und Ausgaben der Kommune für einen bestimmten Zeitraum, in der Regel für ein Geschäftsjahr, darstellt. Der kommunale Haushalt ist das wichtigste Instrument für die Finanzverwaltung und die Ressourcenallokation auf lokaler Ebene und ist zentraler Teil der kommunalen Selbstverwaltung bzw. der finanziellen Eigenverantwortung.

Allerdings ist die Finanzausstattung der Kommunen sehr unterschiedlich. In vielen Fällen ist der Gestaltungsspielraum gerade von kleineren Kommunen im ländlichen Raum stark begrenzt. Hier stehen oftmals die Pflichtaufgaben im Vordergrund, zu denen zum Beispiel der Erhalt des Gemeindestraßennetzes und die Erbringung des Schülerverkehrs gehören. Eine integrierte Strategie für nachhaltige Mobilität zu verfolgen ist gerade für finanzschwache Kommunen aus eigenen Mitteln nur in engen Grenzen möglich. Deshalb rücken hier Finanzierungsmöglichkeiten durch den Landkreis (die dann aber auch wieder durch die kreisangehörigen Kommunen mitfinanziert werden) oder über Förderprogramme stark in den Vordergrund.

Dies gilt insbesondere für den ÖPNV. In diesem Bereich sind in ländlichen Räumen sehr häufig nicht die Gemeinden, sondern die Landkreise Aufgabenträger. Die Planung des Angebots erfolgt also auf Landkreisebene. Über eine Kreisumlage erhalten die Landkreise Mittel, die unter anderem für den ÖPNV genutzt werden können. Auch hier hängt der Gestaltungsspielraum also stark von der Finanzkraft der Kommunen im Kreis ab.

Kreisumlage

Kreisumlagen sind Umlagen, die kreisangehörige Gebietskörperschaften an die übergeordnete Gebietskörperschaft Landkreis aufgrund von dessen Hebungszweck leisten, um dessen Finanzbedarf ganz oder teilweise zu decken. Aus der Kreisumlage werden sämtliche Kreisaufgaben finanziert, wozu fast immer der öffentliche Personenverkehr gehört.

Der Aufgabenträger definiert die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration im Nahverkehrsplan. Er bestellt die Verkehrsleitung und ist somit auch für die entsprechende Finanzierung der Verkehre verantwortlich. Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden können sich jedoch auch an der Ausgestaltung des Angebots beteiligen. Sie sind über die jeweiligen Kreisgremien, über die politischen Ausschüsse oder weitere Institutionen in die Planung direkt oder indirekt einbezogen. Auch die Zubestellung von Leistungen aus eigenen Finanzmitteln ist möglich.

Mit Ausnahme von Rheinland-Pfalz ist der ÖPNV eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Diese gestalten daher das Angebot im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit. Verbesserte ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum stehen damit in der Regel in einem direkten Zusammenhang mit der Höhe der Kreisumlage sowie mit dem politischen Willen, die verfügbaren Gelder für die Zwecke des ÖPNV prioritär einzusetzen.

Darüber hinaus speist sich die Finanzierung des ÖPNV aus weiteren Quellen: Eine wichtige Rolle spielen gerade im ländlichen Raum neben den Fahrgeldeinnahmen Ausgleichszahlungen für den Ausbildungs- bzw. Schülerverkehr, der durch die Länder bezuschusst wird (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen [VDV], o. J.) Hinzu kommen zum Teil Zuschüsse aus dem kommunalen Querverbund. Insbesondere spielen aber Fördermittel von Bund, Ländern und der Europäischen Union eine entscheidende Rolle. Dazu gehören auf der einen Seite gesetzlich verankerte, langfristige Förderinstrumente wie Regionalisierungsmittel und GVFG Bund (siehe Kasten) sowie die GVFG der Länder (siehe Kasten).

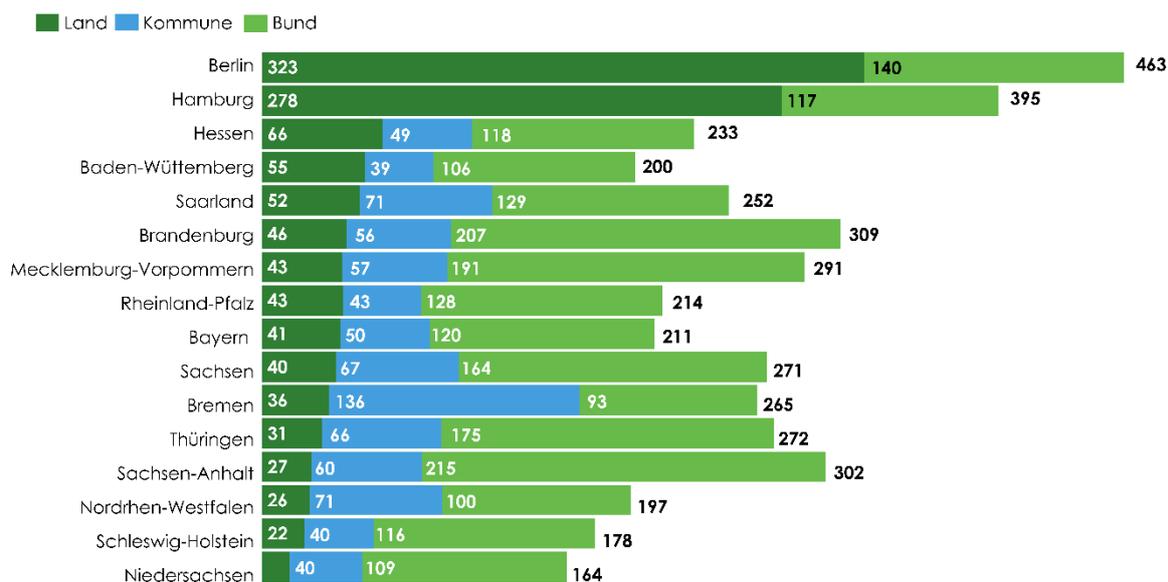
Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz („Regionalisierungsmittel“)

Im Regionalisierungsgesetz wird die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als Aufgabe der Daseinsvorsorge verankert. Das Gesetz sieht vor, dass der Bund den Bundesländern für die Wahrnehmung dieser Aufgabe jährlich Mittel zur Verfügung stellt. Diese werden als sogenannte Regionalisierungsmittel bezeichnet. Auf die Bundesländer werden diese nach dem sogenannten „Kieler Schlüssel“ verteilt (BBSR, o. J.i). Sie sind von den Ländern insbesondere für den SPNV zu verwenden, können aber auch für den straßengebundenen ÖPNV eingesetzt werden. Die Länder entscheiden in eigener Zuständigkeit über die Verwendung und weisen diese dem Bund jährlich nach. In der Regel wird ein Teil der Mittel auch für investive Maßnahmen im schienen- und straßengebundenen ÖPNV verwendet. „Dies umfasst sowohl die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben als auch die Beschaffung von Straßenbahnen, Bussen und Schienenfahrzeugen“ (BMDV, 2022).

Die Regionalisierungsmittel und deren Verteilung spielen die maßgebliche Rolle für die grundhafte Finanzierung öffentlicher Verkehrsangebote im ländlichen Raum. Auf die Höhe der zur Verfügung stehenden Mittel haben die einzelnen Gebietskörperschaften nur mittelbaren Einfluss. Der Gestaltungsspielraum beschränkt sich somit auf einen möglichst effizienten Einsatz der Mittel.

Neben den Regionalisierungsmitteln werden durch die Länder eigene Landesmittel für die Finanzierung des SPNV und des ÖPNV bereitgestellt. Im Zusammenspiel der beiden Finanzierungstöpfe besteht seit langen Jahren Uneinigkeit darüber, ob der Bund genügend Mittel bereitstellt, um die politisch gewünschte Transformation und Weiterentwicklung öffentlicher Mobilität hinreichend zu unterfüttern, oder ob die Regionalisierungsmittel und deren Erhöhung dazu geführt haben, dass einzelne Bundesländer anteilig oder absolut weniger Landesmittel zur Verfügung gestellt haben. Festzuhalten bleibt, dass die Menge der zur Verfügung gestellten Gelder zur Finanzierung der öffentlichen Mobilität in den Bundesländern sehr heterogen ausgestaltet ist. Die folgende Abbildung 11 stellt die Finanzierungsanteile und deren Herkunft (Kommune, Land, Bund) pro Kopf in den Bundesländern dar.

Abbildung 12: ÖPNV-Finanzierung pro Kopf in den einzelnen Bundesländern



Grafik: NDR Niedersachsen. Quelle: Landesmittel; Datenerhebung für den Transparenzbericht der UAG 2 der BLAG zum Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV (Stand: Sommer 2022) Soll-Zahlen der Landeshäushalte
 Kommunale Mittel: Datenerhebung für den Bericht "Kommunale ÖPNV-Finanzierungsanteile" der UAG 3 der BLAG zum Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV (Stand: November 2022) + Anteil der Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven
 Bund: gemäß Anlagen des Regionalisierungsgesetzes

Quelle: eigene Darstellung nach (Seiler, 2023)

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes

Das GVFG bildet die Grundlage für Finanzhilfen des Bundes für Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr und dabei insbesondere in den Bahnkörper und ist somit ein bedeutender Fördertopf für Mobilitätsinfrastrukturprojekte. Das GVFG definiert unter anderem die Voraussetzungen, unter denen ein Vorhaben förderfähig ist (§§ 2-3 GVFG) sowie die Höhe und den Umfang der Förderung (§ 4 GVFG). Grundlegender Gedanke des GVFG ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Es bietet den Gemeinden die Möglichkeit, dringende Investitionen in den Neu- und Ausbau des Nahverkehrs umzusetzen. So können auch größere Nahverkehrsprojekte realisiert werden und zur Erreichung der Ziele der Bundesregierung für Klimaschutz und Luftreinhaltung im Verkehrssektor beitragen. Voraussetzung für die Förderung ist, dass das Vorhaben die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt und in einem Nahverkehrsplan vorgesehen ist. Außerdem müssen die Belange behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigt werden (BBSR, o. J.k).

Schwerpunkt des GVFG ist die Förderung des Ausbaus und der Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur auf kommunaler Ebene. Dazu gehören Projekte im Bereich des Straßenverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Radverkehrs. Das Gesetz sieht vor, dass der Bund sich finanziell an den förderfähigen Projekten beteiligt. Neben der Bundesförderung müssen auch die Länder und Kommunen Mittel bereitstellen, um die Projekte umzusetzen. Die genaue Aufteilung der Finanzierungslast kann je nach Projekt und den jeweiligen Vereinbarungen variieren.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetze (GVFG) der Länder

Der Bund hat den Ländern zeitlich befristet zwischen 2007 bis Ende 2019 jährlich Mittel für Investitionen im kommunalen Straßenbau und den ÖPNV bereitgestellt (§ 3 Abs. 1 EntflechtG). Die Länder haben eigene landesrechtliche Regelungen zur Verwendung dieser sogenannten Entflechtungsmittel erlassen und setzen dabei unterschiedliche investive Schwerpunkte, u. a. die Förderung emissionsarmer Linienbusse, barrierefreier Haltestellen sowie von Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung. 2014 ist die Zweckbindung der Entflechtungsmittel für den Verkehrsbereich ausgelaufen. Im Zuge der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen erhalten die Länder seit 2020 als Nachfolge für die Entflechtungsmittel mehr Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes. Das Erlassen einer Grundlage für den zweckgebundenen Einsatz für verkehrliche Aspekte obliegt den Ländern durch eine entsprechende Gesetzgebung.

Nordrhein-Westfalen hat bereits im Dezember 2016 sein ÖPNV-Gesetz novelliert und sichert die Finanzierung der ÖPNV-Investitionsförderung aus Landesmitteln in identischer Höhe ab. Auch Baden-Württemberg (Schwerpunkte Kommunalen Straßenbau, Öffentlicher Personennahverkehr sowie Rad- und Fußverkehr), Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Saarland (jeweils Schwerpunkt Maßnahmen des Kommunalen Straßenbaus) sowie Hessen (Schwerpunkte Maßnahmen des Kommunalen Straßenbaus und des öffentlichen Personennahverkehrs) haben entsprechende landesrechtliche Nachfolgeregelungen erlassen.

4.1.3 Besondere Herausforderungen im Handlungsfeld ÖPNV: Das unterfinanzierte „Rückgrat“ der Mobilitätswende

Im Bereich des ÖPNV wird die bestehende Finanzierungsstruktur von vielen Experten*Expertinnen kritisiert. Gerade für ländliche Räume wird eine strukturelle Unterfinanzierung des ÖPNV konstatiert, die auch von mehreren Interviewpartnern*Interviewpartnerinnen bestätigt wird. In den Interviews wird betont, dass in vielen Landkreisen bereits heute kaum noch ausreichend Mittel bereitstehen, um ein Grundangebot aufrecht zu erhalten, welches für wahlfreie Nutzende attraktiv genug bleibt.

Umso mehr fehlen in diesen Regionen die Möglichkeiten, das Angebot aus eigener Kraft deutlich auszubauen. Dies wäre aber notwendig, um auch in ländlichen Regionen an der Umsetzung der Ziele des Klimaschutzes zu arbeiten und den ÖPNV als echte Alternative zum privaten PKW zu stärken. Da der ÖPNV in der Regel keine kommunale Pflichtaufgabe ist, ist die Qualität des realisierten Angebots von den lokal vorhandenen finanziellen Möglichkeiten und auch der eingeräumten Bedeutung abhängig. Dies führt bundesweit zu einem „Flickenteppich“ ohne einheitliche Qualitätsstandards (Agora Verkehrswende, 2023).

Wie im Kapitel 3.3.2 dargestellt, wäre es sinnvoll, die Nahverkehrsplanung insgesamt großräumiger anzugehen und damit die bestehenden verkehrlichen Verflechtungen im regionalen Maßstab besser abzubilden. Dies kann bspw. durch rahmengebende Regionale oder Gemeinsame NVP (z. B. in Hessen) oder auch durch die Bildung von Zweckverbänden, die über mehrere Landkreise hinweg agieren (bspw. ZVSN Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen), erreicht werden. Vor diesem Hintergrund werden die bisher auf eine Kommune bezogenen Finanzierungsstrukturen auch in mehreren Interviews als großes Problem angesehen.

Die Landkreise als Aufgabenträger fordern mehr langfristige Unterstützung von Bund und Ländern, um Angebotsausweitungen dauerhaft zu finanzieren. Gerade die Angebote in der Fläche könnten aus der Sicht mehrerer Interviewpartner*innen niemals wirtschaftlich tragfähig für die Kommunen umgesetzt werden. Die bisherigen Finanzierungsleistungen von Seiten der Länder werden größtenteils als unzureichend angesehen. So konstatiert ein Verkehrsplaner bei einem Landkreis:

„Knapp 3 Millionen EUR müssen wir pro Jahr zahlen, und ein paar 100.000 EUR bekommen wir zurück, die wir weiterreichen. Dann zahlen wir zusätzlich noch den Schülerverkehr. Der Schülerverkehr wird aber nicht bei mir im Amt organisiert. Für den Schülerverkehr zahlen wir auch wieder ein paar Millionen und ein paar 100.000 bekommen wir zurück. Dann wird das Azubiticket aktuell noch finanziert. Das bekommen wir zu 100 Prozent zurück. [...] [Geschätzt, die Verf.] 80 Prozent [der Finanzierung] liegen bei uns.“ (Interview Verkehrsplaner bei einem Landkreis)

Diese Lastenteilung führt dazu, dass die Handlungsspielräume in vielen Regionen stark eingeschränkt sind. Die Ausgaben für den ÖPNV müssen immer wieder gegen andere Prioritäten abgewogen werden, sodass konsistente Angebotsverbesserungen schwer umsetzbar sind:

„Die politische Frage wird erstens sein: Wollen wir uns das leisten? Wollen wir das für unsere Bürger machen? Ich denke, das Wollen ist da. Und dann kommt die zweite Frage: Können wir uns das leisten? Die Frage habe ich vor zwei Jahren aufgeworfen und da waren viele der Überzeugung: Ja, das wollen wir uns auch leisten [...] Wenn ich die Frage jetzt stelle, befürchte ich, dass [die Antwort] negativ ausfällt.“ (Interview Verkehrsplaner bei einem Landkreis) In einer schwierigen Haushaltslage haben die Pflichtaufgaben Vorrang:

„Wir müssen massive Einsparungen in vielen Bereichen vornehmen, weil wir massive Kostensteigerungen in anderen Bereichen haben. Energiekosten sind nach oben gegangen. Wir haben, wir müssen Schulen warmhalten und mit Strom versorgen. Wir müssen unsere Flüchtlinge unterbringen. Wir müssen Wohngeldanträge bearbeiten. Aber [das] sind Pflichtaufgaben, die wir als Landkreis umsetzen müssen. Die Spätfolgen der Krise haben zu massiven Kostensteigerungen im Bereich der Sozialausgaben geführt.“ (Interview Verkehrsplaner bei einem Landkreis)

Während Investitionen, etwa in neue Fahrzeuge oder Infrastrukturen, durch Förderprogramme abgedeckt werden können, fehlen oftmals Mittel dafür, den Betrieb dauerhaft zu finanzieren. Spezifische Förderungen für Produkte des straßengebundenen ÖPNV, wie bspw. die Schnellbusförderung in Nordrhein-Westfalen, die an spezifische Mindeststandards gebunden ist, sind bisher eine Ausnahme und nur mit vergleichsweise begrenztem Budget ausgestattet. Ein positiver Schritt könnten flächendeckende Mindeststandards für eine ausreichende Verkehrsbedienung sein (vgl. den Vorschlag für eine bundesweite „Mobilitätsgarantie“ von Agora Verkehrswende 2023). Diese müssten dann allerdings aus Sicht eines Interviewpartners auch mit entsprechenden finanziellen Mitteln hinterlegt werden:

„Schlicht und ergreifend brauchen wir, wenn es der Wille ist, des Bundes und des Landes, dass wir im ländlichen Raum häufiger und besser vertaktet fahren, dann brauchen wir für diese Leistung einfach mehr Zuwendung.“ (Interview Verkehrsplaner bei einem Landkreis)

Dies ist bisher nicht immer der Fall. So hat z. B. die Landesregierung in Thüringen die Entwicklung eines landesweiten Integralen Taktfahrplans für den gesamten öffentlichen Verkehr beschlossen, dessen langfristige Realisierung bisher aber nicht mit entsprechenden finanziellen Mitteln hinterlegt ist. Ohne eine größere finanzielle Beteiligung des Bundes wird eine großflächige Verbesserung von Bedienstandards in ländlichen Räumen aus Sicht mehrerer Interviewpartner*innen vermutlich nicht realisierbar sein, da weder bei den Ländern noch bei den Kommunen entsprechende finanzielle Kapazitäten mobilisierbar sind.

„Wir reden jetzt über eine Qualitätssteigerung und das zu Zeiten, wo es finanziell an allen Ecken und Enden knapp wird und dann reden wir noch von einer Steigerung der Erwartungshaltung, die nicht von uns kommt, sondern von außen [...] an uns herangetragen wird. Zielstellung des Bundes und des Landes, die wir ja grundsätzlich unterstützen, wo wir auch dahinterstehen, auf jeden Fall.“

Aber es darf dann nicht sein, dass diese Zielstellungen formuliert werden und wir werden allein gelassen.“ (Interview Verkehrsplaner bei einem Landkreis)

Bisher führt die etablierte Form der Bundesförderung, die schwerpunktmäßig über die Regionalisierungsmittel erfolgt, aus Sicht von Interviewpartnern*Interviewpartnerinnen zudem tendenziell zu einer finanziellen Bevorteilung des Schienenverkehrs, während die Busverkehre, die gerade für die Fläche in ländlichen Räumen wichtig sind, benachteiligt werden. Im Falle des bundesweit gültigen „Deutschlandtickets“ für 49 EUR pro Monat (Stand Frühjahr 2024) wird die Rolle der Bundesebene auch durchaus kritisch gesehen: *Dieses wird Landesmittel binden, die dann nicht mehr für andere Aufgaben im Bereich des ÖPNV zur Verfügung stehen werden und somit auch nicht für den Ausbau des Angebots.: „Ab nächsten Jahr haben wir quasi Ausgabestopp. Über die ganzen Mittel, die jetzt für das 49 Euro Ticket draufgehen, sind 2 Millionen, die uns jetzt in der Kasse dann zusätzlich fehlen.“ (Interview Experte bei einem Fördermittelgeber)*

Einige Interviewpartner*innen heben hervor, dass Instrumente der so genannten „Nutznießer- oder Drittnutzerfinanzierung“, wie z. B. der in Baden-Württemberg konzipierte „Mobilitätspass“ neue Optionen der Finanzierung des ÖPNV auf kommunaler Ebene bringen können (Brenck et al., 2020). Baden-Württemberg plant, den Kommunen die Erhebung von neuen Abgaben für die Finanzierung des ÖPNV gesetzlich zu ermöglichen. Unter anderem soll das geplante Landesmobilitätsgesetz den Kommunen die Ermächtigungsgrundlage bieten, eine Abgabe für Autofahrer*innen zu erheben, die für den ÖPNV zweckgebunden ist. Diese perspektivischen Möglichkeiten für eine dauerhaft bessere Finanzierung des ÖPNV, z. B. auch in Form einer Einwohnerpauschale („Bürgerticket“), einer City-Maut oder auch Sondertickets für Touristen*Touristinnen werden aus Sicht eines Interviewpartners aus dem Kreis der Aufgabenträger bisher lokal jedoch noch zu wenig diskutiert. Auch die Möglichkeiten, höhere Gebühren für das Anwohnerparken zu erheben, würden von den meisten Kommunen bisher noch nicht ausgereizt. Ein anderer Interviewpartner unterstreicht, dass der Einführung des Mobilitätspasses auch ein dementsprechend nützliches Angebot für die Bürger*innen gegenüberstehen muss:

„Es bedarf einer gewissen Grundversorgung mit einer Leistung, damit überhaupt eine Abgabe eine Daseinsberechtigung hat. Es ist auch klar nach dem aktuellen Stand, dass die Potenziale oder der Nachholbedarf von ländlichen Räumen zum Erreichen von einem gewissen Bedienungsstandard erheblich sind. Was der ländliche Raum da aufholen müsste beim Ausbau vom Nahverkehrsangebot, ist schon enorm.“ (Interview Experte bei einem Fördermittelgeber)

Sollten jedoch landesweite Mindestbedienstandards im Sinne einer Mobilitätsgarantie mithilfe von Mitteln des Landes angeglichen werden, könnte dies auch problematische Effekte beinhalten. So merkt ein Interviewpartner an:

„Gleichzeitig darf man aber nicht vergessen, dass dann diejenigen, die schon viel geleistet haben, sich quasi auch ein bisschen als die Gekniffenen fühlen, weil sie jetzt keine finanzielle Unterstützung mehr bekommen. Das heißt, wir sind dann auch wieder in der politischen Diskussion, um dann ein einigermaßen ausgewogenes Verhältnis hinzubekommen, dass wir die, die schon viel gemacht haben, nicht abstrafen und die, die einfach bisher sich nicht bewegt haben, auch noch dafür belohnen mit Landesgeld.“ (Interview Experte bei einem Fördermittelgeber)

Insgesamt zeigt sich, dass in vielen Regionen die heutige Aufgabenträgerlandschaft zu kleinteilig ist. Insbesondere für ländliche Bereiche zeigt sich, dass benachbarte Räume eigenständige Planwerke wie NVP aufstellen, die, bezogen auf die definierten Qualitätsstandards und der hiermit verbundenen Kostenstruktur des ÖPNV, sehr vergleichbar sind. Ein großräumigerer Planungsmaßstab (auf regionaler Ebene) könnte in diesem Kontext Aufwände minimieren, benachbarte und angrenzende Verkehrsräume grenzüberschreitend betrachten und über die Einbindung der

lokalen Akteure*Akteurinnen den Blick für die örtlichen Anforderungen beibehalten. Die Effizienz- und Kostenvorteile würden somit nicht nur in den Planungsprozessen gehoben werden können, sondern auch bei einer engeren verzahnten Vergabe der Leistungen an die Verkehrsunternehmen.

Daneben ist festzuhalten, dass die heute zu beobachtende Förderlandschaft, die maßgeblich durch die jeweils politischen Mehrheiten geprägt ist und somit oftmals zeitlich an Legislaturperioden ausgerichtet ist, nicht mit den Zeithorizonten der ÖPNV-Planung und -Konzessionierung übereinstimmt. In der Regel sind die Förderprogramme auf wesentlich kürzere Zeitperioden ausgelegt, die nur schwer mit der Konzeption der Verkehre übereingebracht werden können. In diesem Kontext sollten neue Wege einer verlässlichen und dauerhaften ÖPNV-Finanzierung beschrieben werden. Das erkennbare Problem, über kurzfristige (politisch motivierte) Programme eine langfristige Verkehrswende umzusetzen, erscheint vor dem Hintergrund der komplexen Strukturen im ÖPNV nicht sachgerecht. Die bestehenden ÖPNV-Strukturen sind nicht darauf ausgerichtet, über zeitlich limitierte Programme mit ungewisser Langzeitperspektive einen nennenswerten Teil ihrer Grundfinanzierung zu decken. Ein notwendiges Springen von Förderprogramm zu Förderprogramm ist für viele kommunale Akteure*Akteurinnen nicht leistbar und stellt keine Basis für eine perspektivische Entwicklung dar.

4.1.4 Finanzierungstrukturen in weiteren Handlungsfeldern nachhaltiger Mobilität

Während die bisher dargestellten Förderinstrumente sich auf den ÖPNV beziehen, gibt es eine Vielzahl weiterer Fördermöglichkeiten, die andere Handlungsfelder nachhaltiger Mobilität mit adressieren. Auch bei der Finanzierung von kommunalen Radverkehrsinfrastrukturen, Mobilitätsstationen oder Sharing-Angeboten spielt der kommunale Haushalt bzw. die über die Kreisumlage generierten Haushaltsmittel auf Landkreisebene die wichtigste Rolle. Viele Vorhaben wären aber ohne weitere Fördermittel kaum denkbar. Eine wichtige Rolle für ländliche Regionen spielen dabei langfristige Fördertöpfe der Europäischen Union (siehe Kästen).

Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)

„Der EFRE ist ein Instrument der europäischen Kohäsionspolitik. Er finanziert Investitionen im Bereich der nachhaltigen Entwicklung und der Strukturanpassung, die große regionale Ungleichgewichte in der Union beseitigen sollen. [...] Der EFRE finanziert vor allem Investitionen zur Stärkung der betrieblichen Wettbewerbsfähigkeit und Schaffung von Arbeitsplätzen in kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) sowie Maßnahmen, die der Energieeffizienz, der Forschung und technologischen Entwicklung und dem Schutz der Umwelt dienen. Darunter fallen auch Projekte mit Mobilitätsbezug“ (BBSR, o. J.I). Was genau in Deutschland mit Mitteln aus dem EFRE gefördert wird, variiert von Bundesland zu Bundesland. Die Finanzierung durch EFRE hängt mit den von den Bundesländern aufgesetzten Förderprogrammen zusammen. „In Thüringen können beispielsweise Modellvorhaben zu Elektrobussystemen aus EFRE-Mitteln gefördert werden. In Mecklenburg-Vorpommern können Investitionen und Maßnahmen im Zusammenhang mit Vorhaben, die auf die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, der Attraktivität, der Barrierefreiheit, der Klimabilanz oder der Infrastruktur des ÖPNV ausgerichtet sind, gefördert werden“ (BBSR, o. J.I).

Die Bedeutsamkeit von EFRE-Mitteln für die Förderung von mobilitätsbezogenen Vorhaben im ländlichen Raum ist vor dem Hintergrund der Vielfalt der in der jüngeren Vergangenheit geförderten Projekte unumstritten. Wie aufgezeigt, können EFRE-Mittel für die Entwicklung und Modernisierung von Verkehrsinfrastrukturen im ländlichen Raum eingesetzt werden. Dazu gehört beispielsweise der Ausbau von Straßen, Radwegen, Park-and-Ride-Einrichtungen oder die Verbesse-

rung von öffentlichen Verkehrsmitteln. EFRE kann eingesetzt werden, um den öffentlichen Personennahverkehr in ländlichen Gebieten substanziell zu unterstützen. Dies kann die Anschaffung von Bussen, die Modernisierung von Haltestellen oder die Einführung innovativer Mobilitätslösungen umfassen. Die Fördermittel wurden auch dazu genutzt, die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel im ländlichen Raum zu fördern. Der Schwerpunkt lag hier insbesondere im Ausbau von Fahrradwegen und in der Bereitstellung von Elektrofahrzeugen sowie der dazugehörigen Ladeinfrastruktur. EFRE wurde auch in intelligente Verkehrssysteme und innovative Technologien investiert, um die Mobilität im ländlichen Raum effizienter zu gestalten. Hierzu zählen beispielsweise die Umsetzung digitaler Plattformen für die Disposition von Fahrten oder die Einführung von intelligenten Verkehrssignalsystemen. Die Fördermittel können aber auch dazu verwendet werden, um umfassende Mobilitätskonzepte für ländliche Gebiete zu entwickeln, wie bspw. beim aktuellen Förderaufruf des Landes NRW. Diese Konzepte berücksichtigen die spezifischen Bedürfnisse der Bevölkerung und sollen eine nachhaltige und effektive Mobilität sicherstellen.

LEADER

„LEADER (Liaison entre actions de développement de l'économie rurale, zu Deutsch: Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft) ist ein Förderinstrument, über das fünf Prozent der Mittel aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) gewährt werden. [...] Wesentlich ist beim LEADER-Programm der Gedanke zur Kooperation und Vernetzung. [...] Zu Beginn einer Förderperiode werden LEADER-Regionen festgelegt. In der LEADER-Region schließen sich lokale Akteure* Akteurinnen aus vielfältigen Interessenskreisen zu einer lokalen Aktionsgruppe zusammen und erarbeiten ein regionales Entwicklungskonzept“ (BBSR, o. J.m). „Im Rahmen von LEADER werden Projekte gefördert, die zur Umsetzung der regionalen Entwicklungskonzepte und zur Stärkung der LEADER-Gebiete beitragen. So werden Maßnahmen zur Erhaltung der Lebensqualität im ländlichen Raum gefördert, beispielsweise wirtschaftliche, soziale, kulturelle oder touristische Projekte. Auch Maßnahmen im Bereich Mobilität können gefördert werden. [...] „2019 wurde in der LEADER-Region „Bocholter Aa“ (Nordrhein-Westfalen) beispielsweise die Anschaffung von Elektro-Rikschas und Elektrofahrrädern für mobilitätseingeschränkte Menschen, die in Einrichtungen wohnen, gefördert. In der LEADER-Region Eifel (Nordrhein-Westfalen) erhielt das Projekt EIFELmobil Fördergelder für den zweijährigen Probebetrieb gemeinschaftlich genutzter Elektroautos und E-Bikes“ (ebd.).

Die in Kapitel 4.1.2 dargestellten Fördermöglichkeiten aus dem Bundes-GVFG sowie den GVFG der Bundesländer sind nicht nur für die Infrastruktur des ÖPNV relevant, sondern auch für andere Handlungsfelder wie die Förderung von Radverkehrsinfrastrukturen, sicheren Kreuzungen oder der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger des Umweltverbands. Sie beziehen sich vorrangig auf investive Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur. In einzelnen Flächenländern sind auch emissionsfreie Linienbusse förderfähig.

Daneben existiert eine vielfältige Landschaft von Förderprogrammen von Bund und Ländern, mit denen Kommunen bei der Umsetzung nachhaltiger Mobilität unterstützt werden sollen. Diese kommen, je nach Handlungsfeld, von unterschiedlichen Ministerien, so z. B. auf Bundesebene vom BMDV, BMBF oder BMUV. Bei Förderprogrammen für Mobilität im ländlichen Raum kommt das BMEL hinzu. Analog können auch auf der Ebene der Bundesländer Förderprogramme von unterschiedlichen Ministerien aufgelegt werden. Dabei gibt es Programme, die ausdrücklich nachhaltige Mobilität adressieren, während das Thema Mobilität in anderen Programmen, zum Beispiel zu Digitalisierung oder Smart City, ein mögliches Anwendungsfeld unter vielen darstellt. Insgesamt ergibt sich eine kleinteilige Landschaft unterschiedlicher Fördermöglichkeiten, die oftmals auch für Praktiker*innen, insbesondere in ländlichen Kommunen, schwer zu überblicken ist.

Wie in Kapitel 2.2 ausgeführt haben neue öffentliche Verkehrsangebote und -infrastrukturen fast immer ihren Ursprung in konzeptionellen Planungen, die nach der politischen Verabschiedung der Pläne in der Regel in die Realisierungs- oder Umsetzungsphase mit einer möglichen Umsetzung als Projekt innerhalb eines Förderprogramms überführt werden. In Abweichung von diesem idealtypischen Ablauf können Projekte ihren Ursprung auch im unternehmerischen Handeln der Verkehrsunternehmen, im ehrenamtlichen Engagement haben oder einem Förderaufruf mit entsprechendem spontanem Handeln der planungsbeteiligten Akteure* Akteurinnen entsprungen sein. Die Förderlandschaft zeichnet diese unterschiedlichen Pfade nach. So bestehen Förderprogramme, die einen eher klassischen Ablauf von der Konzepterstellung über die Förderung einzelner Maßnahmen aufweisen. Zugleich stehen Fördermöglichkeiten für die Erprobung neuartiger Lösungen bis hin zur Förderung bereits bewährter Angebote (z. B. On-Demand-Verkehre, Schnellbuslinien) bereit. Damit schafft die Förderkulisse von EU, Bund und Ländern, bei aller Unübersichtlichkeit, prinzipiell für die verschiedenen Phasen nachhaltiger Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen Möglichkeiten zur Förderung.

4.1.5 Hürden und Defizite der bisherigen Förderung durch Bund und Länder

Während für den ÖPNV ein grundlegendes Finanzierungsdefizit festgestellt werden kann, gilt dies für die anderen Handlungsfelder nachhaltiger Mobilität, etwa den Radverkehr, nicht in gleichem Maße. So wird etwa von Interviewpartnern* Interviewpartnerinnen in NRW konstatiert, dass in diesem Bereich aktuell für alle relevanten Themen Mittel zur Verfügung stünden. Ausnahmen betreffen spezifische Umsetzungsfälle, wie etwa den fahrradfreundlichen Ausbau von Wegen an Wasser- und Schifffahrtsstraßen. Als besonders positives Beispiel für eine gelungene Förderinitiative wird das Programm „Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements“ (FöRi-MM) genannt. Mit der FöRi-MM unterstützt das Land Nordrhein-Westfalen Antragsstellende bei Maßnahmen zur Verbesserung des Mobilitätssystems, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Reduktion der Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm in den Gemeinden des Landes. Der Ansatz der FöRi-MM ist stark auf eine planerische und prozessuale Gesamtkonzeption ausgelegt, da hierüber sowohl Mobilitätskonzepte und grundlegende Studien gefördert werden, ebenso wie die spätere Umsetzung von Maßnahmenbausteinen, die in den Konzepten erarbeitet wurden, wozu seit 2022 auch die Übernahme von Betriebskostendefiziten, z. B. bei Sharing-Angeboten zählen kann (Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen, 2022) Die Richtlinie sieht weiterhin vor, insbesondere regionale und interkommunale Zusammenarbeit zu fördern. Hintergrund dieser Schwerpunktsetzung ist die Einschätzung, dass verkehrliche Probleme nur in Stadt-Umland-Zusammenhängen gelöst werden können.

Förderung von Mobilitätskonzepten: Beispiel Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)

- ▶ Bundesland: Nordrhein-Westfalen
- ▶ Fördergegenstand: Mobilitätskonzepte, Studien, Machbarkeitsstudien sowie Maßnahmen zur Digitalisierung, Infrastrukturen zur Vernetzung von Verkehrsmitteln, Mobilstationen, Quartiersgaragen, Mobilitätsmanagement, Carsharing-Dienste, Zweirad-Sharing Dienste, Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Stadtlogistik, City-Hubs und Mikro-Depots, Anbieterübergreifende Paketstation, Anbieterübergreifende Lade- und Lieferzonen, Softwarelösungen und Evaluation von Maßnahmen
- ▶ Besonderheiten: 1. Der Höchstbetrag der zuwendungsfähigen Ausgaben für die Konzepterstellung beläuft sich pro Konzept auf 1,5 EUR pro Einwohner. Sofern mindestens zwei kreisangehörige Gemeinden gemeinsam einen Antrag einreichen, erhöht sich der Höchstbetrag auf

2 EUR pro Einwohner. 2. Die Projektförderung erfolgt in der Regel im Rahmen der Anteilfinanzierung und beträgt bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. In Ausnahmefällen ist auch eine Zuwendung von 100 Prozent möglich.

- ▶ Quelle: <https://www.brd.nrw.de/Themen/Verkehr/Strassenverkehr/Foerderung-der-Vernetzten-Mobilitaet-und-des-Mobilitaetsmanagements>

Die folgende Übersicht gibt einen Überblick über weitere und vergleichbare Fördermöglichkeiten für Mobilitätskonzepte in den Bundesländern, Stand Januar 2024.

Weitere Beispiele für Fördermöglichkeiten

- ▶ Bayern: Förderrichtlinien Kommunaler Klimaschutz – KommKlimaFÖR
- ▶ Saarland: Nachhaltige Mobilität im Saarland (NMOB) – Mobilität gut durchdacht
- ▶ Sachsen-Anhalt: Förderung einer nachhaltigen, multimodalen Mobilität in den Städten und ihrem Pendleraum im Rahmen des EFRE/JTF-Programms 2021–2027 (EFRE-RL Mobilität)
- ▶ Thüringen: Förderung eines nachhaltigen, innovativen und zukunftsfähigen Nahverkehrs

In einer Vielzahl von Interviews wird kritisiert, dass Fördermittel zwar vorhanden, die Zugänge dazu jedoch oftmals mit Hürden verbunden sind. Konkret wird die Vielzahl der parallelen Förderprogramme bemängelt, die z.T. als unübersichtlicher „Förderbasar“ wahrgenommen werden. Die Vielzahl der Einzelförderungen erzeugt dabei keine Verlässlichkeit für die kommunalen Akteure*Akteurinnen, welche Themen mittelfristig gefördert werden können. Dazu trägt bei, dass unterschiedliche Ministerien auf den verschiedenen föderalen Ebenen Programme auflegen, ohne dass die thematische Zuordnung immer nachvollziehbar ist. So ist beispielsweise der Themenbereich „Nachhaltige Mobilität“ in Niedersachsen auf drei Ministerien verteilt. Gerade die Bundesprogramme, aber auch die Förderung über EFRE-Mittel, erscheinen für viele kleine Kommunen zu kompliziert und damit unzugänglich:

„In den kleinen Kommunen gibt es Personen, die haben 20 Prozent ihres Stellenumfangs für Mobilität und damit ist aber gemeint Bushaltestellen und Straßen. Da ist das Thema Wissensdefizit und das geht von oben bis unten. Also da geht's alleine schon drum, wie funktionieren solche Systeme, weil man es noch nie selber probiert hat. Und weiter natürlich ein Wissensdefizit, auch hinsichtlich Fördermittel. Klar, aber das betrifft ja eigentlich alle Bereiche. Die Fördermittellandschaft ist komplex und groß. Gerade im Bereich Mobilität gibt es eine unglaubliche Fülle, und da ist es toll einen Überblick über die Fördermittel von Bund und Land zu haben, aber das können Kommunen eigentlich gar nicht alleine.“ (Interview Expertin bei einem Beratungsunternehmen)

Die hohen Anforderungen können zu Motivationsverlust und Überforderung führen, und somit trotz bereitgestellter Mittel zu einem Stillstand bei der Förderung nachhaltiger Mobilität. Generell seien große Kommunen in diesem Feld im Vorteil, da sie mehr Personal für die Beantragung von Fördermitteln einsetzen können. Zum Teil können die Landkreise die Trägerschaft von Projekten übernehmen, da sie mehr Ressourcen haben. So berichtet ein Amtsleiter in einem Landkreis von einem Projekt, das auf zivilgesellschaftliche Initiative hin in einer Gemeinde gestartet und mit Bundesfördermitteln umgesetzt wurde:

„Wir haben [mit dem Projekt] [...] als Landkreis die Möglichkeiten genutzt, das Ganze fördertech- nisch zu begleiten, administrativ zu begleiten und den Rahmen geliefert und auch die Arbeit ge-

macht [...] Einen Antrag zu stellen braucht Zeit. Den abzuarbeiten, braucht Zeit. Und den abzurechnen braucht Zeit. Diese Zeit haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Kommunen schlicht und ergreifend nicht, weil das Personal dort, die Personaldecke viel zu gering ist.“

(Interview Amtsleiter in einem Landkreis)

Auch ein Vertreter eines mittelständischen Busunternehmens, der interviewt wurde, sieht sich aufgrund des hohen Aufwands nicht in der Lage, an Förderprojekten teilzunehmen. Diese grundlegende Problematik wird auch von Interviewten bestätigt, die Kommunen beraten. Allerdings gilt dies nicht immer: So hebt ein Interviewpartner hervor, dass etwa in Bayern ländliche Kommunen zum Teil langjähriges Know-How in diesem Feld aufgebaut hätten. Besonders problematisch erscheint die Situation dagegen in vielen ländlichen Räumen in Ostdeutschland.

„Viele Gemeinden sind gar nicht in der Lage, Fördermittel abzurufen. Also es setzt ja auch bestimmte Personalkapazitäten voraus oder zumindest die finanziellen Bedingungen, dass man ein Beratungsbüro beauftragen kann, was einem dann hilft, den Förderantrag zu schreiben, dass man diese Fördermittel überhaupt abrufen kann. Und es ist einfach die Feststellung, dass es immer wieder die gleichen sind, die erfolgreich Fördermittel einwerben, weil sie sich da besser aufstellen. Die Fördermittel kommen deswegen aber nicht unbedingt da an, wo vielleicht der größte Bedarf ist, sondern da, wo die Leute sich am besten und geschicktesten bemerkbar auch machen.“

(Interview Experte für ländliche Räume im Bereich der Politik)

In jedem Fall braucht es für die erfolgreiche Akquise von Fördermitteln engagierte Persönlichkeiten und einschlägiges Erfahrungswissen in den Verwaltungen, um den zusätzlichen Aufwand zu meistern. Da dies vor dem Hintergrund der Fluktuation von Mitarbeitenden jedoch nicht gewährleistet und vorausgesetzt werden kann, muss in diesem Bereich ggf. über Sonderformen einer möglichen Unterstützung nachgedacht werden (siehe Kasten).

Beispiel „Strukturlotsen“ (Rheinland-Pfalz)

An der Problematik des in kleineren Gemeinden sowie in finanzschwachen Kommunen fehlenden Expertenwissens und personeller Kapazitäten setzt das Projekt „Strukturlotsen“ an²⁶. Gefördert wird das Vorhaben im Rahmen des Bundesprogramm Ländliche Entwicklung (BULE) unter dem Projekttitel "Interkommunale Zusammenarbeit in der Regionalentwicklung der Kreise – Gemeinsam Innovationsprojekte in den Gemeinden unterstützen". Die Strukturlotsen sind auf Kreisebene angesiedelt und unterstützen die kreisangehörigen Gemeinden bei der Beantragung und Abwicklung von Fördermitteln in den Bereichen Tourismus, Gesundheit, Wirtschaft und Innenentwicklung. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Förderung interkommunaler Zusammenarbeit. Dies wird durch einen arbeitsteiligen Ansatz unterstützt: Die Strukturlotsen in den vier Landkreisen spezialisieren sich auf unterschiedliche Themenschwerpunkte. Das generierte Erfahrungswissen wird in einer Datenbank festgehalten.

Darauf aufbauend wird grundsätzlich gefordert, anstelle von zeitlich begrenzten Förderprogrammen verstärkt auf eine dauerhafte Bereitstellung von Mitteln zu setzen. Laut einem Interviewpartner gibt es viele Bereiche, in denen bereits genug geforscht und gefördert wurde. Die Förderlandschaft lade z.T. zu einem gewissen „Aktionismus“ ein.

²⁶ Weitere Informationen unter <https://strukturlotsen.info/strukturlotsen/>

Hier gelte es, statt z. B. Wettbewerbe mit aufwändigen Verfahren auszuloben, zukünftig verstärkt pauschalisierte Mittel für die Umsetzung bereit zu stellen (z. B. einen dauerhaften Förderpotopf für Nahmobilität oder für den Radwegebau). Diese müssten zudem dynamisiert werden, um mit der realen Preisentwicklung Schritt zu halten. Ein Vorschlag besteht in einem „Regionalbudget Mobilität“, das den kommunalen Akteuren*Akteurinnen zur Verfügung steht, um verschiedene Projekte zu finanzieren (darauf wird in Kapitel 4.3.2 näher eingegangen).

Ein weiterer Kritikpunkt besteht darin, dass die Förderprogramme bisher in der Regel keine Finanzierung von Personalkosten ermöglichen. Auch die Förderung für notwendige Kommunikationsmaßnahmen ist bisher nur in Ausnahmefällen möglich. Vor allem aber sind die meisten Förderprogramme auf Investitionen ausgerichtet, während der dauerhafte Betrieb (z. B. von ÖPNV-Angeboten oder Sharing-Angeboten) meist nicht gefördert werden kann. Dies beinhaltet die Gefahr, dass Maßnahmen temporär umgesetzt werden und dann mit Auslaufen der Förderung eingestellt werden müssen, weil es den kommunalen Akteuren*Akteurinnen an Finanzierungsmöglichkeiten fehlt. Dies kann zu frustrierenden Erfahrungen führen:

„Also dem muss man grundsätzlich vorausschicken, dass Förderprogramme [...] bestenfalls die Second Best Lösung sind. Sie lösen nicht das eigentliche Problem. Was wir eigentlich brauchen auf kommunaler Ebene ist eine den Aufgaben angemessene kommunale Finanzausstattung, damit dann auch vor Ort [...] die entsprechenden Personalkapazitäten [...] aufgebaut werden können. Und das ist eben der Nachteil von Förderprogrammen, dass man eigentlich nicht dauerhaft Kapazitäten und Wissen aufbauen kann [...]. Es fehlt dann häufig eben auch an der Verstetigung der Projekte. Und alle beklagen das immer, dass man mal ein schönes Projekt hat, aber nachher fehlt das Geld. Und das liegt einfach daran, dass man mit Förderprogrammen dieses grundlegende Problem einer unzureichenden Finanzausstattung eben nicht löst, sondern eigentlich so einen Tropfen auf den heißen Stein [...] macht. Und das verpufft dann auch ein Stück weit. Und das ist eigentlich sehr schade. Wir haben auch durch diese Befristung immer wieder einen Wissensverlust. Wissenstransfer gelingt da nicht.“

(Interview Experte für ländliche Räume im Bereich der Politik)

Als Beispiel wird von einem Interviewpartner das Projekt „EcoBus“ in Süd-Niedersachsen genannt. Durch positive Projektergebnisse wurden hier hohe Erwartungen an eine Verstetigung und Ausweitung des Projekts geweckt, für eine dauerhafte Umsetzung im Grundbetrieb fehlte jedoch das Geld.

Beispiel „EcoBus“-Pilotversuch Oberharz:

Das EcoBus-Projekt im Oberharz war ein Ridepooling-System oder On-Demand-Verkehr in den Landkreisen Göttingen und Goslar, welches mit bis zu zehn Eco-Bussen rund um Goslar, Clausthal-Zellerfeld und Osterode am Harz gefahren wurde. Dieser durch Fördermittel aus Niedersachsen und der EU finanziell unterstützte Pilotbetrieb endete im Jahr 2019 und wurde nicht fortgesetzt, trotz hohen Zuspruchs für das Angebot durch die Fahrgäste. Die Siedlungsstruktur, die Einwohnerdichte und die heterogenen Verkehrsbeziehungen im Einsatzgebiet des EcoBus erwiesen sich letztendlich als nicht geeignet für einen vollflexiblen On-Demand-Betrieb. Durch das relativ große Bedienungsbereich, eine geringe Anzahl an Fahrtwünschen sowie relativ hohe Qualitätsstandards in Bezug auf Wartezeiten und Umwegfahrten konnten kaum Bündelungseffekte erzielt werden, sodass das Angebot letztlich einer Einzelbeförderung gleichkam. Dies erwies sich als finanziell nicht tragbar. Zudem war das Projekt nicht darauf angelegt, eine Konkurrenz zum bestehenden Linienverkehr systematisch auszuschließen: Aus Sicht vieler Fahrgäste war das Angebot attraktiver als das reguläre ÖPNV-Angebot. Diese Faktoren trugen dazu bei, dass das Angebot nicht verstetigt werden

konnte (Berninger, 2021). Das Beispiel verweist auf das grundlegende Problem temporärer Pilotversuche, die mit begrenzten, projektbezogenen Fördermitteln umgesetzt werden. Obwohl das Angebot von Anfang an als zeitlich begrenzter Pilotversuch im Rahmen eines Forschungsprojekts angelegt war, wurden bei den Fahrgästen darüber hinaus gehende Erwartungen geweckt. Auch in den angrenzenden und benachbarten Kommunen erwuchs schnell der Wunsch nach einer räumlichen Ausweitung des Projektes. Diese Erwartungen wurden schließlich enttäuscht. Dies unterstreicht die Notwendigkeit, einerseits den temporären Charakter der Erprobung von Anfang an klar zu kommunizieren oder ein Projekt nur dann durchzuführen, wenn bereits vorab mögliche weiterführende Finanzierungsmöglichkeiten absehbar erscheinen.²⁷

Die Förderlandschaft kann zu „Aktionismus“ anregen, dem nicht in allen Fällen auch eine dauerhafte Finanzierungsperspektive gegenübersteht. So wird mitunter die Entwicklung des Mobilitätsangebots und der Infrastruktur stärker durch die Fördermöglichkeiten und deren zeitliche Anforderungen beeinflusst als von längerfristigen strategischen Überlegungen:

„Das war jetzt auch ein Problem bei dem Programm Stadt und Land: Das [Projekt] soll dann innerhalb von zwei Jahren [...] abgewickelt werden. Das schaffen sie nicht in der Zeit, Baurecht zu schaffen und sowas zu realisieren [...]. Dann nimmt man eine Förderung im Zweifel nicht in Anspruch, weil man die Sorge hat, dass innerhalb der Laufzeit das Projekt nicht zum Abschluss kommt und dann entsprechend nicht abrechnen kann. Und das macht also keiner, dass er diese Risiken dann eingeht und dann bleibt Förderung auch liegen. Gerade im Infrastrukturbereich.“

(Interview Experte für ländliche Räume im Bereich der Politik)

Auf der anderen Seite wird aber auch auf positive Beispiele hingewiesen, bei denen eine temporäre Förderung zur dauerhaften Etablierung von Angeboten beigetragen habe. So etwa bei der Förderung von On-Demand-Verkehren im Rahmen des Programms „Mobil.NRW Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“, die zum Teil in regelfinanzierten Angeboten mündeten (siehe Kasten).

Beispiel G-Mobil Gronau:

2021 wurde in Gronau in Westfalen mit dem G-Mobil²⁸ ein On-Demand-Verkehrsangebot eingeführt, was den seinerzeit schwachgenutzten Stadtverkehr ersetzte. Das Projekt wurde im Rahmen des Programms „Mobil.NRW Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ gefördert, welches Ende 2023 auslief. Vor dem Hintergrund der deutlichen Nachfragesteigerung im ÖPNV, die durch das Projekt erreicht werden konnte und der ausnahmslos guten Resonanz für das Angebot, beschloss der Rat der Stadt Gronau, dass das G-Mobil auch nach Auslaufen der Förderung weiter betrieben wird. Die geförderte Erprobungsphase des Angebots hat dazu geführt, dass der On-Demand-Verkehr mittlerweile in Gronau das reguläre Stadtbusangebot darstellt, welcher vornehmlich mit E-Fahrzeugen und einzelnen Hybridfahrzeugen betrieben wird. Neben gesteigerten Fahrgastzahlen konnte so zudem der CO₂-Ausstoß gesenkt werden. Mit dem G-Mobil ist zwar ein deutlicher Kostensprung für den ÖPNV in Gronau einhergegangen (wobei berücksichtigt werden muss, dass die Betriebszeiträume gegenüber dem ursprünglichen Angebot deutlich ausgeweitet wurden), die Vorteile und die gute Annahme des neuen Verkehrsangebotes konnte die Politik jedoch davon überzeugen, zukünftig mehr finanzielle Mittel für das öffentliche Mobilitätsangebot bereitzustellen. Über das G-Mobil konnte erstmalig für verschiedene Stadtbereiche ein ÖPNV-An-

²⁷ Das Beispiel verdeutlicht diese grundlegende Herausforderung bei temporären Projekten, es steht allerdings nicht repräsentativ für die Umsetzungschancen von flexiblen On-Demand-Verkehren in ländlichen Räumen. Diese werden aktuell in vielen ländlichen Regionen erprobt bzw. als dauerhafte Angebote umgesetzt (Schneider et al., 2024).

²⁸ Weitere Informationen unter: <https://www.gronau.de/leben-in-gronau/verkehr/mein-g-mobil/>

gebot umgesetzt, das Angebot zeitlich ausgeweitet und ein für die Stadtstruktur passenderes Gesamtangebot im ÖPNV etabliert werden. Die deutlich stärkere Annahme des Angebots durch die Fahrgäste gegenüber dem alten Stadtbusverkehr, der positiv ablesbare Verkehrsverlagerungseffekt hin zum ÖPNV und zu Lasten des MIV sowie die insgesamt hohe Zufriedenheit der Bürger*innen mit dem neuen Angebot waren für die Entscheidungsträger*innen entscheidende Faktoren für die Fortführung des Angebots. Die Siedlungsstruktur der Stadt Gronau trägt dazu bei, dass hier der On-Demand-Verkehr seine Stärken ausspielen kann. Die durchschnittlichen Fahrtweiten sind begrenzt und durch die städtische Struktur ergeben sich eine Grundnachfrage und homogenere Fahrtanfragen, die eine Bündelung der Fahrgastwünsche wahrscheinlich machen. Die für den Betrieb nachteilige Einzelbeförderung wird seltener und die Systemkosten pro Fahrgast werden geringer.

Als positives Beispiel wird auch Bremen angeführt, wo über Jahrzehnte eine Vielzahl von Förderprogrammen, unter anderem der Europäischen Kommission, genutzt wurden, um systematisch den Aufbau eines flächendeckenden Carsharing-Angebots zu unterstützen. Bremen gehörte zu den ersten Städten bundesweit, die Carsharing gezielt durch die Bereitstellung von Stellflächen im öffentlichen Raum unterstützten. Verschiedene Förderprogramme wurden genutzt, um in Kooperation mit dem lokalen Carsharing-Anbieter zum Beispiel die technische Integration des Angebots weiterzuentwickeln oder die Wirkungen des Carsharing auf das Mobilitätsverhalten der Nutzenden zu untersuchen (Bremen, Senatsverwaltung für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, o. J.). Das Beispiel zeigt, dass temporäre Fördermöglichkeiten im Rahmen einer langfristigen Strategie geschickt genutzt werden können, um dauerhafte Strukturen zu schaffen. Entscheidender Erfolgsfaktor ist im Fall von Bremen, dass frühzeitig (z. B. in Form des bundesweit ersten „Aktionsplans Carsharing“ im Jahr 2009) ein langfristiges strategisches Ziel formuliert wurde, in welches sich die einzelnen Projekte einordnen (Bremen, Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, 2009). In einem laufenden europäischen Projekt wird dieser Ansatz in Form eines „Shared Mobility Action Plans“ ausgeweitet und aktualisiert (ebd.). Eine langfristige Planung wird hier auch dadurch unterstützt, dass in Bremen SPD und Bündnis90/Die Grünen seit 2007 gemeinsam regieren (seit 2019 gemeinsam mit der Partei Die Linke).

Im Rahmen der Interviews wird kritisiert, dass bestimmte sektorübergreifende Themen wie etwa die Realisierung von Mobilitätsstationen mit den vorhandenen Förderprogrammen unzureichend abgedeckt werden. So sei es für die Förderung von Mobilitätsstationen zum Teil nötig, eine Vielzahl von einzelnen Anträgen zu stellen, die sich jeweils auf die verschiedenen Komponenten wie Fahrradabstellanlagen, Fahrzeuge usw. beziehen. Hier sei eine bessere Abstimmung der Fördermittelgeber untereinander notwendig. Dies ist mittlerweile von einigen Fördermittelgebern erkannt und in neueren Förderprogrammen wie der Föri-MM (siehe Kasten oben) berücksichtigt worden. Diese umfasst nun auch die Möglichkeit, Betriebskostendefizite für Car- und Bikesharingangebote als Anschubfinanzierung zu fördern. Die Förderrichtlinie fungiert unter anderen als zentrale Richtschnur für die Umsetzung eines umfassenden Netzes an Mobilitätsstationen, das die drei Zweckverbände go.Rheinland, der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der Nahverkehr Westfalen-Lippe gemeinsam planen. Die Grundlage bildet ein Gutachten, in dem potenzielle Standorte für Mobilstationen identifiziert Empfehlungen für deren Ausstattung beschrieben werden (VRR 2020). Auf der Internet-Seite von go.Rheinland werden Best Practice Beispiele zur Umsetzung solcher Stationen dargestellt (go.Rheinland, o. J.) Die Komplexität der Förderlandschaft verdeutlicht ein Leitfadensystem des Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).

Abbildung 13: FörderTabelle Mobilitätsstationen (NWL)

		Bund	Land	Kommune
		Kommunalrichtlinie	Ladeinfrastruktur BMV	Klimaschutz durch Raerverkehr
		Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte	FÖRI-MM	FÖRI-Nah
			FÖRI-kom-Stra	progres.NRW Emissionsarme Mobilität
			Bürgerbusse	NWL-Investitionsförderung
		<div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> Maßnahmen und Förderungen auf einen Blick </div>		
Fahrrad	Radabstellanlage, frei zugänglich	●	○	○
	Radabstellanlage, verschließbar	●	○	○
	Fahrradanhänger-Verleih		○	○
	Fahrradverleihsysteme/ Bikesharing (Fahrräder, Kinderräder, Lastenräder, Pedelecs)	○	○	○
	Rad-Ladestation		○	○
	Rad-Luftstation	●	○	○
	Radstation		○	○
	Reparaturservice/ Werkstatt		○	
Auto/ Bürgerbus	Bürgerbus			○
	Carsharing/ Dorfauto (Elektro, konventionell)	○	○	
	K+R-Parkplatz / Kurzzeitparkplatz			●
	Ladestation	●		
	P+R-Parkplatz / Parkhaus			●
Mikro-mobilität	Quartiersgaragen		●	
	Taxistand		○	
	E-Tretroller-/E-Motorrollersharing	○	○	●
	Verleihsangebote für Familien u. Senioren (Kinderwagen, Rollatoren, usw.)	○	○	
On-Demand-Verkehr	Autonome Shuttles / Taxen		○	
	Ridesharing (z.B. Mitfahrer-Sammelplatz, Mitfahrerbänke)	●	○	●
	Rufbus / Anruf-Sammeltaxi		○	●
Infrastruktur	Außenhallsraum	●		●
	Barrierefreiheit	●		●
	Beleuchtung	●		●
	Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw	●		○
	Dynamische Fahrgastinformation	●		●
	Sitzgelegenheiten, Anlehnsitze	●		●
	Ticketautomat			●
	WC, öffentlich			○
	Witterungsschutz	●		●
	WLAN-Punkt		○	
Anbieterübergreifende Lade- & Lieferzonen			●	
Begrünung			●	

Information und Service	Kategorie 1				Kategorie 2				Kategorie 3
	1	2	3	4	1	2	3	4	5
Aufsicht / Auskunft vor Ort				○					
Coworking-Angebote				○					
Vitrine (Fahrplan, Tarif, Netz)									●
Gastronomie / Wasserspender					○				
Interaktive Monitore				○	○				●
Servicepunkt, Kundencenter				○					○
Lademöglichkeit für Mobilgeräte				○	○				
Notruf- / Informationssprechstelle				○	●				●
Self-Service-Dienstleistungen und Verkaufsautomaten				○	○				
Smart locker / anbieterunabhängige intelligente Schließfächer				○	●				
Übersichts- und Stadtplan				○					
„Umsonstladen“ (Foodsharing, Bücherschränke usw.)					●				○
Videoüberwachung				○	○				
Zusätzliche Informationsangebote					●				
City-Hubs / Mikro-Depots					●				
Anbieterübergreifende Paketstationen									

● förderfähig ○ eingeschränkt förderfähig

Die Tabelle bezieht sich unbeabsichtigt detaillierter Regelungen und Einzelfallentscheidungen auf die grundsätzliche Förderfähigkeit von Ausstattungen von Mobilstationen und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Quelle: eigene Darstellung nach (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe [NWL], o. J.)

Zugleich sehen andere aktuelle Förderprogramme, wie die „Kommunalrichtlinie“ und „Nachhaltige Mobilität im Saarland (NMOB) – Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen“ weiterhin nur investive Maßnahmen vor, jedoch keine Sharingfahrzeuge oder Betriebskosten.

Beispiel Förderung von Mobilitätsstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis:

Die Errichtung der bisher 18 Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis (Stand 12/2023) ist ein Kooperationsprojekt zwischen der Kreisverwaltung, den acht kreisangehörigen Kommunen sowie Partnern aus dem Bereich Energie sowie Verkehr und Mobilität wie der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), dem kommunalen Verkehrsunternehmen wupsi GmbH und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS).

Die wesentliche Förderung erfolgte über das Förderprogramm Kommunaler Klimaschutz.NRW, aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und aus Mitteln des Wirtschaftsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen. Insgesamt mussten aufgrund des komplexen Kooperations- und Betriebsmodells jeweils vielfältige (Einzel-)Anträge gestellt werden:

- ▶ wupsi: Informationsstelen, Carsharing, Marketing
- ▶ RVK: Pedelec-Verleihsystem, Fahrradboxen
- ▶ VRS: Mitfahrbörse, Mobilitätskarte für den Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten und Integration in die App-Lösung
- ▶ Kreis: Koordination, ÖPNV
- ▶ Kommunen: Grundstücke, Park & Ride, Fahrradabstellanlagen, Ladeinfrastruktur, Mitfahrbänke

Der Rheinisch-Bergische Kreis trat nicht nur koordinierend in der Prozessorganisation auf, sondern koordinierte auch die Fördermittelakquise, um Errichtung eines kreisweiten Netzes an Mobilstationen in die Umsetzung zu bringen.

Eine weitere Problematik wird im „Eigenleben“ von Förderprogrammen gesehen: *Ein Problem sei „[...] dass die Fördermittelgeber meistens glauben zu wissen, wo die Bedarfe vor Ort sind, aber vor Ort festgestellt wird, dass die Förderprogramme nicht zu dem passen, was man eigentlich fördern möchte. Und dann passt man sein Vorhaben den Förderbedingungen an, statt es an den Bedarfen vor Ort wirklich auszurichten. Das ist, glaub ich, auch ein Problem, dass man eben häufig von top down gar nicht die tatsächlichen Bedarfe vor Ort abschließend beurteilen kann.“*

(Interview Experte für ländliche Räume im Bereich der Politik)

In einigen Feldern, etwa der Umsetzung der europäischen Clean Vehicles Directive, die u.a. für die Umstellung von Busflotten im ÖPNV auf emissionsfreie Antriebe abzielt, wird zudem ein Mangel an Passfähigkeit zu den Strukturen in ländlichen Räumen konstatiert: Die entsprechenden Förderprogramme sind laut einem Interviewpartner nicht auf die kleinteiligen Unternehmensstrukturen in ländlichen Räumen ausgerichtet, da sie auf große Unternehmen mit vielen Fahrzeugen abzielen.²⁹ Auch die Betriebshofförderung für Elektromobilität im ÖPNV sei nicht geeignet, wenn ein Unternehmen im ländlichen Raum über mehrere kleine Standorte verfügt. Im Bereich der Sektorenkopplung, beispielsweise der Kopplung erneuerbarer Energien und Mobilität im ländlichen Raum mittels Wasserstoff, gebe es Förderprogramme, die von einem Quartiersbezug ausgehen, der auf viele ländliche Räume nicht zutrifft: *„[...] weil die Windkraftanlage steht ja nicht direkt im Dorf und die Elektrolyseanlage auch nicht.“* (Interview Experte für ländliche Räume). Wichtig sei hier die Flexibilität, statt des Quartiers auch einen anderen räumlich-funktionalen Zusammenhang zugrunde legen zu können.

Übergreifend wird kritisiert, dass in der Verkehrspolitik bisher keine klaren Prioritäten zugunsten einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung gesetzt würden. Die begrenzten finanziellen Mittel sollten weniger für den weiteren Ausbau des Straßenverkehrs und stärker für den für den Ausbau des ÖPNV sowie für andere nachhaltige Mobilitätsformen bereitgestellt werden:

„Was die Finanzierung angeht, wäre das, was ich mir wünschen würde, dass man erst schaut, was man haben möchte. Also welches System wir gerne hätten. [...] Dass die Kosten immer eine Rolle spielen, ist klar [...] Aber ich finde, dass wenn man von Anfang an über Kosten redet und über Wirtschaftlichkeit es schwierig ist, eine Lösung zu finden [...] Wenn wir über den PKW-Verkehr sprechen, da redet keiner über Kosten und Wirtschaftlichkeit. Aber in dem Moment, wo Bus und sogar Bahn fahren sollen, da spielen die Kosten auf einmal eine exorbitante Rolle [...] „Also das wäre mein Wunsch, dass man sich bei der Finanzierung nicht von vornerein einschränkt und weiterdenkt und kreativ denkt.“ (Interview Experte für ländliche Räume im Bereich der Politik)

²⁹ Das Beispiel der Umstellung auf emissionsfreie Busse illustriert aktuell auch das Problem mangelnder Verlässlichkeit und Langfristigkeit von Förderperspektiven: Seit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts im Jahr 2023, das die vorgesehene Finanzierungsweise des Klima- und Transformationsfonds (KTF) als rechtswidrig erklärte, werden bestehende Förderprogramme des Bundes in diesem Bereich auf den Prüfstand gestellt. Durch die veränderte Haushaltslage fehlen in den nächsten Jahren in Deutschland Milliarden für die Transformation des Verkehrssektors. Dies gilt auch für den öffentlichen Personennahverkehr. So wirken sich die Haushaltskürzungen bereits jetzt massiv auf die Förderung alternativer Antriebstechnologien aus: Das Programm „Alternative Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ wird nicht fortgeführt (<https://www.electrive.net/2024/02/15/jetzt-offiziell-bund-foerdert-keine-elektrischen-lkw-und-busse-mehr/>). Zugleich gelten über die Clean Vehicles Directive verbindliche Schwellenwerte für die Neubeschaffung emissionsfreier Fahrzeuge, was die Kommunen unter Druck setzt.

4.1.6 Fallbeispiel: Finanzierungsmöglichkeiten für nachhaltige Mobilität aus Sicht einer Kommune im ländlichen Raum

Um die Möglichkeiten der Finanzierung nachhaltiger Mobilität aus der Perspektive einer Kommune im ländlichen Raum besser zu verstehen, wird im Folgenden das Bild der fiktiven Beispielgemeinde „Neustadt an der Lau“ gezeichnet. Aufbauend auf dem in Kapitel 2.2 dargestellten idealtypischen Pfad der kommunalen Mobilitätsplanung („vom Konzept zum Projekt oder vom Projekt zum Konzept“) soll verdeutlicht werden, welche Optionen für die Finanzierung von Projekten im Verlauf des Planungsprozesses in Betracht gezogen werden können.

Beschreibung der Ausgangslage

Neustadt an der Lau ist eine Kleinstadt im ländlichen Raum mit rund 10.000 Einwohner*innen, die sich auf einen Kernort und einige Ortsteile verteilen. Neustadt an der Lau liegt rund 25 Kilometer vom zugeordneten Mittelzentrum entfernt. In der Nachbarkommune ist der nächstgelegene Schienenanschluss. Die Verwaltung der Kommune Neustadt an der Lau wird mittels politischen Beschlusses dazu aufgefordert, die Situation für nachhaltige Mobilität zu verbessern und den Bürgern*Bürgerinnen hierüber Alternativen zur eigenen Pkw-Nutzung anzubieten. In einem ersten Schritt soll hierfür ein integriertes Mobilitätskonzept erarbeitet werden, woraus sich Maßnahmen für die anschließende Umsetzung ergeben sollen. Im Idealfall sollen temporär geförderte Maßnahmen schließlich verstetigt werden.

Auf Grundlage des beschlossenen Mobilitätskonzeptes werden innerhalb der Verwaltung ausreichend personelle Kapazitäten bereitgestellt, um sich parallel für verschiedene Maßnahmen um eine Förderung zu bemühen. Es besteht zudem fraktionsübergreifender Konsens darüber, die erforderlichen Eigenanteile für die einzelnen Förderungen bereitzustellen.

Phase 1 (Konzeption)

Für die Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes bieten sich für die Gemeinde Neustadt verschiedene Wege der Umsetzung an. In der Regel sind dies:

- ▶ verwaltungsinterne Erarbeitung (Eigenerstellung)
- ▶ Vergabe der Erarbeitung an einen externen Dienstleister (Fremdleistung)
- ▶ Erweiterung der Fragestellung sowie des Untersuchungsraumes und Erarbeitung im kreisweiten oder im regionalen Kontext (interkommunale Kooperation)

Vor dem Hintergrund stark limitierter Personalkapazitäten und der politisch geforderten Fokussierung auf das eigene Gemeindegebiet soll das integrierte Mobilitätskonzept durch einen externen Dienstleister für Neustadt erarbeitet werden. Für eine erweiterte Fragestellung, die in einem noch stärkeren Maße regionale Verkehrsverflechtungen einbezogen hätte, hat sich für den Bearbeitungszeitraum keine Kooperation ergeben (vgl. zu den Schwierigkeiten und Hürden interkommunaler Kooperation Kapitel 3.2.1). Hiermit wären weitere Finanzierungsoptionen der bei Konzepterstellung einhergegangen, die somit nicht ausgeschöpft werden konnten.

Die Kosten für die Aufstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes werden durch das Fehlen grundlegender Pläne und Studien und einer damit verbundenen erweiterten Datenerhebung sowie eines anvisierten umfassenden Beteiligungsprozesses auf einen hohen fünfstelligen bzw. einen niedrigen sechsstelligen Betrag geschätzt. Die Kosten für entsprechende konzeptionelle Arbeiten werden in der Regel über den kommunalen Haushalt gedeckt. Im Fall Neustadts kann auf ein Landesprogramm zur Förderung von Mobilitätskonzepten (vgl. Beispiel FöRi-MM, NRW, 4.1.5) zurückgegriffen werden.

Phase 2 (Umsetzung)

Nach der erfolgreichen Erarbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes für Neustadt an der Lau, welches mit dem politischen Beschluss seinen Abschluss und seine Legitimation gefunden hat, sollen die im Prozess priorisierten Maßnahmen sukzessive in die Umsetzung gebracht werden. Innerhalb integrierter Mobilitätskonzepte werden fast immer Maßnahmen für die unterschiedlichen Verkehrsträger und deren bestmögliche Verzahnung und Verknüpfung entwickelt. In der Regel sind dies der MIV, ÖPNV, Rad- und der Fußverkehr. Abhängig von der Schwerpunktsetzung der Mobilitätskonzepte werden in ausgewählten Fällen auch die Themenfelder des Güter- und Schwerlastverkehrs sowie der City-Logistik ergänzend behandelt. Das Maßnahmenpaket des Mobilitätskonzeptes hat die Arbeitsschritte unterteilt und operationalisiert, indem Maßnahmen Handlungsfeldern zugeordnet wurden und Verantwortlichkeiten und die Finanzierung der Maßnahmen beschrieben worden sind.

Die nachhaltige Finanzierung öffentlicher Mobilitätsangebote im ländlichen Raum im Sinne eines tragbaren Mitteleinsatzes pro Kopf kann aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte und der spezifischen Herausforderungen vor Ort komplex sein, so auch in Neustadt an der Lau. Dennoch ergeben sich verschiedene Möglichkeiten für Neustadt wie die Maßnahmen für eine verbesserte öffentliche Mobilität umgesetzt werden können. Abhängig von der jeweiligen Maßnahme und dem Finanzierungsbedarf (Neubau-, Anschaffungs- oder Einrichtungskosten, Personalkosten, laufende Kosten, Verbesserung der Einnahmen- und Ausgabesituation etc.) können dabei folgende Optionen benannt werden:

- ▶ Kommunale Haushaltsmittel: Je nach Ausstattung des kommunalen Haushalts kann eine Kommune ein neues Projekt im Bereich nachhaltiger Mobilität aus ihren eigenen Haushaltsmitteln für öffentliche Mobilitätsangebote bestreiten.
- ▶ Fördermittel und Zuschüsse: Beantragung von Fördermitteln von staatlichen Stellen, der Europäischen Union oder anderen Förderprogrammen (vgl. Kapitel 4). Dies können zum Teil Programme sein, die speziell auf die Förderung von Mobilitätslösungen im ländlichen Raum ausgerichtet sind.

Im Falle von Neustadt werden Fördermittel für die Handlungsfelder „Verbesserung des ÖPNV-Angebots“, „Ausbau der Radinfrastruktur“, „Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur“ sowie „Vernetzung von Mobilitätsoptionen“ beantragt, wobei sich Neustadt durch ein landesweites Netzwerk unterstützen lässt. Dazu werden Anträge für folgende (vergleichbare) Förderprogramme geschrieben:

Radverkehr: Beispielmaßnahme – Bau einer Radwegebrücke über die Lau

- ▶ Bundesland: Mecklenburg-Vorpommern
- ▶ Programmname: Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur (Radverkehrsinfrastrukturförderrichtlinie – RadFörderRL)
- ▶ Fördergegenstand: u.a. u. a. Neu-, Um- und Ausbau von straßenbegleitenden, vom motorisierten Individualverkehr (MIV) möglichst getrennten Radwegen sowie Radfahr- und Schutzstreifen einschließlich deren baulichen Trennung vom Kfz-Verkehr, eigenständigen Radwegen, Fahrradstraßen und Fahrradzonen, Radwegebrücken oder -unterführungen zur höhenfreien Querung, vor allem von Straßen, Schienen- und Wasserwegen im Zuge von Radverbindungen
- ▶ Besonderheiten: Die Höhe des Zuschusses beträgt normalerweise bis zu 75 Prozent Ihrer zuwendungsfähigen Ausgaben. Als finanzschwache Kommune können Sie bis zu 90 Prozent Ihrer zuwendungsfähigen Ausgaben erhalten.

- ▶ Quellen: <https://www.lfi-mv.de/foerderfinder/radwegebau-sonderprogramm-stadt-und-land/>

Fußverkehr: Beispielmaßnahme – Umsetzung eines Modellprojekts „Grüne Welle“ für den Fußverkehr

- ▶ Bundesland: Hessen
- ▶ Programmname: Förderung der Nahmobilität
- ▶ Fördergegenstand: Ziel der Förderung investiver Maßnahmen ist die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den Rad- und Fußverkehr einschließlich der Verknüpfung mit dem Bus- und Bahnverkehr, um die Sicherheit und Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs zu steigern.
- ▶ Besonderheiten: Die Zuwendung wird im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel im Wege der Anteilfinanzierung als nicht rückzahlbarer Zuschuss zu den zuwendungsfähigen Ausgaben von in der Regel 70 Prozent gewährt. Bei Maßnahmen mit einer besonderen überkommunalen verkehrlichen Bedeutung kann zusätzlich eine Anhebung des Fördersatzes um bis zu 10 Prozentpunkte gewährt werden.
- ▶ Quellen: <https://mobil.hessen.de/nahmobilitaet>

Vernetzte Mobilität: Beispielmaßnahme – Einrichtung eines Netzes von Mobilitätsstationen und Sharingstationen

- ▶ Bundesland: Hessen
- ▶ Programmname: Nachhaltige Mobilität im Saarland (NMOB) – Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen
- ▶ Fördergegenstand: Neubau, Umbau, Ausbau und Erweiterung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen wie Haltepunkte des ÖPNV, die um mindestens 1 ergänzendes Mobilitätsangebot (neben dem Fußverkehr) erweitert werden, einschließlich der notwendigen Flächenbereitstellung für das Anbieten dieser Ausstattungen sowie Verknüpfungspunkte, die keine Verbindung mit dem ÖPNV aufweisen, zum Beispiel in Wohnquartieren, und dort mindestens 3 verschiedene Verkehrsträger miteinander kombinieren; Errichtung von Gestaltungselementen, die die Erkennbarkeit von Mobilitätsstationen erhöhen sowie weitere Ausstattung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität an Mobilitätsstationen; Neubau und/oder Ausbau von Ladepunkten für E-Roller und Personenkraftwagen.
- ▶ Besonderheiten: Die Förderquote beträgt bis zu max. 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.
- ▶ Quellen: https://www.saarland.de/mukmav/DE/portale/mobilitaet/informationen/mobilitaetsfoerderung/nmob/nmob_verkehrstraeger/nmob_verkehrstraeger.html

Im Handlungsfeld ÖPNV ist Neustadt als Kommune nicht selbst Aufgabenträger. Sie setzt sich aber dafür ein, dass der Landkreis, dem sie angehört, eine Förderung für die Einführung flexibler Bedienformen beantragt:

ÖPNV: Beispielmaßnahme – Förderung von bedarfsgesteuerten Bedienformen wie zum Beispiel On-Demand-Verkehr

- ▶ Bundesland: Saarland
- ▶ Programmname: Nachhaltige Mobilität im Saarland (NMOB) – flexible Bedienformen im ÖPNV (FRL-NMOB-On Demand)
- ▶ Fördergegenstand: Entwicklung und Erarbeitung von Konzepten zur Finanzierung und zum Betrieb von Linienbedarfsverkehren, Marketingmaßnahmen zur Etablierung von Linienbedarfsverkehren, Betriebskostendefizite in der praktischen Umsetzung von Linienbedarfsverkehren.
- ▶ +Besonderheiten: Die Höhe des Zuschusses beträgt für die Entwicklung und Erarbeitung von Konzepten 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben, höchstens jedoch EUR 30.000, Marketingmaßnahmen 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben, höchstens jedoch EUR 20.000, Betriebskostendefizite für eine Dauer von höchstens 3 Jahren 65 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben im 1. Jahr, 55 Prozent im 2. Jahr und 45 Prozent im 3. Jahr
- ▶ Quellen <https://www.saarland.de/mukmav/DE/portale/mobilitaet/informationen/mobilitaetsfoerderung/nmob/nmob-on-demand/nmob-on-demand.html>

Mithilfe eigener Haushaltsmittel und den entsprechenden Förderprogrammen (unter Beachtung der jeweils geltenden Regularien der Förderprogramme) bestreitet Neustadt den größten Teil der Umsetzung ihres Mobilitätskonzepts. Je nach Gegenstand und Hintergrund des Projektes kann die Kommune aber auch weitere Strategien für die Finanzierung prüfen:

- ▶ Regionale Kooperationen: Zusammenarbeit mit benachbarten Kommunen, um gemeinsame Mobilitätsangebote zu schaffen und die finanzielle Belastung zu teilen.
Ein Beispiel bietet das in Kapitel 3.2.2 bereits genannte Projekt AZWEIO Mobilitätsregion in Niedersachsen. Dabei arbeiten drei Gemeinden in den Sektoren Energie und Mobilität zusammen. Es wird gemeindeübergreifend umweltfreundliche Mobilität im Sinne des multimodalen Mobilitätswandels gefördert, um Arbeits-, Ausbildungs-, Wohn-, Erholungs- und Kulturbereiche, die in den drei Gemeinden unterschiedlich stark ausgeprägt sind, bestmöglich zu verbinden.
- ▶ Bürgerschaftliches Engagement: Einbeziehung der Bürger*innen in die Finanzierung durch Crowdfunding, Vereine, Genossenschaften oder andere Modelle.
Ein Beispiel bietet das Dörpsmobil in Klixbüll oder das Dorfauto Barsikow, bei denen jeweils ein Verein ein lokales Carsharing-Angebot („Dorfauto“) betreibt (BBSR, o. J.b, o. J.c). Ein anderes Beispiel ist das Carsharing-Angebot der Betreibende stellen Privat-Pkw zur Verfügung, die von allen Mitgliedern genutzt werden können. Neckar-Alb eG, bei dem eine Genossenschaft als Träger auftritt.
- ▶ Öffentlich-private Partnerschaften: Partnerschaften mit privaten Unternehmen eingehen, um gemeinsam finanzierte und betriebene Mobilitätslösungen zu entwickeln. Diese können sowohl beim Entwerfen, bei der Planung, der Erstellung, der Finanzierung, dem Management, dem Betreiben und dem Verwerten von zuvor allein in öffentlicher Verantwortung liegenden und erbrachten Leistungen zum Tragen kommen.
Ein Beispiel ist das Carsharing-Angebot in Pfalzgrafenweiler. Das bestehende Carsharing-Angebot der WeilerWärme eG aus Elektroautos und Elektrofahrrädern wurde durch die Kooperation mit der Gemeinde Pfalzgrafenweiler und einem Autohaus optimiert und professionalisiert.

- ▶ **Zusammenarbeit mit Unternehmen:** Unternehmen vor Ort einbinden, um beispielsweise Mitarbeiter-Transportdienste oder betriebsinterne Mobilitätslösungen zu fördern.
Ein Beispiel bietet das Projekt AzubiMobil im Kreis Altenkirchen. Unternehmen werden vergünstigte Elektrofahrzeuge zum Leasing angeboten, die diese ihren Auszubildenden kostenlos zur Verfügung stellen. Die Fahrzeuge können zu Berufs-, Schul- und auch zu privaten Zwecken genutzt werden. Als Gegenleistung erbrachten die Auszubildenden sogenannte „Gemeinwohlpunkte“, die sie bspw. durch die Mitnahme anderer Auszubildender zur Arbeit oder durch soziales Engagement, wie z. B. Einkaufsfahrten für Dritte, erhalten konnten. Das Projekt wurde zunächst im Rahmen des Programms „LandMobil“ vom BMLE gefördert und wird jetzt durch zwei der drei ursprünglich beteiligten die Unternehmen weitergeführt (Wirtschaftsförderung Kreis Altenkirchen 2023).
- ▶ **Tourismusförderung:** Integration von Mobilitätsangeboten in den Tourismussektor, um zusätzliche Einnahmen durch Touristen*Touristinnen zu erzielen und auch Zugang zu weiteren Finanzierungstöpfen zu erschließen. Ein Beispiel bietet die KONUS-Gästekarte im Schwarzwald oder das HATIX-Ticket im Harz. Finanziert werden die Gästekarten durch einen pauschalen Aufschlag auf die Kurtaxe in den Gemeinden. Die Kosten werden dann in unterschiedlicher Höhe an die Übernachtungsgäste weitergegeben. Aus dem Erlös erhalten die beteiligten Verkehrsverbände oder Verkehrsunternehmen von den in ihrem Zuständigkeitsbereich teilnehmenden Gemeinden einen Beitrag, der dann dem ÖPNV zugeführt werden kann.

Phase 3 (Verstetigung)

Im Anschluss an die erfolgreiche Projektumsetzung und an die Fördermittel gebundene begrenzte Laufzeit des Projektes entscheidet der Rat Neustadts das Projekt unbegrenzt fortzuführen. Damit bewegt sich das Projekt von der Förderung in die Regelfinanzierung, das heißt, dass die Phase der finanziellen Unterstützung endet und in die Phase, in der es eigenständig und dauerhaft durch reguläre Finanzierungsquellen finanziert werden muss, eintritt.

Neustadt hatte schon während der Förderphase darauf geachtet, dass die Nachhaltigkeit und Effizienz des Projekts sichergestellt wird. Das Projekt war von Beginn an darauf ausgerichtet, langfristige positive verkehrliche Auswirkungen zu erzielen und war perspektivisch darauf ausgelegt, eigenständig existieren zu können. Während der Förderphase wurden Strategien zur Entwicklung von Einnahmequellen und zur Eigenfinanzierung des Projekts entwickelt.

Sobald ein Projekt den Förderungszeitraum verlässt und fortgeführt werden soll, ist zunächst einmal der kommunale Haushalt für die Folgefinanzierung zuständig. Ein Beispiel bildet das Pilotprojekt mobil@leine, das ursprünglich als On-Demand Angebot für Kinder und Jugendliche in der Samtgemeinde Leinebergland entwickelt wurde. Das Pilotprojekt wurde über das Förderprogramm „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“ des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) gefördert. Im Anschluss an die Förderlaufzeit wurde das Projekt aus kommunalen Haushaltsmitteln weitergeführt und für alle Nutzergruppen geöffnet.

Schon in der Zeit der Projektförderung sollte darauf geachtet werden, dass die zukünftig anfallenden Kosten weitestgehend minimiert werden, da zu hohe Belastungen des Haushalts einer Projektfortführung negativ gegenüberstehen. Möglichst früh sollte eine klare langfristige Finanzierungsstrategie entwickelt werden, um die Kontinuität des Projekts sicherzustellen. Dies kann die Erstellung von Finanzierungsplänen, die Identifizierung von langfristigen Einnahmequellen und die Festlegung von Budgets (Höchstgrenzen) umfassen. Dazu können Gebühren, Produktverkäufe, Dienstleistungen oder andere Möglichkeiten, die Einnahmen generieren, gehören.

- ▶ **Aufbau von Partnerschaften und räumliche Ausweitung des Projektes:**
Gerade bei der längerfristigen Verstetigung von Projekten können interkommunale Partnerschaften mit anderen Städten und Gemeinden oder Unternehmen dazu beitragen, zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten zu erschließen. Die Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern kann auch den Zugang zu Ressourcen und Fachwissen erleichtern. Ein Beispiel bildet das in Kapitel 3.2.2 bereits dargestellte Mobilitätsnetzwerk Ortenau. Vierzehn Kommunen in der Ortenau nutzen die wirtschaftliche und organisatorische Synergieeffekte im Bereich der Mobilitätsplanung. Durch abgestimmte Maßnahmen greifen Nahverkehrsangebote besser ineinander. Mit den hiermit verbundenen öffentlichen Verkehrsangeboten sollen Bürger*innen sich einfach und klimafreundlich in ihrer Kommune – und auch zwischen ländlichen und städtischen Zentren fortbewegen. Durch den regelmäßigen Austausch und die gemeinsame Planung minimieren die beteiligten Kommunen den Gesamtaufwand für Mobilitätsprojekte.
- ▶ **Werbung auf Fahrzeugen und Stationen/Sponsoring:** Öffentliche Verkehrsangebote können Werbeflächen auf Fahrzeugen und an Stationen anbieten, die von Unternehmen für Werbezwecke gemietet werden können. Unternehmen können den öffentlichen Verkehr finanziell unterstützen und im Gegenzug als Sponsor auftreten.

In einer langfristigen Perspektive kann die Kommune auch auf anderen Wegen weitere Finanzmittel für den dauerhaften Betrieb nachhaltiger Mobilitätsangebote generieren:

- ▶ **Steuern und Abgaben:** Perspektivisch könnten Kommunen öffentliche Verkehrsangebote durch spezielle Steuern oder Abgaben finanzieren, die direkt oder indirekt mit der Mobilität in Verbindung stehen. Steuermittel stellen einen wesentlichen Teil in der Finanzierung öffentlicher Infrastrukturen dar. Um eine Zweckbindung zu sichern, könnten Einnahmen aus bestimmten Quellen in Form eines „Mobilitäts- oder Klimafonds“ zusammengeführt werden. Ein Beispiel für einen solchen bildet der Mobilitätsfond der Stadt Basel, der weitgehend aus Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung finanziert wird und aus dem unter anderem Quartiersgaragen, Bike+Ride-Anlagen und ähnliche Angebote für nachhaltige Mobilität finanziert werden (Bau- und Verkehrsdepartment des Kantons Basel-Stadt, o. J.). Denkbare Modelle für deutsche Kommunen werden unter dem Begriff Nutznießerfinanzierung insbesondere für den ÖPNV diskutiert (bspw. Bürgertickets, eine Nahverkehrsabgabe die an den Autobesitz gekoppelt). Ein anderer Weg sind Infrastruktur-Benutzungsgebühren, z. B. eine City-Maut (Brenck et al., 2020) (vgl. Kapitel 4.1.3).

Das Beispiel der fiktiven Kommune Neustadt an der Lau zeigt, dass Kommunen im ländlichen Raum grundsätzlich ein breites Spektrum von Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um Projekte für nachhaltige Mobilität zu realisieren. Ihr Handlungsspielraum ist dabei jedoch von vielen Randbedingungen abhängig: zum einen von der eigenen Haushaltslage bzw. (z. B. im Fall des ÖPNV) von der Haushaltslage des Landkreises. Zum anderen spielt eine Rolle, ob in dem jeweiligen Bundesland oder auf der Bundesebene zum gegebenen Zeitpunkt ein Förderprogramm besteht, das zu dem geplanten Vorhaben passt. In der Regel müssen zudem Eigenmittel eingebracht werden, was bei finanzschwachen Kommunen eine große Hürde darstellen kann. Die Kommune muss nicht nur den Willen, sondern auch die Kompetenz und die Kapazitäten besitzen, um ein passendes Förderprogramm zu finden und einen hochwertigen Antrag zu schreiben. Ein entsprechendes Landesnetzwerk kann hierbei unterstützen. Etablierte Formen der interkommunalen Zusammenarbeit können hier sehr hilfreich sein, sind aber bei vielen Kommunen bisher nicht vorhanden. Sind alle Rahmenbedingungen für eine Förderung gegeben, muss die Kommune im besten Fall über die Mittel verfügen, ein Vorhaben aus einer zeitlich begrenzten Förderung aus eigener Kraft in eine verstetigte Lösung zu überführen.

4.2 Systematische Übersicht über Förderprogramme für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum

Anhand des Fallbeispiels wurde illustriert, welche Wege zur Finanzierung nachhaltiger Mobilitätsprojekte den kommunalen Akteuren*Akteurinnen im ländlichen Raum grundsätzlich zur Verfügung stehen. Im nächsten Schritt wird der Fokus auf die Bandbreite der temporären Förderprogramme gelegt. Anhand einer systematischen Betrachtung von Fördermöglichkeiten an einem Stichtag werden wesentliche Merkmale der Förderlandschaft mit dem speziellen Fokus auf Mobilität in ländlichen Räumen herausgearbeitet.

Zur Unterstützung von Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität stehen auf EU-, Bundes- und Länderebene eine Vielzahl von Förderprogrammen zur Verfügung. Die nachfolgende Tabelle 6 verdeutlicht das Spektrum der Fördermöglichkeiten anhand von Beispielen von Bund und Ländern.

Für eine erste Systematisierung können Programme, die bei einem bestimmten Verkehrsträger bzw. Handlungsfeld (z. B. ÖPNV, Radverkehr, Mobilitätsstationen) ansetzen, von solchen unterschieden werden, die nachhaltige Mobilität handlungsfeld- bzw. verkehrsträgerübergreifend adressieren, z. B. durch Förderung übergreifender etwa in Form von Mobilitätskonzepten bzw. SUMP oder indem die Erprobung und Weiterentwicklung unterschiedlicher Mobilitätslösungen gefördert wird – z. B. unter dem Stichwort „innovative Mobilitätsangebote“). Einen weiteren wichtigen Ansatzpunkt für den Zuschnitt von Förderprogrammen bildet die Förderung bestimmter Technologien (z. B. Elektromobilität, autonomes Fahren).

Traditionell liegt ein zentraler Schwerpunkt auf der Förderung von investiven Maßnahmen, z. B. Investitionen in Infrastrukturen oder Fahrzeugen in den verschiedenen Handlungsfeldern. In den vergangenen Jahren sind verstärkt Förderprogramme hinzugekommen, die nicht-investive Maßnahmen fördern (z. B. die Erstellung von Mobilitätskonzepten, die Erstattung von Betriebskostendefiziten oder Personalausgaben) illustriert dies am Beispiel der verkehrsträgerspezifischen Förderprogramme.³⁰ Zum Teil berücksichtigen Förderprogramme sowohl investive als auch nicht-investive Maßnahmen. Es gibt dabei sowohl einmalige und spezifische Förderprogramme, die in einem hohen Maß versuchen, aktuellen Problemen und Fragestellungen zu begegnen sowie wiederkehrende Programme, die z. B. jährlich neu aufgelegt werden.

Tabelle 7: Beispiele für Förderprogramme mit unterschiedlichem Fokus

Beispiel	Fokus
Beispiele für verkehrsträgerspezifische Förderprogramme	<p>Fokus auf investive Maßnahmen (z.B. Infrastruktur/Fahrzeuge):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Saarland: „Nachhaltige Mobilität im Saarland (NMOB) – Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen (Mobilitätsstationen)“ ▶ Sachsen: „Förderung der Verkehrsinfrastruktur (ÖPNV)“ ▶ Schleswig-Holstein: „Investive Maßnahmen im Rad- und Radtourismusverkehr (Ab aufs Rad-Förderrichtlinie)“zum Teil ländliche Region <p>Fokus auf nicht-investive Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Bayern: „Ergänzende Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr (ErNa)“

³⁰ Die Tabelle fokussiert sich auf Beispiele, die zum Zeitpunkt der Auswertung in der Förderdatenbank des Bundes aufgeführt waren. Außerdem werden einige für Mobilität in ländlichen Räumen besonders wichtige Beispiele ergänzt, die aktuell keinen Förderauftrag haben (unter „weitere Beispiele“).

Beispiel	Fokus
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sachsen-Anhalt: „Förderung der Verbesserung der Mobilitätsangebote (ÖPNV)“ ▶ Schleswig-Holstein: „Nicht-investive Maßnahmen im Rad- und Radtourismusverkehr (Ab aufs Rad-Förderrichtlinie)“ <p>Weitere Beispiele (aktuell nicht offen):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Bund: „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ ▶ Bund: „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“
Beispiele für verkehrsträgerübergreifende Förderprogramme	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Hessen: „Förderung von Logistik- und Mobilitätsinnovationen“ ▶ NRW: „NeueWege.IN.NRW – Innovative Mobilität und Logistik“ ▶ Schleswig-Holstein: „Landesprogramm Wirtschaft 2021–2027 – Nachhaltige Stadtentwicklung – nachhaltige städtische Mobilität“ <p>Weitere Beispiele (aktuell nicht offen):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Bund: LandMobil (BULEplus)
Beispiele für technologiebezogene Förderprogramme	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bund: „Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (NIP) – Maßnahmen der Marktaktivierung – Schwerpunkt nachhaltige Mobilität“ ▶ Bund: „Autonomes und vernetztes Fahren in öffentlichen Verkehren“ ▶ Niedersachsen: „Förderung von Maßnahmen für klimaschonende und umweltfreundliche Fahrzeuge sowie nachhaltige Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr (Fahrzeuge mit klimaschonenden und umweltfreundlichen Antriebssystemen im ÖPNV)“ ▶ Baden-Württemberg: „Landesinitiative III Marktwachstum Elektromobilität – Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (Charge@BW)“ ▶ Hessen: „Förderung smarter Kommunen und Regionen im Programm Starke Heimat Hessen“.

Quelle: Difu

Darauf aufbauend erfolgt, basierend auf der Auswertung der Förderdatenbank des Bundes und von Mobilikon, eine systematische Betrachtung der bestehenden Förderkulisse. Behandelt werden ausschließlich temporäre Förderprogramme, die Instrumente der Regelfinanzierung werden im Abschnitt 4.1 behandelt. Stand des Wissens ist der 20.02.2024. Eine Vielzahl der Förderprogramme gelten für mehrere Förderbereiche, sollen also z. B. über die Förderung von Maßnahmen des Rad- und Fußverkehrs zum Klimaschutz beitragen und stellen dabei für die spezifische Förderung von Pedelecs Anforderungen an den Einsatz erneuerbarer Energien. Sie richten sich dabei an unterschiedliche Förderberechtigte, sodass in der nachfolgenden Auswertung der Förderprogramme unterschiedliche Zuordnungen bestehen und Mehrfachnennungen vorkommen können. Dies ist zugleich ein erster Aspekt, der bei der systematischen Annäherung auffällt (siehe Kapitel 4.2.1).

4.2.1 Die Förderlandschaft: vielfältig bis unübersichtlich

Die deutsche Förderlandschaft bietet für viele Fragestellungen und Maßnahmen geeignete Förderprogramme. Die Förderprogramme werden ausgelobt, um neue Ideen und Konzepte in die Umsetzung zu bringen, regionalen Ausgleich zu schaffen oder um gezielt Anreize zu setzen, um übergeordnete Entwicklungsziele zu erreichen. In einigen Interviews wurde dabei die Vielzahl

der Förderprogramme, die jeweils geltenden Förderbereiche, die Einschränkungen und Ausnahmen förderfähiger Maßnahmen, die Fristen und erforderlichen Unterlagen für die Beantragung allerdings als „Förderdschungel“ bezeichnet.

Umso wichtiger sind umfassende Übersichtsplattformen für die Recherche. Eine zentrale Anlaufstelle, um für ein Vorhaben geeignete Förderzugänge zu finden, ist die Förderdatenbank des Bundes. Die Datenbank unterscheidet zwischen 23 Förderbereichen, von denen „Mobilität“ einer ist. Sie ist nicht speziell für Aspekte von Mobilität und Verkehr konzipiert, sodass Mobilität als Förderbereich nicht weiter zu differenzieren ist. In diesem Förderbereich werden zum 20.2.2024 221 Förderprogramme angezeigt, von denen 66 bundesweit gelten.³¹ Der Förderbereich Mobilität weist erwartbar starke Überschneidungen zu weiteren Förderbereichen wie „Infrastruktur“ (161), „Smart Cities und Regionen“ (62), „Forschung & Innovation (themenspezifisch)“ (48), „Energieeffizienz & Erneuerbare Energien“ (45) sowie „Umwelt & Naturschutz“ (34) auf. Förderberechtigt sind bei 149 Programmen Unternehmen, bei 151 Programmen Kommunen, bei 119 Programmen öffentliche Einrichtungen und bei 106 Programmen Verbände / Vereinigungen. Die Zuschussförderung ist die gängige Förderart (201 Programme), 26 Programme geben an, für ein Vorhaben ein Darlehen zu stellen. Fördergeber sind in 155 Fällen die Länder, in 59 Fällen der Bund und in sieben Fällen die EU.

Zwar besteht über eine freie Sucheingabe die Möglichkeit Schlagwörter zu suchen, die aber bei einer nicht zielgerichteten Suche (zu) viele Suchergebnisse liefert (wie z. B. bei Radverkehr mit 40 aktuellen Förderprogrammen). Ohne tiefere Vorkenntnisse der Förderlandschaft oder von Fachvokabular ist es nicht sichergestellt, passgenaue Förderprogramme angezeigt zu bekommen. Die Gefahr besteht, dass das jeweilige Projekt nicht für das passendste Förderprogramm vorgesehen wird. Ein erster grober Blick in die Förderdatenbank des Bundes bestätigt somit den Eindruck einer vielfältigen Förderlandschaft, die für lokale Akteure*Akteurinnen sehr unübersichtlich sein kann.

Wie sich zeigt, ist es auch als Fachakteur*in bereits schwer einen umfassenden Überblick über die jeweils passenden Fördermöglichkeiten zu erhalten. Dazu trägt bei, dass die Förderprogramme nur selten strukturiert, z. B. für einzelne Verkehrsträger oder Mobilitätsangebote, sind. Prägend für den Zuschnitt der Programme sind vielmehr häufig die Zuständigkeitsbereiche der jeweiligen Fördermittelgeber. So fördert beispielsweise das Hessische Ministerium für Digitalisierung und Innovation im Programm „Förderung smarter Kommunen und Regionen im Programm Starke Heimat Hessen“ Projekte zum Themenfeld „Smart Mobility“, das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) fördert im Rahmen der Klimaschutzinitiative Modellprojekte für die Entwicklung attraktiver Radverkehrsangebote, worunter sowohl Infrastrukturen als auch Dienstleistungen rund um den Radverkehr fallen können. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) bietet wiederum ein Programm zu „Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität“ an. Die Beispiele zeigen, dass Fördermöglichkeiten für nachhaltige Mobilität an unterschiedlichen Aspekten ansetzen können, was die Übersichtlichkeit nicht erhöht. Durch diese Struktur kann es leicht zu Doppel- bzw. Parallelförderungen kommen, die die angestrebte Zielsetzung nicht immer am besten voranbringen.

Zwar existieren über die Förderdatenbank des Bundes hinaus weitere Informationsquellen, wie eigene Förderdatenbanken der Länder und weiterer Institutionen (z. B. der Förderfinder des Zukunftsnetz Mobilität NRW, der eine differenzierte Suchmöglichkeit nach spezifischen Förder-

³¹ Eine Suche nach dem Schlagwort „Mobilität“ ergibt wesentlich mehr Treffer, da hierunter auch viele Programme in anderen Förderbereichen wie „Arbeit“, „Aus- und Weiterbildung“ und „Beratung“ fallen. Bei diesen wird der Begriff Mobilität im Sinne beruflicher Mobilität verstanden.

schwerpunkten und Fördergegenständen bietet, <https://www.foerderfinder.nrw.de/>). Dies vereinfacht in Summe eine Orientierung jedoch nicht unbedingt. Empfehlenswert wäre eine bundesweit zentrale Übersichtplattform für Förderprogramme rund um Mobilität mit erweiterten Such- und Filterfunktionen, wie sie der Förderfinder des Zukunftsnetzes Mobilität NRW bietet. Hierbei könnte auch die Nutzung Künstlicher Intelligenz perspektivisch eine größere Rolle spielen.

4.2.2 Zeitliche Dynamik der Förderlandschaft wird nicht abgebildet

Die Nutzung einer Förderdatenbank ist also aufgrund der Vielfalt der Programme noch kein Garant dafür, dass kommunale Akteure*Akteurinnen schnell und einfach Zugang zu den passenden Förderprogrammen finden. Eine weitere Herausforderung besteht in den zeitlichen Randbedingungen. Förderprogramme können als Wettbewerbe oder ein- bis mehrphasige Förderaufrufe erfolgen, die einmalig oder mehrmalig in festen Rhythmen geöffnet sind. Maßgeblich für den Zugang zu Fördermitteln sind im ersten Schritt für jede Förderung die definierten Fristen für die Einreichung von Förderskizzen oder -anträgen. Angesichts der Vielzahl der Förderprogramme und der Erfordernis Fristen zu wahren, ist eine hohe Aktualität der Informationsbereitstellung notwendig. Bei der Überblicksrecherche ist aufgefallen, dass sich aktuelle Förderaufrufe nicht immer in den spezifischen Datenbanken gelistet waren. So fehlten in der Förderdatenbank des Bundes zum 20.02.2024 Hinweise auf eine Förderung über „ELENA – European Local ENergy Assistance“ (Europäische Investitionsbank o.J.) oder „Nachhaltige Städtische Mobilität für alle“ des Landes NRW mit EFRE-Mitteln (MWIKE NRW o.J.) (letztere ist unter dem Eintrag zur EFRE/JTF-Rahmenrichtlinie NRW in der Datenbank indirekt auffindbar).

Ein weiterer Punkt betrifft die Auffindbarkeit von mehrjährigen zyklischen Fördervorhaben: In Datenbanken angezeigt werden nur aktuelle Förderaufrufe. Für jährlich oder regelmäßig wiederkehrende Programme (z. B. im Rahmen von BULEplus), die zwar aktuell keinen offenen Förderaufruf bereitstellen, aber die nächste Einreichungsfrist bereits bekannt ist, wäre es hilfreich, sie ebenfalls aufzuführen. Das würde den Kommunen eine bessere Übersicht bieten. Zugleich wäre hierdurch auch eine bessere Vorausplanung im Sinne einer strategischen Maßnahmenplanung möglich.

4.2.3 Fokus Förderung von nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen

In einem nächsten Schritt wurde die Förderdatenbank hinsichtlich des spezielleren Fokus auf Mobilität in ländlichen Räumen ausgewertet. Dabei ist zunächst festzuhalten, dass grundsätzlich die meisten Förderprogramme im Bereich Mobilität sowohl für städtische als auch für ländliche Räume relevant sein dürften. Die Ausnahme bilden Programme für die Förderung großer Infrastrukturvorhaben wie z. B. im Bereich des U-Bahn- oder Straßenbahnbaus, die in der Regel nur in urbanen Räumen eine Rolle spielen. Um jedoch Fördermöglichkeiten mit einem konkreteren Bezug zu ländlichen Räumen zu identifizieren, wurde der Förderbereich „Mobilität“ in der Datenbank mit dem Schlagwort „ländlich“ durchsucht. Dabei wurden 52 Ergebnisse gefunden, die anschließend nach ihrem Bezug zu Mobilität in ländlichen Räumen hin näher betrachtet wurden. Bei vielen der Programme wird anhand der Kurzbeschreibung nicht deutlich, wo der unmittelbare Bezug zu ländlichen Räumen liegt (z. B. bei dem hessischen Programm „Förderung von Logistik- und Mobilitätsinnovationen“ oder dem Programm „Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ des BMDV).

Bei anderen Programmen bildet Mobilität nur ein mögliches Anwendungsfeld unter vielen (z. B. „Förderfonds der Metropolregion Hamburg – Förderfonds Hamburg/Schleswig-Holstein“). Dazu gehören auch Programme, deren Fokus auf ländlicher Entwicklung liegt (z. B. „Dorferneuerungsrichtlinien (DorfR)“ des Bayerisches Staatsministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Forsten

und Tourismus oder „Zuwendungen zur integrierten ländlichen Entwicklung (ZILE)“ in Niedersachsen).

Bei einigen Programmen lässt sich konstatieren, dass sie zwar nicht explizit auf ländliche Räume ausgerichtet sind, aber dass ihr thematischer Schwerpunkt für diese Räume eine besondere Bedeutung haben dürfte. Dazu gehören zum Beispiel Fördermaßnahmen für flexible Bedienformen im ÖPNV (z. B. „Nachhaltige Mobilität im Saarland (NMOB) – flexible Bedienformen im ÖPNV (FRL-NMOB-On Demand)“), die insbesondere in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage eingesetzt werden. Auch die Förderung von Bürgerbussen, z. B. in einem darauf fokussierten Programm in Bayern, könnte dazu gezählt werden. Ein weiteres Beispiel bietet das Programm „Investive und nicht-investive Maßnahmen im Rad- und Radtourismusverkehr („Ab aufs Rad-Förderrichtlinie“)“ in Schleswig-Holstein. Ein Förderschwerpunkt sind hier regionale Radverkehrsverbindungen, die auch für den Tourismus genutzt werden und häufig in ländlichen Regionen liegen dürften.

Mehrere Programme werden aus Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) finanziert und zielen damit auf den Ausgleich regionaler Disparitäten (z. B. das Niedersächsische Programm „Förderung von Maßnahmen für klimaschonende und umweltfreundlichere Fahrzeuge sowie nachhaltige Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen 2023)“, das Programm „Förderung der Verkehrsinfrastruktur“ in Sachsen oder „Förderung von Maßnahmen für klimaschonende und umweltfreundlichere Fahrzeuge sowie nachhaltige Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr (Flexible Bedienformen)“ in Niedersachsen). Antragsberechtigigt sind kommunale Akteure* Akteurinnen in bestimmten Regionstypen.

Darüber hinaus existiert eine vergleichsweise kleine Anzahl von Programmen, die sich spezifisch mit Mobilität ausschließlich in ländlichen Räumen beschäftigen. Ein Beispiel für ein Förderprogramm speziell für ländliche Räume ist „Ergänzende Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“ (ErNa) in Bayern. Mit dem Förderprogramm fördert der Freistaat Bayern vor allem die Einrichtung und wesentliche Erweiterung von flexiblen und bedarfsorientierten Bedienformen im ÖPNV sowie landkreisübergreifenden Expressbusverbindungen. Ein weiteres Beispiel ist das Programm „Förderung der Verbesserung der Mobilitätsangebote“ in Sachsen-Anhalt. Damit unterstützt das Land Aufgabenträger des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs in einem vom Kohleausstieg betroffenen Strukturwandelgebiet bei „anwendungsorientierten Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zur Verbesserung von Mobilitätsangeboten zur Personenbeförderung und des Öffentlichen Personennahverkehrs“. Geförderte Vorhaben müssen sich „auf ein Bedienebiet einer Pilotregion im ländlichen Raum außerhalb des Verdichtungsraumes Halle beziehen“.

Insgesamt lassen sich nach dieser Betrachtungsweise 26 Programme identifizieren, die vorrangig auf die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen zielen. Die weiteren 26 Programme beschäftigen sich zwar durchaus mit der ländlichen Entwicklung, behandeln die Förderung nachhaltiger Personenmobilität aber eher als untergeordnetes Thema wie das „Landesprogramm Wirtschaft – Kommunale Hafenbaumaßnahmen“ (Schleswig-Holstein), „Kommunaler Aufbaufonds Mecklenburg-Vorpommern“ oder „Zuwendungen zur integrierten ländlichen Entwicklung (ZILE 2023)“ (Niedersachsen). Andere Programme wurden wiederum aussortiert, weil sie zwar mit ländlichem Raum verschlagwortet sind, jedoch im Schwerpunkt einen städtischen Schwerpunkt haben, so „IKK – Energetische Stadtsanierung – Quartiersversorgung“ (BMW), „IKU – Energetische Stadtsanierung – Quartiersversorgung“ (KfW) oder „Förderung der Integrierten nachhaltigen Stadtentwicklung (StadtentwFöRL M-V)“ (Mecklenburg-Vorpommern).

Bei den zuvor identifizierten aktuell 26 Programmen für die Förderung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen treten der Bund sowie fast alle Flächenländer als Fördergeber auf. Ausnahme sind Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen, in denen zum Stichtag keine spezifische Förderung ländlicher Mobilität erfolgte. Wichtig ist hierbei zu beachten, dass die Recherche den Stand der Datenbank zum Stichtag darstellt. Wichtige Förderprogramme, die sich spezifisch auf Mobilität in ländlichen Regionen beziehen, werden hierbei nicht abgebildet.

Dazu gehören z. B. Aufrufe aus dem Bundesprogramm BULEplus des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) wie "LandStation – Verknüpfte Mobilität in ländlichen Räumen", mit dem modellhaft Projekte in ländlichen Räumen gefördert werden, die Mobilitätsstationen und Mehrfunktionshäuser kombinieren. Ein weiteres Beispiel im selben Programm war der Förderaufruf „LandMobil“.

Beispiel „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“

- ▶ Mit „LandMobil“ verfolgte das BMEL das Ziel, zu gleichwertigen Lebensverhältnissen in Stadt und Land beizutragen. Dazu gehört auch das Handlungsfeld Mobilität. Im Rahmen des Programms werden praktische und innovative Lösungsansätze für verschiedene Mobilitätsbedürfnisse mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und unterschiedlichen Organisationsstrukturen in ländlichen Räumen erprobt. Eine Besonderheit des Programms liegt in der Bandbreite der geförderten Projekte: So stand nicht nur die Erprobung neuer Verkehrsangebote im Vordergrund, sondern z. B. auch Beratungs- und Beteiligungsprojekte (z. B. für Jugendliche), aber z. B. auch Lieferdienste und mobile Dienstleistungen. Durch letztere werden Angebote zu den Menschen gebracht und damit Wege eingespart. Insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Menschen ohne Führerschein oder eigenes Auto profitieren davon.
- ▶ Beispiel „MobilSorglos“³²: Das „MobilSorglos“ wurde 2021 von der Stadt Plettenberg und der Gemeinde Herscheid ins Leben gerufen, um vor allem bewegungseingeschränkte, ältere Menschen anzusprechen. Das Projekt bestand aus zwei Teilen: Zum einen wurde ein Liefermobil mit ehrenamtlichen Fahrern eingesetzt, mit dem Lebensmittel und viele andere regionale Produkte bis an die Haustür geliefert werden konnten. Die zweite Komponente zielte auf eine Verbesserung der Gesundheitsvorsorge ab und bestand in einem umgebauten Wohnwagen, der für mobile Beratungsangebote wie z. B. Videosprechstunden bei Ärzten*Ärztinnen genutzt wurde. Später wurde auf den Wohnwagen verzichtet und die nötige Technik für eine Videosprechstunde auf Wunsch vom Fahrer des Lieferdienstes zu den Teilnehmenden gebracht. Eine wichtige Rolle spielte das bestehende Gesundheits- und Pflegenetzwerk in den beiden Gemeinden. Nach dem die Förderung im Rahmen von LandMobil auslief, wurde der Dienst zunächst von den Gemeinden weiter finanziert. Im Januar 2024 übertrugen die Kommunen Herscheid und Plettenberg die Trägerschaft an die DRK-Ortsvereine der beiden Kommunen. Laut Projektverantwortlichen erreicht das Angebot insgesamt zwar deutlich weniger Menschen als gedacht. Dennoch wird es als wichtiges Element zur Unterstützung mobilitätseingeschränkter Menschen vor Ort wahrgenommen.
- ▶ Beispiel „Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum“: In dem Projekt, das im Rahmen von LandMobil gefördert wurde, wurden gemeinsam mit Jugendlichen, Vereinen und Gemeinden vor Ort neue Ideen für zukünftige jugendliche Mobilitätsentwicklungen diskutiert und Lösungsansätze für bestehende Herausforderungen entwickelt. Dabei galt es, regionale Gegebenheiten zu berücksichtigen und den eigenen Wohnort in seiner Verflechtung mit den Nachbargemeinden zu sehen. Umsetzungsorte waren der Rhein-Neckar-Kreis, der Altmarkkreis sowie der

³² Weitere Informationen unter: <https://www.come-on.de/lennetal/herscheid/drk-uebernimmt-mobil-sorglos-92730681.html>

Landkreis Stendal. Im Zentrum der Beteiligungsformate stand die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Jugendliche gehören zu dessen wichtigsten Nutzengruppen, werden aber bisher in die Gestaltung des Angebots wenig einbezogen. Gemeinsam mit Jugendlichen wurden Ideen entwickelt, wie Mobilität in ländlichen Räumen aussehen kann.

- ▶ Beispiel „Zielsicher e-Mobil“³³: Um das bestehende ÖPNV-Angebot zu ergänzen, wurde am Bahnhof Anklam eine Mobilitätsstation eingerichtet, die einen Solarcarport, zwei E-Lastenräder, zwei Pedelecs und zwei E-Pkw umfasst. Alle Fahrzeuge können per App ausgeliehen und gebucht werden. Damit werden mehrere touristische Zielregionen (Peenetal, Lassaner Winkel, südliche Insel Usedom), die insbesondere am Wochenende und in Tagesrandzeiten bisher schlecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden sind, erreicht werden. Neben diesem Ausleihangebot haben auch Berufspendelnde die Möglichkeit, im Mobilitätshub Stellplätze für ihre Fahrräder zu mieten. Nach Auslaufen der Förderung wird das Angebot aktuell von der Genossenschaft Inselwerke e.G. getragen.

Ein weiteres Beispiel ist das aktuelle Programm des BMDV zu „Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV“, das in seiner jetzigen Form speziell auf ländliche Räume ausgerichtet ist.

Beispiel Förderprogramm „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ (2023), Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

- ▶ Das BMDV fördert speziell für den ländlichen Raum Modellprojekte, die zeigen, wie die Attraktivität des ÖPNV erhöht werden kann. Durch die Verlagerung von Verkehren vom MIV auf den ÖPNV sollen die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors verringert werden. Gefördert werden insbesondere folgende Maßnahmen:
- ▶ Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität (z. B. Taktverdichtungen, Linienausbau, Entwicklung von On-Demand-Diensten, Beschleunigungsmaßnahmen, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, unterstützende integrative Tarifmaßnahmen),
- ▶ Digitalisierung von Auskunft- und Vertriebssystemen (z. B. Entwicklung oder Ausbau von Mobilitätsplattformen sowie deren digitale und/oder multi- und intermodale Verknüpfung, Check-In/Be-Out-Systeme),
- ▶ weitere Maßnahmen (z. B. Marketing und Kommunikation).

Zugleich werden bei der Suche nach dem Schlagwort „ländlicher Raum“ im Förderbereich „Mobilität“ einige Programme *nicht* angezeigt, bei denen durchaus ein (indirekter) Bezug zum ländlichen Raum besteht: z. B. das Programm „Kommunale Modellvorhaben zur Umsetzung der ökologischen Nachhaltigkeitsziele in Strukturwandelregionen (KoMoNa)“ (die angesprochenen Strukturwandelregionen haben überwiegend ländlichen Charakter) oder das Programm „Förderung einer nachhaltigen, multimodalen Mobilität in den Städten und ihrem Pendleraum“ in Sachsen-Anhalt, bei dem mit dem Stichwort „Pendlerraum“ auch ländliche Gemeinden im Umland von Großstädten angesprochen sein dürften.

4.2.4 Interkommunale Zusammenarbeit als Bestandteil der Förderlandschaft

Interkommunale Zusammenarbeit bzw. kommunale Zusammenschlüsse für die Antragsstellung sind bisher ein Randthema in der Förderlandschaft. Von den 221 Förderprogrammen für Mobilität taucht nur bei 17 Programmen interkommunal als Begriff für Förderberechtigte auf. Der interkommunale Zusammenschluss wird dabei nicht ausgeschlossen, ist aber in vielen Fällen nicht

³³ Weitere Informationen unter: <https://www.inselwerke.de/dieweiterfahrer/>

explizit adressiert. Die Potenziale interkommunaler Zusammenarbeit für die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsstrukturen und -angebote in ländlichen Räumen werden nicht explizit gefördert.

Es gibt aber Ausnahmen: Bei dem Programm „Föri-MM (Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements, NRW)“ wird der Höchstbetrag der zuwendungsfähigen Ausgaben für die Erstellung von Mobilitätskonzepten, sofern mindestens zwei kreisangehörige Gemeinden gemeinsam einen Antrag einreichen, von 1,5 EUR auf 2 EUR pro Einwohner erhöht. Ähnliches gilt in dem Förderprogramm „Förderung von Projekten im bayerisch-tschechischen Grenzraum (Förderrichtlinie Bayerisch-Tschechischer-Grenzraum – BYCZFÖR), bei dem die interkommunale Zusammenarbeit finanziell belohnt wird, indem die Förderung um bis zu 5 Prozent erhöht wird.

In anderen Fällen wird die interkommunale Zusammenarbeit zwar nicht finanziell belohnt, aber ausdrücklich begrüßt: so im Fall der Förderung „smarter“ Kommunen und Regionen im Programm „Starke Heimat Hessen“, in der Gemeinschaftsvorhaben als Kooperation von Kommunen ausdrücklich als wünschenswert hervorgehoben werden. Einige Programme weisen einen inhaltlichen Bezug zu interkommunaler Zusammenarbeit aus: So werden im Förderprogramm „Investive und nicht-investive Maßnahmen im Rad- und Radtourismusverkehr („Ab aufs Rad-Förderrichtlinie““)“ des Landes Schleswig-Holstein interkommunale Radverkehrsplanungen explizit aufgeführt. Das Programm „Förderung von Radverkehrsinfrastruktur – Sonderprogramm Stadt und Land“ zielt explizit auf interkommunale Radverbindungen ab. Auch das Programm „Förderung einer nachhaltigen, multimodalen Mobilität in den Städten und ihrem Pendleraum“ in Sachsen-Anhalt betont in seinem Zuschnitt die Bedeutung interkommunaler Kooperation zwischen Stadt und Umlandgemeinden im Verflechtungsraum. Wer die Förderung im Rahmen des Programms „Nachhaltige Mobilität im Saarland (NMOB) – Mobilität gut durchdacht“ für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts in Anspruch nehmen will, muss unter anderem den „Aufbau und die Pflege eines Netzwerkes (mit anderen Kommunen/anderen Verkehrsunternehmen)“ im Rahmen des Vorhabens nachweisen.

4.3 Ansätze zur Weiterentwicklung der Förderlandschaft

Aus der Systematisierung bestehender Förderinstrumente sowie der Auswertung der Interviews mit Experten*Expertinnen ergeben sich eine Reihe von Ansätzen, wie die Förderung nachhaltiger Mobilität im ländlichen Raum verbessert werden kann.

4.3.1 Übersichtlichkeit der Förderangebote verbessern

Grundsätzlich wäre eine bessere Abstimmung der Förderprogramme zwischen den verschiedenen Akteuren*Akteurinnen auf Bundes- und Landesebene wünschenswert. Ein möglicher Ansatz wäre ein gemeinsames Zielbild nachhaltiger Mobilität, von dem verschiedene Handlungsstrategien mit einheitlichen Oberbegriffen abgeleitet werden. Dazu passende Programme könnten dann zum Beispiel in Form von Clustern kategorisiert werden. Ein gutes Beispiel bietet die „Nachhaltige Mobilitätsstrategie“ im Saarland, die verschiedene Förderprogramme unter einem gemeinsamen Dach bündelt.

Beispiel Förderstrategie „Nachhaltige Mobilität im Saarland (NMOB)“

Das Saarland hat Förderprogramme zur Förderung nachhaltiger Mobilität unter dem Dach der „Nachhaltigen Mobilitätsstrategie“ übersichtlich gesammelt. So finden sich acht Förderprogramme mit klar benannten Förderschwerpunkten.

- Barrierefreiheit (Aus-, Um- beziehungsweise Neubau von straßengebundenen Haltestellen im öffentlichen Personennahverkehr)

- ▶ Mobilität gut durchdacht (Förderung von Mobilitätskonzepten)
- ▶ Flexible Bedienformen im ÖPNV
- ▶ Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen (umfasst keine Förderung von Mobilitätsangeboten)
- ▶ ÖPNV digitalisieren und priorisieren
- ▶ Stadt und Land (Investive Maßnahmen für den Radverkehr und die Radverkehrsinfrastruktur)
- ▶ Alternative Antriebe (Investitionen in die Nutzung von alternativen Antrieben im öffentlichen Personennahverkehr)
- ▶ Förderung des Radverkehrs (Modellprojekten zur Verbesserung des Radverkehrs im Alltag, der Elektro-Fahrrad-Mobilität)

4.3.2 Verlässlichkeit erhöhen, Förderung an Standards binden

In Bezug auf den ÖPNV wird insbesondere die Förderung von Regiobuslinien als gutes Beispiel hervorgehoben. Sie wird von mehreren Bundesländern, u.a. von Baden-Württemberg, seit einigen Jahren verstärkt umgesetzt. Diese Programme bieten eine verlässliche Dauerförderung, die die kommunalen Aufgabenträger entlastet und zu landesweit einheitlichen Angeboten beiträgt. Zum Teil werden diese pauschalen Förderprogramme für spezifische Lösungsansätze wie Schnellbuslinien oder On-Demand-Verkehre jedoch auch kritisch gesehen und stattdessen eine Förderung eines attraktiven Verkehrsangebots unabhängig von vorgegebenen Lösungen gefordert. Für Niedersachsen wird zum Beispiel konstatiert, dass die Fördermittel für die Umsetzung landesbedeutsamer Buslinien bisher nur zu einem kleinen Teil abgerufen worden seien.

Grundsätzlich wird vorgeschlagen, Förderprogramme stärker mit der Erreichung bestimmter Qualitätskriterien zu verknüpfen: zum Beispiel mit der Erreichung bestimmter Taktfrequenzen und Bedienzeiten nach dem Vorbild des Landesprogramms für die Förderung von Schnellbuslinien des Landes Baden-Württemberg (vgl. auch das Konzept „PlusBus“). Das Land Baden-Württemberg fördert seit 2015 so genannte Regiobuslinien, also Buslinien, die den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ergänzen und dabei z. B. zum Schließen räumlicher Lücken im Netz des SPNV zwischen Oberzentren und Mittelzentren dienen. Das Programm wurde inzwischen entfristet. Allerdings wird die Förderung für die einzelnen Linien jeweils befristet gewährt.

Ein Interviewpartner berichtet von der großen Resonanz auf dieses Programm, die er vor allem auf die Verlässlichkeit und Langfristigkeit zurückführt:

„Das Regiobusförderprogramm hat eigentlich nur deshalb funktioniert oder funktioniert immer noch und wird auch funktionieren, weil wir keine Finanzierungsunsicherheiten für die Kommunen gegeben haben. Klar, wir haben Förderzeiträume von drei oder fünf Jahren, das ist begrenzt. Aber die Option für eine Weiterführung der Förderung ist immer gegeben [...] Und somit haben wir eine Finanzierungssicherheit geschaffen, so dass die Kommunen darauf aufsteigen und nicht die Gefahr laufen, irgendwann im Regen stehen gelassen zu werden.“

(Interview Experte bei einem Fördermittelgeber)

Aktuell gibt es in Baden-Württemberg 46 geförderte Linien, die teilweise frühere Schienenverbindungen ersetzen. Die Linien bleiben in der Verantwortung der kommunalen Aufgabenträger. Das Land trägt fünfzig Prozent des Defizits sofern bestimmte Qualitätsmerkmale erfüllt sind: Hierzu zählen ein verlässlicher Takt (möglichst Stundentakt), eine möglichst direkte Linienfüh-

rung als Schnellbus sowie eine hochwertige Ausstattung der Fahrzeuge. Bei Fahrzeugen im Landesdesign werden zusätzlich zehn Prozent Förderung gewährt. Nach Aussage des Interviewten sind die bisher umgesetzten Schnellbuslinien erfolgreich und werden gut genutzt. Perspektivisch könnten aus seiner Sicht bis zu neunzig Regiolinien in Baden-Württemberg als realistisch angesehen werden, zumal die Landkreise zum Teil eine hohe Motivation haben, nach Vorschlägen für mögliche Linien zu suchen.

Zwar unterstützen mehrere Interviewpartner den Ansatz, die Förderung an konkrete Standards zu binden. Zugleich wird hervorgehoben, dass die konkrete Umsetzung der Linien der Entscheidung vor Ort überlassen sein sollte. Förderprogramme mit zu engen Vorgaben könnten aus Sicht eines Interviewpartners auch zu Problemen führen, so etwa bei der Umsetzung des Projekts „Muldental in Fahrt“ in Sachsen. Im Rahmen des Projekts wurde *erstmalig in Sachsen auch eine Betriebskostenförderung für landesbedeutsame Buslinien realisiert. Dabei waren jedoch die Linienverläufe fix vorgegeben, was bei der Fördermittelverwendung keine Flexibilität zuließ, sodass nachträgliche Anpassungen von Linienverläufen nur nach Verordnungsänderung möglich waren. Als positives Beispiel wird wieder auf das Programm zur Förderung von Regiobuslinien in Baden-Württemberg hingewiesen. Dieses sei z. B. bei touristischen Linien mit stark saisonabhängiger Nachfrage bei den Standards flexibel.*

Ein anderer Interviewpartner zeigt sich skeptisch, ob das Programm zur Förderung landesbedeutsamer Buslinien in seinem Bundesland tatsächlich mit genügend Mitteln hinterlegt ist, um die geforderten Qualitätsstandards bei der Bedienung einzuhalten. Dies verweist auf das weiter bestehende Grundproblem, das mehrere Interviewpartner*innen immer wieder unterstreichen: Die zu geringe finanzielle Grundausstattung der kommunalen Aufgabenträger.

Daher fordern einige Interviewpartner eine grundsätzliche Reform der Aufgabenverteilung bei der Finanzierung: Bund und Länder sollten die Grundfinanzierung sicherstellen, während die Kommunen das Angebot vor Ort ausgestalten. Kritisiert wird, dass bisher weder Bund noch Länder ausreichende Mittel bereitstellen: So habe die Erhöhung der Regionalisierungsmittel in manchen Bundesländern zu einer Reduzierung der Länderfinanzierung geführt. Eine mögliche Lösung wird in einem für den ÖPNV bzw. für nachhaltige Mobilitätsangebote zweckgebundenes „Mobilitätsbudget“ für den Landkreis gesehen. Es gibt zu erfüllende Qualitätskriterien vor und lässt den Aufgabenträgern Flexibilität bei der Umsetzung. Ein analoger Vorschlag wurde durch den Deutschen Städtetag für die Finanzierung kommunaler Klimaschutzmaßnahmen entwickelt (Deutscher Städtetag [DST], 2023). Gemäß diesem Vorschlag stellt der Bund zusätzliche Mittel bereit, die durch die Länder auf die Kommunen in Form eines für zehn Jahre festgelegten Budgets aufgeteilt werden. Die Verausgabung der Mittel ist an den Nachweis gebunden, dass die entsprechend geförderten Vorhaben messbare Klimaschutzwirkungen haben. Als weiterer Vorschlag wurde in einem Interview ein dauerhaft verfügbarer, für unterschiedliche Maßnahmen offener „Innovationsfond“ benannt. Dieser unterläge keiner zeitlichen Begrenzung und könnte über Projekte mit hohem Innovationsgrad fördern. Ähnliche Ansätze gibt es etwa im Bereich des Gesundheitswesens, so z. B. den Innovationsfonds beim Gemeinsamen Bundesausschuss (G-BA), der aus Mitteln der gesetzlichen Krankenversicherung finanziert wird. Die Besonderheit ist, dass dieser Fond auf Dauer eingerichtet ist und zugleich eine große Bandbreite an möglichen Förderatbeständen aufweist.

Die Förderlandschaft sollte insgesamt starke Anreize schaffen, nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum umzusetzen: „Nichts zu tun darf sich nicht lohnen“. Auch hierfür kann das Instrument der „Klimamobilitätspläne“ in Baden-Württemberg als Beispiel angesehen werden. Im Rahmen des Landes-GVFG gewährt das Land einen „Klimabonus“ von zusätzlich 25 Prozent Förderung für „besonders klimafreundliche Vorhaben“, sofern diese in einen Klimamobilitätsplan eingebettet

sind (Beeh, o. J.) (Damit wird ein starker Anreiz gesetzt, einen Klimamobilitätsplan mit quantifizierten Zielen der Emissionsminderung im Verkehr aufzustellen und somit wirksame Maßnahmen für den Klimaschutz zu priorisieren.

4.3.3 Stufenweise Schritte in die Verstetigung ermöglichen

Die bestehende Förderlandschaft besteht nahezu ausschließlich aus Zuschussförderung über eine definierte Projektlaufzeit, meistens bis zu 36 oder 48 Monate. Die Zuschusshöhe beträgt überwiegend 60 - 75 Prozent, die Aufstockung für finanzschwache Kommunen ist in Ausnahmen möglich. Mitunter ist auch eine weitere Teilfinanzierung von Projekten nach Ablauf des Förderzeitraumes mit dem Fördermittelgeber möglich. In den meisten Fällen endet die Förderung aber mit Ablauf des Förderzeitraumes. Mit dem Antrag ist überwiegend bereits eine Verstetigungsstrategie vorzulegen.

Mehrere Interviewpartner*innen betonen, dass die Förderung nicht abrupt enden, sondern graduell in Form gestaffelter Fördersätze auslaufen sollte. So wird eine Übernahme der Finanzierungsverantwortung durch die lokalen Akteure*Akteurinnen begünstigt (zum Beispiel bei der Förderung von Carsharing-Angeboten). Das Ende der Förderperiode wird hier als „neuralgischer Punkt“ gesehen, an dem viele vielversprechende Ansätze wiedereingestellt werden. Ein Interviewpartner, der kommunale Akteure*Akteurinnen berät, sieht sogar mehr Erfolgchancen bei Projekten, die ohne Förderung umgesetzt werden, da diese besser planbar seien. Insbesondere in Bayern gab es zuletzt vereinzelt Förderprogramm mit einer degressiven Förderquote als Anschubfinanzierung. Über diese prozentuale Abstufung wird eine schrittweise Übernahme einer Mitfinanzierungsverantwortung vor Ort erzielt, anstatt eines harten Auslaufens zum Stichtag des Förderzeitraumes. Daraus resultiert bereits eine frühzeitige finanzielle Einbringung als Form einer schrittweisen Verstetigung.

4.3.4 Fördermöglichkeiten jenseits von Investitionen erweitern

Lange Zeit war die Förderung von Mobilität auf die Schaffung verkehrlicher Infrastrukturen ausgerichtet. Auch in der aktuellen Förderlandschaft sind investive Maßnahmen ein wesentlicher Bestandteil - und für die Kommunalfamilie eine wichtige Säule der Finanzierung. Die Anforderungen nachhaltiger Mobilitätsentwicklung kommen bei dieser Investitionslogik an ihre Grenzen, hierfür sind auch Öffentlichkeitarbeit und Marketing, der Betrieb, die Zusammenarbeit neuer Akteurskonstellationen und auch Personal von Bedeutung.

Grundsätzlich gilt es zukünftig, neben Mitteln für Investitionen vermehrt auch Mittel für den Betrieb von Angeboten bereit zu stellen. Ein Beispiel, das dies aufgreift, sind die oben bereits erwähnten Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement – FöRi-MM): Mit dieser kann seit 2022 auch die Anlaufphase von neuen Angeboten an Carsharing und Bikesharing gefördert werden, indem für bis zu drei Jahre die Betriebskostendefizite der Kommunen zum Teil übernommen werden. Der Fokus liegt auf Gemeinden, in denen diese Angebote bisher nicht existieren. Dadurch solle eine Ausweitung von Sharing-Angeboten in die Fläche befördert werden (Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen, 2022) Dies adressiert zugleich eine andere Lücke in der bisherigen Förderlandschaft, die von einigen Interviewten gesehen wird, nämlich Fördermöglichkeiten für Carsharing in ländlichen Räumen.

Die nicht-infrastrukturellen Aspekte der Förderung zur Kommunikation und begleitenden Öffentlichkeitarbeit und auch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements nehmen einen größeren Raum in der Förderung nachhaltiger Mobilität ein.

Bei Förderprogrammen zum ÖPNV, vorrangig flexibler Bedienformen, sind deshalb vermehrt Betriebskostendefizite förderfähig.

Beispiele Förderprogramme mit Übernahme des Betriebskostendefizits

- ▶ Das Förderprogramm „Nachhaltige Mobilität im Saarland (NMOB) – flexible Bedienformen im ÖPNV (FRL-NMOB-On Demand)“ sieht die Übernahme von Betriebskostendefiziten für eine Dauer von höchstens 3 Jahren (65 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben im 1. Jahr, 55 Prozent im 2. Jahr und 45 Prozent im 3. Jahr) vor. Die Zuwendung ist auf insgesamt 500.000 EUR je Projekt begrenzt. In Ausnahmefällen kann ein höherer Zuschuss von bis zu 700.000 EUR gewährt werden
- ▶ Die Richtlinie für „Ergänzende Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr (ErNa)“ des Freistaates Bayern sieht eine degressiv gestaffelte Übernahme des Betriebskostendefizits von 65 Prozent im 1. Jahr bis 40 Prozent im 4. Jahr vor. Eine anschließende Anschubfinanzierung von 35 Prozent ist möglich.

Auch Mittel für Öffentlichkeitsarbeit sind bisher in der Regel nicht förderfähig. Daher fehlt es oftmals an der systematischen Bewerbung neuer Angebote:

*„Und das Thema Öffentlichkeitsarbeit sehe ich eigentlich immer, also in allen Bereichen, eher unterrepräsentiert. Oft schließen Förderprogramme dies sogar eher explizit aus [...] Die Frage ist auch immer, wenn man so ein Angebot geschafft hat, muss es ja auch genutzt werden. Wie gelingt das? Eigentlich braucht es eine fortlaufende Begleitung für neue Bürger*innen, um den Nutzendenkreis zu erweitern.“*

(Interview Expertin bei einem Beratungsunternehmen)

Ein Interviewpartner, der ein privates Busunternehmen vertritt, verweist zudem auf das Fehlen eines „Kümmerers“ in vielen ländlichen Kommunen, der für die dauerhafte Bewerbung von ÖPNV-Angeboten zuständig ist. Wie die systematische Analyse der Förderdatenbank des Bundes zeigt, sind inzwischen in einigen Förderprogrammen zum ÖPNV und auch zur Nahmobilität Marketing und Öffentlichkeitsarbeit förderfähig:

Beispiele Förderung Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

- ▶ „Förderung der Nahmobilität“ im Land Hessen, mit dem Ziel der Unterstützung der Umsetzung von Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr und die Bewusstseinsbildung der am Verkehr teilnehmenden Personen, um die Sicherheit und Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs zu steigern. Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit werden in der Regel mit 60 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert.
- ▶ Mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben, höchstens jedoch 20.000 EUR, sind Marketingmaßnahmen im Förderprogramm „Nachhaltige Mobilität im Saarland (NMOB) – flexible Bedienformen im ÖPNV (FRL-NMOB-On Demand)“ förderfähig.
- ▶ Bei der Förderung von Bürgerbusprojekten des Freistaates Bayern sind Ausgaben für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit pauschal bis 2.000 EUR pro Kalenderjahr förderfähig.
- ▶ „Investive und nicht-investive Maßnahmen im Rad- und Radtourismusverkehr („Ab aufs Rad-Förderrichtlinie“)“ in Schleswig-Holstein sieht vor, dass Rad-Kampagnen und -Aktionen mit landesweiter Ausstrahlung, präventive Schulungs- und Aufklärungsmaßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit förderfähig sind. Die Höhe des Zuschusses beträgt bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Zukünftige Förderprogramme sollten zunehmend die Förderung von Personalmitteln ermöglichen. Als gutes Beispiel wird genannt, dass das Land Baden-Württemberg Koordinatoren* Koordinatorinnen für Mobilität und Klimaschutz fördert.

Beispiel „Personalstellenförderung Fachkräfte für Mobilität und Klimaschutz“

Das Land Baden-Württemberg fördert seit 2020 neues Personal in Form von Fachkräften für Mobilität in Landkreisen und Städten³⁴. Unterschieden wird dabei zwischen den Bereichen Koordination Elektromobilität, Management Ladeinfrastruktur, Koordination Mobilitätsstationen, Carsharing, Koordination Rad- und Fußverkehr, Datenmanagement, Koordination Mobilität, Klima- und Lärmschutz sowie Koordination Klimaneutralität im Verkehrssektor und Management Ruhender Verkehr. Das Verkehrsministerium finanziert die Personalkosten über zwei Jahre vollständig, anschließend wird die Finanzierung für weitere zwei Jahre durch die Kommunen getragen. Die Kommunen müssen sich damit verpflichten, die neuen Kräfte für insgesamt mindestens vier Jahre zu beschäftigen. Bisher wurden 115 Stellen gefördert (VMBW o. J.).

In Hessen gibt es ein ähnliches Förderprogramm im Rahmen der Förderung nachhaltiger integrierter Mobilitätspläne seit Januar 2024 (Technologieland Hessen 2024). Hierbei gibt es die Möglichkeit, Personalstellen für die Erarbeitung von „nachhaltigen integrierten Mobilitätsplänen“ nach dem Vorbild der SUMPs fördern zu lassen. Interkommunaler Zusammenarbeit im Sinne einer abgestimmten Planung mit den Nachbargemeinden wird dabei ein besonderer Stellenwert beigemessen.

Zum Teil wird die Personalstellenförderung allerdings auch kritisch gesehen. Ein Interviewpartner merkt an, dass die Verantwortung für die Aufgaben letztlich bei den kommunalen Akteuren* Akteurinnen selbst liegen sollte, es bestehe sonst die Gefahr, dass ein „Wanderzirkus“ entsteht, bei dem für begrenzte Zeit neue Mitarbeitende eingestellt werden, die schlecht in die lokalen Strukturen eingebunden sind. Als Negativbeispiel wird auf die Förderung von Stellen für Klimaschutzmanager*innen verwiesen.

Insbesondere für kleinere Kommunen mit begrenzten Personalressourcen ist zudem wichtig, dass die Beauftragung externer Dienstleister im Rahmen von Förderprogrammen erleichtert wird.

4.3.5 Interkommunale Kooperation gezielter fördern

Von einigen Interviewpartnern* Interviewpartnerinnen wird gefordert, dass Förderprogramme gezielter auf ganze Verflechtungsräume hin angelegt sein sollten. Dies erfordert eine verstärkte interkommunale Kooperation, die selbst jedoch ressourcenintensiv sein kann. Es müssen also Fördermittel auch dafür bereitgestellt werden, dass Kommunen sich zur Kooperation zusammenschließen. Als wichtiger Impuls wird auf die Bundesförderung kommunaler Netzwerke im Rahmen der Kommunalrichtlinie verwiesen.

Beispiel: Kommunalrichtlinie „Aufbau und Betrieb kommunaler Netzwerke“

- ▶ Im Rahmen der Kommunalrichtlinie fördert das BMWK seit 2008 Maßnahmen zur Senkung der Treibhausgasemissionen in den Kommunen. Dazu gehört auch die Förderung des Aufbaus und Betriebs kommunaler Netzwerke in den Themenbereichen Energieeffizienz, Ressourceneffizienz und klimafreundliche Mobilität. Gefördert werden die Gewinnung beziehungsweise die Gewinnungsversuche von je mindestens sechs potenziellen Teilnehmenden für ein kommunales

³⁴ Weitere Informationen unter: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/sonstiges/>

les Klimaschutz-Netzwerk zu einem Handlungsfeld des kommunalen Klimaschutzes. Bezuschusst werden Ausgaben für die Fahrten zu den Gewinnungsgesprächen vor Ort, Werbematerial zur Gewinnung von Netzwerkteilnehmenden sowie für die Organisation und Durchführung einer regionalen Informationsveranstaltung, mit der Netzwerkteilnehmende gewonnen werden sollen.³⁵

Allerdings betont eine Interviewpartnerin, die Kommunen berät, dass diese Förderrichtlinie im Vorfeld der Förderung umfangreiche Aktivitäten erfordert, was wiederum Hürden aufbauen kann. Als entscheidendes Kriterium für „gute“ Förderinstrumente wird insgesamt eine schnelle Bearbeitung der Anträge und die Einfachheit der Beantragung gesehen. Dies hat für ländliche Regionen eine besondere Bedeutung, da die Hürden komplexer Antragsverfahren für kleinere Kommunen besonders hoch und personell kaum zu bewältigen sind:

„Wir brauchen einen Gesetzes-Check für ländliche Räume. Aber man bräuchte eigentlich auch bei den Förderprogrammen, wenn man welche aufstellt, wirklich ein Bewusstsein dafür, auf was für Strukturen trifft das Förderprogramm eigentlich vor Ort, wer soll da am Schluss gefördert werden. Kann der administrativ den Abruf leisten? [...] Wir erleben häufig, dass die Kreisebene nicht richtig angesprochen wird und da muss man immer fast schon Sonderkonstruktionen irgendwie wählen, damit man dann sagen kann, ja, auch die Kreise dürfen da Anträge stellen. Und das ist halt dann auch letztlich eine Benachteiligung von ländlichen Räumen, die eben sehr kleinteilige Gemeindestrukturen haben und das dann eben dort auf dieser Ebene gar nicht leisten können.“

(Interview Experte für ländliche Räume im Bereich Politik)

Ansätze für die Verbesserung der Rahmenbedingungen aus Sicht der Modellregion Kreis Borken

Im Kreis Borken wird in Hinblick auf die Finanzierungsstrukturen vor allem die Situation im ÖPNV angesehen. Aufgrund der Kostensteigerungen in den vergangenen Jahren (u.a. bei Personal und Energie) ist das Defizit für den ÖPNV im Kreis zuletzt auf einen zweistelligen Millionenbetrag gestiegen. Ehemals eigenwirtschaftliche Verkehre sind jetzt zum Teil auf hohe Zuschüsse angewiesen. Dadurch ist nicht sicher, inwieweit der Status quo der Verkehrsbedingung dauerhaft gehalten werden kann. Es werde zunehmend zu einer Herausforderung, den Bürgern* Bürgerinnen zu vermitteln, warum derartig große Summen für den Defizit ausgleich aufgebracht werden müssten. Der gesetzlich geforderte Umstieg auf klimaneutrale Busse erscheint kaum mehr finanzierbar.

In einzelnen Gemeinden komme es deshalb bereits zu kritischen Diskussionen darüber, welche Summen aus der Kreisumlage für den ÖPNV aufgebracht werden müssen. Ein Gemeindevertreter sieht hier die Gefahr, dass sich zunehmend ein „Kirchturmdenken“ durchsetzen könnte, bei dem Kommunen nur für die Angebote bezahlen wollen, von denen sie unmittelbar profitieren. Hier sei es richtig, dass der Kreis als übergreifender Akteur letztlich die Entscheidung über das zu bestellende Liniennetz trifft. Diskutiert wird angesichts der zunehmenden Kosten auch, welche verkehrlichen Effekte sich tatsächlich mit einer Förderung des ÖPNV, z. B. im Vergleich mit einer Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, erreichen lassen. Bisher wird allerdings der geltende Grundkonsens noch nicht in Frage gestellt, dass ein attraktiver ÖPNV eine zentrale Rolle für die Region spielt.

Kritisiert wird darüber hinaus von den Teilnehmenden ein grundsätzliches Ungleichgewicht zwischen der Finanzierung des SPNV und des ÖSPV: Während der Betrieb des Schienenpersonennah-

³⁵ Weitere Informationen unter: <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/aufbau-und-betrieb-kommunaler-netzwerke>

verkehrs abgesehen von Fahrgeldeinnahmen zum größten Teil aus Regionalisierungsmitteln finanziert wird, müssen nicht durch Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf abgedeckte Kosten des regionalen und lokalen Busverkehrs überwiegend von den Kreisen und kreisfreien Städten selbst getragen werden. Aufgrund der angespannten Haushaltssituation in vielen Kreisen und Kommunen stehen hierfür strukturell weniger Mittel bereit als für den SPNV. Hier wird gefordert, dass das Land sich stärker engagieren solle, z. B., indem es landesbedeutsame Schnellbuslinien verstärkt fördert. Aus Sicht des Landkreises entspräche dies auch dem Prinzip „Stärken stärken“, indem zentrale Achsen noch besser bedient würden. Zugleich wird betont, dass auch die langfristige Finanzierung des SPNV im Münsterland, etwa das zentrale Projekt einer Münsterland-S-Bahn, bisher nicht abgesichert sei.

Trotz dieser schwierigen Situation wird das Deutschlandticket insgesamt als Errungenschaft gesehen. Zwar sei das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum in der Regel zu wenig attraktiv, als dass viele Menschen umsteigen würden. Der Fahrermangel mache es zudem noch schwieriger, perspektivisch das Angebot auszubauen. Dennoch gibt es auch im Kreis Borken und den Nachbarkreisen Pendler*innen, für die das Angebot passt und die vom Deutschlandticket stark profitieren. Zudem profitieren die Schüler*innen. Die Vereinfachung der Tarifstrukturen durch das Deutschlandticket wird als sehr wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem attraktiveren ÖPNV angesehen. Jedoch wird die klare Erwartung geäußert, dass Bund und Länder sich schnell auf eine langfristige Finanzierungstrategie, einigen. Wenn der Kreis selbst Mittel zusteuern müsste, könne dies die flächendeckende Anerkennung des Deutschlandtickets gefährden.

Ein grundsätzlicher Kritikpunkt an den Finanzierungsstrukturen besteht darin, dass zu viel Geld in Form von temporären Förderprogrammen bereitgestellt wird, das besser in Form einer Regelfinanzierung bereitgestellt werden sollte. Gerade die Teilnahme an Bundesförderprogrammen geht für die Akteure vor Ort mit einem hohen Aufwand einher. Hier wurden auch schon enttäuschende Erfahrungen gemacht, was die Motivation hemmt, zukünftig an aufwändigen Verfahren teilzunehmen. Die Interreg--Förderung wird dabei als Beispiel für komplexe und voraussetzungsvolle Förderstrukturen angeführt. Als Positiv-Beispiel wird hingegen das NRW-Förderprogramm für Schnellbuslinien genannt, bei dem mit relativ geringem Aufwand erfolgreich Fördermittel eingeworben werden konnten.

Temporäre Förderprogramme könnten dazu führen, dass Modellprojekte zum Teil nach Förderende eingestellt werden müssten. Ein Beispiel dafür ist der der On-Demand-Verkehr „Loop“ in Münster, der zum 31. August 2024 seinen Betrieb einstellen musste. Auch im Falle der Schnellbuslinie X80 zwischen den Orten Bocholt, Rhede, Burlo, Oeding, Vreden, Alstätte, Gronau und Bad Bentheim in Niedersachsen war die Finanzierung nach dem geförderten Probebetrieb zunächst unsicher, konnte aber schließlich doch mit einem Ratsbeschluss zunächst bis 2026 abgesichert werden. Trotz dieser Nachteile wird betont, dass auch temporäre Modellprojekte ihre Berechtigung haben. Sie könnten neue Impulse geben, und erlauben es dem jeweiligen Bundesland, bestimmte verkehrspolitische Zielsetzungen zu verfolgen. Der Erkenntnistransfer aus den entsprechenden Programmen in die Praxis sollte noch mehr gestärkt werden. Temporäre Förderung sollte sich auf die Erprobung innovativer Ansätze konzentrieren. Eine klarere Strukturierung der Fördertöpfe und eine bessere Abstimmung zwischen verschiedenen Ressorts sowie Bund und Ländern wäre aus Sicht der Praxisakteure zu begrüßen.

Der Ansatz, Fördermittel an bestimmte einheitliche Standards zu binden, wird aus Sicht der Teilnehmenden grundsätzlich als sinnvoll angesehen. Allerdings sei dann das Land in der Verantwortung, zielgenau sachdienliche Vorgaben zu machen. Als Negativbeispiel wird eine Förderung von Geräten zur Automatisierten Fahrgastzählung angeführt, bei der die vorgegebenen Standards nicht zu den realen Anforderungen in der Praxis passten. Wichtig ist aus der Sicht der Teilnehmenden ist

zudem eine gewisse Flexibilität bei den Standards, um lokale Besonderheiten berücksichtigen zu können. Als Beispiel wird die Förderung von Schnellbuslinien angeführt, bei denen z.T. hohe Hürden bestehen, weil gemäß den Standards bestimmte Relationen auch abends bedient werden müssen, obwohl dies nicht in allen Fällen sinnvoll sei. Flexible Standards sollten darauf abzielen, dass insgesamt ein gutes Angebot entsteht. Für bestimmte Kriterien, wie dass ausschließlich ein bis zwei Jahre alte Busse zum Einsatz kommen dürften, solle es Ausnahmen geben. Insgesamt wird betont, dass die Detailplanung des ÖPNV- letztlich vor Ort erfolgen müsse – zu viele Standards könnten den lokalen Gestaltungsspielraum zu stark einschränken.

Ein weiterer Ansatz für Verbesserungen wird in den rechtlichen Rahmenbedingungen für den ÖPNV gesehen. Vor allem die komplizierten Vorgaben für die Vergabe von Leistungen werden als Hemmnis für die kurzfristige und agile Entwicklung lokal angepasster Lösungen gesehen.

Jenseits des ÖPNV wird die Förderlandschaft insbesondere für den Radverkehr durchaus positiv bewertet. Der Antragsprozess ist aus Sicht der Praxisakteure bei vielen Programmen relativ unkompliziert. Für die bisher umgesetzten Radverkehrsmaßnahmen wird eine sehr hohe Resonanz und Akzeptanz in der Bevölkerung konstatiert. Die Finanzierung von attraktiven Infrastrukturen, wie etwa die aus den Niederlanden bekannten aufwendigen Brücken oder Unterführungen für den Radverkehr, könne nicht ausschließlich mit kommunalen Mitteln geleistet werden. Die bestehenden Programme sollten daher unbedingt weitergeführt werden, wobei vor allem hohe Förderquoten bis zu 90 Prozent hilfreich seien. Allerdings sehen einige Teilnehmende, dass die Programme aktuell eher abgeschmolzen werden.

Temporäre Förderprogramme seien zwar durchaus nützlich, um neue Lösungen zu erproben, sie könnten jedoch eine dauerhafte Finanzierungsperspektive nicht ersetzen. So wurde zum Beispiel im Rahmen der LEADER-Region „Bocholter Aa“ das Carsharing-Projekt „cAAruso“ umgesetzt, jedoch nach Ende der Förderphase eingestellt, weil keine Anschlussfinanzierung gefunden wurde. Am attraktivsten sind aus Sicht der Teilnehmenden Programme, die dauerhaft verfügbar sind.

Als Beispiel für ein gelungenes temporäres Förderprogramm wird aus der Erfahrung des Zukunftsnetz Mobilität NRW die FöRi-MM positiv hervorgehoben. Aufgrund einer ausreichenden finanziellen Ausstattung konnten bislang alle Anträge bewilligt werden. Wettbewerbe können hingegen problematisch sein, weil sie bei den teilnehmenden Kommunen hohe Erwartungen wecken, obwohl nur wenige Antragstellende zum Zuge kommen. Kurze Fristen und temporäre Programme ohne Kontinuität schrecken ab. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW spielt in jedem Fall eine wichtige Rolle dabei, die Antragstellenden bei der Einwerbung von Fördermitteln zu unterstützen.

Auf der Suche nach Finanzierungsmöglichkeiten werden unterschiedliche Strategien verfolgt: Zum Teil suchen Kommunen nach passenden Förderprogrammen, mithilfe derer sich geplante Maßnahmen umsetzen lassen. Zum Teil wirken die Förderprogramme aber auch als Anstoß, sich lokal mit einem Problemfeld auseinanderzusetzen und hierfür gezielt Lösungen zu entwickeln.

Positiv wird die gemeinsame Bewerbung mit anderen Kommunen z. B. im Rahmen der „Regionale“ hervorgehoben. Interkommunale Kooperation im Rahmen von Projekten kann aber auch einen zusätzlichen Aufwand mit sich bringen. Die Herausforderung besteht darin, dass Entscheidungen durch Beschlüsse der gewählten Gremien aller beteiligten Kommunen gefasst werden müssen. Begrüßt wird daher, dass in einigen Förderprogrammen (z. B. FöRi-MM) interkommunale Kooperation gezielt gefördert wird. Auch im LEADER-Programm wird interkommunale Kooperation ausdrücklich gewünscht.

Auch der Kreis selbst sieht sich als Unterstützer interkommunaler Kooperation. Bei einer Bewerbung für eine Förderung im Rahmen der Kommunalrichtlinie „Kommunaler Klimaschutz“ des

BMWK übernahm der Kreis die Führung bei der Antragstellung und brachte die einzelnen Kommunen zusammen, was als sehr positiv bewertet wurde. Auch die regelmäßigen Austauschrunden, die der Kreis organisiert, werden in diesem Zusammenhang als wichtig bewertet, um eine beständige Grundlage für Kooperation, z. B. im Handlungsfeld Radverkehr, zu schaffen.

Zukünftig sollen Bund und Länder aus Sicht der Teilnehmenden verstärkt helfen, digitale Lösungen im Verkehr voranzutreiben. Durch Innovationen wie automatisierte Busse im ÖPNV könnte das Problem fehlenden Personals und hoher Kosten, das vor allem ländliche Verkehre betreffe, mittelfristig verringert werden. So könnte etwa ein On-Demand-Verkehr, der heute noch mit sehr hohen Kosten verbunden ist, zukünftig in mehr Gebieten zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen angeboten werden.

4.4 Schlussfolgerungen und Empfehlungen bezogen auf die Finanzierungs- und Förderlandschaft

Aufbauend auf den vorangestellten Ausführungen und Erkenntnissen zum Themenfeld Finanzierung und Förderung von nachhaltigen Mobilitätslösungen folgen Empfehlungen für die Akteure*Akteurinnen auf den unterschiedlichen föderalen Ebenen. Wie dargestellt, werden im Sinne einer hierarchischen Ordnung unterschiedliche Rechte und Pflichten auf Ebene der Akteure*Akteurinnen wahrgenommen, welche sich im Einzelfall und insbesondere im Bereich der Förderung überschneiden und zu unklaren Zuordnungen führen können. Dies führt zu Problemen bei der Orientierung, Transparenz und bei der Durchlässigkeit der Programme, speziell für kleine Kommunen, die meist über stark begrenzte, personelle Kapazitäten verfügen. Die im Nachgang angeführten Aspekte sollen somit sowohl einen Diskussionsbeitrag für eine Neuausrichtung der Finanzierungslogik geben als auch aufzeigen, worin besondere Erfolgsaussichten auf kommunaler Ebene liegen.

4.4.1 Bund

Zusammenfassend ist zu bilanzieren, dass es auf Bundesebene eine große Fülle von Förderprogrammen im Bereich Verkehr und Mobilität bestehen. Der Nutzen für das Auflegen zusätzlicher Programme kann aus heutiger Perspektive (Stand 02/2024) nicht geschlussfolgert werden. Vielmehr sollte im Sinne der politisch beschlossenen Strategien und der Handlungsnotwendigkeiten auf Bundesebene der Fokus auf eine langfristig gesicherte Regelfinanzierung des Bereichs nachhaltiger Verkehrsangebote gelegt werden. Vor dem Hintergrund, dass vor allem ÖPNV-Planung und -Konzessionierung einen Zeithorizont von ca. zehn Jahren und mehr hat, benötigt dieser Bereich, der im Allgemeinen eine Rückgratfunktion öffentlicher Mobilität darstellt, eine gesicherte Planungsperspektive, die wesentlich weiter fasst als dies Förderprogramme mit begrenzten Laufzeiten leisten können. Insbesondere die Personalplanung oder die Errichtung und Bereitstellung von notwendigen Infrastrukturen (Betriebshöfe, Ladeinfrastrukturen, Fahrzeugflotten etc.) benötigt einen deutlichen zeitlichen Vorlauf und zieht langfristige Finanzierungsverpflichtungen nach sich. Die Vielzahl der heutigen Fördertöpfe kann dieses aufgrund der begrenzten Laufzeit nicht abbilden.

Insoweit ist auf Ebene des Bundes ein Abschmelzen der Fördertöpfe zu Gunsten der erhöhten Regelfinanzierung (Erhöhung der Regionalisierungsmittel) als zielführender Ansatz zu bewerten. Als Beispiel kann hier angeführt werden, dass die heute vom Bund geförderten Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV sehr stark den Regelbetrieb adressieren und in diesem Kontext die Einführung neuer Angebote bspw. Taktverdichtungen bei bestehenden Angeboten ermöglichen, was unter gegebenen Finanzierungsmodalitäten in vielen Kommunen so nicht möglich wäre.

Ein möglicher Weg zur Umsetzung einer anderen Lastenverteilung läge darin, Klimaschutz, und damit unter anderem auch Maßnahmen für nachhaltige Mobilität, zur Pflichtaufgabe von Gemeinden und Landkreisen zu machen³⁶ und dies mit einer entsprechend auskömmlichen Grundfinanzierung zu koppeln. Analog zur Situation im ÖPNV gilt für alle diese Maßnahmen, dass sie, solange sie weiterhin auf Freiwilligkeit beruhen, in der Abwägung häufig hinter kommunalen Pflichtaufgaben zurückstehen. Durch eine Reform könnte eine reguläre Personalausstattung sichergestellt werden, die einer strategischen Mobilitätsentwicklung zugutekommen sowie dazu beitragen Informationen und Kompetenzen auch vor Ort in den Kommunen im ländlichen Raum bündeln zu können. Entsprechende Vorschläge wurden in jüngerer Zeit von mehreren Institutionen vorgelegt (DST, 2023; Klima-Bündnis, 2022).

Sobald eine erhöhte und verlässlichere Regelfinanzierung umgesetzt ist, sollte sich der Fokus der Förderung auf Bundesebene stärker auf den Bereich Innovation und Forschung verlagern. Hierüber werden Sachverhalte erprobt, die bei etwaigem Erfolg bundesweit Anwendung finden können. Gerade der Bereich neuartiger Angebote und deren Erprobung sollte nicht zwingend im Kontext der Konkurrenz der Bundesländer stattfinden, sondern durch den Bund gesteuert werden. Die Förderung bekannter und etablierter Lösungsansätze wird weiterhin notwendig sein, sollte dann vor dem Hintergrund räumlicher und regionaler Unterschiede aber vermehrt durch die Bundesländer erfolgen.

Da festgestellt werden konnte, dass teilweise eine parallele Förderung vergleichbarer Maßnahmen durch unterschiedliche Bundesressorts erfolgt, ist darauf hinzuweisen, dass eine bessere Koordinierung der Ressorts notwendig erscheint. Dies sorgt für eine verbesserte Transparenz der Förderprogramme und eine eindeutigere Zuordnung bei der Antragsstellung, vermeidet doppelte Antragsstellungen und verringert damit insgesamt den Bearbeitungsaufwand. Die bestehende zentrale Bundesdatenbank mit den Förderprogrammen und förderfähigen Sachverhalten sollte wie oben beschrieben weiterentwickelt werden. Entscheidend wäre eine stärkere Abstimmung der verschiedenen Fördermittelgeber untereinander.

4.4.2 Bundesländer

Aufbauend auf dem vorangestellten Kapitel sollte der Fokus der Bundesländer bei der Finanzierung nachhaltigerer Mobilitätsoptionen ebenfalls auf der Verlässlichkeit der Regelfinanzierung liegen. Hierzu gehört das gezielte Weiterreichen der Regionalisierungsmittel an die Aufgabenträger sowie eine deutliche Erhöhung der Landesmittel. Wie in Abbildung 11 dargestellt sind die Landesausgaben im Status quo sehr unterschiedlich und einzelne Bundesländer unterfüttern SPNV und ÖPNV prozentual nur mit sehr geringen Mitteln. Die Einführung von Selbstverpflichtungsquoten könnten hier ebenfalls zu einer höheren Verlässlichkeit und Planbarkeit und darüber hinaus zu einer Vergleichbarkeit der Landesaufwendungen führen.

Bezogen auf die Verwendung der Regionalisierungsmittel ist anzumerken, dass hier eine saubere Datenbasis auf Ebene der Bundesländer eingeführt werden muss, um die Verwendung der vom Bund ausgezahlten Mittel besser nachvollziehen zu können (vgl. hierzu auch das Gutachten des Bundesrechnungshofs, 2022).

³⁶ Aktuell wird diskutiert, ob der Bund die Länder zu Klimaschutzmaßnahmen verpflichten kann. Diese müssten dann wiederum über Landesgesetze entsprechende Verpflichtungen für die Kommunen schaffen und für die Erfüllung der Klimaschutzpflichten eine Finanzierungsgrundlage bereitstellen (DST 2023). Bundesmittel könnten so über den Umweg der Länder an die Kommunen fließen. Im Idealfall könnte auf diesem Wege unter dem Dach des Klimaschutzes eine gemeinsame Grundlage geschaffen werden, um Bundes- und Landesmittel verlässlich für nachhaltige Mobilität im Allgemeinen und einen weiteren Ausbau des ÖPNV im Besonderen bereitzustellen. Alt alternativer Weg wird die Schaffung einer neuen Gemeinschaftsaufgabe von Bund und Ländern über Art. 91b des Grundgesetzes diskutiert.

Wie oben bereits für den Klimaschutz beschrieben, könnten die Länder den ÖPNV zu einer kommunalen Pflichtaufgabe machen. Bisher ist nur Rheinland-Pfalz diesen Weg gegangen. Dort beschloss der Landtag mit einem neuen Nahverkehrsgesetz, dass ÖPNV keine freiwillige Aufgabe der Kommunen mehr ist, sondern eine sogenannte kommunale Pflichtaufgabe wird – allerdings in den Grenzen der finanziellen Leistungsfähigkeit des kommunalen Aufgabenträgers. Hier gilt es zukünftig, landesseitig verbindliche Bedienstandards zu definieren und diese mit finanziellen Mitteln zu hinterlegen.

Landesweite Förderprogramme sollten möglichst eindeutig in der Ansprache sein und sich auf klare Förderthematiken spezifizieren. Die eindeutige Zuordenbarkeit von Förderwünschen zu Programmen erleichtert die Antragsstellung als auch die Bearbeitung der Anträge. Gerade sehr offene Programme können zu einer Überzeichnung der Programme, zu einem aufwändigen Wettbewerb um die Fördermittel und zu Frustration bei Ablehnung sowohl auf Seiten des Fördermittelgebers als insbesondere auch bei den Empfängern führen. Vor dem Hintergrund stark begrenzter Personalressourcen muss es Ziel sein, die Aufwände beidseitig zu minimieren.

Damit Aufgabenträgern, Landkreisen und Kommunen der Zugang zu Fördermitteln erleichtert wird, hat sich gezeigt, dass sich gerade der Aufbau von Netzwerken und zentralen Anlaufstellen zu Fragen nachhaltiger Mobilitätsangebote als förderlich erwiesen haben. Institutionen wie das Zukunftsnetz Mobilität NRW werden hier bundesländerübergreifend als besonders gute Praxis empfunden.

4.4.3 Kommunen und Aufgabenträger

Um nachhaltige öffentliche Mobilitätsangebote etablieren zu können, benötigt es auf der Umsetzungsebene eine klare Finanzierungsperspektive, die deutlich länger sein muss als die jeweils gültigen Legislaturperioden. Der Aufbau entsprechender Angebote und Strukturen, der unter anderem auch in der Vergabe von Leistungen an private Institutionen mündet, braucht eine zeitliche Perspektive und kann angebotsseitig nicht beliebig herauf- und heruntergefahren werden. Mindestens die Laufzeiten der Konzessionen im öffentlichen Verkehr bestimmen in einem hohen Maße diese Zeithorizonte. Sowohl die öffentliche Hand auf dieser Ebene ebenso wie die privaten Anbieter von Mobilitäts- und Verkehrsangeboten benötigen diesen verlässlichen Rahmen, damit Investitionen getätigt werden und nachhaltige Lösungen Realität werden können.

Vor dem Hintergrund der teilweisen komplexen Anforderungen wie sie im Bereich der Förderung gängige Praxis sind, ist den Kommunen ein partnerschaftliches Vorgehen anzuraten und sind im Sinne interkommunaler Zusammenarbeit gemeinsame Kompetenzen aufzubauen. In diesem Kontext ist besonders die potenziell koordinierende Rolle der Landkreise hervorzuheben, die zentral die Kommunen unterstützen oder diese Aufgabe federführend übernehmen können.

Durch eine erhöhte Regelfinanzierung könnten in den Kommunen Themen der nachhaltigen Mobilität zudem besser personell ausgestattet werden, um lokale Wissensbestände zu erhöhen und die Schnittstellen in den interkommunalen Kooperationen, der Abstimmung mit den weiteren Planungspartnern*Planungspartnerinnen und auch die zielgerichtete Akquise von Fördermitteln bewerkstelligt zu bekommen.

5 Empfehlungen für Planwerke, Konzepte, Organisationsformen, Förderung, Finanzierung

Bezugnehmend auf die eingangs dieser Untersuchung formulierte Fragestellung, wie eine Verkehrswende in ländlichen Räumen noch besser gelingen kann, erfolgt hier abschließend eine arbeitspaketübergreifende Synopse. In den einzelnen Arbeitsschritten wurden Erkenntnisse zusammengetragen, die im besonderen Maße aufzeigen, an welchen Stellen und zu welchen Aspekten Korrekturbedarfe bestehen und welche Entwicklungen zu forcieren sind. Insoweit wird aufgezeigt, welche Impulse zielführend sind, welche Akteure*Akteurinnen es braucht und welche Rolle diese auf den unterschiedlichen Planungsebenen spielen müssen. Ferner wird dargestellt, wie Planungsprozesse und Planwerke bestmöglich abgestimmt werden können und welche Finanzierungs- und Förderungsaspekte eine zentrale Rolle in diesem Kontext spielen, damit Mobilität im ländlichen Raum durch integrierte Planung und Konzepte nachhaltiger ausgestaltet werden kann.

5.1 Planwerke und Konzepte: Zentrale Erkenntnisse

Aufbauend auf den Erkenntnissen zu den Mechanismen einer idealtypischen und der tlw. gelebten Planungspraxis, der Strukturierung und Hierarchisierung der Planungsinstrumente im deutschen Planungssystem sowie der Darstellung zielführender Qualitätskriterien für Pläne und Konzepte können unter Einbeziehung der Ergebnisse der Experteninterviews folgende zentralen Erkenntnisse festgehalten werden:

- ▶ Insgesamt ist kein grundlegendes Fehlen von Planungsinstrumenten und Konzepten in der deutschen Planungslandschaft festzustellen. Die vorhandenen Instrumente zeigen auf den unterschiedlichen Planungsebenen ein vollständiges Bild der notwendigen und schrittweisen planerischen Konkretisierung auf. Jedoch ist im Sinne einer aufeinander aufbauenden und einer vernetzenden Planungslogik im Allgemeinen noch immer eine unzureichende Berücksichtigung übergeordneter Planungen festzustellen sowie einer insgesamt zu optimierenden planerischen Verknüpfung der Pläne untereinander.
- ▶ Darüber hinaus ist zu attestieren, dass vielerorts eine fehlende Chronologie und mangelnde Synchronisation der Planungen zu verzeichnen ist, wodurch erhöhte Abstimmungsnotwendigkeiten und Prozesse erzeugt werden, die fast immer zu Zeitverlusten führen und einer beschleunigten Projektumsetzung entgegenstehen.
- ▶ Die vorangestellten Aspekte führen gerade im ländlichen Kontext und im Bereich des Umweltverbundes zu tlw. unverbundenen Einzelplanungen, die im Spannungsverhältnis und Konkurrenz zu anderen Planungsdisziplinen, insbesondere im Hinblick auf die notwendige finanzielle Unterfütterung der Projekte, nicht die notwendige Umsetzungsdynamik entwickeln können und in Überlagerung mit anderen Aufgaben, nach der Konzepterstellung sukzessive in Vergessenheit geraten.
- ▶ Ebenfalls konnte festgestellt werden, dass die Komplexität allein in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung nicht immer hinreichend abgebildet wird, da es zwar verkehrsträgerspezifische Planwerke gibt, aber gerade mit Blick auf die Mobilität im ländlichen Raum das Fehlen eines verkehrsartenübergreifenden Planwerks konstatiert werden muss. Gegenüber anderen Planungen schwächt dies die Rolle einer nachhaltigeren Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Um diese Lücke zu schließen, werden Masterpläne oder integrierte Mobilitätskonzepte derzeit in einzelnen Bundesländern erarbeitet, das Fehlen eines Basis-Masterplans zum Themenfeld Mobilität, auf den Fachplanungen als ein verlässliches Fundament zurückgreifen können, ist aber vielerorts noch die Regel.

- ▶ Ein weiterer Kritikpunkt besteht darin, dass das ablesbare Potenzial existierender Planwerke nicht ausgeschöpft wird. Es werden zwar die richtigen und wichtigen Themenfelder angesprochen, aber diese verbleiben viel zu oft auf einer abstrakten Ebene, wie diese Planungen konkret umzusetzen sind und welche zentralen Schritte unternommen werden müssen wird nicht transportiert. Auch bestehen Defizite im Bereich des Realitätsbezugs der bestehenden Planungsinstrumente, da sie entweder zu technisch sind, zu wenig Bezug zum Alltag und zur Alltagsmobilität der Menschen aufzeigen, in ihrer Anwendung zu starr in ihren Aussagen sind oder zu wenig Raum für Neues und aktuelle Entwicklungen bieten.

5.2 Planwerke und Konzepte: Vorschläge zur Weiterentwicklung

- ▶ Mit der Weiterentwicklung der bestehenden Konzepte muss eine stärkere Veränderung der Planungsperspektive einhergehen. Während die meisten Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte bisher von einer verkehrsträgerorientierten Perspektive (z. B. Radverkehr, Schienenpersonennahverkehr usw.) ausgehen und in der Folge verkehrsmittelspezifische Maßnahmen vorschlagen, sollte vor dem Hintergrund einer mehr und mehr inter- und multi-modalen Gesellschaft zukünftig die Mobilität der Menschen im Zentrum des Interesses stehen. Das Fokussieren auf die Verkehrsmittel führt im Hinblick auf die Maßnahmenableitung häufig zu konkurrenzierenden Aussagen, insbesondere im Hinblick auf limitierte Finanzmittel und Infrastrukturverfügbarkeit. Da Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte eine Tradition haben und nicht selten für deren Erstellung Empfehlungen oder Richtlinien erarbeitet wurden, wird der notwendige Perspektivwechsel nicht ad hoc stattfinden können. In diesem Kontext sind insbesondere Wissenschaft und Universitäten gefragt, diese Veränderung aktiv zu unterstützen und fachdisziplinübergreifende Ansätze und Methoden im Sinne eines integrierten Planungsansatzes zu etablieren.
- ▶ Auch innerhalb der Planungsdisziplinen muss eine noch stärkere Integration der verschiedenen Planwerke und Konzepte forciert werden. Auch wenn dieser Aspekt schon seit vielen Jahren eingefordert wird und tlw. auch praktiziert wird, ist in der Planungspraxis weiterhin ein Nebeneinander der Planungen zu beobachten, was mit viel Korrekturbedarf und Nachsteuern verbunden ist. Eine konsequente und professionelle Projektsteuerung ist hierfür einzufordern und umzusetzen. Die Fragen und Ansprüche der Mobilität müssen in Planwerken anderer Disziplinen noch stärker verankert werden. Dies gilt insbesondere für den ÖPNV: Noch immer wird die ÖPNV-Anbindung etwa bei der Planung von Neubaugebieten oder Gewerbegebieten nicht ausreichend berücksichtigt bzw. priorisiert. Dies führt z.T. zu erheblichen negativen Konsequenzen, z. B., wenn die Gebiete nachträglich unter Inkaufnahme von Umwegen oder weiteren Fahrzeugbedarfen angeschlossen werden müssen oder ganz ohne attraktive Anbindung bleiben, und sich alltägliche Mobilitätsroutinen abseits des Umweltverbundes verfestigen. Um dieses zu vermeiden, muss bspw. eine zwingende und stärkere Berücksichtigung der öffentlichen Mobilität auch in der Bauleitplanung eingeräumt werden.
- ▶ An die zwei vorangestellten Aspekte andockend, sollte der Beteiligung und der Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen von mobilitätsbezogenen Planungsprozessen im ländlichen Raum zukünftig größere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Dabei sollte explizit der Fokus nicht auf mehr und andauernde Beteiligungen gelegt werden, sondern auf eine zielgerichtete und mit stärkerem Bezug zur Alltagsmobilität der Menschen ausgerichtete Beteiligung. Die vielfach in Mobilitätskonzepten dargelegten Handlungsempfehlungen sind aus Sicht der Betroffenen häufig sehr weit von der gelebten Alltagsmobilität entfernt. Die mit der Planung befassten Akteure*Akteurinnen müssen Beteiligungsformate umsetzen, in denen sowohl die Perspektive der Alltagsmobilität als auch die Fachplanung Platz finden und sich begegnen

können. Erst wenn die Menschen vor Ort erkennen können, dass die Probleme und Perspektiven der Status-quo-Mobilität aufgenommen und verstanden wurden, sind sie offener für neue Ideen und Planungsansätze, was in Summe zu einer verbesserten Akzeptanz der Planung führt und damit eine erfolgreiche Maßnahmenumsetzung frühzeitig unterstützt.

- ▶ Um die umfassenden Fragen zur Mobilität der Menschen und in Hinblick auf die Belange sämtlicher Verkehrsträger zusammenfassend darzustellen, wird empfohlen, die Entwicklung von übergeordneten Basis-Masterplänen Mobilität (für den ländlichen Raum möglichst auf regionaler Ebene) sowie von modularisierten Planwerken unterhalb des Masterplans umzusetzen. Verschiedene Bundesländer haben dies bspw. über die geförderte Erstellung von Mobilitätskonzepten, Masterplänen oder Klimamobilitätsplänen flächendeckend angestoßen (z. B. NRW und BW), in anderen Bundesländern sind diese Entwicklungen derzeit noch nicht in entsprechendem Maße sichtbar. Zur Abdeckung der relevanten Fragestellungen im Bereich der Mobilität im ländlichen Raum und der vielerorts kleinen Kommunen, sollten Verkehrs- und Mobilitätspläne auf Ebene der verkehrlichen Verflechtungsräume erarbeitet werden. Die damit verbundenen Herausforderungen wie bspw. Zuständigkeiten, Finanzierung und Kompetenzen der verschiedenen Akteure*Akteurinnen müssen regional beantwortet und Teil des jeweiligen Konzeptes sein.
- ▶ Für die Erstellung entsprechender Rahmenpläne sollten die Bundesländer Leitlinien und Empfehlungen entwickeln, um einerseits eine vereinfachte Bearbeitung anzuregen und eine verbesserte Vergleichbarkeit und Einheitlichkeit der Werke sicherzustellen, bspw. mit der Perspektive einer an den Plänen gekoppelten perspektivischen Förderung. Übergeordnet sollte die Vorgehensweise zur Erstellung von SUMP als Leitlinie für die Erstellung anderer Mobilitätspläne herangezogen werden und als Orientierung dienen. Die mit der SUMP-Leitlinie formulierten Schritte sind als umfassend und ambitioniert zu bezeichnen, mit Blick auf die Perspektive kleinerer Kommunen im ländlichen Raum können die Leitlinien überfordernd wirken. Dementsprechend wird ein Abweichen in einzelnen Bearbeitungsschritten hiervon sinnvoll sein und sollte dementsprechend in den Empfehlungen angezeigt werden. Mit den Empfehlungen zur Erstellung sollte einhergehen, dass auf Landesebene Qualitätsstandards als Orientierungsrahmen für die jeweilige lokale Ausgestaltung festgelegt werden.
- ▶ Planungsinstrumente und Konzepte der jüngeren Vergangenheit sind von einer hohen Komplexität geprägt und oftmals sehr umfangreich. Vor dem Hintergrund, dass die Erarbeitung von Konzepten oftmals mehrere Jahre dauert und sich in dieser Zeit Ausgangssituationen dynamisch weiterentwickeln (sodass schon zum Prozessende die Aktualisierung verschiedener Aspekte geboten wäre) ist anzuraten, Planwerke im Aufbau stärker zu modularisieren, sodass im Sinne einer Blattsammlung auch einzelne Kapitel einfacher aktualisiert und ausgetauscht werden können.
- ▶ Für die kommunale Ebene konnte im Rahmen der durchgeführten analytischen Schritte festgestellt werden, dass mittlerweile weniger ein Mangel an geeigneten Ideen und Konzepten zu verzeichnen ist, sondern viel mehr die fehlende Umsetzung. Es wurde dabei deutlich, dass die Verwaltungen tlw. aufgrund der kontinuierlichen Erarbeitung weiterer Konzepte (die themenspezifisch durch die Politik eingefordert werden) keine oder zu wenige Kapazitäten für die Projektumsetzung besitzen. In entsprechenden Situationen müsste eine geeignete Form des Planungsstopps oder einer konzeptionellen Pause etabliert werden. Für eine verbesserte Mobilität im ländlichen Raum ist es zwingend, dass die Projektumsetzung mit den Planungen Schritt hält.

5.3 Netzwerke, Fachzentren und interkommunale Kooperation: Zentrale Erkenntnisse

Aufbauend auf den Aussagen des vorangestellten Kapitels kann festgehalten werden, dass es für die Mobilitäts- und Verkehrswende im ländlichen Raum weniger ein Erkenntnis-, sondern vielmehr ein Umsetzungsproblem bzw. -defizit besteht. Insoweit stellt sich die Frage, welche Akteure* Akteurinnen an welcher Stelle aktiv werden müssen, unterstützen können oder neue Aufgaben übernehmen sollten, damit der verkehrlich ge- und erwünschte Transformationsprozess aktiv vorangetrieben wird. Zusammenfassend können hierfür folgende Hemmnisse und Lösungsansätze festgestellt werden:

- ▶ Die Analyse zur interkommunalen Zusammenarbeit hat gezeigt, dass es mittlerweile mannigfache Wege und Möglichkeiten für Kooperationsformen gibt, für unterschiedlichste Fragestellungen und Projekte. Ebenfalls konnte anhand der Fallbeispiele verdeutlicht werden, dass gerade für kleinere Kommunen ein erhebliches Potenzial in einer perspektivisch stärkeren interkommunalen Kooperation liegt. Kooperationen ermöglichen wirtschaftlicheren Einsatz finanzieller, personeller und technischer limitierter Ressourcen.
- ▶ Aufgrund der limitierenden Elemente können oftmals wirksame und vom Finanzierungsvolumen größere Projekte durch kleine Kommunen nicht erbracht werden. Durch interkommunale Kooperation kann sowohl die Verantwortung und auch Finanzierungsrisiken auf mehrere Schultern verteilt werden, was sich förderlich auf die Projektrealisation auswirkt. Auch in der Kooperation können ggf. Standortvorteile und Alleinstellungsmerkmale sinnvoll ausgenutzt werden, da sich jeder Partner auf seine individuellen Stärken und Potenziale konzentrieren kann, etwaige Schwächen werden bestenfalls durch Partner bzw. durch die partnerschaftlichen Strukturen kompensiert.
- ▶ Die Analyse hat aber auch deutlich gemacht, dass die bestehenden Potenziale durch interkommunale Kooperation in der Regel nicht ausgeschöpft werden, da dieses Instrument in der kommunalen Praxis eher Ausnahme als die Regel ist. Die Gründe hierfür sind vielfältig und reichen von einem fehlenden Problemverständnis und einem persönlichen Problemdruck bei den Entscheidungsträgern* Entscheidungsträgerinnen, dem Fehlen von Akteuren* Akteurinnen die aktiv eine Leadership-Rolle in den Projekten eingehen wollen, einer fehlenden Vertrauensbeziehung zu etwaigen Partnern, einem fehlenden Erfahrungsschatz für eine aktive Ausgestaltung solch einer Kooperationsform, lokalem Kirchturmdenken und einer insgesamt gefühlten schwierigen Umsetzbarkeit solch einer Kooperation.

5.4 Netzwerke, Fachzentren und interkommunale Kooperation: Vorschläge zur Weiterentwicklung

Die analysierten Beispiele zu den Netzwerken und Fachzentren haben gezeigt, dass es etablierte Formen der Unterstützung und des Wissenstransfers gibt und braucht, um die im vorangestellten Abschnitt beschriebenen Hemmnisse abzubauen. Damit aus guten Beispielen perspektivisch eine flächendeckende Verbesserung der Mobilitätsversorgung in ländlichen Regionen wird, gibt es allerdings noch beträchtlichen Handlungsbedarf auf den verschiedenen föderalen Ebenen.

- ▶ Als zentrale Handlungsoption aus den verschiedenen Praxisbeispielen und den Expertengesprächen hat sich herauskristallisiert, dass insbesondere Unterstützung und Wissenstransfer durch Fachzentren auf der Landesebene dazu beitragen können, interkommunale Kooperation anzuregen und ggf. fachlich zu begleiten. Insbesondere über landesseitige Institutionen kann es in hohem Maß gelingen, den Entscheidungsträgern* Entscheidungsträgerinnen den unmittelbaren Nutzen interkommunaler Zusammenarbeit durch Peer Learning und gezielte

Wissensvermittlung näherzubringen. Bisher haben aber noch nicht alle Bundesländer entsprechende institutionelle Strukturen geschaffen. Dies wäre für die Zukunft stark zu empfehlen.

- ▶ Sollte die Bildung entsprechender Netzwerke nicht flächendeckend notwendig erscheinen, da bspw. die angesprochenen Themenfelder nur für ausgewählte Teilbereiche des Landes von Interesse sind, so kann auch die Gründung von regionalen Mobilitätsnetzwerken in Betracht gezogen werden. Diese könnten bspw. bei den Verkehrs- oder Zweckverbänden thematisch angedockt werden und Unterstützung für die Städte und Gemeinden, für die kommunalen Aufgabenträger oder für die Verkehrsunternehmen bei übergreifenden, die Mobilität betreffenden Maßnahmen anbieten. In der Analyse und insbesondere in der Auseinandersetzung mit dem Kreis Borken als Mitglied des Münsterlandes und als ausgewählte Modellregion dieses Projektes wurde deutlich, dass ein zentraler Erfolgsfaktor für Mobilitätsprojekte im ländlichen Raum auch die gemeinsame Identität als Region ist. Hier setzt die Idee regionaler Mobilitätsnetzwerke an. Werden diese an bestehende und bekannte Strukturen angedockt, können sich leichter positive Erfahrungen durch eine bereits etablierte vertrauensvolle Zusammenarbeit ergeben.
- ▶ Auf Ebene der Region kann es auch gelingen weitere bedeutsame Akteure*Akteurinnen in die regionale oder interkommunale Zusammenarbeit einzubeziehen. Als Beispiel hierfür können der Tourismus und ihre Verbände gezählt werden. Tourismus und touristische Verkehre wurden bereits vielerorts als Impuls für interkommunale Zusammenarbeit genutzt, da sich hierüber bspw. Fragen des Marketings und der Marke leichter bearbeiten ließen und touristische Verkehre mittlerweile vielerorts eine besondere Problematik darstellen, so diese nicht im Rahmen des Umweltverbundes abgewickelt werden können.
- ▶ Die Aufgabe landesweiter oder regionaler Netzwerke sollte insbesondere darin bestehen aufzuzeigen in welcher Art und Weise interkommunale Zusammenarbeit stattfinden kann, die vielfältigen Akteure*Akteurinnen in einem Raum zu unterstützen ein gemeinsames Problem- und Lösungsverständnis zu entwickeln, Wissenstransfer zu leisten und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen sowie eine vermittelnde Rolle einzunehmen, um den Wandel zu nachhaltiger Mobilität an den Schnittstellen unterschiedlicher Zuständigkeiten beratend und unterstützend voranzutreiben.
- ▶ Die beschriebenen Ansätze werden nicht ohne eine ausgeweitete personelle Unterersetzung auf Ebene der Region oder der Kommunen realisiert werden können. Ohne ein starkes Bekenntnis der Länder für das Themenfeld nachhaltige Mobilität und Verkehr und eine dementsprechende finanzielle Unterfütterung und langfristig landesseitige Förderung werden entsprechende Netzwerkstrukturen kaum umsetzbar sein.
- ▶ Um regionale und lokale Akteure*Akteurinnen landesseitig bestmöglich zu unterstützen, sollte auch das Themenfeld der landesweiten Bereitstellung von mobilitätsrelevanten Daten an Bedeutung gewinnen. Für Planungsprozesse im Verkehrsbereich haben aktuelle Daten eine immer höhere Bedeutung bekommen. Das Vorhalten, Aktualisieren und Pflegen von Datenbeständen bindet personelle Ressourcen und kann ggf. Doppelstrukturen erzeugen. In diesem Kontext sollten Aufgaben zentralisiert werden und Strukturen für einen einfachen und eingeschränkten Datenzugang umgesetzt werden. Über die Geoportale der Länder und statistischen Landesämter sind bereits Strukturen gegeben, die entsprechende Aufgaben in einem noch stärkeren Maße als bisher wahrnehmen könnten. Auf der anderen Seite muss dafür Sorge getragen werden, dass lokal generierte Daten kontinuierlich Eingang in die landesseitigen Systeme finden.

Hinsichtlich des Aspektes der Doppelstrukturen wurde für einzelne Bundesländer angemerkt, dass es durchaus wünschenswert wäre, großräumigere Organisationseinheiten (insbesondere mit Blick auf die kommunale Aufgabenträgerschaft im ÖPNV) zu bilden. Insbesondere durch Interviewpartner*innen und Partner*Partnerinnen auf Ebene der Landesministerien oder verschiedener Gesellschaften auf Landesebene wurde angemerkt, dass in diesem Kontext erhebliche Effizienzgewinne durch die Bündelung von Zuständigkeiten realisiert werden können.

5.5 Förderinstrumente und Finanzierung: Zentrale Erkenntnisse

Im Rahmen der Analyse zur Finanzierung und zu Förderinstrumenten wurde deutlich, dass verschiedene zentrale Aspekte in einem hohen Maße dazu beitragen, dass das Themenfeld nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum, trotz intensiver Bemühungen der handelnden Akteure*Akteurinnen, insgesamt noch weit davon entfernt ist, in dem Maße Angebote vorzuhalten, die eine mittelfristige Mobilitäts- und Verkehrswende erwarten lassen würde. Hervorzuheben sind:

- ▶ Die deutlich unterschiedliche Finanzausstattung der kommunalen Haushalte im ländlichen Bereich und den damit verbundenen vielerorts stark limitierten Gestaltungsmöglichkeiten.
- ▶ Im Bereich des ÖPNV wird die bestehende Finanzierungsstruktur von vielen Experten*Expertinnen insgesamt kritisiert. Gerade für ländliche Räume wird eine strukturelle Unterfinanzierung des ÖPNV konstatiert, obwohl es Konsens ist, dass der ÖPNV Rückgratfunktion für öffentliche Mobilität übernimmt. Insbesondere die Landkreise als Aufgabenträger benötigen eine verlässliche und ausgeweitete Regelfinanzierung von Bund und Ländern, um (gewünschte) Angebotsausweitungen dauerhaft finanzieren zu können.
- ▶ Trotz Finanzierung des ÖPNV über die Kreisumlage bestehen aus Sicht der kreisangehörigen Städte und Gemeinden nur begrenzte Einflussmöglichkeiten auf den ÖPNV. Allerdings ist auch die Ebene der Landkreise als Aufgabenträger oftmals noch zu kleinteilig, um die tatsächlichen verkehrlichen Verflechtungen sinnvoll abzubilden. Großräumigere Planungsmaßstäbe (regionale Ebene) könnten in diesem Kontext Aufwände minimieren und die verkehrlichen Bedürfnisse der Bevölkerung besser abbilden. Dazu müssten allerdings lokale Akteure*Akteurinnen zu einem gewissen Grad auf eigene Entscheidungsspielräume verzichten.
- ▶ Während für den ÖPNV ein grundlegendes Finanzierungsdefizit festgestellt werden kann, gilt dies für die anderen Handlungsfelder nachhaltiger Mobilität, etwa den Radverkehr, nicht in gleichem Maße. Zumindest für einige Bundesländer wird in den Interviews eine gute Ausstattung mit Fördermöglichkeiten konstatiert.
- ▶ Gegenüber der zu geringen Regelfinanzierung auf der einen Seite wurde auf der anderen Seite eine vielfältige Förderlandschaft attestiert, die sowohl bundes- als auch landesseitig Finanzierungsmöglichkeiten für Mobilitätsprojekte eröffnet. Fördermittel wurden gerade in der jüngeren Vergangenheit vielfach angeboten, die Zugänge hierzu waren jedoch oftmals mit deutlichen Hürden verbunden. Konkret kann die Vielzahl der parallelen Förderprogramme bemängelt, die z.T. als unübersichtlicher Förderbasar wahrgenommen werden. Die Vielzahl der Einzelförderungen erzeugt dabei keine Verlässlichkeit für die kommunalen Akteure*Akteurinnen, welche Themen mittelfristig gefördert werden können und wie diese im Anschluss an die Förderung kommunal getragen werden können. Erschwerend kommt hinzu, dass unterschiedliche Ministerien auf den verschiedenen föderalen Ebenen Programme auflegen, ohne dass eine thematische Zuordnung von Ministerium und Fördertatbestand immer eindeutig nachvollziehbar ist.

- ▶ Mit Rückbezug zum wichtigen Aspekt der interkommunalen Zusammenarbeit (vgl. Kapitel 3.3.2) konnte festgehalten werden, dass dieser Aspekt bisher noch nicht hinreichend gefördert wird und das gerade in diesem Bereich finanzielle Anreize geschaffen werden können, die Kommunen zu einer kooperativen Zusammenarbeit ermutigen.

5.6 Förderinstrumente und Finanzierung: Vorschläge zur Weiterentwicklung

Die Schlussfolgerungen und Empfehlungen bezogen auf die Finanzierungs- und Förderlandschaft wurden für Bund, Bundesländer sowie für Kommunen und Aufgabenträger umfassend im Kapitel 5.5 dargestellt. An dieser Stelle folgt eine kurze synoptische Zusammenfassung der zentralen Forderungen auf Ebene der Akteure*Akteurinnen.

Auf Ebene des Bundes:

- ▶ Das Abschmelzen der Fördertöpfe zu Gunsten einer erhöhten Regelfinanzierung sollte kurzfristig umgesetzt werden.
- ▶ Um die bundespolitischen Zielsetzungen zum Klimaschutz umzusetzen, benötigt es vor allem die kommunale Ebene für die praktische Umsetzung. Insoweit sollten Klimaschutz und Maßnahmen für nachhaltige Mobilität zur Pflichtaufgabe von Gemeinden und Landkreisen gemacht werden und gleichzeitig mit einer auskömmlichen Grundfinanzierung dieser Aufgaben gekoppelt werden. Hierfür sind durch den Bund entsprechende Regelungen zu treffen.
- ▶ Der Fokus der Förderung des Bundes sollte zukünftig stärker auf den Bereich Innovation und Forschung ausgerichtet werden, während die Bundesländer im Sinne landespolitischer Zielsetzungen verkehrlich konkrete Projekte unterstützen.
- ▶ Um die Übersichtlichkeit der Förderlandschaft zu verbessern, muss eine Koordinierung der Ressorts sowie eine Konsolidierung der Zuständigkeiten und der Förderprogramme erfolgen. Die aktuell zu beobachtende Parallelförderungen über unterschiedliche Töpfe sollte vermieden werden, da auch auf Bundesebene zu viele Ressourcen für vergleichbare Sachverhalte aufgewendet werden.
- ▶ In Hinblick auf eine Verbesserung der Modalitäten der Förderung konnte abgeleitet werden, dass Bundes- wie Landesförderprogramme nicht abrupt enden, sondern stufenweise in Form gestaffelter Fördersätze auslaufen sollte, wodurch die Übernahme der Finanzierungsverantwortung durch die lokalen Akteure*Akteurinnen begünstigt wird (siehe unten). Es gilt zu vermeiden, dass erfolgreiche Projekte mit dem Auslaufen der Förderung eingestellt werden.

Auf Ebene der Bundesländer:

- ▶ Analog zur Ebene des Bundes sollte auch auf Ebene der Bundesländer ein Abschmelzen der Fördertöpfe zu Gunsten einer erhöhten Regelfinanzierung erklärtes Ziel sein. Wie dargestellt (vgl. Abbildung 11) besteht auf Ebene der Bundesländer ein sehr unterschiedliches Niveau der ÖPNV-Finanzierung. Hier könnte mindestens die Einführung von Zielquoten (gemessen am Eigenanteil der Bundesländer) ein hilfreicher Indikator sein. Das gezielte Weiterreichen der Regionalisierungsmittel an die Aufgabenträger sowie eine deutliche Erhöhung der Landesmittel (insbesondere für den ÖPNV) sind essenziell für das Erreichen der erklärten Ziele.
- ▶ Zu diskutieren ist eine Reform der Aufgabenverteilung bei der Finanzierung: Bund und Länder sollten die Grundfinanzierung sicherstellen, während die Länder die Angebote des SPNV und die Kommunen das Angebot des ÖSPV ausgestalten. Auch könnten die Mittel aufgestockt

und ein Teil von ihnen im Sinne eines „Mobilitätsbudgets“ der lokalen Ausgestaltung übertragen werden. Durch die Vorgabe von Qualitätskriterien würde eine einheitliche Mindestqualität definiert, die konkrete und auch verkehrsträgerübergreifende Ausgestaltung würde aber mehr in die Zuständigkeit der lokalen Akteure übertragen.

- ▶ Die landesweiten Förderprogramme sollten möglichst eindeutig sein und ressortübergreifend abgestimmt und harmonisiert sein. Dies erleichtert sowohl Antragsstellung als auch die Bearbeitung der Anträge.
- ▶ Der Aufbau von landesweiten Netzwerken und damit die gegebene Möglichkeit zentrale Anlaufstellen zu Fragen nachhaltiger Mobilitätsangebote und deren Förderung anbieten zu können, haben einen deutlich erkennbaren positiven Effekt. Insoweit sind genügend Finanzmittel für entsprechende Institutionen langfristig vorzusehen und bereitzustellen.

Auf Ebene der Kommunen:

- ▶ Aus Perspektive der Kommunen ist der Hinweis zu geben, dass eine Projektumsetzung im Bereich des ÖPNV einer klaren Finanzierungsperspektive bedarf. Diese muss deutlich länger sein als die jeweils gültigen politischen Legislaturperioden, da bspw. Konzessionen im ÖPNV deutlich länger laufen und Investitionen in Fahrzeuge und Personal entsprechend langfristig ausgerichtet sind. Eine nur auf wenige Jahre begrenzte finanzielle Verlässlichkeit schränkt die Planungssicherheit ein und steht Investitionen und Ausbau entgegen. Insoweit muss dafür Sorge getragen werden, dass durch die kurzfristige Bildung neuer politischer Mehrheiten die langfristigen Planungsnotwendigkeiten nicht untergraben werden. Im Bereich der öffentlichen Mobilität bedarf es somit einer auf sehr lange Dauer festgelegten verlässlichen Sockelfinanzierung, für die sich die Kommunen und Aufgabenträger stark machen müssen.
- ▶ Vor dem Hintergrund der teilweise sehr komplexen Finanzierungsmodalitäten im Bereich der öffentlichen Mobilität ist es insbesondere für kleine Institutionen äußerst schwer, Ansprüche geltend zu machen. Der Zusammenschluss bspw. in Form von Zweckverbänden (vgl. Tabelle 6) stärkt aus dieser Perspektive die Position der kommunalen Ebene gegenüber den großen Institutionen. Die hiermit einhergehende Zentralisierung von Aufgaben und Kompetenzen und trägt zu Effizienzgewinnen bei.
- ▶ Auch im Themenbereich der Förderung ist den Kommunen bezüglich der komplexen Strukturen und des ressourcenintensiven Verfahrens (sowohl beim Einwerben der Fördermittel als auch im späteren Projektmanagement) ein partnerschaftliches Vorgehen (interkommunal, mit dem Kreis oder im Rahmen von Netzwerken) anzuraten.

5.7 Zusammenfassende akteursspezifische Handlungsempfehlungen

SPNV und ÖPNV sind gerade im ländlichen Kontext Rückgrat des Umweltverbundes und können mit einem quantitativ und qualitativ hochwertigen Angebot dafür Sorge tragen, dass sich ein nachhaltigeres Verkehrsgeschehen auch im ländlichen Kontext sukzessive durchsetzt und die Dominanz des MIV langsam abschwächt. Vor dem Hintergrund einer deutschlandweiten Mobilitätskultur, die über viele Jahrzehnte durch das Auto geprägt und bestimmt wurde, braucht es Strategien, die ebenso langfristig angelegt sind und hierüber eine Perspektive eröffnen, wie ein sukzessives Umschwenken des Fokus vom Auto auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes stattfinden kann.

Mit dieser Studie konnte gezeigt werden, dass der **Bund** eine entsprechende Entwicklung zielgerichtet durch folgende Aktivitäten unterstützen kann:

- ▶ Klare bundesweite strategische Ziele formulieren und mit notwendigen Finanzierungsstrukturen hinterlegen. Die bedeutet zum Beispiel die dauerhafte und von Legislaturperioden losgelöste Erhöhung der Regionalisierungsmittel auch für den ÖSPV, im Sinne einer hinreichenden finanziellen Unterfütterung der bundesweiten Zielsetzungen im Klimaschutz. Die zusätzlichen Mittel sollten u.a. durch die Umschichtung von Förderprogrammen in eine Regelfinanzierung generiert werden. Der heutige Wettbewerb um die Fördergelder muss insgesamt als nicht effizient und als ressourcenbelastend eingeschätzt werden. Die ohnehin knappen personellen Ressourcen werden im Rahmen einer überambitionierten Förderkulisse übergebührend strapaziert.
- ▶ Der Bund sollte zukünftig mehr Forschung und Entwicklung fördern und die Förderung von Regel- und bereits erprobten Angeboten der Landesebene zuordnen. Darüber hinaus braucht es eine deutlich bessere Koordination von Förderprogrammen zwischen den Bundesressorts und mit den Ländern. Zu viele gleichartige Förderprogramme und Fördertatbeständen führen zu Unübersichtlichkeit, einer Verwässerung der jeweiligen Programme und Förderschwerpunkte und zu einem ineffizienten Einsatz von Ressourcen auf allen Ebenen.
- ▶ Vielerorts wird eine übergeordnete und gleichermaßen anerkannte Richtlinie zu Leistungsangeboten und Qualitätsstandards für öffentliche Mobilitätsangebote vermisst. Die Einführung von bundesweiten Mindestbedien- und Leistungsstandards, bestenfalls als eine mit den Bundesländern und auf die verschiedenen Raumeinheiten abgestimmte Richtlinie, könnte diese Lücke füllen und eine spezifische Handreichung im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse darstellen.
- ▶ Es fehlt eine einheitliche Ordnung und Festlegung der Zuständigkeiten im Bereich Verkehr und Mobilität, wie sie bspw. im Bereich der Regionalplanung oder der Bauleitplanung über die Bindungswirkung der Pläne erzeugt wird. Insbesondere Mobilitätskonzepte und Masterpläne erreichen trotz politischem Beschluss nicht die Umsetzungskraft, wie es bspw. in der Bauleitplanung der Fall ist. Selbst der Nahverkehrsplan, mit verwaltungsinterner Bindungswirkung, kann hinter definierten Zielen zurückfallen. Es besteht an dieser Stelle keine Instanz, gegenüber der das etwaige Verfehlen und Nichterreichen von Zielen und Qualitäten legitimiert werden müsste. Die Einführung eines entsprechenden Instruments kann dafür Sorge tragen, dass eine gezielte Mobilitätsentwicklung weniger Spielball aktueller und Tagesgeschäft bestimmender Rahmenparameter bleibt.

Für die Ebene der **Bundesländer** sind folgende Handlungsansätze zusammenfassend hervorzuheben:

- ▶ Vergleichbar zur Bundesebene benötigt es auch auf Ebene der Länder übergreifende strategische Planwerke, wie z. B. die ÖPNV-Strategie Baden-Württemberg 2030. Bisher haben erst wenige Bundesländer dies umgesetzt. Hierin müssen klare landesweite strategische Ziele formuliert werden, an denen sich die Kommunen orientieren können.
- ▶ Im Sinne einer effizienteren und besser abgestimmten Planung auf Ebene des SPNV/ÖPNV spricht vieles für eine landesseitige Stärkung und ggf. Reduzierung der Verbände, wie dies bspw. in Nordrhein-Westfalen der Fall ist. Eine Stärkung der Verbände geht mit einer perspektivischen Ausweitung der Rechte und Pflichten einher. So könnten diese verstärkt Aufgaben der Aufgabenträger übernehmen (z. B. Ausschreibungen und Vergabeverfahren, Qualitäts- und Fördermittelmanagement etc.) und gleichzeitig auf das Einhalten gesetzter lokaler Ziele einwirken. Die Länder müssten hierfür die „Spielregeln“ definieren.
- ▶ Für verbesserte öffentliche Mobilitätsangebote im ländlichen Raum benötigt es neben erhöhten Bundesmitteln auch eine Erhöhung der Landesmittel. Neben einer pauschalen Erhöhung

ist auch die Weitergabe und Verwendung erhöhter Landesmittel mit einer Kopplung für zu erreichende Mindeststandards im öffentlichen Verkehr denkbar und stellt einen zielgerichteten Ansatz dar. Dies wäre ein Schlüssel für eine transparentere und zielgerichtete Weitergabe der Regionalisierungsmittel. Genauso stellt eine dauerhafte Regelförderung von landesbedeutsamen Aufgaben mit Bindung an Standards sowie an (Klima-) Zielsetzungen eine Möglichkeit der progressiven Mittelerhöhung dar. Es braucht eine hinreichende finanzielle Ausstattung der umsetzenden Einheiten, damit Landesziele erreicht werden. Entsprechende Regelungen bedürfen ggf. eine Neustrukturierung der heutigen Finanzierungsregelungen und Kompetenzen auf Ebene der Bundesländer. Rettungs- oder Schutzschirme haben aufgrund von Sondersituationen ein Engagement des Landes auf Ebene von Kommunen legitimiert. Die übergeordneten Aufgaben des Klimaschutzes können als Argument für eine dauerhafte Verpflichtung genutzt werden. Der entsprechende Rechtsrahmen muss durch die Länder entwickelt werden.

- ▶ Neben der direkten und verkehrsmittelbezogenen Unterstützung stellt sich die gezieltere Förderung interkommunaler Kooperationen (z. B. Stärkung Regionalverbände, Verkehrsverbünde oder Zweckverbände für gemeinsame Planung u. a.) als geeigneter Ansatz dar. Die Aktivierung und Ermächtigung lokaler Kompetenzen benötigen oftmals einen externen Impuls. Gerade die Stärkung der Regionen, die Bündelung von notwendigen Kompetenzen und die damit verbundenen Effizienzgewinne sind zentrale Erfolgselemente. Auch die Stärkung und der Ausbau von landesweiter Kompetenzzentren zeigt entsprechende Erfolge (auch diese müssen hinreichend finanziell unterstützt werden). Landesweite Empfehlungen zur Ausgestaltung und zur Chronologie von Planwerken als Basis einer erfolgreichen Umsetzung können hierüber vermittelt, genauso wie der notwendige Wissenstransfer vorangetrieben werden.
- ▶ Bezogen auf die Förderprogramme sollte zukünftig eine deutliche Veränderung der Kriterien bei den Förderprogrammen stattfinden, um besser die gesetzten Ziele erreichen zu können. Ein Beispiel für die Veränderung wäre eine zwingende Verknüpfung von Siedlungsstrukturentwicklung und Verkehrsplanung. Erst beim Nachweis, dass beide Handlungsstränge aufeinander abgestimmt sind und entsprechend positive Effekte unter- und zueinander aufweisen, kann eine Projektförderung positiv beschieden werden.
- ▶ Weiterhin ist auch landesseitig mehr an Qualitätsstandards gebundene Regelfinanzierung und weniger temporäre Förderprogramme einzufordern. Im Rahmen von Anschubförderungen sollte zukünftig die gezielte Förderung von Betriebs- und Personalkosten, Werbung etc. fokussiert werden, da insbesondere die nicht-investiven Kosten die Schlüsselstelle einer Projektumsetzung sind.

Für die Ebene der **Kommunen** sind folgende Handlungsansätze zusammenfassend hervorzuheben:

- ▶ Im Sinne der Bündelung von Kompetenzen und einen möglichst effektiven Umgang mit begrenzten Ressourcen sollte zukünftig eine stärkere Zusammenarbeit auf Ebene der Verkehrsverbünde für eine gemeinsame regionale Verkehrsplanung angestrebt werden. Auf dieser können die bedeutsamen regionalen Verkehrsbeziehungen besser Berücksichtigung finden und geeignete Maßnahmen abgeleitet werden, die heute noch zu oft an bestehenden Verwaltungsgrenzen scheitern.
- ▶ Als geeignetes Planungsinstrument sollten zukünftig gemeinsame regionale NVP oder regionale Masterpläne (nach SUMP-Standard) umgesetzt werden. Während die NVP den Schwerpunkt des klassischen öffentlichen Verkehrs (Bus und Schiene) deutlich fokussieren sollten,

bieten die vorgeschalteten Masterpläne die Möglichkeit sinnvolle ÖV-ergänzende Elemente zu adressieren und Andockpunkte zu beschreiben. Sämtliche Planungsinstrumente sollten als modularisierte Pläne ausgestaltet werden, um eine agilere Planung und Fortschreibungsprozesse gegenüber zeitaufwändigen Neuaufstellungen zu ermöglichen.

- ▶ Kleinen Kommunen ist anzuraten, zukünftig mehr interkommunale Kooperation zu wagen. Für unterschiedliche Fragestellungen und Grundvoraussetzungen sind die möglichen Ausgestaltungsformen hierfür erprobt und etabliert. Besonders erfolgsversprechend für interkommunale Kooperationen sind gemeinsame und übergeordnete Interessens- oder Kooperationsräume, die keinen verkehrlichen Schwerpunkt haben müssen. Mit Rückbezug zu Themenfeldern Tourismus, Wirtschaft, Kultur und Freizeit ist Verkehr und Mobilität oftmals nur Metathema, welches unter einer anderen Schwerpunktsetzung erfolgreich mitgestaltet werden kann.

Themenspezifische Experimentierräume haben sich in der jüngeren Vergangenheit als besonders umsetzungsförderlich erwiesen. Ein zeitlich begrenztes Festschreiben von Räumen und Umsetzungsprojekten, in denen vorab auch das mögliche Scheitern offen kommuniziert wird, ist oftmals erfolgreicher und findet eher Akzeptanz als dies über weitere Machbarkeitsstudien erzeugt werden könnte. Für den Erfolg von Projekten in diesen Räumen braucht es fast immer die explizite Unterstützung von Multiplikatoren und Schlüsselpersonen, die sich als zentrale Erfolgsfaktoren vieler Mobilitätsprojekte herausgestellt haben. Diesen Akteuren*Akteurinnen ist wertschätzend und unterstützend zu begegnen, was sowohl für das professionelle wie auch für das ehrenamtliche Engagement gilt

6 Steckbriefe Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte

6.1 Bundesland sowie überregionaler Teilraum eines Bundeslands

6.1.1 Verkehrszweigübergreifende Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte

Tabelle 8: Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern

Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V)	
Räumlicher Bezug	<ul style="list-style-type: none"> überwiegend ländliche Region (u.a. stadtreionsnahe ländliche Regionen/periphere ländliche Region; bis auf Schwerin, Rostock, einem Stettin zugeordneten Bereich ist MV ländliche Region)
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> Bundesland
Gegenstand	<p>Der ILVP M-V behandelt alle Verkehrsmittel vom Auto über die Bahn und den Bus bis hin zum Fahrrad und stellt deren Kombination und Verknüpfung in den Vordergrund (Multi- und Intermodalität). Gedacht wird von Mobilitätsbedürfnissen her und integriert wird im Sinne von Mobilitätsketten von Tür zu Tür verstanden. Ein Aspekt der Integration ist, dass die Grenzen zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr durchlässiger werden (z. B. Carsharing, Mitnahmeverkehre).</p> <p>Im ILVP M-V gibt es Querschnittsthemen wie beispielsweise Mobilität in ländlichen Räumen oder Mobilität und Tourismus, die losgelöst von der traditionellen Aufteilung nach Verkehrsträgern beleuchtet werden.</p>
Merkmale des Planungsinstruments	<ul style="list-style-type: none"> informell, keine rechtliche Bindung (Ausnahme sind die Abschnitte, die die Funktion des ÖPNV-Landesplans übernehmen (§ 6 Abs. 1 ÖPNV-Gesetz M-V)) der Plan wurde in der Form erstmals aufgestellt (Vorgängerplan im weiteren Sinne war der Landesverkehrsplan 2002)
Qualität des Planungsinstruments	<ul style="list-style-type: none"> integriert für Mecklenburg-Vorpommern werden bis 2030 ganz überwiegend zurückgehende Verkehre prognostiziert, so dass Anpassungsstrategien an diese veränderten Rahmenbedingungen zentral im ILVP M-V Beteiligungs- und Diskussionsprozess, in dessen Zentrum acht themenbezogene Werkstattgespräche (Mobilität im ländlichen Raum, ÖPNV, SPNV, Straße, Logistik, Tourismus, Radverkehr, Lärm) standen mit Teilnehmenden aus Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verwaltung und unterschiedlichsten Nutzerverbänden (z. B. Seniorenbeirat, Behindertenverband, ADAC, ADFC, ACE, VCD) als verkehrspolitisches Konzept des Landes konzentriert sich der ILVP M-V auf solche Aspekte, die in der politischen Verantwortung des Landes liegen konkrete Benennung von Handlungsfeldern und Maßnahmen
Fazit	<p>Der ILVP M-V zeigt vor dem Hintergrund demografischer Herausforderungen, finanzpolitischer Rahmenbedingungen und der Raumordnung für Mecklenburg-Vorpommern Wege zu einem nachhaltigen Verkehr auf. Im Beteiligungs- und Diskussionsprozess wurden auch unangenehme Themen aufgerufen, die sich aus der demographischen Entwicklung und den finanziellen Handlungsspielräumen ergeben.</p>
Quellen	<p>https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/wm/Infrastruktur/Landesverkehrsplan/ (21.12.2022)</p>
Kontakt	<p>Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern</p>

E-Mail: oeffentlichkeitsarbeit@em.mv-regierung.de
Telefon: 0385/588-0

Stand des Wissens

21.12.2022

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 9: Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030

Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030	
Räumlicher Bezug	▶ vorwiegend ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Land Brandenburg, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL)
Gegenstand	Die Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 aus dem Jahr 2017 versteht sich als integriertes Gesamtkonzept für den Bereich Verkehr/Mobilität. Sie ist Leitbild der Landesregierung für die Politik in diesem Handlungsfeld. An der Mobilitätsstrategie orientieren sich sektorale Planungen wie beispielsweise der Landesnahverkehrsplan 2018 für den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Mobilitätsstrategie 2030 beinhaltet die Zielsetzung, den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split von 47 Prozent (2008) auf über 50 Prozent in 2030 zu erhöhen. Als Konsequenz des 2019 beschlossenen Koalitionsvertrags, laut dem der Anteil des Umweltverbundes auf 60 Prozent Anteil an den Wegen steigen soll, wird die Mobilitätsstrategie 2030 fortgeschrieben: Der Prozess hierzu begann im Herbst 2021; das Gutachten zur Überarbeitung der Mobilitätsstrategie liegt vor.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Mobilitätsstrategie 2030 ist ein freiwilliges und informelles Konzept, sie hat die Funktion eines Leitbilds (Entwurf im Dezember 2016 innerhalb der Landesregierung abgestimmt, dann im Februar 2017 im Kabinett verabschiedet und dem Landtag zugeleitet) ▶ Die Mobilitätsstrategie 2030 ist das erste derartige Konzept in Brandenburg. Vorläufer ist das Integrierte Verkehrskonzept (IVK) aus dem Jahr 1995, das die Ziele der Verkehrspolitik zusammenfasste und 2002 novelliert wurde. Dabei wurde ein stärkerer Fokus auf die Verknüpfung der Verkehrsträger gelegt. Im Koalitionsvertrag 2014 wurde vereinbart, eine Mobilitätsstrategie zu erarbeiten. Im Januar 2015 fasste hierzu der Landtag einen Beschluss, und der Erarbeitungsprozess startete im Januar 2016.
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ integrierter Ansatz über alle Verkehrsträger, inklusive des Zufußgehens ▶ Workshops, Regionaldialoge, Onlinebeteiligung für Bürger*innen ▶ Qualitative und quantitative Bewertung der Zielerreichung im Rahmen der Berichterstattung (u.a. Auswertung Statistiken, Nutzerzahlen) ▶ Berichterstattung und Überprüfung der Strategie soll in einem 5-Jahres-Rhythmus erfolgen
Fazit	Ob die Ziele der Mobilitätsstrategie 2030 erreicht werden können, hängt auch von der Politik in weiteren Ressorts der Landesregierung und weiterer Akteure*Akteurinnen wie Bund und Kommunen ab. Mit Blick auf das Erreichen der Ziele werden die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 für Brandenburg aufgeführten Vorhaben kritisch gesehen. Weitere kritische Faktoren für das Erreichen der Ziele sind neben der Frage, wie stark sich die Landesregierung selbst an die Zielsetzungen hält, das Agieren der Wirtschaft, der Nutzer*innen sowie die Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln.
Quellen	https://mil.brandenburg.de/mil/de/themen/mobilitaet-verkehr/neue-mobilitaet/mobilitaetsstrategie-brandenburg-2030/ (16.12.2022)
Kontakt	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung E-Mail: poststelle@mil.brandenburg.de ; Telefon: 0331 866-0
Stand des Wissens	16.12.2022

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

6.1.2 Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte für einzelne Verkehrswege

Tabelle 10: Landesnahverkehrsplan 2018 (LNVP 2018)

Landesnahverkehrsplan 2018 (LNVP 2018)	
Räumlicher Bezug	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Brandenburg ist überwiegend den ländlichen Regionen zugeordnet
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bundesland Brandenburg
Gegenstand	<p>Der LNVP ist das Instrument, mit dem das Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonenverkehr (SPNV) definiert, wie im Sinne der Daseinsvorsorge und der angestrebten Strukturentwicklung eine ausreichende Bedienung im SPNV erfolgen soll. Der LNVP definiert das SPNV-Angebot. Der LNVP 2018 basiert auf dem Bedienangebot für den Fahrplan 2018 und enthält die Grundsätze und Vorgaben für die im Zeitraum bis 2022 vorgesehenen SPNV-Vergabernetze. Der Plan wurde 2017 aufgestellt. Wesentliche Punkte des LNVP 2018 sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Alle SPNV-Strecken weiterhin zu bedienen – keine Abbestellungen von SPNV. ▶ Die Stadtentwicklung und den Umweltverbund (ÖPNV, Rad und zu Fuß) besser zu verzahnen – und so eine entsprechende Verschiebung des Modal Split zu erreichen. ▶ Den Deutschlandtakt zu unterstützen und die Fernverkehrschancen zu nutzen – Integrale Taktfahrpläne weiter ausbauen. ▶ Das Angebot an vielen Stellen des Netzes auszuweiten – mittels höherer Fahrzeugkapazitäten oder Taktverdichtungen. ▶ Für die Pendlerverkehre im Berliner Umland nachfragerecht schnell nachzusteuern durch Prüfung von Nachbestellungen in laufenden Verkehrsverträgen. ▶ Neue Ausschreibungen flexibel mit Nachsteuerungsoptionen gestalten. ▶ Anschlüsse bei Bus und Bahn im Taktverkehr optimieren – Ausbau der Plus-Busse unterstützen. ▶ Die Bahnhöfe zu entwickeln – eine Kompetenzstelle bei der VBB GmbH einzurichten. ▶ Die Barrierefreiheit im SPNV (ÖPNV) voranzubringen – dabei die gesamte Reisekette zu betrachten. ▶ Langfristig notwendige Investitionen in die Schiene anzugehen – die strukturelle Entwicklung zu gestalten.
Merkmale des Planungsinstruments	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Land Brandenburg ist gemäß § 1 Abs. 2 in Verbindung mit § 3 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personenverkehrs (RegG) und § 3 Abs. 1 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) seit dem 1. Januar 1996 Aufgabenträger für den Schienenpersonenverkehr (SPNV). ▶ Die Aufstellung eines Landesnahverkehrsplans (LNVP) ergibt sich aus § 7 ÖPNVG. ▶ Das ÖPNV-Gesetz des Landes sieht nach § 7 vor, dass alle fünf Jahre der LNVP für den SPNV fortgeschrieben wird.
Qualität des Planungsinstruments	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der LNVP ist ein sektoraler Plan für den SPNV, für den das Bundesland der Aufgabenträger ist. Die Entwicklung des SPNV betrifft auch die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV. Für ein attraktives Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs sind integrierte Konzepte durch die Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV gemeinsam mit dem Aufgabenträger des SPNV zu erstellen. Das Land unterstützt die Einrichtung sog. Plus-Bus-Linien finanziell. ▶ Die Länder Brandenburg und Berlin stellen einen gemeinsamen Verkehrsraum dar. Sie haben die VBB GmbH mit der Bestellung und Abwicklung des Regional- und des S-Bahnverkehrs beauftragt. ▶ Es wurden verschiedene Beteiligungsformate mit kommunalen Akteuren* Akteurinnen sowie Bürger*innen umgesetzt. Es wurden die Planungsgrundlagen

	<p>und die vorgesehenen Maßnahmen diskutiert. Beispielsweise auf vier Regionaldialogen wurden die wichtigsten strategischen Vorhaben mit den Bürger*innen, mit Fachleuten, Verbänden, Kommunen und Verkehrsunternehmen in den Regionen diskutiert. Zum Entwurf des LNVP 2018 konnten u.a. die kommunalen Aufgabenträger, Verbände sowie Bürger*innen Stellung nehmen.</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Wichtige Leitlinien für die Angebotsgestaltung sind die Kundenzufriedenheit und die Orientierung an den Bedürfnissen der Zielgruppen.▶ Der Stand der Maßnahmenumsetzung des vorangegangenen LNVP wird dargestellt.
Fazit	Beim LNVP 2018 wurde eine umfassende Beteiligung umgesetzt, die auch im aktuellen Aufstellungsprozess des LNVP 2023 umgesetzt wird.
Quellen	<p>https://mbjs.brandenburg.de/media_fast/4055/web_Landesnahverkehrsplan_2018_Endstand.pdf (16.12.2022)</p> <p>https://mil.brandenburg.de/mil/de/themen/mobilitaet-verkehr/bahnenbusse/schienenpersonennahverkehr/landesnahverkehrsplan/ (16.12.2022)</p>
Kontakt	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH Center für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement E-Mail: info@VBB.de Telefon: 0 30/25 41 40
Stand des Wissens	19.12.2022

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 11: ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord

ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord	
Räumlicher Bezug	zum Teil ländliche Region
Verantwortlichkeit	Beauftragt wurde die Konzepterstellung durch das Land (Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur (ISIM)), den Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord (ZV SPNV RLP-Nord) sowie die Verkehrsverbände Rhein-Mosel (VRM) und Region Trier (ZV VRT). Die Verantwortlichkeit für die Umsetzung liegt beim Land, dem ZV SPNV RLP-Nord und bei den lokalen Aufgabenträgern (Landkreise, kreisfreie Städte).
Gegenstand	<p>Der ZV SPNV RLP-Nord ist für den ÖPNV im nördlichen Landesteil zuständig (VRM, ZV VRT). Die Grenze zum Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd verläuft über den Hunsrück. Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung, veränderter Anforderungen an den ÖPNV und einer immer weniger gegebenen Eigenwirtschaftlichkeit der Linienverkehr wurde ein neu strukturiertes Angebot konzipiert, das Daseinsvorsorge sichern und Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse herstellen sollen. Erstellt wurde das Konzept zwischen 2013 und 2016, und der Endbericht im Dezember 2017 schließlich veröffentlicht.</p> <p>Unabhängig von bisherigen Linienführungen und verantwortlichen Verkehrsunternehmen wurde ein neues, hierarchisch aufgebautes Netz konzipiert, für das die Angebotsstruktur des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) (Projekt „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“) eine wesentliche Grundlage ist. Rückgrat des Konzepts sind täglich im Taktverkehr bediente Bushauptlinien im Regional- und Stadtverkehr, die durch weitere Buslinien ergänzt werden, dabei werden die Ergänzungslinien erster Ordnung an Werktagen ebenfalls im Taktverkehr bedient. Zusätzlich gibt es saisonale Linien für den Freizeitverkehr und bedarfsgesteuerte Bedienformen. Die Aufgabenträgerschaft für die regionalen Bushauptlinien, die überwiegend mittel- und grundzentrale Orte ohne Schienenanschluss anfahren, liegt beim ZV SPNV RLP-Nord, jene für die übrigen Linien mit lokaler Bedeutung bei den Landkreisen.</p>
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ freiwillige Planung vor dem Hintergrund von Angebotsmängeln und sich verschlechternder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen des straßengebundenen ÖPNV ▶ Konzept schafft eine neue Planungsgrundlage für die formellen Nahverkehrspläne der Landkreise und kreisfreien Städte ▶ in Rede stehendes ÖPNV-Konzept wurde erstmals aufgestellt, ob es einen Folgeplan geben wird, ist nicht bekannt
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Konzept ist sektoral für den straßengebundenen ÖPNV und dabei eng mit dem SPNV („Rheinland-Pfalz-Takt“) verknüpft ▶ überplant wurde der gesamte Raum des ZV SPNV RLP-Nord (12 Landkreise und zwei kreisfreie Städte), wobei das konzipierte Netz Verkehrsbeziehungen über den Zuständigkeitsbereich des ZV SPNV RLP-Nord abbildet ▶ Zusammenarbeit der Stakeholder: ISIM, ZV SPNV RLP-Nord, VRM, ZV VRT, lokale Aufgabenträger (Landkreise, kreisfreie Städte), regelmäßig Berichterstattung und Gremiensitzungen, Schaffung einer internetbasierten Kommunikationsplattform ▶ Planung des Netzes auf Basis der aktuell verfügbaren Daten ▶ Konzept, u.a. durch die Definition von Linienbündeln für die Ausschreibung, 13 lokale Aufgabenträger haben noch während der Konzepterstellung oder unmittelbar im Anschluss neue Nahverkehrspläne aufstellen lassen, ein lokaler Aufgabenträger hat dies erst später umgesetzt, ebenfalls neu aufgestellt wurden die regionalen Nahverkehrspläne (ZV VRT, VRM)
Fazit	Mit dem „ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord“ wurde der ÖPNV nach PBefG im Gebiet des ZV SPNV RLP-Nord neu konzipiert. Diese konzeptionellen Planungen

	<p>flossen in die Nahverkehrspläne ein, die nach Veröffentlichung des Konzepts neu aufgestellt wurden. Davor hatte es teilweise über einen langen Zeitraum keine Aktualisierung von Nahverkehrsplänen gegeben. In den Landkreisen wurde das Konzept zwischenzeitlich umgesetzt, womit es dort oft erstmals einen angebotsorientierten Busverkehr gibt. Allerdings kam es mit der Betriebsaufnahme teilweise zu deutlichen Problemen bei der Qualität des Angebots durch Schlechtleistungen der Ausschreibungsgewinner, die Nachfrage liegt nach wie vor zum Teil stark unter den Erwartungen – auch als Auswirkung der Coronavirus-Pandemie –, gleichzeitig steigen aktuell die Energiekosten. Zudem hat es in den letzten Jahren auch langdauernde Streiks im rheinland-pfälzischen Omnibusgewerbe zur Verbesserung von Arbeitszeitregelung und Entlohnung gegeben. Auch vor dem Hintergrund, dass der ÖPNV mit den neuen Nahverkehrsgesetz 2021 zur Pflichtaufgabe wurde, rücken Fragen der Finanzierung des ausgeweiteten Angebots zunehmend in den Fokus.</p>
Quellen	<p>https://mwvlw.rlp.de/fileadmin/mwkel/Abteilung_10_Verkehr/Verkehr/Dokumente/10255_Organisation_des_OEPNV/Das_OEPNV-Konzept_Nord/Innen teil_Endbericht_RLP_Nord.pdf (16.12.2022) https://www.rolph.de/bus (16.12.2022)</p>
Kontakt	<p>Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität des Landes Rheinland-Pfalz E-Mail: poststelle@mkuem.rlp.de Telefon: 06131/16-0</p>
Stand des Wissens	<p>16.12.2022</p>

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 12: Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt

Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt (LRVP 2030)	
Räumlicher Bezug	<ul style="list-style-type: none"> ▶ zum Teil ländliche Region
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Landkreis
Gegenstand	<p>Hintergrund für den LRVP 2030 ist der Koalitionsvertrag 2016-2021, der dem Radverkehr ein größeres Gewicht beimisst. Während in der Vergangenheit der touristische Radverkehr im Fokus stand, werden mit dem LRVP 2030 Maßnahmen forciert, die zur Verbesserung des Alltags- und Freizeitradverkehrs beitragen. Der vom Kabinett 2021 beschlossene LRVP 2030 bildet die strategische Planungs- und Handlungsgrundlage für die Radverkehrsförderung bis zum Jahr 2030. Er richtet sich nicht nur an die Landesverwaltung, sondern auch an die kommunale und gesellschaftliche Ebene.</p>
Merkmale des Planungsinstruments	<ul style="list-style-type: none"> ▶ freiwillig, informell ▶ Folgeplan des Landesradverkehrsplans 2010, wobei der Fokus auf den Radverkehr der ortsansässigen Bevölkerung gerichtet ist
Qualität des Planungsinstruments	<ul style="list-style-type: none"> ▶ sektorales Planwerk für den Radverkehr ▶ Kommunalbefragung, in der Kommunen örtliche Probleme des Radverkehrs aufzeigen sowie Anregungen und Hinweise zur Weiterentwicklung des Radverkehrs geben konnten ▶ mehrere Workshops mit Vertretern*Vertreterinnen aus den Kommunen, den Fachverbänden, der Politik und der Landesverwaltung zur Diskussion und Festschreibung von Grundsätzen und Handlungsfeldern ▶ Auswertung vorliegender Daten und Erkenntnisse zum Radverkehr ▶ Definition von sechs Handlungsfeldern mit insgesamt 106 Einzelmaßnahmen, die bis zum Jahr 2030 umgesetzt werden sollen; die Maßnahmen unterscheiden sich in kurzfristige (bis 2022), mittelfristige (bis 2026) und langfristige (bis 2030) Aufgaben; darüber hinaus gibt es Daueraufgaben, die regelmäßig weiterzuführen sind ▶ bei den Maßnahmen wurde darauf geachtet, dass sie im Rahmen des angestrebten Zielhorizontes bis zum Jahr 2030 umsetzbar sind und konkrete Verantwortlichkeiten für die Umsetzung zugeordnet werden können ▶ Maßnahmen des LRVP 2030 mit deren Umsetzung bereits während des Aufstellungsprozesses begonnen wurde: Konzeption eines alltagstauglichen Landesradverkehrsnetzes, Gründung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt – AGFK LSA, Intensivierung der Fördermittelberatung
Fazit	<p>Der LRVP wirkt umsetzungsorientiert und die genannten Maßnahmen scheinen auf einem breit angelegten Konsens zu basieren. Ein Großteil der Baulast der Radverkehrsinfrastruktur liegt bei den Kommunen. Allerdings zählen viele Elemente der Radverkehrsförderung nicht zu den kommunalen Pflichtaufgaben. Dementsprechend steht in vielen Fällen auch nur ein geringes Budget für die Radverkehrsförderung auf kommunaler Ebene zur Verfügung.</p>
Quellen	<p>https://mid.sachsen-anhalt.de/infrastruktur/verkehr/radverkehr/landesradverkehrsplan-sachsen-anhalt (21.12.2022)</p>
Kontakt	<p>Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt E-Mail: poststelle-mid@sachsen-anhalt.de Telefon: 0391/567-01</p>
Stand des Wissens	<p>21.12.2022</p>

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 13: Nahmobilitätsstrategie für Hessen

Nahmobilitätsstrategie für Hessen	
Räumlicher Bezug	▶ U.a. stadtreionsnahe ländliche Region/periphere ländliche Regionen
Verantwortlichkeit	▶ Land Hessen
Gegenstand	Das Land Hessen hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Fuß- und Radverkehrs zu erhöhen. Die Nahmobilitätsstrategie gibt den strategischen und inhaltlichen Rahmen vor, die Kommunen dabei zu unterstützen, die Voraussetzungen für mehr Nahmobilität mit dem Fahrrad und zu Fuß zu schaffen und zu verbessern. Sie umfasst dafür Ziele, Maßnahmen und Instrumente, die zur weiteren Förderung der Nahmobilität beitragen.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ sektorale Ausrichtung auf die Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) ▶ Berücksichtigte Handlungsfelder sind Infrastruktur, finanzielle, rechtliche und politische Rahmenbedingungen, Kommunikation und Bildung, Innovation ▶ Nahverkehrsorganisationen sind Partner bei der Umsetzung zur Verknüpfung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr an Bus- und Bahnhaltstellen ▶ Informelle Strategie; das Land Hessen hat darauf aufbauend die politischen, juristischen und finanziellen Rahmenbedingungen zur Förderung der Nahmobilität weiterentwickelt ▶ Einrichtung der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) als Anlaufstelle für Kommunen und weitere Akteure* Akteurinnen sowie zur Koordination der Umsetzung
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ benennt wesentliche Ziele und Handlungsfelder für die Förderung der Nahmobilität ▶ wird durch Ressourcen zur Umsetzung begleitet ▶ Beteiligung von Kommunen, Schulen, Verkehrsverbänden und Verbänden während der Erstellung ▶ Institutionalisierung der Umsetzung durch Gründung der AGNH ▶ anhaltende Einbeziehung der Verkehrsverbände und von Verbänden wie ADFC, VCD, Fuss e.V. ▶ Unterstützung vom Land Hessen für die Umsetzung von Maßnahmen, Förderung von Modellprojekten
Fazit	Sektorale Landesstrategie, die in Erstellung und Umsetzung von einem Beteiligungsprozess begleitet wurde. Mit der AGNH (Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen) wird eine Koordinations- und Informationsstelle geschaffen. Das Land Hessen stellt zudem finanzielle Mittel bereit, um den Rad- und Fußverkehr zu fördern.
Quellen	https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/07/2019-07-23_Nahmobilit%C3%A4tsstrategie_GESAMT_web.pdf (13.01.2023)
Kontakt	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen agnh@wirtschaft.hessen.de www.nahmobil-hessen.de
Stand des Wissens	13.01.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 14: Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV (VEP ÖPNV) Saarland

Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland	
Räumlicher Bezug	▶ Regiopolitane Stadtregion / Stadtreionsnahe ländliche Region

Verantwortlichkeit	► Bundesland Saarland
Gegenstand	Verkehrsentwicklungsplan mit dem Schwerpunkt ÖPNV zur strategischen Weiterentwicklung des landesweiten Bahn- und Busnetzes. Die Konkretisierung und Überführung in die konkreten Bus- und Bahnlinien erfolgt über die lokalen Nahverkehrspläne. Insgesamt sind im Verkehrsentwicklungsplan acht Oberziele mit Teilzielen festgeschrieben. Die Verbindungskategorien sind im Landesnetz und in angrenzenden Räumen definiert. In drei Szenarien werden Möglichkeiten mit den jeweiligen finanziellen Herausforderungen aufgezeigt, die für die Weiterentwicklung des landesweiten Bahn- und Busangebotes denkbar sind.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ► Der Verkehrsentwicklungsplan für den Öffentlichen Personennahverkehr Saarland (VEP ÖPNV) ist im novellierten ÖPNVG des Saarlandes (am 30. November 2016 in Kraft getreten) als zentrales Instrument für die mittelfristige Planung und Weiterentwicklung des ÖPNV festgeschrieben ► Die Ausgestaltung des lokalen Nahverkehrs erfolgt durch die kommunalen Aufgabenträger, die in ihren Nahverkehrsplänen das Nahverkehrsangebot unter Berücksichtigung der Vorgaben des VEP ÖPNV konkretisieren ► Der Prozess wurde begleitet durch einen fachöffentlichen und öffentlichen Beteiligungsprozess
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ► Landesweite Zielnetzplanung für dem ÖPNV (Bus und Bahn) mit Vorgaben zur Angebotsqualität ► Übergeordneter Orientierungsrahmen für weitere Handlungsfelder des ÖPNV wie z. B. Tarif, Service, Komfort und Barrierefreiheit ► Umfangreiche Beteiligung mit Projektbeirat (Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Verbünde), Fokusgruppen (Experten*Expertinnen zu den Themen Barrierefreiheit, ländlicher Raum, Digitalisierung und Information, grenzüberschreitender Verkehr und Tarif) ► Öffentlichkeitsbeteiligung über drei Veranstaltungen und einen prozessbegleitenden Onlinedialog; begleitend wurde eine repräsentative Mobilitätsbefragung durchgeführt ► Direkter Einfluss der entwickelten Maßnahmen für die Rahmgebung auf Landesebene, z. B. Reform der saarVV-Tarife, novellierte Rahmenvereinbarung zum Bahnhofsentwicklungsprogramm, Machbarkeitsstudien zu Schieneninfrastrukturmaßnahmen
Fazit	Der VEP ÖPNV ist eine langfristige Planungsgrundlage. Nach dem ÖPNVG wird er alle 10 Jahre regelmäßig fortgeschrieben; er enthält aber auch Maßnahmen mit längerfristigem Umsetzungshorizont. Er entfaltet durch seine Funktion als landesweiter Rahmenplan direkte Wirkungen auf Ebene der formalen ÖPNV-Planung.
Quellen	https://www.saarland.de/SharedDocs/Downloads/DE/mukmav/verkehr/%C3%96PNV/dld_vep_oepnv_bericht.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (20.12.2022)
Kontakt	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr Tel.: +49 681 501 - 00 E-Mail: presse@wirtschaft.saarland.de
Stand des Wissens	17.01.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 15: ÖPNV-Strategie Baden-Württemberg 2030

ÖPNV-Strategie 2030	
Räumlicher Bezug	► U.a. stadtreionsnahe ländliche Regionen/ Periphere ländliche Region

Verantwortlichkeit	► Land Baden-Württemberg
Gegenstand	Die Landesregierung hat in einem breit angelegten Dialogprozess die Erstellung und Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 initiiert, um einen Handlungsrahmen für die Anforderungen des Klimaschutzes und der Mobilitätswende zu entwickeln.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ► Sektorale Strategie für den Umweltverbund mit Schnittstellen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ► Freiwillige Konzepterstellung eines strategischen Rahmens für die ÖPNV-Entwicklung auf Landesebene ► Informelles Konzept, das rahmengebend für Landespolitik, Fördermittel und die formelle Nahverkehrsplanung in Baden-Württemberg ist
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ► Landesstrategie zur ÖPNV-Entwicklung, die einer planerischen Umsetzung im Gegenstromprinzip folgt ► Umfangreiche fachöffentliche Beteiligung von Fachakteuren*Fachakteurinnen ► Vorgabe landesweiter Zielqualitäten und Entwicklungsziele vor dem Hintergrund des Verdopplungszieles der Fahrgastzahlen ► Übersichtlicher Aufbau und eingängige Strukturierung der Handlungsfelder in der ÖPNV-Strategie
Fazit	Die ÖPNV-Strategie 2030 folgt einem partizipativen Ansatz. Als ein Baustein auf dem Weg zur Klimaneutralität im Jahr 2040 setzt die ÖPNV-Strategie 2030 einen strategischen Entwicklungsrahmen für die ÖPNV-Entwicklung, der über die formalen Planungsebenen konkretisiert und sukzessive in die Umsetzung gebracht werden soll.
Quellen	https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bus-und-bahn/oepnv-strategie-2030/ (20.12.2022)
Kontakt	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Telefon: 0711/89686-0 E-Mail: Poststelle@vm.bwl.de
Stand des Wissens	20.01.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

6.2 Region

6.2.1 Gesamtplanungen für räumliche Entwicklung und Mobilität

Tabelle 16: Regionaler Flächennutzungsplan (RegFNP) Regionalverband FrankfurtRheinMain

Regionaler Flächennutzungsplan (RegFNP) Regionalverband FrankfurtRheinMain	
Räumlicher Bezug	▶ U.a. stadtreionsnahe ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Regionalverband FrankfurtRheinMain
Gegenstand	<p>Der Regionale Flächennutzungsplan ist das gesetzliche Planungsinstrument des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain, mit welchem die Siedlungsentwicklung, die Verkehrsinfrastruktur und die Sicherung des Freiraums für 75 Kommunen im Ballungsraum (Kernraum) Frankfurt/Rhein-Main gesteuert wird. Der Regionale Flächennutzungsplan bildet zusammen mit dem Regionalplan Südhessen ein gemeinsames Planwerk (RPS/RegFNP).</p> <p>Mit dem Regionalen Flächennutzungsplan werden Problemlagen, wie der Siedlungsdruck, wachsender Flächenverbrauch und Freiraumsicherung in der Region Frankfurt/Rhein-Main in einem größeren räumlichen Zusammenhang betrachtet und aus übergeordneten Entwicklungszielen die beabsichtigten Bodennutzungen entwickelt.</p>
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ formell (Der Regionale Flächennutzungsplan ist ein förmlicher Plan, der die Funktionen eines Regionalplans und eines gemeinsamen Flächennutzungsplans in einem Planwerk vereinigt. Hierbei sind die Anforderungen des Raumordnungsgesetzes (ROG) nach § 13 Abs. 4 für einen Regionalplan und des Baugesetzbuches (BauGB) nach § 204 für einen Flächennutzungsplan zu erfüllen.) ▶ Neben der Städteregion Ruhr ist der Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main der zweite verdichtete Siedlungsraum, der einen Regionalen Flächennutzungsplan aufgestellt hat ▶ Integrierte Betrachtung der Flächenentwicklung (Siedlungs- und Verkehrsflächen, Freiraum) ▶ Der Regionale Flächennutzungsplan ist aktuell in Neuaufstellung (das Hessische Landesplanungsgesetz sieht vor, dass Regionalpläne innerhalb von zehn Jahren nach Inkrafttreten den veränderten Verhältnissen durch Neuaufstellung anzupassen sind) ▶ Mit der Neuaufstellung (Zieljahr 2030) wird der Maßstab des neuen Regionalen Flächennutzungsplans von 1:50.000 auf 1:25.000 geändert, um detailliertere Planungsaussagen treffen zu können ▶ Gesamträumliche Planungskonzepte werden aktuell erarbeitet ▶ Neuaufstellung wird durch Beteiligung begleitet (Gespräche mit Kommunen, frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB, Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB)
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Regionale Steuerung der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung ▶ Integrierte Betrachtung von Siedlungs- und Verkehrsflächen ermöglicht Entscheidungen hinsichtlich der Ausweisung bestimmter Flächen zu treffen. Die Lage und Größe von Bildungs-, Arbeits- und Wohnstandorten bestimmen die Verkehrsmittelwahl, aber auch das Verkehrsaufkommen maßgeblich ▶ Handwerkszeug zur Sicherung von Korridoren für den Ausbau des Schienennetzes und von Verkehrsinfrastrukturen (des Umweltverbundes) als Teil eines zukunftsgerichteten Flächenmanagements
Fazit	Der Regionale Flächennutzungsplan (RegFNP) des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain dient der integrierten Steuerung der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung. Teil

	<p>der regionalen Entwicklung und der regionalen Planungen (und somit auch des Regionalen Flächennutzungsplan) ist es, die Siedlungsentwicklung unter Nachhaltigkeitsaspekten und Aspekten der Lebensqualität zu steuern. Denn Fehler bei der Siedlungsplanung haben finanzielle Mehrbelastung beim Verkehr zu Folge. Hier kann dem Regionalen Flächennutzungsplan eine langfristig steuernde Wirkung zukommen. Das Planungsinstrument findet allerdings Anwendung in verdichteten Siedlungsräumen, ländliche Räume werden eher als randlicher Teil der Ballungsgebiete berücksichtigt.</p>
Quellen	<p>https://www.region-frankfurt.de/Unsere-Themen-Leistungen/Regionaler-Fl%C3%A4chennutzungsplan/ https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/am_355.pdf (12.01.2023)</p>
Kontakt	<p>Regionalverband FrankfurtRheinMain Telefon: 069 2577-0 E-Mail: info@region-frankfurt.de</p>
Stand des Wissens	<p>12.01.2023</p>

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 17: Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn

Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn	
Räumlicher Bezug	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Metropolitane Stadtregion/Stadtregionsnahe ländliche Regionen
Verantwortlichkeit	Region Köln-Bonn (NRW)
Gegenstand	<p>Der Region Köln/Bonn gehören die Städte Köln, Bonn und Leverkusen sowie die Landkreise Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis, Rhein-Kreis Neuss und Oberbergischer Kreis an.</p> <p>Das Agglomerationskonzept zeichnet ein Strukturbild für die räumliche Entwicklung der Region Köln/Bonn mit dem Zeithorizont 2040+. Hierfür werden thematische Teilstrategien, die sich aus den im Prozess definierten Zielen und Entwicklungsprinzipien ableiten, zusammengeführt. Das Agglomerationskonzept hat eine zentrale Bedeutung für die räumlich-strukturelle Entwicklung der Region Köln/Bonn und fließt als fachlicher Beitrag vor allem in den Regionalplanprozess Köln ein. Der Prozess zum Agglomerationskonzept wurde mit Fördermitteln der Europäischen Union und des Landes NRW unterstützt.</p>
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ informelles Fachkonzept, das Kernaussagen und Ziele für die zukünftige räumliche Entwicklung der polyzentrischen Agglomeration Region Köln/Bonn beschreibt ▶ Ausgangspunkt des Konzepts sind die Herausforderung der räumlichen Entwicklung mit Zielkonflikte zwischen Freiraumentwicklung/-vernetzung und der weiteren siedlungsräumlichen Entwicklung ▶ Mobilität (unterschieden zwischen Umweltverbund sowie MIV und Wirtschaftsverkehr) als ein behandelte Aspekt neben Wirtschaft, Freiraum und Landschaft ▶ Berücksichtigung von Inhalten und Zielsetzungen teilregionaler und sektoraler Konzepte in der Region ▶ Input und Argumentationshilfe auf kommunaler und teilregionaler Ebene sowie für die formellen Regionalplanungsprozesse ▶ kooperativer regionaler Dialog- und Planungsprozess mit umfangreichem Beteiligungsprozess
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ formuliert Hinweise und Ansatzpunkte für teilregionale, interkommunale Kooperationen und Projekte zur Raum- und Strukturentwicklung für eine integrierte Siedlungs-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklung ▶ kooperativer Planungsprozess auf regionaler Ebene mit umfangreicher Einbindung der Fachöffentlichkeit aus Verwaltungen und Institutionen über Workshops und Veranstaltungen, Begleitung durch eine Steuerungsgruppe mit Vertretern aus ausgewählten kommunalen Vertretern, den Wirtschaftskammern, den Regionalplanungsbehörden und dem Nahverkehr Rheinland (NVR) ▶ vier interdisziplinäre Planungsteams haben weitreichende Ideen und Vorschläge für die Entwicklung der Region formuliert und in die Diskussion eingebracht ▶ anschließende Umsetzungsperspektive durch Auflage des Agglomerationsprogrammes als weiterführender Prozess geschaffen, um das Strukturbild des Agglomerationskonzeptes und weitere teilregionaler Prozesse in konkrete Projekte zu überführen
Fazit	<p>Mit dem Strukturbild 2040+ schafft das Agglomerationskonzept eine umfassende langfristige Zielvision, die Eingang in die formellen Konzepte und Planungen der zuständigen Kommunen, Kreise und Regionalplanungsbehörden finden soll. Das Agglomerationskonzept setzt dabei auf regionale Kooperationen und einen intensiven Beteiligungsprozess, um die handelnden Akteure* Akteurinnen zusammenzubringen.</p>

Quellen	https://www.region-koeln-bonn.de/fileadmin/region-koeln-bonn/tx_dam/2019_Agglomerationskonzept_Region_Koeln_Bonn_KONZEPTBAND.pdf (17.01.2023)
Kontakt	Region Köln/Bonn e.V. 0221 925477-21 info@region-koeln-bonn.de
Stand des Wissens	17.01.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

6.2.2 Verkehrszweigübergreifende Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte

Tabelle 18: Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe

Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe	
Räumlicher Bezug	▶ Regiopolitane Stadtregion /Stadtregionsnahe ländliche Regionen
Verantwortlichkeit	▶ Region Ostwestfalen-Lippe (NRW)
Gegenstand	Im Rahmen der REGIONALE 2022 hat die Region OstWestfalenLippe als ein Thema die Verbesserungen der verkehrlichen Beziehungen zwischen Stadt und Land bearbeitet. Mit der Mobilitätsstrategie sind Leitlinien des zukünftigen Handelns für Ost-WestfalenLippe beschrieben worden, denen ausgewählte Pilotprojekte zugeordnet wurden. Diese dienen als Anwendungsfälle im Rahmen der REGIONALE 22 und darüber hinaus dazu, konkrete Erfahrungen zu sammeln und die Strategie zukunftsorientiert weiterzuentwickeln.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Integrierte Betrachtung von Mobilitätsaspekten in den Aktionsfeldern: Neue Stadt Land Quartier, Neue Mittelstadt, Neue Mobilität, Neue Kommunen ohne Grenzen ▶ Freiwillige Erstellung in Rahmen der REGIONALE 22 ▶ Informelle Mobilitätsstrategie, als Teil der Strukturfördermaßnahme Regionale in NRW als Zugang zu Fördermitteln für Pilotprojekte ▶ Erarbeitung mit ausgewählter Fachöffentlichkeit, keine Öffentlichkeitsbeteiligung ▶ Formulierung von mehr als 70 Projektansätze (Ideenplakate und Projektsteckbriefe) als Basis für die Ausarbeitung der Mobilitätsstrategie
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Inhaltliche Schwerpunkte (Aktionsfelder und Handlungsfelder) beschreiben den Korridor für die Entwicklung von REGIONALE-Projekten. Die Mobilitätsstrategie greift sowohl räumlich als auch zeitlich über lokale Planungen und Konzepte der Kreise und Gemeinden in Ostwestfalen Lippe. ▶ Als übergreifender strategischer Zielrahmen werden Projektideen im Rahmen der REGIONALE 2022 an die lokale Situation und die Ressourcen der lokalen Akteure*Akteurinnen angepasst. Zugleich wird die Passfähigkeit der Projekte zu der übergreifenden regionalen Vision vernetzter Mobilität sichergestellt. ▶ Innovativer Ansatz in der Verknüpfung von Regionalentwicklung und Mobilitätsplanung ▶ Attraktive Gestaltung der Mobilitätsstrategie
Fazit	Die Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe führt bereits entwickelte und neue Projektansätze zur Verbesserung der Mobilität in einem abgestimmten regionalen Handlungskonzept zusammen. Als Teil der REGIONALE 22 können Pilotprojekte direkt in die Umsetzung gebracht werden. Durch die übergreifende betrachtungsebene und den eher deskriptiven Ansatz bestehende Planungen zusammenzuführen, wurde auf die Öffentlichkeitsbeteiligung verzichtet.
Quellen	https://www.urbanland-owl.de/fileadmin/user_upload/REGIONALE_Files/OWL_REGIONALE_Mobilitaetsstrategie_web_ES.pdf (16.01.2023)
Kontakt	OstWestfalenLippe GmbH 0521 96733-130 urbanland@ostwestfalen-lippe.de
Stand des Wissens	13.01.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 19: Verkehrskonzept Region Rheinhessen

Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe: integriertes, regionales Verkehrskonzept	
Räumlicher Bezug	<ul style="list-style-type: none"> ▶ stadtreionsnahe ländliche Region und periphere ländliche Region
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe (Moderator, Schnittstelle, keine direkte Kompetenz zur Umsetzung) ▶ Landkreise Alzey-Worms, Mainz-Bingen; Städte Mainz, Worms ▶ Bundesland: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz
Gegenstand	<p>Das Verkehrskonzept bezieht sich auf die Region Rheinhessen (Teilraum der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe). Dort wurden in den letzten Jahren verschiedene kommunale Verkehrskonzepte erstellt, die vorwiegend auf die örtlichen Probleme ausgerichtet waren. Mit dem regionalen Verkehrskonzept wird nun der Blick über die Gemeindegrenzen geschärft. Dies trägt dem Wissen Rechnung, dass sich Verkehr über kommunale Grenzen hinwegbewegt. Das Verkehrskonzept dient als strategischer Handlungsrahmen auf überörtlicher Ebene. Erarbeitet wurden Lösungswege für ein zukunftsfähiges und bedarfsgerechtes Mobilitätssystem für das Jahr 2040, dabei wurden alle Verkehrsmittel sowie der Personen- und der Wirtschaftsverkehr einbezogen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Übergeordnetes Ziel: Klimaneutralität in der Region Rheinhessen bis spätestens 2040 und gute Mobilität für alle Bürger*innen zusammenbringen ▶ Mobilitätsziele: vernetzte Mobilität aus und innerhalb der Region, Mobilität für alle, Mobilität mit Zukunft, den Umstieg schaffen, Stärkung der vielfältigen Region ▶ Handlungsebene: Herleitung von Mobilitätsraumtypen, die den unterschiedlichen Voraussetzungen für Mobilität in Rheinhessen Rechnung tragen ▶ Maßnahmenebene: Benennung von Schlüsselmaßnahmen für die Themenbereiche öffentlicher Verkehr, Radverkehr und Nahmobilität, motorisierter Individualverkehr, vernetzte Mobilität, Wirtschaftsverkehr, Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit, Querschnittsmaßnahmen
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ freiwillig und informell ▶ erstmalig Erstellung des regionalen Verkehrskonzepts
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ integrierter Ansatz: alle regional bedeutsamen Verkehrsarten (Öffentlicher Verkehr, motorisierte Individualverkehr, Radverkehr sowie der Güter- und Wirtschaftsverkehr) wurden behandelt ▶ Zu den Beteiligungsformaten gehörten ein Lenkungskreis, ein Fachbeirat für Mobilität, die Regionalversammlung sowie zwei öffentliche Dialogforen. ▶ In das Konzept flossen neben der Meinung der Akteure*Akteurinnen auch die Ideen und Anregungen der Bürger*innen mit ein. ▶ Benennung mit Priorität bewerteter Maßnahmen als Schlüsselprojekte ▶ Mit der Gesamtstrategie „Vernetztes Rheinhessen“ wurde ein konsequenter Handlungsansatz für die Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds ausformuliert, so dass eine Alternative zur durchgängigen Nutzung des privaten Pkw entsteht.
Fazit	<p>Vergleichbar ist das Verkehrskonzept Rheinhessen mit einem „Letter of Intent“, die Bindungswirkung stützt sich auf den Erarbeitungsprozess mit seinen Diskussionen, Schlussfolgerungen und Ableitungen. Das Konzept, welches im Juni 2022 mit der finalen Fassung des Konzepts abgeschlossen wurde, bringt eine sehr heterogene Akteurs- und Mobilitätsstruktur zusammen und schafft eine gemeinsame Entwicklungsgrundlage. Durch eine Bearbeitung auf Ebene der Region Rheinhessen und ausgehend von der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe konnten insbesondere auch neue Themen oder auch regionale Projekte bearbeitet werden, für die es bisher keine direkten Zuständigkeiten und/oder keine ausreichenden</p>

	Ressourcen gab. Im nächsten Schritt steht nun die Umsetzung des vorliegenden Handlungskonzepts mit den Akteuren* Akteurinnen vor Ort an.
Quellen	https://www.pg-rheinessen-nahe.de/projekte/verkehrskonzept-rheinessen/ (13.01.2023) https://mediathek.vrm.de/videos/1806219-streitpunkt-verkehrskonzept-nagelprobe-fuer-rheinessen (13.01.2023)
Kontakt	Planungsgemeinschaft Rheinessen-Nahe E-Mail: geschaeftsstelle@pg-rheinessen-nahe.de Telefon: 06131/48 018 40
Stand des Wissens	13.01.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

6.2.3 Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte für einzelne Verkehrszweige

Tabelle 20: ÖPNV-Strategiekonzept Reallabor Mobiles Münsterland

ÖPNV-Strategiekonzept Reallabor Mobiles Münsterland	
Räumlicher Bezug	▶ Regiopolitane Stadtregion
Verantwortlichkeit	▶ Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)
Gegenstand	Entwicklung eines regionalen Gesamtkonzeptes im Münsterland zur Weiterentwicklung der starken ÖPNV-Achsen, Definition der Anforderungen an eine digitale Datenplattform und flächenerschließender Angebote. Erarbeitung eines Leitbildes und dessen Abstimmung mit einem breit aufgestellten Lenkungsreis mit politischen Entscheidern*Entscheiderinnen. Konkretisierung von Maßnahmen einschließlich der Vorbereitung ihrer Umsetzung zur Reduktion von Emission und der Verbesserung (nachhaltiger) Mobilität im Münsterland.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sektorale mit einem Schwerpunkt auf den ÖPNV (Linien- und Bedarfsverkehr), Digitalisierung und lokale Angebote des Umweltverbundes. Entwicklung des Zielnetz 2030+ mit übergeordnetem Hauptnetz aus Bahn und Bus, Entwicklung des Münsterlandtaktes als einheitlicher Bedienungsstandard. ▶ Freiwillige Konzepterstellung mit Unterstützung des Landes NRW ▶ Informelles Konzept, das als regionalen Rahmen für die Umsetzung in die kommunalen Nahverkehrspläne und den Schienennahverkehrsplan einfließt und Schnittstellen zu Fördermitteln aufzeigt ▶ Abstimmung mit Politik und regionalen Interessenvertretungen, Einbindung der Kommunen über Kommunalbefragung
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schaffung eines Handlungsrahmens sowie einer Grundlage für vielfältige Mobilitätsprojekte und -ideen ▶ Weiterentwicklung bestehender Konzepte unter Würdigung der dort erzielten Ergebnisse und erreichten Meilensteine ▶ Umsetzungsorientierung in Vorbereitung anstehender Konzepte – betrifft zum einen die kommende Generation der kommunalen NVPs und den SPNV-NVP ▶ Nachfolgeprojekt befasst sich mit der konkreten Umsetzung der ÖPNV-Maßnahmen in den anstehenden Ausschreibungen ▶ Begleitung und Evaluation einzelner, aus den Konzepten abgeleiteter Projekte bereits während der Erarbeitung
Fazit	Regionales Konzept mit Schwerpunkt auf dem ÖPNV und der Definition von Schnittstellen zu lokalen Mobilitätslösungen und -projekten des Umweltverbunds. Der Auftraggeber ist mit dem ZVM eine regionale Entität. Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt allerdings der kommunalen Ebene, d.h. den Kreisen und der Stadt Münster. Entsprechende Arbeitsformen wurden entwickelt, um die Interessen der lokalen auf der einen wie der regionalen Ebene auf der anderen Seite aufzunehmen.
Quellen	https://www.bus-und-bahn-im-muensterland.de/de/zvm/projektbuero-mobiles-muensterland.php (16.01.2023)
Kontakt	Zweckverband Mobilität Münsterland 0251 - 4134 - 0 info@zvm.info
Stand des Wissens	16.01.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

6.3 Landkreis sowie mehrere Landkreise und/oder kreisfreie Stadt

6.3.1 Gesamtplanungen für räumliche Entwicklung und Mobilität

Tabelle 21: Regionales Entwicklungskonzept Landkreis Siegen-Wittgenstein 2015

Regionales Entwicklungskonzept Landkreis Siegen-Wittgenstein 2015	
Räumlicher Bezug	▶ periphere ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Landkreis Siegen-Wittgenstein (NRW)
Gegenstand	<p>Mit dem Regionalen Entwicklungskonzept (REK) wurde eine ganzheitliche Handlungsgrundlage für die zukünftige Entwicklung des Kreises Siegen-Wittgenstein erarbeitet. Aufgrund des demografischen Wandels wird für den Landkreis ein Bevölkerungsrückgang von bis zu 10 Prozent bis ins Jahr 2040 prognostiziert. Die Herausforderungen gilt es besonders auf der wirtschaftlichen Ebene zu bewältigen, da die Anzahl der Personen im erwerbstätigen Alter stark sinken wird. Die behandelten Themenfelder sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Wirtschaft, Arbeit und Beschäftigung ▶ Bildung und Qualifizierung ▶ Verkehr und Mobilität ▶ Soziales, Jugend und Gesundheit ▶ Ländliche Entwicklung, Natur und Landschaft ▶ Tourismus, Kultur und Freizeit <p>Die Querschnittsthemen „Demografie“, „Digitalisierung“, „Energie/ Klima“, „Image“, „Inklusion, Integration“, „Gender-Ansatz“ und „Nachhaltigkeit“ wurden berücksichtigt. Die Erarbeitung erfolgte diskursiv in Arbeitsgruppen zu den unterschiedlichen Themenfeldern.</p> <p>Die entwickelten Handlungsansätze werden in den Arbeitsgruppen weiter ausformuliert und in enger Abstimmung mit der Kreispolitik in die Umsetzung gebracht.</p>
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Freiwillige Konzepterstellung, politischer Beschluss zur Erstellung ▶ Vorgängerkonzept aus den 1990er Jahren ▶ Keine Fördermittelvoraussetzung ▶ Integrierte Betrachtung Themen zur künftigen Entwicklung e eines Kreises
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Konzeptioneller Rahmen für die Kreisentwicklung Siegen-Wittgenstein ▶ Mobilität im Kontext weiterer Themen sowie Personen- und Güterverkehr ▶ Maßnahmenvorschläge benennen Verantwortlichkeiten ▶ Intensiver Beteiligungsprozess mit Arbeitsgruppen, Lenkungskreis und politischen Gremien; Strukturen werden in Umsetzungsbegleitung überführt
Fazit	<p>Der Kreis Siegen-Wittgenstein hat sich mit dem Regionalen Entwicklungskonzept einen strategischen Entwicklungsrahmen für die kommenden Jahre erarbeitet. Eine stärkere Vernetzung und engere Zusammenarbeit von Regionalplanung und kommunaler Bauleit- und Entwicklungsplanung sowie Verstärkung der interkommunalen Zusammenarbeit erfolgt im Rahmen integrierter Handlungskonzepte.</p>
Quellen	<p>https://www.siegen-wittgenstein.de/index.php?object=tx,3417.3&Mo-dID=6&FID=2170.1174.1 (18.11.2022)</p>
Kontakt	<p>Kreis Siegen-Wittgenstein E-Mail: post@siegen-wittgenstein.de Telefon: 0271 333-0</p>
Stand des Wissens	18.11.2022

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 22: Mobilitätskonzept Mobilität der Zukunft im Alb-Donau-Kreis und der Stadt Ulm

Mobilitätskonzept Mobilität der Zukunft im Alb-Donau-Kreis und der Stadt Ulm	
Räumlicher Bezug	▶ Regiopolitane Stadtregion
Verantwortlichkeit	▶ Alb-Donau-Kreis / Ulm
Gegenstand	Es geht um die Sicherstellung des Zugangs zur Mobilität für alle Bürger*innen. Gleichzeitig ist es ein erklärtes Ziel, eine umweltverträgliche Mobilität zu schaffen, die einen Beitrag zu den unterschiedlichen Umweltzielen leisten kann und zur Verbesserung der Lebensqualität sowie Attraktivität der Region beiträgt und zur nachhaltigen Gestaltung des Mobilitätsangebotes führt. Hierfür schlossen sich der Alb-Donau-Kreis und die Doppelstadt Ulm/Neu-Ulm zusammen, um eine regionale Handlungsstrategie zu erarbeiten.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Informell ▶ Integrierte Betrachtung der verschiedenen Verkehrsmittel ▶ Interkommunale Zusammenarbeit auf regionaler Ebene, um den Herausforderungen der künftigen Mobilitätsentwicklung besser begegnen zu können
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Erstellung unterschiedlicher Szenarien unter Berücksichtigung lokaler, regionaler und globaler Trends ▶ Zielgerichtete Ableitung geeigneter Maßnahmenansätze unter Einbeziehung der zuständigen Erstakteure*Erstakeurinnen ▶ Konzept berücksichtigt vorliegende Konzepte und bündelt die Handlungsansätze für eine zielgerichtete Umsetzung von Maßnahmen ▶ Handlungsspektrum setzt auch im Landkreis an den Wohnorten von Pendlern*Pendlerinnen nach Ulm an ▶ Prozess weist keine explizite Öffentlichkeitsbeteiligung auf, sondern beschränkt sich auf den fachöffentlichen Diskurs auf regionaler, übergreifender Ebene
Fazit	Ansatz einer regionalen Gesamtstrategie, die bestehende Planungen und zuständige Akteure*Akteurinnen zusammenbringt, um ein abgestimmtes strategisches Vorgehen sicherzustellen. Die identifizierten Handlungsansätze werden für die Umsetzung in die weiteren Fachplanungen und Zuständigkeitsbereiche übergeben.
Quellen	https://www.alb-donau-kreis.de/site/LRA-ADK-Internet/get/documents_E-1177375790/lra-adk/LRA_ADK_Internet_Datenquellen/Dienstleistungen%20A-Z/oepnv/20191016_Gutachten%20Ulm_ADK_final.pdf (20.12.2022)
Kontakt	Landratsamt Alb-Donau-Kreis Tel.: 0731 1850 Mail: info@alb-donau-kreis.de
Stand des Wissens	20.02.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 23: Klimamobilitätsplan im Landkreis Ludwigsburg

Klimamobilitätsplan im Landkreis Ludwigsburg	
Räumlicher Bezug	▶ teilweise stadtreionsnahe ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Landkreis Ludwigsburg
Gegenstand	Baden-Württemberg hat mit dem § 28 des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes die rechtliche Grundlage für das neue Instrument des Klimamobilitätsplans geschaffen. Der Landkreis Ludwigsburg ist eine von sechs Modellkommunen für die Pilotphase. Er ist der erste Landkreis in Baden-Württemberg, der einen Klimamobilitätsplan erstellt. In Klimamobilitätsplänen werden auf kommunaler Ebene konkrete Vorhaben im Mobilitätssektor zur dauerhaften und erheblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen festgelegt. Die dort festgeschriebenen Maßnahmen müssen in der Zuständigkeit der Kommune liegen bzw. mit den weiteren beteiligten öffentlichen Aufgabenträgern abgestimmt sein. Der Klimamobilitätsplan im Landkreis Ludwigsburg soll bis in den Herbst 2024 erarbeitet werden.
Merkmale des Planungsinstrumentes	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Informell ▶ Voraussetzung für den Erhalt von Fördermitteln des Landes ▶ Integrierte Betrachtung der verschiedenen Verkehrsmittel ▶ Zusammenarbeit des Landkreises mit den kreisangehörigen Gemeinden (der größere Teil hatte im April 2023 eine Teilnahme bereits zugesagt)
Qualität des Planungsinstrumentes	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Quantifiziertes Klimaschutzziel: Reduktion CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 Prozent (verglichen mit dem Jahr 2010) ▶ Entwicklung von abgestimmten Maßnahmen, um das Reduktionsziel zu erreichen ▶ Schaffung verwaltungsinterner Strukturen zur Bearbeitung des Klimamobilitätsplans (Arbeitsgruppe, Steuerungskreis) ▶ Prozessbegleitende Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung (Beteiligungsveranstaltungen in vier Teilräumen des Landkreises, Online-Beteiligung) ▶ Stakeholder-Beteiligung ▶ Evaluation der Wirkung von Maßnahmen
Fazit	Das Land Baden-Württemberg hat das Planungsinstrument Klimamobilitätsplan neu geschaffen. Es ist ein Planwerk orientiert an einem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) oder Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) mit einem besonderen Fokus auf Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors. Zukünftig sollen in Baden-Württemberg Klimamobilitätspläne flächendeckend eingeführt werden. Dann bekämen auch ländliche Regionen integrierte Verkehrsentwicklungskonzepte, was bisher noch eine Ausnahme darstellt.
Quellen	<p>https://www.landkreis-ludwigsburg.de/de/umwelt-technik-klimaschutz/klimaschutz/nachhaltige-mobilitaet/klimamobilitaetsplan/ (14.06.2023)</p> <p>https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/klimaschutzgesetz-klimamobilitaetsplaene (14.06.2023)</p>
Kontakt	Fachbereich Kreisentwicklung, Klimaschutz, Mobilität und Tourismus E-Mail: nachhaltige-mobilitaet@landkreis-ludwigsburg.de Telefon: 07141 144-42602
Stand des Wissens	14.06.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 24: Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald

Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald	
Räumlicher Bezug	▶ Regiopolitane Stadtregion / periphere ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Nationalpark Schwarzwald ▶ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Gegenstand	Verkehrsmittelübergreifendes Verkehrskonzept für eine moderne und nachhaltige Mobilität in der Nationalparkregion. Darüber hinaus soll die Nationalparkregion als Modell für andere ländliche Räume in Baden-Württemberg gesehen werden. Die zentrale Leitidee wurde mit dem Slogan „Natur. Bewusst. Mobil.“ zusammengefasst.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	▶ Das Verkehrskonzept ist ein freiwilliges Planungsinstrument ▶ Das Verkehrskonzept ist ggf. Voraussetzung für Fördermittel ▶ Der Nationalpark Schwarzwald dient als Modellregion für weitere ländliche Gebiete in Baden-Württemberg
Qualität des Mobilitätskonzepts	▶ Integrierter Ansatz: Alle regional bedeutsamen Verkehrsträger wurden berücksichtigt (ÖPNV, Motorisierter Verkehr, Fahrrad, Fußverkehr, Sharingangebote) ▶ Intensiver Beteiligungsprozess unter Beteiligung der Nationalparkverwaltung, der Ministerien für Verkehr und für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg, dem Nationalparkrat, dem Nationalparkbeirat und von Fachleuten, politischen und kommunalen Vertreter*innen sowie einem Innovationsbeirat ▶ Maßnahmen adressieren Bewohner*innen sowie Touristen*Touristinnen ▶ Schwerpunkt des Konzeptes liegt in der Bevorrechtigung des Umweltverbundes bei der An- und Abreise sowie auf der Vor-Ort-Mobilität. Neben Maßnahmen zum Ausbau von Verkehrsangeboten und deren Vernetzung sollen verkehrslenkende und verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt und unterstützende Technologien erprobt werden ▶ Umfangreiche Darstellung des Finanzierungsbedarfs und der Finanzierungsmöglichkeiten der Maßnahmenansätze, die vielfach zuständigkeitsübergreifend umzusetzen sind
Fazit	Integriertes Verkehrskonzept für den Nationalpark Schwarzwald und die angrenzende Region als Leitfaden für die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität. Eine Herausforderung ist, dass die Nationalparkverwaltung keine rechtliche Handhabe oder Entscheidungsbefugnisse hinsichtlich des Straßenverkehrs oder des ÖPNV hat. Daher kann der Nationalpark zum einen nur impulsgebend und unterstützend agieren, zum anderen kann ein Verkehrskonzept nur in Zusammenarbeit mit den zuständigen Akteuren*Akteurinnen entwickelt und umgesetzt werden. Damit gilt dieses Konzept auch als Modell für andere ländliche Räume in Baden-Württemberg.
Quellen	https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateten/PDF/181023_Verkehrskonzept_Nationalparkplan_Teil_1_Endbericht.pdf (20.12.2022)
Kontakt	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Telefon: 0711 89686-0 Poststelle@vm.bwl.de
Stand des Wissens	20.02.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

6.3.2 Verkehrszweigübergreifende Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte

Tabelle 25: Integriertes Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischer Kreis

Integriertes Mobilitätskonzept Rheinisch-Bergischer-Kreis	
Räumlicher Bezug	▶ Stadtregionsnahe ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Rheinisch-Bergischer-Kreis (NRW)
Gegenstand	Kreisweites Mobilitätskonzept zur Entwicklung einer integrierten Strategie und Verbesserung der Mobilitätsangebote. Die Erstellung des Integrierten Mobilitätskonzeptes für den Rheinisch-Bergischen Kreis wurde von einem mehrstufigen Beteiligungsprozess begleitet, in dem die Öffentlichkeit sowie die politischen Entscheidungsträger und Träger öffentlicher Belange umfassend integriert wurden.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Integriertes Konzept führt Zielformulierungen und Ansätze zur Verbesserung aller Verkehrsträger in einer ganzheitlichen Strategie für die künftige nachhaltige Mobilitätsentwicklung zusammen ▶ Freiwillige Konzepterstellung, ausgehend von politischem Auftrag aus dem Jahr 2016 wurde das Integrierte Mobilitätskonzept zwischen 2017 und 2019 erarbeitet und am 04. Juli 2019 durch den Kreistag des Rheinisch-Bergischen Kreises beschlossen ▶ Informell, Tragfähigkeit durch breit angelegte Beteiligung der Kommunen, Verbände, Politik und Mobilitätsakteure* Mobilitätsakteurinnen sichergestellt ▶ Übergreifende Handlungsstrategie zu den Mobilitätszielen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bezahlbare und barrierefreie Mobilität für alle Altersgruppen ○ Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund im regionalen Gesamtsystem ○ Steuerung und Sicherung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs ○ Energie- und emissionsarme Mobilität ○ Verträgliche Abwicklung von Wirtschafts- und Güterverkehren
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Integrierter Ansatz im Hinblick auf Mobilität mit infrastrukturellen, Angebots- und Kommunikationsmaßnahmen ▶ Prozess hat regionale Planungen und Prozesse im Bereich der Mobilität verknüpft, um diese mit den Kommunen, Verkehrsunternehmen und anderen Akteuren* Akteurinnen abzustimmen, Synergien zu nutzen und über die Kreisgrenze hinweg regionale Kooperationen zu fördern ▶ Umsetzungsorientierung durch frühzeitige Einbeziehung der zuständigen Umsetzungsakteure* Umsetzungsakteurinnen. Das Integrierte Mobilitätskonzept wurde hierfür von Beginn an als dynamisches Papier verstanden, so wurden schon parallel zur Konzepterstellung erste Maßnahmen angestoßen ▶ Umfangreicher Beteiligungsprozess hat zu hohen Zustimmungswerten zu auch zunächst unbequeme Maßnahmen (z. B. Reduzierung von Parkplätzen) geführt. Kombination von fachlichen Abstimmungsformaten und öffentlichen Regionalkonferenzen ▶ Mobilitätskonzept funktioniert als gemeinsame Zielformulierung und Verständigung über einen gemeinsamen Weg zwischen Verwaltung und Politik; Maßnahmen werden konsequent abgearbeitet und in die Umsetzung gebracht
Fazit	Das Integrierte Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis ist ein kreisweites Mobilitätskonzept, das eine verkehrsträger- und verkehrsartenübergreifende Entwicklungsrichtung beschreibt. Durch die intensive Beteiligung konnten die Akteursinteressen in den Prozess getragen und transparent abgewogen werden. In der heutigen Umsetzung besteht weiterhin eine große Zustimmung und Bindungswirkung des informellen Planwerks als Handlungsrahmen im Rheinisch-Bergischen Kreis.

Quellen	https://www.rbk-direkt.de/mobilitaetskonzept.aspx (16.01.2023)
Kontakt	Rheinisch-Bergischer Kreis 02202/13-0 info@rbk-online.de
Stand des Wissens	16.01.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 26: SubNodes und Folgeprojekte

SubNodes und Folgeprojekte	
Räumlicher Bezug	▶ zum Teil ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Thüringen, Landkreis Sömmerda
Gegenstand	<p>Lead des Interreg V B Projekts „SubNodes“ (2017-2020, Programmraum Mitteleuropa) war das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL); der Landkreis Sömmerda war als Projektpartner beteiligt. Der Fokus im Projekt- raum Thüringen lag auf einer Überarbeitung der Nahverkehrspläne (NVP). Ausgangspunkt des Projekts sind die Hauptknotenpunkte (Nodes) des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Im Projekt geht es um die Frage, wie positive Effekte des TEN-V in das „Hinterland“ hineingetragen werden können. Hierzu werden sekundäre Verkehrsknoten (SubNodes) definiert. In Thüringen sind dies die Mittelzentren des Landesentwicklungsprogramms Thüringen 2025. Diese Mittelzentren als (intermodale) Verknüpfungspunkte werden möglichst direkt mit den Nodes verbunden. Im Rahmen von „SubNodes“ wurde mittels einer Voruntersuchung die Machbarkeit der Einführung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) im Landkreis Sömmerda untersucht. Hierbei sollen Bahn- und Busfahrplänen im Landkreis aufeinander abgestimmt werden. Mit diesem „lokalen Aktionsplan“ wurden konzeptionelle Grundlagen für die Überarbeitung des NVP geschaffen. Um die Konzipierung und Einführung des ITF voranzubringen, wird aus dem „Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit“ das Andockprojekt „SÖM-InTakt“ gefördert (2020-2022). Der 2020 verabschiedete NVP des Landkreises Sömmerda 2021 bis 2025 greift den ITF als Entwicklungsoption für den ÖPNV auf; 2023 ist die Einführung des ITF im Busverkehr im Landkreis Sömmerda möglich. Durch das Förderprogramm „LandMobil“ im Rahmen des „Bundesprogramm Ländliche Entwicklung“ (BULE) wird das Projekt „Intakt*e*Mobilität im Landkreis Sömmerda“ (jetzt: „SÖM.intakt Modellvorhaben zur Erprobung neuer Mobilitätsangebote“) umgesetzt, durch das pilothaft zusätzliche bedarfsorientierte Verkehre mit Dorf-Auto und ehrenamtlichem Fahrpersonal in zwei Orten zur Ergänzung des Bus- und Bahn-Netz umgesetzt werden. Dieses Projekt startete 2020; der Pilotbetrieb begann 2021.</p>
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aus Perspektive des Landkreises Sömmerda sind freiwillige Aufgaben (Projekte „SubNodes“ und „Intakt*e*Mobilität im Landkreis Sömmerda“) und Pflichtaufgaben (Erstellung des Nahverkehrsplans durch den Landkreis als Aufgabenträger) miteinander verwoben worden. ▶ Um den ITF im Landkreis Sömmerda voranzubringen, wurden Impulse aus verschiedenen Förderprogrammen genutzt.
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ integrierte Vorgehensweise über verschiedene Bausteine öffentlicher Verkehrsmittel: Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Linienbus, Fahrdienste ▶ Zusammenarbeit von Bundesland, Landkreis und Gemeinden ▶ konsequenter Weg zur Umsetzung eines ITF im Landkreis
Fazit	<p>Im Hinblick auf die Umsetzung eines ITF im Landkreis Sömmerda wurden Handlungsspielräume aus verschiedenen Förderprogrammen miteinander kombiniert. Konzeptionell und planerisch wird eine Verbesserung der Mobilität angestrebt, inklusive einer guten Anbindung an den TEN-V-Knoten Erfurt.</p>
Quellen	<p>https://www.interreg-central.eu/Content.Node/SubNodes/Brochure-SubNodes-EN.pdf (06.12.2022)</p> <p>https://www.lra-soemmerda.de/Seiten/SubNodes.aspx (06.12.2022)</p>
Kontakt	Landratsamt Landkreis Sömmerda

E-Mail: nahverkehr@lra-soemmerda.de
Telefon: 03634 354-464

Stand des Wissens

06.12.2022

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 27: Mobilitätskonzept der Region Leinebergland

Mobilitätskonzept der Region Leinebergland	
Räumlicher Bezug	▶ Stadtregionsnahe ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Region Leinebergland e.V.
Gegenstand	Regionales Mobilitätskonzept mit dem Ziel die Mobilität in der Region Leinebergland zu verbessern, die Daseinsvorsorge und damit die Attraktivität des Lebens für alle Bevölkerungsgruppen in diesem ländlichen Raum zu gewährleisten, und nicht zuletzt im Sinne des Umwelt- und Klimaschutz zu handeln. Die identifizierten Maßnahmen sind für die beteiligten Kommunen handlungsleitend und werden sukzessive in die Umsetzung gebracht.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Freiwilliges Planungsinstrument ▶ ggf. Voraussetzung für Fördermittel ▶ Integriertes Konzept, das den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr, sowie den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr umfasst. Ein Schwerpunkt des Konzeptes sind die alternativen Mobilitätsangebote (u.a. Mobilitätsstationen, Sharing- Angebot, On-Demand Verkehr)
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Informelles Konzept ▶ Interkommunale Zusammenarbeit ▶ Politisch in den Gemeinderäten der Kommunen der Region Leinebergland beschlossen (Alfeld (Leine), Duingen, Elze, Freden (Leine), Gronau (Leine), Lam-springe und Sibbesse im Landkreis Hildesheim sowie Delligsen im Landkreis Holz-minden) ▶ Einrichtung eines Arbeitskreises, bestehend aus Vertretern aus Verwaltung, Po-litik, zusätzlich wurden themenbezogen weitere Interessenvertreter und Aufga-benträger eingebunden ▶ Bürger*innen der Region Leinebergland wurden in einer öffentlichen Bürger-werkstatt beteiligt ▶ Umsetzungsperspektive in den Kommunen der Region Leinebergland gegeben. Für die Umsetzung der Maßnahmen wird ein Zeitraum von 10 Jahren vorgese-hen, nach 5 Jahren soll eine Zwischenbilanz gezogen werden.
Fazit	<p>Mit den Akteuren*Akteurinnen der Region erarbeitetes konsensfähiges, integriertes Handlungskonzept, das Schlüsselmaßnahmen für eine zukunftsfähige Mobilität in der Region Leinebergland benennt.</p> <p>Bei der Region Leinebergland e.V. wurde eine Mobilitätsmanagement installiert, das die Umsetzung begleitet und kommunenübergreifend koordiniert.</p>
Quellen	https://www.region-leinebergland.de/seite/430231/mobilit%C3%A4tskonzept.html (20.12.2022)
Kontakt	<p>Region Leinebergland e.V. Telefon: (05181)28 664 01 E-Mail: regionalbuero@leinebergland-region.de</p>
Stand des Wissens	19.02.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 28: Kreisentwicklungs-konzept des Saarpfalz-Kreises

Kreiselwicklungs-konzept des Saarpfalz-Kreises	
Räumlicher Bezug	▶ Regiopolitane Stadtregion
Verantwortlichkeit	▶ Saarpfalz-Kreis
Gegenstand	Das Kreiselwicklungs-konzept gibt Leitlinien und Ziele für die Entwicklung des kreis-angehörigen Raumes vor. Zudem wird der politische Handlungsrahmen des Saarpfalz-Kreises definiert. Themenfelder zu soziokulturellen, ökonomischen und ökologischen, sowie Aspekten der Daseinsvorsorge werden erörtert.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Integrierte räumliche Entwicklungsstrategie ▶ Informelles Konzept ▶ Informations- und Kommunikationsgrundlage für die Öffentlichkeit zur weiteren Entwicklung ▶ Kooperationsgrundlage für die verschiedenen Akteure* Akteurinnen der Regionalentwicklung ▶ Koordinationsgrundlage für gemeinsame Interessen ▶ Handlungsgrundlage für die künftige Regionalentwicklung ▶ Fachöffentlicher und öffentlicher Beteiligungsprozess
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Integrierte Betrachtungsweise des Saarpfalz-Kreises ▶ Umfangreicher Beteiligungsprozess mit kreisinterner Lenkungsgruppe, Expertengesprächen, Arbeitsgruppen zu sektoralen Themen ▶ Überführung der bestehenden Konzepte in eine umfangreiche Synopse als Grundlage des Kreiselwicklungs-konzeptes ▶ Kritische Betrachtung der Kreisverwaltung, der bestehenden Aufgabenverteilung für die Regionalentwicklung. Ableitung auch organisatorischer Handlungsbedarfe für die künftigen Anforderungen
Fazit	Umsetzungsorientiertes Kreiselwicklungs-konzept, das eine gemeinsame Zielvorstellung von Kreis und Kommunen als überörtlichen Rahmen für Anpassungs- und Entwicklungsprozesse aufzeigt. Durch die explizite Umsetzungsorientierung werden die Stellschrauben benannt, um die künftigen Entwicklungen im Saarpfalz-Kreis voranzutreiben. Für die Fachbereiche der Kreisverwaltung wird aufgezeigt, in welchen Bereichen sie sich durch ihre tägliche Arbeit bei der Umsetzung des Konzeptes einbringen können.
Quellen	https://www.saarpfalz-kreis.de/images/Umwelt/Kreiselwicklungs-konzept/pdf/Kreiselwicklungs-konzept.pdf (20.12.2022)
Kontakt	Saarpfalz-Kreis Telefon: 06841/ 104 8478 E-Mail: info@saarpfalz-kreis.de
Stand des Wissens	20.02.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 29: Integriertes Klimaschutzkonzept Altmühlfranken

Integriertes Klimaschutzkonzept Altmühlfranken	
Räumlicher Bezug	▶ Periphere ländliche Regionen
Verantwortlichkeit	▶ Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen
Gegenstand	Das integrierte Klimaschutzkonzeptes (IKSK) berücksichtigt die Handlungsfelder Wohnen, kommunale Liegenschaften, Sektor Gewerbe, Handel, Dienstleistung mit Industrie sowie Verkehr. Neben Maßnahmen und Aktionen im Rahmen der partizipativen Erstellung des Konzeptes wurde ein Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit entwickelt, das die weiteren Schritte des Landkreises medial unterstützen und begleiten helfen soll. Die Ergebnisse der Untersuchung münden in einen Maßnahmenkatalog, der dem Landkreis als zukünftige Handlungsanleitung dient
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Freiwillige Konzepterstellung ▶ Gefördert im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) ▶ Voraussetzung für den Zugang zu weiteren Fördermitteln ▶ Kreisweites Konzept, das die interkommunale Zusammenarbeit fördert
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Integrierte Sektorenbetrachtung ▶ Das Konzept baut auf bereits erfolgreich umgesetzten Maßnahmen auf und entwickelt darauf aufbauend zielgerichtet Projekte und Maßnahmen weiter ▶ Ausgangspunkt einer nachhaltigen und strukturierten Energiepolitik ▶ Die Erarbeitung des Konzeptes erfolgt in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung und den lokalen Akteuren*Akteurinnen ▶ Erarbeitung eines Konzeptes für die Öffentlichkeitsarbeit, um die Umsetzung öffentlich zu begleiten und Klimaschutzmaßnahmen zu bewerben
Fazit	Ein Integriertes Klimaschutzkonzept mit Analyse der Bestandssituation und Potenzialermittlung zur Steigerung der Energieeffizienz. Begleitet wird die Erstellung durch die Einbindung wichtiger Akteure*Akteurinnen in Arbeitsgruppen und einem Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit während der Umsetzung.
Quellen	https://www.altmuehlfranken.de/umwelt/klimaschutzkonzept/ (20.12.2022)
Kontakt	Landratsamt Weißenburg-Gunzenhausen Telefon: 09141 902-0 E-Mail: poststelle.ira@landkreis-wug.de
Stand des Wissens	25.04.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

6.3.3 Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte für einzelne Verkehrszweige

Tabelle 30: Nahverkehrsplan Oberbergischer Kreis

Nahverkehrsplan Oberbergischer Kreis	
Räumlicher Bezug	▶ Stadtreionsnahe ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Oberbergischer Kreis (NRW)
Gegenstand	Die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen (NVP) erfolgt auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8 Abs. 3 PBefG) und des nordrhein-westfälischen ÖPNV-Gesetzes (§ 8 ÖPNVG). Der Aufgabenträger – in diesem Fall der Oberbergische Kreis – hat mit der Neuaufstellung 2017 die Ausgestaltung und Finanzierung des regionalen ÖPNV für die kommenden Jahre festgelegt.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ vorgeschrieben, formell (nach ÖPNV-Gesetz § 8 ÖPNVG-NRW) ▶ der Nahverkehrsplan ist die Grundlage für eine detaillierte und umsetzungsorientierte Planungen des straßengebundenen ÖPNV in den nächsten fünf Jahren. Eine bedarfsgemäße Fortschreibung ist vorzusehen. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der SPNV-Planung sind dabei zu berücksichtigen. ▶ Neuregelung der Finanzierung des ÖPNV unter Einbeziehung der Kommunen ▶ Vorbereitung der Umsetzung durch die Vergabe von Leistungen, in weiten Teilen als Direktvergabe an das kommunale Verkehrsunternehmen Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG)
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ sektoraler Plan für den straßengebundenen ÖPNV im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers ▶ Hierarchisierung und Strukturierung des ÖPNV-Netzes in Primär-, Sekundär- und Tertiärnetz mit jeweiligen Zielqualitäten im Bedienungsangebot ▶ Integration unterschiedlicher Bedienungsformen (Linienverkehr, flexible Bedienung, innovative Angebote) in die Struktur der drei Netze ▶ Schwerpunkt der Fortschreibung: Mobilitätssicherung im ländlichen Raum ▶ Identifizierung von wirtschaftlich nicht tragbaren Fahrten, Ausarbeitung von individuellen, wirtschaftlichen Verkehrskonzepten als Möglichkeiten zum Zurücklegen von Wegen/Strecken zwischen Wohnort und Haltestelle, hierbei stärkere Einbeziehung der kommunalen Zuständigkeiten ▶ Organisatorische, inhaltliche und finanzielle Unterstützung des Kreises bei der Erprobung spezifischer teilräumlicher Mobilitätslösungen ▶ Begleitung des Fortschreibungsprozesses durch Beteiligung der Bürger*innen sowie der Träger öffentlicher Belange (TöB)
Fazit	Der NVP 2017 hat den ÖPNV im Oberbergischen Kreis auf eine neue Basis gestellt. Ziel ist die Steigerung der finanziellen Tragfähigkeit, die Mobilitätssicherung in ländlichen Gebieten des Oberbergischen Kreises und Vorbereitung der Erprobung innovativer Mobilitätskonzepte. Hierfür ist eine verstärkte Zusammenarbeit mit den Kommunen im Oberbergischen Kreis erforderlich, da unterschiedliche Aufgabenträgerschaft/Zuständigkeit je nach Projekt bestehen. Der Nahverkehrsplan ist zudem wesentlicher Planungsbaustein für die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV im Kreisgebiet (§ 8 Abs. 3 PBefG).
Quellen	https://www.obk.de/imperia/md/content/cms200/aktuelles/amt_61/61_b_nvp-obk_2017_.pdf (12.01.2023)
Kontakt	Oberbergischer Kreis Telefon: 02261 88-0, E-Mail: mail@obk.de
Stand des Wissens	12.01.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 31: Nahverkehrsplan für die Wartburgregion

Nahverkehrsplan des Wartburgkreises und der Stadt Eisenach („Wartburgregion“), 2017-2022; Fortschreibung des Nahverkehrsplans, 2022-2027	
Räumlicher Bezug	<ul style="list-style-type: none"> ▶ periphere ländliche Region (mit Eisenach als Zentrale Stadt einer peripheren ländlichen Region)
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Landkreis und Stadt Eisenach (bis zum 30. Juni 2021 kreisfreie Stadt) ▶ Verkehrsunternehmen Wartburgmobil (VUW) gKAÖR (gemeinnützige Kommunalanstalt des öffentlichen Rechtes (gKAÖR))
Gegenstand	<p>Gegenstand des Nahverkehrsplan (NVP) ist der straßengebundene ÖPNV in kommunaler Verantwortung. Für den NVP für den Zeitraum 2017 bis 2022 haben der Wartburgkreis und die kreisfreie Stadt Eisenach als die zuständigen Aufgabenträger (§ 3 ThürÖPNVG) einen gemeinsamen Nahverkehrsplan aufgestellt, der vom Kreistag und vom Stadtrat beschlossen wurde. Seit 1. Juli 2021 gehört die bisher kreisfreie Stadt Eisenach zum Wartburgkreis. Dem seit Herbst 2017 bestehenden gemeinsamen Verkehrsunternehmen Wartburgmobil (VUW gKAÖR) wurde die Aufgabenträgerschaft übertragen. Die Fortschreibung des NVP wurde Ende 2020 durch VUW gKAÖR beschlossen, womit der 2017 begonnene Weg zur Neugestaltung des Nahverkehrssystems in der Wartburgregion fortgesetzt wird.</p>
Merkmale des Planungsinstruments	<ul style="list-style-type: none"> ▶ vorgeschrieben, formell (Aufgabenträger haben für ihren Zuständigkeitsbereich Nahverkehrspläne aufzustellen (§ 5 Abs. 1 Thür ÖPNVG)) ▶ im Thüringer ÖPNV-Gesetz ist geregelt, dass der NVP für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben ist (§ 5 Abs. 1 Thür ÖPNVG) ▶ der NVP 2017 stützt sich auf den seinerzeit vorhandenen NVP, das Angebotskonzept für den Stadtbusverkehr Eisenach sowie das Strategiekonzept für die Wartburgregion
Qualität des Planungsinstruments	<ul style="list-style-type: none"> ▶ sektoraler Plan für den straßengebundenen ÖPNV im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers ▶ zur Aufstellung des NVP 2017 haben sich der Wartburgkreis und die Stadt Eisenach zur Verbesserung der Verhältnisse im Straßenpersonennahverkehr über einen ARGE-Vertrag (Arbeitsgemeinschaft) zusammengeschlossen ▶ Kooperationen mit angrenzenden Aufgabenträgern für Linien in zentrale Orte außerhalb des Wartburgkreises (beispielsweise Bad Hersfeld, Eschwege) ▶ Begleitung des Fortschreibungsprozesses durch Beteiligung der Bürger*innen sowie der Träger öffentlicher Belange (TöB) im Sommer 2021 ▶ Öffentlichkeitsbeteiligung bot Interessierten die Möglichkeit, ihre Anregungen in den Prozess der NVP-Fortschreibung per Online-Fragebogen, E-Mail oder auf postalischem Weg einzubringen ▶ regulär vorgesehen ist die Beteiligung/Anhörung der TöB (§ 5 ThürÖPNVG) (insbesondere Behindertenbeauftragte, Fahrgastbeirat, Städte und Gemeinden des Wartburgkreises, benachbarte Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen mit Konzessionen nach §§ 42 und 43 PBefG, Parteien, Tourismusorganisationen/-verbände, Kirchen, Unternehmen) ▶ im NVP 2017 wurde eine Neustrukturierung des straßengebundenen ÖPNV in Hauptnetz, Ergänzungsnetz sowie Stadtverkehrsnetze Eisenach und Bad Salzungen, Stadtverkehr Bad Liebenstein vorgenommen ▶ das neue Liniennetz im Wartburgkreis und in der Stadt Eisenach wurde Mitte 2019 in Betrieb genommen ▶ die Fortschreibung des NVP 2022 dient der Überprüfung und Fortführung des im NVP 2017 entwickelten Konzepts ▶ ein Fahrgastbeirat wurde bereits Anfang 2016 geschaffen, dessen Aufgabe es ist, auf Mängel im ÖPNV aus Nutzersicht aufmerksam zu machen und Verbesserungsvorschläge zu formulieren

Fazit	Der NVP 2017 hat den ÖPNV in der Wartburgregion auf eine neue Basis gestellt. Mit den Maßnahmen des NVP soll die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel in der Wartburgregion gefördert werden. Neben dem ÖPNV, auf den der NVP fokussiert, sind das der Rad- und Fußverkehr, die mit dem ÖPNV zusammen zudenken sind. Vorgesehen ist, ein regionales Mobilitätsmanagement in der Wartburgregion zu etablieren. Handlungsbedarf besteht bei der Vereinfachung des Tarifs. Bisher gibt es eine „Verkehrsgemeinschaft Wartburgregion“, in die der Schienenpersonennahverkehr nicht integriert ist.
Quellen	https://www.wartburgmobil.info/unternehmen/fahrgastinfo/ (19.12.2022) https://www.wartburgmobil.info/behoerde/zustaendige-behoerde/ (19.12.2022)
Kontakt	Verkehrsunternehmen Wartburgmobil (VUW) gkAÖR E-Mail: www.wartburgmobil.info Telefon: 03695 63 64 7-00
Stand des Wissens	19.12.2022

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 32: Klimaschutzteilkonzept Radverkehr Kreis Coesfeld

Klimaschutzteilkonzept Radverkehr Kreis Coesfeld	
Räumlicher Bezug	▶ Stadtregionsnahe ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Kreis Coesfeld (NRW)
Gegenstand	Entwicklung eines alltagsfähigen Radverkehrsnetzes zwischen den Kommunen des Kreises Coesfeld und den Nachbarkommunen. Vor dem Hintergrund der verbreiteten Fahrradnutzung im Münsterland und der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs, kommt dem Fahrrad eine wachsende Bedeutung als kostengünstige, gesundheitsfördernde und klimaschonende Alternative für die tägliche Fahrt zur Arbeit oder zur Schule zu.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Informell, Umsetzungswillen durch politischen Beschluss 2019 ausgedrückt ▶ Sektorale Betrachtung des Fahrrads sowie multimodaler Schnittstellen, vorrangig zum ÖPNV ▶ Kann als regionales Radverkehrskonzept nur die Verbindungen betrachten, die außerorts bzw. in Baulast der Kreises Coesfeld liegen ▶ Freiwillige Konzepterstellung mit dem Ziel der Steigerung der Fahrradnutzung ▶ Förderung als Klimaschutzteilkonzept Radverkehr, um durch die Verlagerung von alltäglichen Autofahrten auf das Fahrrad Treibhausgas-Emissionen einzusparen
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Betrachtung des Radverkehrs vor dem Hintergrund des Klimaschutzes ▶ Alle Städte und Gemeinden, aber auch ihre Orts- und Stadtteile sind in das kreisweite Radverkehrsnetz eingebunden. Die Binnenerschließung der Kernorte und ggf. zusätzliche Verbindungen sind dagegen Inhalt der Radverkehrskonzeptionen der Städte und Gemeinden ▶ Durch Berücksichtigung von Pedelecs soll der Radverkehrsanteil auch auf größeren Wegedistanzen erhöht werden ▶ Umfangreicher Abstimmungs- und Beteiligungsprozess mit begleitendem Arbeitskreis, Kommunalworkshops zur Berücksichtigung der Schnittstellen zur Radverkehrsplanung der kreisangehörigen Gemeinden, digitale Öffentlichkeitsbeteiligung und Politik
Fazit	Das Radverkehrskonzept definiert für den Kreis Coesfeld ein alltagsfähiges Radverkehrsnetz zwischen den Kommunen des Kreises und seinen Nachbarkommunen. Durch eine umfassende Beteiligung soll die Tragfähigkeit sichergestellt und die Schnittstellen zu den kommunalen Planungen definiert werden. Die Förderung durch Mittel der Nationalen Klimaschutzinitiative trägt zu einer stärkeren strategischen Einordnung unter Gesichtspunkten der Einsparung verkehrsinduzierter Emissionen bei.
Quellen	https://klima.kreis-coesfeld.de/fileadmin/Klima/downloads/200618_Radverkehrskonzept_Kreis_Coesfeld_2020_inet.pdf (12.01.2023)
Kontakt	Kreis Coesfeld Telefon: (02541) 18-0 E-Mail: info@kreis-coesfeld.de
Stand des Wissens	12.01.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 33: Nahmobilitätscheck Landkreis Limburg-Weilburg

Nahmobilitätscheck Landkreis Limburg-Weilburg	
Räumlicher Bezug	▶ stadtreionsnahe ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Landkreis Limburg-Weilburg
Gegenstand	Der Nahmobilitätschecks ist ein Nahmobilitätsplan mit Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität. Der Nahmobilitätscheck wurde im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) 2017 als Planungsinstrument entwickelt. Die Erarbeitung wird mit Checklisten und Mustervorlagen unterstützt.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ sektoral für den Rad- und Fußverkehr bis hin zur Verknüpfung von Nahmobilität und ÖPNV ▶ informell, jedoch erleichterter Zugang zu Fördermitteln ▶ thematische Bandbreite von der Gestaltung über Infrastruktur bis zur strategischen Verankerung in der Verwaltung ▶ räumliche Anwendbarkeit von der Stadtteilebene bis zur Kreisebene entsprechend der lokalen Bedürfnisse ▶ Beteiligungsintensiver Ablauf mit Workshops und Ortsbegehungen mit Verwaltung, Verbänden, Politik und Bürgern ▶ Der Nahverkehrscheck im Landkreis Limburg-Weilburg ist kreisweit mit strategischem Schwerpunkt mit sechs Vertiefungsgebieten in Vorbereitung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Flexibles Planungsinstrument mit Ausrichtung auf den Zugang zu Fördermitteln ▶ Vorstrukturierter Prozess mit Checklisten und Mustervorlagen sorgt für vereinfachte Abläufe wie auch eine Qualitätssicherung ▶ Hohe Dialogorientierung mit Workshops und Begehungen trägt dazu bei, lokal-spezifische Lösungen zu erarbeiten und vor Ort eine hohe Tragfähigkeit zu erzielen ▶ Anwendung im Landkreis Limburg-Weilburg: Nahmobilitätscheck mit Schwerpunkt Radverkehr für den gesamten Landkreis mit sechs Vertiefungsgebieten, in denen Musterlösungen für wiederkehrende Problemlagen im Kreisgebiet bearbeitet wurden
Fazit	Der Nahmobilitätscheck hat das Ziel, die Nahmobilität auf kommunaler Ebene zu stärken. Der inhaltliche Ablauf und der Bearbeitungszeitraum mit ca. sechs bis neun Monaten sind kompakt. Der Nahmobilitätscheck ist in einen umfassenden Ansatz der finanziellen Förderung eingepflegt, um die Umsetzung von Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität zu vereinfachen.
Quellen	https://www.landkreis-limburg-weilburg.de/fileadmin/landkreis/downloads/klimaschutz/201007_NMC_Limburg-Weilburg_web.pdf (13.01.2023)
Kontakt	Landkreis Limburg-Weilburg 06431 296-0 info@limburg-weilburg.de
Stand des Wissens	13.01.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 34: BAR - kommunales E-Carsharing-Angebot im Landkreis Barnim

BARshare – kommunales E-Carsharing-Angebot im Landkreis Barnim	
Räumlicher Bezug	<ul style="list-style-type: none"> ▶ zum Teil ländliche Region (Amt Britz-Chorin-Oderberg)
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kreiswerke Barnim GmbH (100%ige Tochtergesellschaft des Landkreises Barnim)
Gegenstand	<p>Die Null-Emissions-Strategie für den Landkreis Barnim wurde durch den Kreistag 2008 beschlossen. In diesem Zusammenhang entstand 2017 ein Konzept zur Umsetzung eines E-Carsharing-Angebots mit dem ein Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen geleistet werden sollte. Dieses Konzept sah vor, Dienstwagen u.a. der öffentlichen Verwaltung durch E-Autos mit Fuhrparkmanagement zu ersetzen, wobei die Fahrzeuge außerhalb der Dienstzeiten den Bürger*innen zur Verfügung stehen sollen (später Nachmittag, Abend, Wochenende).</p> <p>BARshare startete 2019. Es ist ein stationsbasiertes Angebot mit E-Car-, Lastenrad- und E-Bikesharing für private und geschäftliche Zwecke. Seit Herbst 2020 nutzt das Amt Britz-Chorin-Oderberg BARshare; 2021 kam die amtsangehörige Stadt Oderberg hinzu.</p> <p>Das Konzept stützt sich unter vertraglichen Gesichtspunkten auf Haupt- (regelmäßige Nutzung) und Mitnutzer (gelegentliche Nutzung). Hauptnutzer können feste Nutzungszeiten vereinbaren oder einen flexiblen Tarif mit langfristig möglicher Vorausbuchung nutzen. Bei diesem flexiblen Tarif steht das Fahrzeug auch zu Dienstzeiten den Mitnutzern zur Verfügung, wenn es nicht durch den Hauptnutzer eingesetzt wird. Durch die Hauptnutzer wird der Standort der Fahrzeuge bestimmt.</p>
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Konzept und Realisierung von BARshare ist eine freiwillige Leistung ▶ BARshare ist das erste derartige Konzept des Landkreises (Vorreiter im bundesweiten Vergleich) ▶ Konzept und Realisierung wurden durch den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE), die Investitionsbank Land Brandenburg (ILB) und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert ▶ der Aufbau von BARshare-Standorten in den Ämtern/Orten wird durch den Landkreis gefördert
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ integriert in die Klimaschutzpolitik des Landkreises ▶ Weiterentwicklung des Tarifs als Reaktion auf die Nutzungsansprüche (flexibler Hauptnutzertarif) ▶ landkreisweites Konzept mit bisher (November 2022) elf Standorten (Ahrensfelde, Bernau, Biesenthal, Blumberg, Britz, Eberswalde, Melchow, Oderberg, Panketal, Wandlitz, Werneuchen) ▶ Standorte der Fahrzeuge primär bei den Hauptnutzern, Mobilitätsstation am Bahnhof Werneuchen
Fazit	<p>Das BARshare zugrundeliegende Konzept sind Verträge mit der Hauptnutzerschaft, durch die eine Grundauslastung und ein Anteil der Betriebskosten für den jeweiligen Standort gedeckt ist. Außerhalb der Hauptnutzung sind die Fahrzeuge allgemein verfügbar. Das Angebot BARshare ist ein konzeptioneller Ansatz, wie Carsharing im ländlichen Raum wirtschaftlich betrieben werden kann.</p>
Quellen	<p>https://www.barshare.de/ (23.11.2022)</p> <p>https://www.kreiswerke-barnim.de/images/assets/mediathek/presseinformation/202211_Presseinformationen_BARshare.pdf (23.11.2022)</p> <p>https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/barshare-kommunales-e-carsharing-angebot-im-landkreis-barnim (23.11.2022)</p> <p>https://www.barshare.de/erfahrbar/9-erfahrbar/90-barshare-britz-chorin-oderberg (23.11.2022)</p> <p>https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/carsharing-auf-dem-land (23.11.2022)</p>

Kontakt

Barnimer Energiebeteiligungsgesellschaft mbH
Saskia Schartow, Projektleitung BARshare
E-Mail: info@barshare.de
Telefon: 03334/526 20 42

Stand des Wissens

23.11.2022

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 35: garantiert mobil!

garantiert mobil!	
Räumlicher Bezug	▶ stadtreionsnahe ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Landkreis (Odenwaldkreis)
Gegenstand	<p>„garantiert mobil!“ in einem weiter gefassten Verständnis meint die Integration verschiedener Mobilitätsangebote in Tarif, Auskunft, Buchung und Bezahlung über eine digitale Plattform. Die integrierten Mobilitätsangebote sind Bahn und Bus inklusive Rufbus, private Mitnahmen und taxOMobil-Fahrten, die durch örtliche Taxi- und Mietwagenunternehmen abgewickelt werden.</p> <p>Die beiden zuletzt genannten Elemente des Mobilitätsangebots machen das integrierte Mobilitätskonzept „garantiert mobil!“ aus, weil es das linienbezogene ÖPNV-Angebot zeitlich und räumlich ergänzt und vertieft.</p> <p>Mitnahmefahrten können über digitale Plattform angeboten werden, dabei müssen sowohl der Start- als auch der Zielort eine ÖPNV-Haltestelle sein. Private Fahrt anbietende bekommen für jeden Kilometer, auf dem sie einen Fahrgast befördern, eine Gutschrift in Höhe von 12 Cent auf ihrem Kundenkonto gutgeschrieben. Die vermittelten Mitnahmefahrten unterliegen nicht der gewerblichen Personenbeförderung und sind daher nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nicht genehmigungspflichtig.</p> <p>Erfüllt wird die Mobilitätsgarantie letztlich durch taxOMobil: Die Mobilitätsgarantie gilt zu den Betriebszeiten Montag bis Freitag 05-22 Uhr, Samstag 06-22 Uhr und Sonn- und Feiertag 08-22 Uhr. Am 24. und 31.12. ist um 15 Uhr Betriebschluss. Buchbar sind Fahrten im gesamten Odenwaldkreis von der Ortschaft ins nächste Zentrum und immer auch ins Kreiszentrum Erbach/Michelstadt. Zusätzlich zum ÖPNV-Tarif ist ein entfernungsabhängiger Zuschlag zu zahlen. Durch frühzeitiges Anmelden und die Zubuchung weiterer Personen reduziert sich der Zuschlag. Durch die verschiedenen Angebote haben die Bürger*innen des Odenwaldkreises mehr Fahroptionen als anderswo im ländlichen Raum.</p>
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Ergänzungen zum klassischen Angebot von Bus und Bahn setzt der Odenwaldkreis freiwillig um. ▶ Die Bausteine taxOMobil und private Mitnahmen bauen auf einem bereits seit Jahren gut entwickelten ÖPNV auf, dessen weiterer Ausbau allerdings auf finanzielle Grenzen des Aufgabenträgers Odenwaldkreis trifft.
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Vorgehensweise ist sektoral, es geht um die Mobilitätssicherung. Innerhalb der Mobilität ist die Vorgehensweise integriert, weil öffentliche und private Formen der Fortbewegung unter einem Dach integriert werden. ▶ Ob oder inwieweit bei der Entwicklung des Angebots die Bürger*innen einbezogen wurden, ist aus den vorliegenden Darstellungen nicht erkennbar. ▶ „garantiert mobil!“ wurde im September 2017 eingeführt. Neben der anonymisierten Auswertung von Daten aus dem Buchungssystem wurden kurz nach Einführung von garantiert mobil! 2017/18 und eineinhalb Jahre später 2019 Befragungen unter den garantiert mobil!-Kunden*Kundinneninnen und in einer repräsentativen Bevölkerungsstichprobe durchgeführt. Aufgabe der bevölkerungsrepräsentativen Untersuchung war es, die Bekanntheit von garantiert mobil!, die Wirksamkeit der Marketing-Maßnahmen sowie Einstellungen und Haltungen zu dem Angebot zu ermitteln.
Fazit	<p>Mit „garantert mobil!“ hat der Odenwaldkreis ein Mobilitätskonzept umgesetzt, das eine den heutigen Anforderungen genügende Mobilität auch ohne eigenes Auto gewährleisten soll. Kernelemente von „garantiert mobil!“ sind die Ergänzungen des klassischen ÖPNV um die Bausteine private Mitnahmen und taxOMobil-Fahrten. Diese Angebote sind in das Tarif-, Auskunfts- und Buchungssystem des ÖPNV integriert. Zu konstatieren ist, dass das Angebot privater Mitnahmen nur in</p>

	einem geringen Maß angeboten und nachgefragt wird, wobei hier auch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie zu berücksichtigen sind.
Quellen	https://www.odewaldmobil.de/nahverkehr/garantiert-mobil (16.12.2022)
Kontakt	Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG) E-Mail: info@odewaldmobil.de Telefon: 06061/979988
Stand des Wissens	19.12.2022

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 36: Nahverkehrsplan Landkreis Reutlingen

Nahverkehrsplan Landkreis Reutlingen	
Räumlicher Bezug	▶ Metropolitane Stadtregion /Stadtregionsnahe ländliche Regionen
Verantwortlichkeit	▶ Landkreis Reutlingen (Baden-Württemberg)
Gegenstand	Gegenstand des Nahverkehrsplans (NVP) ist der straßengebundene ÖPNV in kommunaler Verantwortung. Die Fortschreibung des NVP wurde am 9. Mai 2021 durch den Kreistag beschlossen. Ziel ist die attraktive Weiterentwicklung eines an den Bedürfnissen der Bürger*innen orientierten ÖPNV. Der Nahverkehrsplan setzt neue Bedien- und Qualitätsstandards und definiert Linienbündel sowie Ziele als Rahmenvorgaben für die weitere Verbesserung der Mobilität im Landkreis Reutlingen.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ vorgeschrieben, formell (Aufgabenträger haben für ihren Zuständigkeitsbereich Nahverkehrspläne aufzustellen (§ 11 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs – ÖPNVG BW)) ▶ der NVP ist für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben ist (§ 11 Abs. 7 BW ÖPNVG) ▶ NVP 2022 stützt sich auf den seinerzeit vorhandenen NVP, sieht jedoch eine Weiterentwicklung und Erhöhung der Angebotsqualität des ÖPNV vor
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ sektoraler Plan für den straßengebundenen ÖPNV im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers ▶ Kooperationen mit angrenzenden Aufgabenträgern für Linien in zentrale Orte außerhalb des Landkreis Reutlingen (beispielsweise Stadt Reutlingen) ▶ Begleitung des Fortschreibungsprozesses durch Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) ▶ Initiierung von zwei Arbeitsgruppen zur Prozessbegleitung (AG Politik: Vertreter der Kommunen und Kreistagsfraktionen; AG Verkehrsunternehmen: Vertreter der Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH) ▶ Durchführung zusätzlicher themenspezifischer Workshops mit Einbindung weiterer fachöffentlicher Akteure*Akteurinnen ▶ Der NVP stellt eine Leitlinie für die Entwicklung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität für den Landkreis dar. Dabei wird insbesondere auf den Umwelt- und Klimaschutz sowie die Barrierefreiheit Wert gelegt. Ziele sind zudem, die Verlagerung von Fahrten des MIV auf den Umweltverbund und eine Stärkung von alternativen Antriebstechnologien. ▶ Der Landkreis verfolgt u.a. folgende Ziele: Einsatz von alternativen Antriebsformen, Förderung Sharing-Angebote, Gestaltung von Umsteigepunkten zwischen den Verkehrsmitteln
Fazit	Der Landkreis Reutlingen hat sich mit dem Nahverkehrsplan eine Leitlinie für künftige Entwicklungen der nächsten Jahre erarbeitet. Ziel ist es innovative Verkehrsangebote zur Reduzierung von Emissionen und die Verlagerungen vom MIV zum Umweltverbund voranzubringen.
Quellen	https://www.kreis-reutlingen.de/Nahverkehrsplan (19.12.2022)
Kontakt	Landratsamt Reutlingen Telefon: 07121 480-3333 E-Mail: N.Reichardt@kreis-reutlingen.de
Stand des Wissens	19.04.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 37: Radverkehrskonzept Masterplan Radverkehr 2030

Masterplan Radverkehr Aurich 2030	
Räumlicher Bezug	▶ Stadtregionsnahe ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Stadt Aurich
Gegenstand	Die Stadt Aurich hat sich zum Ziel gemacht, dass Radfahren bis zum Jahr 2030 sicher, schnell und komfortabel zu gestalten. Zusätzlich sollen sich Radfahrende durch ein gutes Fahrradklima wohl fühlen. Dem Masterplan Radverkehr liegt eine umfassende Bestandsaufnahme der Radverkehrsinfrastruktur in Aurich zugrunde, um auf dieser Grundlage das Radwegenetz zu vervollständigen und den sicheren Radverkehr zu fördern.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Freiwilliges Mobilitätskonzept ▶ ggf. Voraussetzung für Fördermittel ▶ Informelles Konzept ▶ Sektorales Konzept zum Radverkehr mit Schnittstellen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Beteiligung der Bevölkerung durch eine öffentliche Veranstaltung und eine Sternfahrt zur Aufnahme von Mängeln und Problemstellen ▶ Erarbeitung eines Mängelkatasters, das sukzessive fortgeschrieben werden kann ▶ Zur Erhöhung des stadtpolitischen Konsenses für den Radverkehr wurden Maßnahmen in zwei Szenarien diskutiert, um die Bandbreite möglicher Maßnahmen aufzuzeigen ▶ Konkrete Maßnahmen zum Ausbau der Radinfrastruktur, Förderung der Fahrradkultur und Verstetigung der Mängelbeseitigung
Fazit	Der Masterplan Radverkehr für Aurich zeigt auf, wie die Ziele der Förderung des Radverkehrs und die Beseitigung der Defizite im Radwegenetz erreicht werden können. Durch radverkehrsfördernde Maßnahmen der Radinfrastruktur im Bereich von Strecken und Knotenpunkten sollen deutlich sichere und attraktive Bedingungen für den Radverkehr geschaffen werden. Durch zusätzliche Maßnahmen der flankierenden Infrastruktur und Serviceeinrichtungen für das Rad wird gesamtstädtisch eine bessere Radverkehrskultur geschaffen.
Quellen	https://www.aurich.de/fileadmin/user_upload/pdf-files/Endbericht_Masterplan_Radverkehr_2030.pdf (20.12.2022)
Kontakt	Stadt Aurich Telefon: 04941/12-0 E-Mail: info@stadt.aurich.de
Stand des Wissens	20.02.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 38: Zukünftiges Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Saarlouis

Zukünftiges Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Saarlouis	
Räumlicher Bezug	▶ Stadtregionsnahe Regionen
Verantwortlichkeit	▶ Landkreis Saarlouis
Gegenstand	Studie zu den Ausbaubedarfen der Ladeinfrastruktur und somit zur Förderung der Elektromobilität im Landkreis Saarlouis. Ermittelt wird die Zahl an erforderlicher Ladeinfrastruktur sowie Standortempfehlungen.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Freiwilliges Mobilitätskonzept ▶ Informelles Konzept ▶ Sektorales Konzept zur Ladeinfrastruktur für Elektromobilität ▶ Als Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln für die Umsetzung zu nutzen ▶ Fachstudie ohne Akteurs- / Öffentlichkeitsbeteiligung
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auswertung von Datenquelle und aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen ▶ Ermittlung zukünftiger Infrastrukturbedarfe anhand verschiedener Szenarien (u. a. zu Bedarfe nach Ortsteilen, erwartbarer Energiebedarfe, Einbindung erneuerbarer Energien) ▶ Datenbasierte Identifizierung geeigneter Standorte für Ladeinfrastruktur im Kreisgebiet ▶ Berücksichtigung künftiger Entwicklungen, wie automatisiertes konduktives Laden und autonomes Fahren mit Parkpositionierung
Fazit	Studie mit wissenschaftlicher Einbettung zur Ermittlung der zukünftigen Bedarfe an Ladeinfrastruktur für die Kommunen des Landkreises Saarlouis. Identifikation von 100 Normalladepunkten und fünf Schnellladepunkten in den Kommunen. Ergebnisse dienen dem Landkreis, um mit potenziellen Betreibern von Ladeinfrastruktur für die Umsetzung des Ladepunktes in die Abstimmung zu kommen und identifizierte Aufstellungsflächen zu reservieren und möglichen Betreibern zur Verfügung stellen zu können.
Quellen	https://fitt.de/fileadmin/user_upload/projekte_content/elektromobilitaetskonzept_sl/Abschlussbericht_E_Mobilitaet_Endfassung_29-10-2021.pdf (20.12.2022)
Kontakt	Landkreis Saarlouis Telefon: 06831/444-0 E-Mail: info@kreis-saarlouis.de
Stand des Wissens	20.02.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 39: Klimaschutzkonzept Mobilität Landkreis Marburg-Biedenkopf

Masterplan 100% Klimaschutz Landkreis Marburg-Biedenkopf	
Räumlicher Bezug	▶ Periphere ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Landkreis Marburg-Biedenkopf
Gegenstand	<p>Masterplan zur Reduktion von Emissionen und zur Verbesserung (nachhaltiger) Mobilität. Befasst sich mit der Umstellung des Energiesystems auf erneuerbare Energien, Möglichkeiten zu Energieeinsparung und einer klimafreundlichen Mobilität. Weitere Themen sind Land- und Forstwirtschaft, Abwasser und die nachhaltige Wirtschaftsentwicklung.</p> <p>Ziel des Masterplan ist, die Energieversorgung zu 100 Prozent auf erneuerbare Energien bis ins Jahr 2050 umzustellen. Die Treibhausgase sollen um 95 Prozent reduziert und 50 Prozent der Energie soll eingespart werden.</p>
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Freiwillige Konzepterstellung ▶ Gefördert im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) ▶ Voraussetzung für den Zugang zu weiteren Fördermitteln ▶ Informelles Konzept mit Vorgaben zu Inhalten und Struktur entsprechend der Förderkriterien ▶ Kreisweites Konzept unter Einbeziehung der Kommunen und weiterer Akteure* Akteurinnen ▶ Integriertes Konzept, im Bereich Mobilität mit einem Schwerpunkt auf umweltfreundlichen Angeboten
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Konzepterstellung in einen langfristigen Prozess mit personeller und finanzieller Ausstattung eingebettet. Die Erarbeitung des Konzeptes und die weitere Umsetzung sind eingebettet in ein Klimaschutzmanagement mit einem Masterplanumsetzungsmanagement ▶ Die Erarbeitung des Konzeptes erfolgt in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung und den lokalen Akteuren* Akteurinnen ▶ Aufgaben des Landkreises Marburg-Biedenkopf sind neben der Umsetzung von Maßnahmen die Koordination und Zusammenarbeit mit regionalen Akteuren* Akteurinnen und mit den Kommunen im Landkreis ▶ Das Konzept baut auf bereits erfolgreich umgesetzten Maßnahmen auf und entwickelt darauf aufbauend zielgerichtet Projekte u. Maßnahmen weiter ▶ Weist Bezug zu den angeschlossenen Fördermöglichkeiten mit konkreten Maßnahmenansätzen auf
Fazit	<p>Der Masterplan 100% Klimaschutz bündelt die Handlungs- und Maßnahmenansätze für die Gesamtstrategie des Landkreises Marburg-Biedenkopf zum Klimaschutz. Hierfür wurden unter Einbindung von Arbeitsgruppen, Gutachten, Konzeptstudien sowie durch die Vorschläge von uns Bürger*innen eine Vielzahl von Maßnahmen und Aufgaben zusammengestellt. Zur Strukturierung der anstehenden Aufgaben wurden die Maßnahmen bewertet und priorisiert. Die Umsetzung und Koordinierung des umfangreichen Arbeitsplan liegt beim Klimaschutzmanagement des Landkreises.</p>
Quellen	<p>https://klimaschutz.marburg-biedenkopf.de/uploads/Content/PDF/Masterplan/Buergerbericht_Webversion.pdf (20.12.2022)</p>
Kontakt	<p>Fachdienst Klimaschutz des Landkreises Marburg-Biedenkopf Tel.: 06421-405-6226; E-Mail: klimaschutz@marburg-biedenkopf.de</p>
Stand des Wissens	20.02.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 40: Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe

Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) 2020	
Räumlicher Bezug	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadtregionsnahe ländliche Regionen / Periphere ländliche Region
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) (Landkreis Gießen, Vogelsbergkreis, Wetteraukreis)
Gegenstand	<p>Als Rahmenplan enthält der regionale Nahverkehrsplan des ZOV Festlegungen zu den Angebotsstandards im ÖPNV. Hierdurch wird das künftige ÖPNV-Angebot definiert und sichergestellt, dass lokale und regionalen Verkehre räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmt sind. Somit sind auch die Inhalte des Regionalen Nahverkehrsplan des RMV berücksichtigt.</p>
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ formell (Aufgabenträger haben für ihren Zuständigkeitsbereich Nahverkehrspläne aufzustellen (§ 14 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen – ÖPNVG HE)) ▶ Aufgabenträger haben den NVP für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben (§ 14 Abs. 8 ÖPNVG HE) ▶ NVP 2020 stützt sich auf den seinerzeit vorhandenen NVP, sieht jedoch eine Weiterentwicklung und Erhöhung der Angebotsqualität des ÖPNV vor
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sektorales Konzept für den ÖPNV ▶ Öffentlichkeitsbeteiligung über die Anhörung von Verkehrsunternehmen und Trägern öffentlicher Belange nach § 14, Abs. 7 des ÖPNVG HE hinaus ▶ Einrichtung eines Lenkungskreises zur Abstimmung zentraler Inhalte ▶ Durchführung einer Online-Bürgerbefragung über rund 7 Monate
Fazit	<p>Der regionale Nahverkehrsplan für den Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) dient der Ausgestaltung von wettbewerblich zu vergebenden Linienverkehre des Regionalverkehrs im Landkreis Gießen, Vogelsbergkreis und Wetteraukreis. Mit dem Ziel der Sicherstellung der Daseinsvorsorge werden in einem umfangreichen Verfahren die Weiche für die bedarfsgerechte Entwicklung des öffentlichen Verkehrsangebotes gestellt.</p>
Quellen	<p>https://www.zov.de/verkehr/nahverkehrsplan.html?file=files/zov/downloads/nahverkehrsplan/2020/zentraldokument/20200904_ZOV_Nahverkehrsplan_Beschlussfassung.pdf&cid=3349 (20.12.2022)</p>
Kontakt	<p>Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe E-Mail: info@zov.de Telefon: 06031 82-0</p>
Stand des Wissens	<p>28.01.2023</p>

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 41: Integrierter lokaler Nahverkehrsplan für den Hochtaunuskreis 2013-2017

Integrierter lokaler Nahverkehrsplan für den Hochtaunuskreis 2013-2017	
Räumlicher Bezug	▶ Metropolitane /Regiopolitane Stadtregion
Verantwortlichkeit	▶ Hochtaunuskreis
Gegenstand	<p>Der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) nimmt als Zweckverband die öffentlichen Interessen am Personennahverkehr im Hochtaunuskreis wahr. Der aus den 13 Städten und Gemeinden sowie aus dem Hochtaunuskreis bestehende Zweckverband hat sich das Ziel gesetzt, die Mobilität im Hochtaunuskreis in eigener Verantwortung zu gestalten und weiterzuentwickeln.</p> <p>Zentrale Aufgabe der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Hochtaunuskreis ist es, die Weichen für die weitere Entwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet in den Jahren 2013 bis 2017 zu stellen und den Rahmen für die erfolgreiche Bewältigung der anstehenden Herausforderungen vorzugeben. Hierbei wird besonderer Wert auf eine enge Verzahnung zur Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) gelegt.</p>
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Formell (Aufgabenträger haben für ihren Zuständigkeitsbereich Nahverkehrspläne aufzustellen (§ 14 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen – ÖPNVG HE)) ▶ Aufgabenträger haben den NVP für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben (§ 14 Abs. 8 ÖPNVG HE) ▶ NVP 2020 stützt sich auf den seinerzeit vorhandenen NVP, sieht jedoch eine Weiterentwicklung und Erhöhung der Angebotsqualität des ÖPNV vor ▶ Sektorales Konzept für den ÖPNV ▶ Öffentlichkeitsbeteiligung über die Anhörung von Verkehrsunternehmen und Trägern öffentlicher Belange nach § 14, Abs. 7 des ÖPNVG HE hinaus
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Definition von Anforderungen an die Schülerbeförderung, konzeptionelle Analyse und Optimierung der Anbindung von Schulstandorten ▶ Bedarfsgerechte Optimierung der Übergänge zwischen Bus und Bahn ▶ Einführung von Bedarfsverkehren in dünn besiedelten Regionen ▶ Schwerpunkt auf Gegenstromprinzip, durch die Einbeziehung des Regionalen NVP, lokaler und regionaler Ansätze und von Stadt-Umland-Verkehren ▶ Entwicklung von Angebotsszenarien, um den politischen Akteuren*Akteurinnen Handlungsoptionen aufzuzeigen und für Transparenz zu sorgen
Fazit	<p>Die Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans für den Hochtaunuskreis dokumentiert nicht nur die Maßnahmen des Regionalen Nahverkehrsplanes des RMV, sondern beschreibt auch Maßnahmen und Ansatzpunkte für eine Optimierung der lokalen Verkehre im Kreis.</p> <p>Die hohe Bedeutung der Finanzierungsfrage spiegelt sich im Ansatz der Szenario-Entwicklung wider, der im Zuge der Ausarbeitung der Angebotskonzeption Anwendung findet. Das mit der Entwicklung von Szenarien verfolgte Ziel war es, den politischen Akteuren*Akteurinnen die Konsequenzen möglicher Handlungsoptionen aufzuzeigen und so für mehr Transparenz zu sorgen.</p>
Quellen	https://www.rmv.de/c/fileadmin/Ino/vht/Lokaler_Nahverkehrsplan_2013_-_2017.pdf (19.12.2022)
Kontakt	<p>Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) E-Mail: Kundenanliegen@Verkehrsverband-Hochtaunus.de Telefon: 061 72 / 9 99 44 15</p>
Stand des Wissens	20.04.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 42: Nahverkehrsplan für den Landkreis Bamberg Teilfortschreibung

Nahverkehrsplan für den Landkreis Bamberg – Teilfortschreibung 2019	
Räumlicher Bezug	▶ Stadtregionsnahe ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Landkreis Bamberg
Gegenstand	(Teil-)Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Bamberg zur Konkretisierung der durch das im März 2018 vom Kreistag verabschiedete intermodale Mobilitätskonzept gesetzten Anforderungen an den künftigen öffentlichen Personennahverkehr. Um gegenüber der Genehmigungsbehörde und für künftige Ausschreibungen Berücksichtigung zu finden, werden die aktualisierten Anforderungen in den NVP überführt.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Formell (Aufgabenträger haben für ihren Zuständigkeitsbereich Nahverkehrspläne aufzustellen) ▶ Aufgabenträger haben den NVP für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben ▶ Sektorales Konzept für den ÖPNV
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Teilfortschreibung des NVP konkretisiert die mit dem Mobilitätskonzept entwickelte Angebotsentwicklung für die anstehende Ausschreibung im Landkreis Bamberg ▶ Anschließende Ausschreibung der Leistungen im gesamten Regionalverkehr mit umfangreichen Angebotsverbesserungen ▶ Betriebsaufnahme der neuen Linien im August 2024 ▶ kurz gehaltene, übersichtliche Maßnahmendarstellung
Fazit	Die Teilfortschreibung des NVP des Landkreises Bamberg dient der Formalisierung der mit dem intermodalen Mobilitätskonzept entwickelten Angebotsstandards im Regionalverkehr und der Einführung von Bedarfsverkehren. Auf Grundlage der Teilfortschreibung erfolgt die Ausschreibung der Leistungen. Betriebsaufnahme ist 08/ 2024.
Quellen	https://www.landkreis-bamberg.de/media/custom/1633_5575_1.PDF?1579692837 (20.12.2022)
Kontakt	Landratsamt Bamberg Telefon: 0951/85-0 E-Mail: poststelle@lra-ba.bayern.de
Stand des Wissens	25.04.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 43: Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Rosenheim

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Rosenheim	
Räumlicher Bezug	▶ Stadtreionsnahe ländliche Region /Periphere ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Landkreis und Stadt Rosenheim
Gegenstand	Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern erachtet einen Zeitabstand von etwa fünf Jahren für die Fortschreibung und Anpassung des Nahverkehrsplans als sinnvoll. Der letzte Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Rosenheim stammt aus dem Jahr 2005 und wurde nach über zehn Jahren aufgrund der sich deutlich veränderten Rahmenbedingungen fortgeschrieben. Hierzu zählen die Berücksichtigung eines dynamischen Stadt-Umlandgeflechts im Großraum München mit unterschiedlichen Ausprägungen in der Raum- und Wirtschaftsstruktur, Berücksichtigung von Umweltzielen, gesetzlichen Vorgaben, Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit, Finanzierungsmöglichkeiten und unterschiedlichen Ansprüchen der Kunden.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sektorale, vorgeschrieben ▶ Formell (Aufgabenträger haben für ihren Zuständigkeitsbereich Nahverkehrspläne aufzustellen), Stadt und Landkreis Rosenheim haben sich hierfür aufgrund der intensiven verkehrlichen Verflechtungen zusammengetan ▶ Sektorales Konzept für den ÖPNV ▶ Berücksichtigung der Stadt-Umland-Verkehre
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umfangreicher Beteiligungsprozess mit Arbeitskreis, Regionalkonferenzen und TÖB-Beteiligung ▶ Weiterentwicklung der bestehenden Qualitätsstandards (z. B. zur Fahrzeugausstattung, Haltestelleninfrastruktur, zum Fahrpersonal) und Überprüfung der Einhaltung von Qualitätsstandards im ÖPNV. ▶ Gemeinsamer Nahverkehrsplan Landkreis von Stadt und Landkreis steigert die Benutzerfreundlichkeit im ÖPNV. Der ÖPNV ist Instrument einer integrierten Gesamtverkehrspolitik, die Stadt und Landkreis Rosenheim als zusammenhängendes Verkehrsgebiet versteht.
Fazit	Der gemeinsame Nahverkehrsplan von Stadt und Landkreis Rosenheim folgt dem Ziel bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots eine leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit des ÖPNV für die Menschen sicherzustellen. Sie bezieht sich auf Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen sowie den eingesetzten Fahrzeugen, auf das Tarif- und Vertriebssystem sowie auf leicht verständliche und transparente Informationen über das Angebot.
Quellen	https://www.rovg.de/nahverkehrslinien.html (20.12.2022) https://www.demografie-leitfaden-bayern.de/fileadmin/user_upload/demografie-leitfaden/dokumente/LEITLINIE98.pdf (20.12.2022)
Kontakt	Rosenheimer Verkehrsgesellschaft Telefon: 08031 - 392 - 1406 E-Mail: info@rovg.de
Stand des Wissens	25.04.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

6.4 Gemeinde sowie interkommunale Zusammenarbeit mehrerer Gemeinden

6.4.1 Gesamtplanungen für räumliche Entwicklung und Mobilität

Tabelle 44: Interkommunales integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept Region Windeck/Waldbröl 2025

Interkommunales integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept Region Windeck/Waldbröl	
Räumlicher Bezug	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadtregionsnahe ländliche Region
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gemeinden Windeck/Waldbröl, Rhein-Sieg-Kreis, Oberbergischer Kreis, NRW
Gegenstand	<p>Ausgehend von gewachsenen Verflechtungen und ähnlichen Problemlagen haben sich die Kommunen Windeck und Waldbröl entschieden, einen interkommunalen Prozess für ein integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept zu initiieren. Als Synopse bestehender Planungskonzepte wurde eine gesamtstrategische Klammer zu den Themenfeldern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Demografischer Wandel Bevölkerungs- und Wohnsiedlungsentwicklung ▶ Wirtschaft Gewerbe, Energie Klimaschutz ▶ Mobilität ▶ Bildung ▶ Kultur ▶ Baukultur: Städtebau Architektur ▶ Gesundheit ▶ Tourismus Freizeit Naherholung <p>unter dem Motto „Zwei Kommunen, eine Region, mit umfassendem Potenzial, das eine Aktivierung erfordert - es besteht dringender Handlungsbedarf“ erarbeitet. Von Beginn des Arbeitsprozesses an wurden Institutionen, Vereine, Politiker*innen, engagierte Einzelpersonen involviert. Konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität umfassen u. a. die Einrichtung von Mobilstationen an Bahnhöfen, Schaffung von Fahrrad-Leihmöglichkeiten und Ladestationen für E-Bikes, Car-Sharing-Angebote, die Aufwertung bestehender P&R-Möglichkeiten im Bahnhofsumfeld.</p>
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Freiwillige Konzepterstellung ▶ Aufbauend auf kommunale Vorgängerkonzepte, vorrangig aus der Städtebauförderung ▶ Beteiligung: Institutionen, Vereine, Politiker*innen, Bürger*innen ▶ Zuordnung von Förderzugängen zu Maßnahmen
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Interkommunaler und kreisübergreifender Ansatz ▶ Integrierte Behandlung demografischer, wirtschaftlicher und verkehrlicher Herausforderungen ▶ Begleitende Akteursbeteiligung in allen Prozessphasen ▶ Umsetzungsorientierung bei der Maßnahmenentwicklung (Ausarbeitungsgrad, Fördermittel, Kümmerer)
Fazit	<p>Interkommunales integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept setzt als informelles Planungsinstrument an der Schnittstelle kommunaler Planungsaufgaben an, um durch gemeinsame Handlungsansätze Synergien in der Umsetzung von Maßnahmen zu erzielen. Durch die integrierte thematische Perspektive werden übergreifende Handlungsstrategien entworfen, in denen Mobilität nur eine untergeordnete Rolle spielt. Der Prozess wurde durch ein umfassendes Beteiligungsverfahren begleitet.</p>
Quellen	<p>https://www.windeck-bewegt.de/dokumente/upload/170120_IKEHK_Windeck_Waldbroel_Druck.pdf</p>

Kontakt	Gemeinde Windeck Telefon: 02292/601-0 E-Mail: https://www.windeck-bewegt.de/ Stadt Waldbröl Telefon: 02291 85-0 E-Mail: info@waldbroel.de
Stand des Wissens	12.01.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 45: Kooperationsraumkonzept in der Modellregion Schleswig-Flensburg

Kooperationsraumkonzept in der Modellregion Schleswig-Flensburg	
Räumlicher Bezug	▶ periphere ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Gemeinden
Gegenstand	In einem Kooperationsraumkonzept arbeiten mehrere Gemeinden mit der Zielsetzung zusammen, regionale Versorgungslücken zu schließen. Das Kooperationsraumkonzept bildet einen ergänzenden Ansatz zum klassischen Zentrale-Orte-System der Landes- und Regionalplanung. Ergänzt wird das Kooperationsraumkonzept bei der Versorgung durch ein Mobilitätskonzept, das sich mit der Erreichbarkeit der Versorgungszentren sowie der Anbindung an die Mittel- und Oberzentren befasst. In einem Kooperationsraumkonzept werden „Ankerorte“ für einen sog. „Versorgungsraum“ identifiziert, die auch langfristig eine möglichst stabile Situation aufweisen. Diese werden durch Bündelung von Funktionen gestärkt und die Erreichbarkeit dieser Ankerorte wird verbessert, um den Zugang zu Versorgungsleistungen auch für Bewohner*innen aus den zugeordneten Orten zu sichern und ggf. zu verbessern. Der Zuschnitt eines Kooperationsraums soll sich an den Alltagsverflechtungen der Bevölkerung orientieren. Zur Sicherung der Mobilität im Kooperationsraum und als Verbindung zum regionalen ÖPNV wurde ein halbflexibles Rufbusangebot entwickelt.
Merkmale des Planungsinstruments	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kooperationsraumkonzept ist ein freiwilliges Planungsinstrument ▶ Kooperationsraumkonzept ist ggf. Voraussetzung für Fördermittel
Qualität des Planungsinstruments	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Vorgehensweise ist integriert: Versorgung und Mobilität werden gemeinsam entwickelt. ▶ Um die alltäglichen Wege der Bevölkerung im geplanten Kooperationsraum zu eruieren, wurde eine Online-Beteiligung durchgeführt. Ebenfalls gefragt wurde nach der Einstellung gegenüber alternativen Lösungsansätzen und konkreten Wünschen und Ideen hinsichtlich einer guten Versorgung und Mobilität. ▶ Es wurde eine Workshop AG gebildet. Rund 80 Schlüsselakteure*Schlüsselakteurinnen aus den Bereichen Daseinsvorsorge und Mobilität sowie den Kommunalverwaltungen waren hierzu regelmäßig eingeladen. Gemeinsam wurden im Rahmen der Workshop AG bestehende Standortstrukturen von Versorgungseinrichtungen /-gelegenheiten und deren Tragfähigkeit, Erreichbarkeitsverhältnisse und daraus abgeleitete sogenannte „Aufmerksamkeits-“ und „Zusammengehörigkeitsräume“ diskutiert und in der Folge ein Vorschlag zur Definition von Ankerorten und Abgrenzung von Versorgungsräumen erarbeitet. ▶ Durchgeführt wurden zielgruppenspezifische Workshops zur Jugendbeteiligung, Vernetzungstreffen mit Projektakteuren*Projektakteurinnen und öffentliche Beteiligungsformate. Öffentliche Regionalkonferenzen richteten sich an alle Bürger*innen, Kommunalpolitik und weitere Akteure*Akteurinnen u.a. aus den Bereichen Jugendarbeit und Gesundheit. Zur Jugendbeteiligung wurde das Format eines BarCamps gewählt. ▶ Die laufende Einbindung der Politik erfolgte über den kommunalpolitischen Beirat, zu dem dauerhaft die Amtsvorsteher, hauptamtlichen Bürgermeister und Amtsdirektoren der Region sowie alle Kreistagsmitglieder eingeladen waren. ▶ Inwieweit das Kooperationsraumkonzept in der Modellregion Schleswig-Flensburg tatsächlich umgesetzt, verstetigt und evaluiert wurde, ist aus den vorliegenden Darstellungen nicht erkennbar.
Fazit	Kooperationsraumkonzepte sind ein Ansatz, lokale Versorgungsstrukturen unterhalb des zentralörtlichen Systems zu stabilisieren. Sie setzen die Zusammenarbeit

	<p>von Gemeinden voraus, die sich auf einen räumlichen Zuschnitt und die Funktion des Ankerorts einigen müssen. Wesentliches Element des Kooperationsraumansatzes bei der Versorgung ist ein Mobilitätskonzept, durch das die Erreichbarkeit des Ankerorts gesichert wird.</p> <p>In der Modellregion Schleswig-Flensburg wurde ein sehr umfassendes Beteiligungsverfahren mit Stakeholdern sowie Bürger*innen durchgeführt. Fraglich ist, ob eine so umfassende Beteiligung auch ohne Förderung umgesetzt würde bzw. umgesetzt werden kann.</p>
Quellen	<p>https://landkreis-wesermarsch.de/uploads/files/regionsdossier_sfl_web.pdf (16.12.2022)</p> <p>https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/abschlussbericht-versorgung-mobilitaet-laendlicher-raum.pdf?__blob=publicationFile (16.12.2022)</p>
Kontakt	<p>Kreis Schleswig-Flensburg/Kreisverwaltung E-Mail: kreis@schleswig-flensburg.de Telefon: 04621 87-0</p>
Stand des Wissens	<p>19.12.2022</p>

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

6.4.2 Verkehrszweigübergreifende Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte

Tabelle 46: Mobilitätskonzept Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden

Mobilitätskonzept Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden	
Räumlicher Bezug	▶ periphere ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Gemeinden (Region Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden), Landkreis
Gegenstand	Als Modellregion soll in Fischland-Darß-Zingst und den Boddengemeinden Mobilität klima- und umweltfreundlicher werden. Die Verkehrssituation soll sowohl für Einheimische als auch Touristen*Touristinnen verbessert werden. Verknüpft wird die Einführung einer Gästekarte, die die kostenfreie Nutzung des ÖPNV inkludiert, mit einer Angebotsverbesserung. Die Gästekarte mit ÖPNV-Nutzung ist nur dann sinnvoll, wenn die Angebote auch den touristischen Anforderungen entsprechen. Die Verbesserung des ÖPNV-Angebots und die freie, kurtaxenfinanzierte Nutzung der Busse der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen (VVR) für Übernachtungsgäste bilden den Kern der Studie.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ freiwillig, informell ▶ erstes Mobilitätskonzept dieser Art ▶ Hinterlegung mit Fördermitteln (EFRE-Förderung zweier Stellen beim Tourismusverband)
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ integriert ▶ Beteiligung von Stakeholdern (Bürgermeister, Landkreis, Tourismus, Verkehrsunternehmen) ▶ Befragung Urlauber und Einwohner zu ihren Mobilitätsbedürfnissen (April bis Juli 2020) ▶ Befragung ortsansässiger Unternehmen ▶ Als Ergebnis der Befragung wurde deutlich, dass die Voraussetzungen dafür, den eigenen Pkw stehen zu lassen, eine höhere Taktung im Busverkehr, bessere Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn, ausreichende Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Bussen und Bahnen, die Ausweitung von Park&Ride sowie eine bessere Radinfrastruktur in der Region erforderlich sind. ▶ Maßnahmen, die den ÖPNV betreffen, werden im Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen verankert. Der Nahverkehrsplan wurde im März 2022 durch den Landkreis beschlossen.
Fazit	Mit den Maßnahmen des Mobilitätskonzepts soll sowohl die Mobilität der Einwohner*innen als der Touristen*Touristinnen verbessert werden. Ein Teil der Kosten soll über die Kurtaxe refinanziert. Mit der Gästekarte soll der ÖPNV kostenfrei genutzt werden können.
Quellen	<p>https://www.fischland-darss-zingst.de/fileadmin/2021/Abschlussbericht_Mobilita__tskonzept_FDZB_20210112__1_.pdf (21.12.2022)</p> <p>https://nordost.vcd.org/ziele/tourismus/mobilitaetskonzept-fuer-fischland-darss-zingst-vorgestellt (21.12.2022)</p> <p>https://www.lk-vr.de/media/custom/3034_3885_1.PDF?1661777103 (21.12.2022)</p>
Kontakt	Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst e.V. E-Mail: info@tv-fdz.de Telefon: 03821/889260
Stand des Wissens	21.12.2022

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

6.4.3 Planungsinstrumente und Mobilitätskonzepte für einzelne Verkehrswege

Tabelle 47: Regionalstadtbahn Chemnitz Bahn

Regionalstadtbahn Chemnitz Bahn	
Räumlicher Bezug	<ul style="list-style-type: none"> ▶ zum Teil ländliche Region (bspw. Zwönitz)
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▶ kommunale Gebietskörperschaften
Gegenstand	<p>Die Chemnitz Bahn ist eine Regionalstadtbahn nach Karlsruher Vorbild. Die Idee des sog. „Chemnitzer Modells“ beruht auf der Verknüpfung des städtischen Straßenbahnnetzes mit regionalen Eisenbahnstrecken. Bereits 1992 gab es erste Überlegungen das „Karlsruher Modell“ auf Chemnitz zu übertragen. Im Dezember 2002 konnte die Pilotstrecke Chemnitz - Stollberg/Erzgebirge in Betrieb genommen werden (Vorstufe). Der Erfolg der Pilotstrecke öffnete den Weg für die weitere Umsetzung.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Kernstück der Stufe 1, die im Oktober 2016 in Betrieb genommen wurde, war die Schaffung einer Verknüpfungsstelle im Chemnitzer Hauptbahnhof. Die Stufe 1 umfasst die Strecken nach Burgstädt, Mittweida und Hainichen. ▶ Die Stufe 2 sollte in der ursprünglichen Planung die Zwönitztalbahn nur bis Thalheim umfassen, wurde aber bis Aue (Sachs) ausgeweitet und im Januar 2022 in Betrieb genommen. ▶ In der Planung sind drei weitere Stufen. <p>Die Chemnitz Bahn nutzt Infrastrukturen der Chemnitzer Straßenbahn, der DB Netz AG sowie der Regio Infra Service Sachsen GmbH.</p>
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Chemnitz Bahn ist ein freiwilliges Vorhaben der beteiligten Kommunen, die Eigentümer der Bahn sind (Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen, Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH Chemnitz) ▶ Die Pläne für eine Regionalstadtbahn im Raum Chemnitz reichen viele Jahrzehnte zurück. Letztlich war es der Erfolg der Pilotstrecke, der der weiteren Umsetzung Auftrieb gegeben hat.
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ sektoral (ÖPNV auf Schiene und Straße) ▶ interkommunal ▶ Chemnitz Bahn hat Umsetzungsstufen, die aufeinander aufbauen ▶ Personenbeförderungs- und eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren zur Umsetzung haben in der Stufe 2 viel Zeit in Anspruch genommen ▶ kritischer Punkt auf einem Teilabschnitt der Innenstadtstrecke der Stufe 2 waren Baumfällungen (Diskussion im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens sowie die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen im Planfeststellungsverfahren) ▶ Dialogveranstaltung (2021) zur Linienbestimmung der Stufe 4, der Norderweiterung nach Limbach-Oberfrohna, die größtenteils eine Neubaustrecke sein wird
Fazit	<p>Mit der Chemnitz Bahn werden die Stadt-Umland-Verbindungen in Chemnitz verbessert. Deutlich wird der lange Atem, der notwendig ist, ein solches Infrastrukturvorhaben umzusetzen. Die Chemnitz Bahn hat das Glück, dass die Pilotstrecke als Erfolg gewertet wurde. Dadurch hat die weitere Umsetzung den notwendigen politischen Rückhalt bekommen. Vor diesem Hintergrund war auch die Verlängerung der Zwönitztalbahn über Thalheim hinaus bis Aue (Sachs) möglich.</p>
Quellen	<p>https://www.chemnitzer-modell.de/ (20.12.2022)</p>
Kontakt	<p>City-Bahn Chemnitz GmbH E-Mail: kontakt@city-bahn.de Telefon: 0371/495 795-0</p>

Stand des Wissens | 20.12.2022

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 48: KomMaaS – Mobility as a Service für Kommunen

KomMaaS – Mobility as a Service für Kommunen (konkret realisierter Baustein: Flexibilisierung von Bürgerbussen durch neue Software-Lösung)	
Räumlicher Bezug	<ul style="list-style-type: none"> ▶ zum Teil ländliche Region (Oberes Glantal: Kleinstädtischer, dörflicher Raum einer Stadtregion/nahen ländlichen Region)
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gemeinde (Verbandsgemeinden Betzdorf-Gebhardshain, Höhr-Grenzhausen, Oberes Glantal, Otterbach-Otterberg)
Gegenstand	<p>Im Projekt KomMaaS wurden durch das Fraunhofer-Institut für Experimentelles Software Engineering IESE digitale Anwendungen entwickelt, mit deren Hilfe die Personenbeförderung im dünn besiedelten ländlichen Raum neu und besser organisiert werden kann. Konkret wurden in KomMaaS als erster Schritt der Digitalisierung Software-Lösungen für flexible Bürgerbusangebote entwickelt, die die Planung und Durchführung von Bürgerbusfahrten unterstützen (PlanBar zur Disposition der Fahrtwünsche und FahrBar zur Informationsübermittlung an das Fahrpersonal). Erprobt wurden die Lösungen in den bei „Verantwortlichkeit“ genannten Gemeinden. Als weitere Schritte digitaler Integration werden Mitfahrbänke und private Mitfahrgelegenheiten gesehen.</p>
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ freiwilliges und sektoral angelegte Mobilitätskonzept (Personenbeförderung getragen durch bürgerschaftliches Engagement) ▶ inwieweit dadurch die Bürgerbusangebote in den Gemeinden weiterentwickelt/verbessert wurden, ist nicht bekannt
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bearbeitung mit den oben genannten Verbandsgemeinden, den Bürgerbusteamen sowie den Nutzer*innen des Bürgerbusangebots ▶ perspektivisch Integration in ein Gesamtkonzept zur Mobilität im ländlichen Raum, bei dem verschiedene Mobilitätsangebote digital zugänglich gemacht werden
Fazit	<p>Im Projekt KomMaaS wurde eine Softwarelösung erarbeitet, die die Planung und Durchführung von flexiblen Bürgerbusfahrten erleichtert. Das Angebot soll dadurch sowohl für die Anbieter- als auch die Nachfrageseite attraktiver werden. Bisher verkehren Bürgerbusse meist nach einem festen Fahrplan. Im Gesamtkonzept einer zum privaten Pkw alternativen Mobilität im ländlichen Raum kommt den Bürgerbussen typischerweise eine ergänzende Funktion zu; sie sind ergänzende Angebote meist für spezifische Mobilitätsbedürfnisse älterer oder junger Menschen. Bürgerbusse werden eingesetzt, wenn das reguläre ÖPNV-Angebot in zeitlicher und/oder räumlicher Hinsicht unzureichend ist. Inwieweit die in KomMaaS entwickelte Lösung für die Digitalisierung von Bürgerbusangeboten eine Breitenwirkung entfaltet hat, ist nicht bekannt. Ebenfalls nicht bekannt ist, ob weitere Formen der digitalen Vernetzung im Bereich privater Mitnahmen und Mitfahrbänke angegangen wurden.</p>
Quellen	<p>https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/kommaas-kommunale-mobilitaet-service (16.12.2022) https://www.iese.fraunhofer.de/de/customers_industries/referenzprojekt-kommaas.html (16.12.2022)</p>
Kontakt	<p>Fraunhofer-Institut für Experimentelles Software Engineering IESE Matthias Koch, Department Head Digital Innovation Design E-Mail: matthias.koch@iese.fraunhofer.de Telefon: 0631 6800-2120</p>
Stand des Wissens	16.12.2022

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 49: Mobilitätsnetzwerk Ortenau

Mobilitätsnetzwerk Ortenau	
Räumlicher Bezug	<ul style="list-style-type: none"> ▶ teilweise stadtreionsnahe ländliche Region
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 14 Gemeinden im Ortenaukreis, die bestimmte Bausteine für nachhaltige Mobilität umsetzen möchten (Offenburg, Stadt; Lahr/Schwarzwald, Stadt; Kehl, Stadt; Gengenbach, Stadt; Rheinau, Stadt; Friesenheim; Neuried; Willstätt; Schutterwald; Appenweiler; Achern; Oberkirch; Schwanau; Seelbach)
Gegenstand	<p>Im Mobilitätsnetzwerk Ortenau haben sich 2019 zunächst zehn Gemeinden zusammengeschlossen, um gemeindeübergreifende Lösungen für nachhaltige Mobilität zu finden; 2022 sind dem Netzwerk vier weitere Kommunen (Achern, Oberkirch, Schwanau, Seelbach) beigetreten. Die Netzwerkkommunen haben sich auf drei Schwerpunktthemen verständigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Mobilitätsstationen auf dem Land und in der Stadt mit Umsteigemöglichkeit auf Carsharing, Bus und Pedelec ▶ Radwege von Ort zu Ort und Angeboten für Pendler ▶ Konzept für eine regionale Mobilitäts-App in Kooperation mit dem Ortenaukreis <p>Es sollen Angebote der Nahmobilität geschaffen werden, die eine echte Alternative zum MIV bieten.</p> <p>Die Stadt Offenburg hatte einen Ideenwettbewerb durchgeführt, bei dem ein einheitliches Design für alle Mobilitätsangebote in der Stadt und ein Markenname gefunden werden sollten. In der Diskussion der verschiedenen Vorschläge wurde die Frage aufgeworfen, ob die Marke nur Offenburg oder auch das Umland im Blick haben sollte. Die Marke „einfach mobil“ wurde durch den Gemeinderat freigegeben, so dass sie auch in Umlandgemeinden verwendet werden kann.</p>
Merkmale des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Gemeinden werden freiwillig Mitglieder des Mobilitätsnetzwerks. ▶ Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau ist das erste dieser Art in Deutschland.
Qualität des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kern ist die interkommunale Zusammenarbeit, mit der nachhaltige Mobilität in den Netzwerkkommunen bei den Schwerpunktthemen vorangebracht werden soll. ▶ Es werden verschiedene Verkehrsmittel des Umweltverbunds digital (Mobilitäts-App) und physisch (Mobilitätsstationen) integriert. ▶ Um die Handlungsfähigkeit des Mobilitätsnetzwerks zu verbessern, wurde die Rechtsform von einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR) in eine Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) geändert. ▶ Die Bürger*innen aus den Netzwerkkommunen sowie Vertreter*innen aus Politik sowie wirtschaftliche Akteure*Akteurinnen waren durch einen Partizipationsprozess direkt an der Erstellung des Anforderungskatalogs der Mobilitäts-App beteiligt. ▶ Das Mobilitätsnetzwerk hat einen starken Rückhalt bei den Bürgermeistern der beteiligten Gemeinden und den jeweiligen Gemeinderäten.
Fazit	<p>Mit dem Mobilitätsnetzwerk Ortenau haben Gemeinden, die bei der Umsetzung nachhaltiger Mobilität voranschreiten wollen, eine Zusammenarbeit ins Leben gerufen, die ihnen dies ermöglicht. Voraussetzung waren die Vorarbeiten in der Stadt Offenburg.</p>
Quellen	<p>https://www.mobilitaetsnetzwerk-ortenau.de/ (16.12.2022)</p>
Kontakt	<p>endura kommunal GmbH Sarah Berberich E-Mail: inf@endura-kommunal.de Telefon: 0761 3869098-21</p>

Mobilitätsnetzwerk Ortenau

Stand des Wissens

16.12.2022

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 50: Integriertes Klimaschutzkonzept der Klimaschutzregion Papenburg, Dörpen und Rhede (Ems)

Integriertes Klimaschutzkonzept der Klimaschutzregion Papenburg, Dörpen und Rhede (Ems)	
Räumlicher Bezug	▶ Periphere ländliche Region
Verantwortlichkeit	▶ Papenburg ▶ Dörpen ▶ Rhede (Ems)
Gegenstand	Die Kommunen haben die „Klimaschutzregion Papenburg-Dörpen-Rhede“ ausgerufen, um ihre lokalen Klimaschutzaktivitäten fokussiert voranzutreiben und sich gegenseitig in der Einhaltung der bundes- und landesweiten Klimaschutzziele zu unterstützen. Als Handlungsleitfaden dient hierfür das gemeinsame Klimaschutzkonzept, das die bestehenden Initiativen bündelt und das künftige kommunale Handeln mit der Zielsetzung einer nachhaltigen lokalen, qualitativ hochwertigen Klimaschutzarbeit strukturiert.
Merkmale des Mobilitätskonzepts	▶ Freiwillige Konzepterstellung ▶ Gefördert im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) ▶ Voraussetzung für den Zugang zu weiteren Fördermitteln ▶ Informelles Konzept mit Vorgaben zu Inhalten und Struktur entsprechend der Förderkriterien ▶ Interkommunale Zusammenarbeit
Qualität des Mobilitätskonzepts	▶ Integriert ▶ Das Konzept baut auf bereits erfolgreich umgesetzten Maßnahmen auf und entwickelt darauf aufbauend zielgerichtet Projekte und Maßnahmen weiter ▶ Die Erarbeitung des Konzeptes erfolgt in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung und den lokalen Akteuren* Akteurinnen ▶ Mit Bezug zu den angeschlossenen Fördermöglichkeiten sind konkrete Maßnahmen entwickelt worden, teils regional, teil spezifisch für jeder Kommune. ▶ Ein gemeinsamer Klimaschutzmanager zur Umsetzung des integrierten Klimaschutzkonzeptes wurde eingestellt
Fazit	Das Integrierte Klimaschutzkonzept der Klimaschutzregion Papenburg, Dörpen und Rhede (Ems) ist eine interkommunale Gesamtstrategie für mehr Klimaschutz in der Region. Hierfür wurden geeignete Projektansätze zur Reduzierung der CO ₂ -Emissionen erarbeitet. Mit dem regionalen Klimaschutzmanagement wurde eine koordinierende Instanz konzipiert und mittlerweile umgesetzt, welche die Umsetzung der Maßnahmen begleitet.
Quellen	https://klimaschutz.papenburg.de/fileadmin/formulare/Bauen/Integriertes_Klimaschutzkonzept_der_Stadt_Papenburg-Doerpen-Rhede.pdf (20.02.2022)
Kontakt	Klimaschutzregion Papenburg - Dörpen - Rhede (Ems) Telefon: 04961/82-296 E-Mail: info@papenburg.de
Stand des Wissens	20.02.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

7 Fact-Sheets Organisationsformen

7.1 Netzwerke und Fachzentren

Tabelle 51: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB): Kompetenzstelle Bahnhof

Kompetenzstelle Bahnhof	
Initiative	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Initiative des Landes Brandenburg
Gründungsjahr, ggf. Anlass für die Gründung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2018 ▶ Hürden bei der Wiederbelebung von Bahnhöfen
Trägerschaft/Organisationsform	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Eingerichtet wurde die Kompetenzstelle Bahnhof beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB). ▶ Der VBB koordiniert seit 1999 im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg den ÖPNV. Gesellschafter des VBB sind die Bundesländer Berlin und Brandenburg sowie die 14 Landkreise und vier kreisfreien Städte in Brandenburg.
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> ▶ private Eigentümer*innen von Bahnhofsimmobilien ▶ Kommunen ▶ Eisenbahninfrastrukturunternehmen
Aufgaben/Tätigkeiten	<p>Insbesondere seit Anfang der 2000er-Jahre hat die Deutsche Bahn in Brandenburg eine große Zahl von Bahnhofsimmobilien (Empfangsgebäuden) an Private und Kommunen verkauft. Viele der Gebäude füllen ihre ursprüngliche Funktion nur noch zum Teil aus. Die teils großen Gebäude wiederzubeleben, stellt eine Herausforderung dar. Gleichzeitig haben viele Empfangsgebäude einen ortsbildprägenden Charakter, sind historisch wertvolle Immobilien mit Bedeutung für die lokale Identität und sind darüber hinaus wichtige Kristallisationspunkte für Mobilitätsangebote. Ein Teil der Gebäude ist mangels Nutzung und jahrelangem Leerstand inzwischen in einem baulich schlechten Zustand.</p> <p>Zielsetzung der Kompetenzstelle Bahnhof ist, möglichst viele Empfangsgebäude von Stationen mit SPNV zu revitalisieren. In folgenden Bereichen wird Unterstützung angeboten, wobei die Kompetenzstelle Bahnhof nur in Brandenburg tätig ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Kontaktvermittlung zu potenziellen Beteiligten (Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eigentümern, Verwertungsgesellschaften, Eisenbahn-Bundesamt, Planungsbüros, kommunale Gebietskörperschaften und Ansprechpartner deren Verwaltung sowie die lokale Wirtschaft) ▶ Überblick über Fördermöglichkeiten geben (Konzept, Ausbau, Betrieb) ▶ Aufzeigen von Nutzungskonzepten: Übersicht zu Best-Practice-Beispielen im Land Brandenburg und aus anderen Regionen ▶ Informationen und fachliche Begleitung zu baurechtlichen Fragestellungen, insbesondere bei Freistellungsverfahren von Bahnflächen ▶ Begleitung in der Umsetzung (u.a. Unterstützung bei der Akquisition von Fördermitteln, Abstimmung mit Behörden)
Fazit	<p>Mit der Einrichtung der Kompetenzstelle Bahnhof wurde ein wichtiger Schritt zur Wiederbelebung von Empfangsgebäuden unternommen. Inzwischen gibt es eine Reihe von Beispielen für die erfolgreiche Revitalisierung von Bahnhöfen mit einer öffentlichen zugänglichen Nutzung (beispielsweise Kultur, Tourismus). Deutlich wird aber auch die Komplexität und Langwierigkeit eines solchen Prozesses.</p>
Quellen	<p>https://www.vbb.de/vbb-themen/bahnhofskonzepte/ (30.06.2023)</p> <p>https://www.vbb.de/vbb-themen/bahnhofskonzepte/revitalisierung-von-bahnhofsempfangsgebaeuden/ (30.06.2023)</p>
Kontakt	Kompetenzstelle Bahnhof beim VBB

Kompetenzstelle Bahnhof	
	E-Mail: kompetenzstelle-bahnhof@vbb.de Telefon: 030 / 25414 220, 030 / 25414 321, 030 / 25414 275
Stand des Wissens	30.06.2023

Tabelle 52: Sächsische Energieagentur GmbH: Effiziente Mobilität

Sächsische Energieagentur GmbH: Effiziente Mobilität	
Initiative	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bundesland
Gründungsjahr, ggf. Anlass für die Gründung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2007 (Sächsische Energieagentur – SAENA GmbH) ▶ Schaffung eines Kompetenz- und Beratungszentrum zu den Themen Erneuerbare Energien, zukunftsfähige Energieversorgung und Energieeffizienz ▶ effiziente Mobilität ist eines der Themenfelder der SAENA
Trägerschaft/ Organisationsform	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliches Unternehmen in der Rechtsform GmbH ▶ Gründung durch den Freistaat Sachsen und die Sächsische Aufbaubank
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kompetenzstelle Effiziente Mobilität Sachsen adressiert sächsische Unternehmen, Bildungs- und Forschungseinrichtungen sowie private Haushalte ▶ Mobilität in Kommunen adressiert Landkreise, Städte und Gemeinden (im Folgenden wird auf diesen Strang fokussiert)
Aufgaben/Tätigkeiten	<p>Vor dem Hintergrund, dass Kommunen und deren Unternehmen eine wichtige Rolle beim Umbau des Verkehrssystems zur Förderung einer effizienten und zukunftsfähigen Mobilität als Vorreiter, Multiplikator und Bindeglied zwischen den verschiedenen privaten und öffentlichen Akteuren* Akteurinnen spielen, wurde ein Informations- und Beratungsangebot geschaffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Unterstützung durch individuelle Fachberatungen ▶ regelmäßige und aktuelle Informationsangebote ▶ direkter Austausch im Netzwerk ▶ Begleitung zur Umsetzung von Maßnahmen und Projekten mit Modellcharakter <p>Konkret angeboten werden beispielsweise Online-Veranstaltungen zum Thema Carsharing im ländlichen Raum sowie Broschüren wie etwa ein Kompetenzatlas Elektromobilität.</p>
Fazit	Im Fokus steht die Umsetzung der Energiewende im Verkehr. Eine wichtige Aufgabe der SAENA ist dabei die Unterstützung der Kommunen sowie die Vernetzung von kommunalen und privaten Akteuren* Akteurinnen.
Quellen	https://www.effiziente-mobilitaet-sachsen.de/
Kontakt	Sächsische Energieagentur - SAENA GmbH E-Mail: info@saena.de Telefon: 0351-4910-3152
Stand des Wissens	21.06.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 53: Saarland: Kommunales Mobilitätsnetzwerk

Kommunales Mobilitätsnetzwerk	
Initiative	durch das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
Gründungsjahr, ggf. Anlass für die Gründung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2023 ▶ Kommunen sind wichtige Multiplikatoren und Vorbilder beim Klimaschutz, vor diesem Hintergrund wurde der Klima-Club-Saarland ins Leben gerufen. Im Kontext des Klimaschutzes steht auch das Mobilitätsnetzwerk.
Trägerschaft/Organisationsform	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz ▶ Saarland ist Pilotland im Rahmen des Projekts „Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse“ zur Konzipierung eines bundesweit einheitlichen Lehrgangs des BBSR ▶ mit Unterstützung der Deutschen Plattform für Mobilitätsmanagement (DE-POMM) soll das Saarland bis Ende 2023 einen eigenen Lehrgang für kommunales Mobilitätsmanagement konzipieren
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gemeinden, Städte ▶ Landkreise ▶ Regionalverband
Aufgaben/Tätigkeiten	<p>Das Netzwerk soll den saarländischen Kommunen konkrete Hilfestellungen bei lokalen Fragen im Bereich der Mobilitätswende anbieten. Es unterstützt die Kommunen mithilfe zielgruppen- und standortspezifischem Mobilitätsmanagement nachhaltige und sozialverträgliche Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen. Ziel ist es, die Mobilitätswende im Saarland aktiv zu begleiten und gemeinsam mit den Kommunen voranzubringen. Mit dem Mobilitätsnetzwerk soll eine Informationsstruktur für Kommunen aufgebaut werden, um aktuelle Trends und Standards in der modernen und nachhaltigen Mobilität vor Ort umzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Aufarbeitung und Bereitstellung von Informationen ▶ Netzwerktreffen, themenbezogene Workshops und Online-Meetings ▶ Exkursionen zu erfolgreich umgesetzten Mobilitätsmaßnahmen ▶ Fördermittelberatung zu den Förderprogramm für nachhaltige Mobilität ▶ Weiterbildung von Mitarbeitenden der Kommunen zu Mobilitätsmanagern* Mobilitätsmanagerinnen
Fazit	<p>Im „länderübergreifenden Mobilitätsnetzwerk“ tauscht sich das Saarland mit anderen Bundesländern aus, die bereits Netzwerke mit einem kommunalen Fokus etabliert haben. Zu nennen sind hier insbesondere: Zukunftsnetz Mobilität NRW, Baden-Württemberg: Mobilitätsnetz Klima Mobil, Niedersachsen: Mobilotsin, Schleswig-Holstein: Mobilteam by NAH.SH. Aufbauend auf diesen Erfahrungen hat das Saarland ein eigenes Mobilitätsnetzwerk geschaffen, zu dessen praktischer Arbeit bisher noch keine Erkenntnisse vorliegen.</p>
Quellen	<p>https://www.saarland.de/mukmav/DE/portale/mobilitaet/aktuelles/aktuelle-meldungen/2023/q2/pm_2023-06-16_065_kommunales_mobilitaetsnetzwerk.html https://www.saarland.de/mukmav/DE/portale/mobilitaet/informationen/mobilitaetsfoerderung/mobilitaetsnetzwerk/mobilitaetsnetzwerk_node.html (04.07.2023)</p>
Kontakt	<p>Mobilitätsnetzwerk E-Mail: mobilitaetsnetzwerk@umwelt.saarland.de Telefon: 0681 501-4230, 0681 501-4927</p>
Stand des Wissens	04.07.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 54: Sachsen-Anhalt: Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)

Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH	
Initiative	durch das Ministerium für Infrastruktur und Digitales
Gründungsjahr, ggf. Anlass für die Gründung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 1996 / 1997 ▶ Planung, Organisation und Betrieb von öffentlichen Verkehrsleistungen
Trägerschaft/Organisationsform	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliches Unternehmen in der Rechtsform GmbH ▶ Gründung durch das Land Sachsen-Anhalt
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gemeinden, Städte ▶ Landkreise ▶ Verkehrsverbünde ▶ Verkehrsunternehmen ▶ Fahrgäste ▶
Aufgaben/Tätigkeiten	<p>Die NASA arbeitet an der Verbesserung des Angebotes im ÖPNV (Schiene und Straße) in Sachsen-Anhalt. Gemäß ihrem Geschäftsbesorgungsvertrag mit dem Land Sachsen-Anhalt wirkt die NASA GmbH an der Erstellung und Umsetzung des ÖPNV-Plans Sachsen-Anhalt mit. Das darin formulierte Landesnetz umfasst aktuell 40 Zug-Linien, 29 PlusBus-Linien, 9 S-Bahn-Linien und 4 TaktBus-Linien (Stand 2023). Weitere Aufgaben sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ SPNV-Aufgabenträger (Planung und Bestellung des SPNV in Sachsen-Anhalt) ▶ Entwicklung des ÖPNV-Landesnetzes ▶ Investitions- und Förderprogramme für die ÖPNV-Infrastruktur (hierbei insbesondere über das Schnittstellenprogramm, das Bau, Ausbau und Umgestaltung von SPNV-Schnittstellen abdeckt) ▶ Betrieb des Fahrplanauskunftssystems INSA ▶ Umsetzung des Rahmenplans zur Förderung Intelligenter Verkehrssysteme
Fazit	Die NASA bündelt die Bandbreite der Planung und Bestellung von Verkehrsleistungen, die im Landesnetz Sachsen-Anhalt vermarktet werden. Mit dem ÖPNV-Plan besteht ein zentrales Planungsinstrument, in welchem die Anforderungen an das künftige Angebot auf Schiene und Straße benannt sind, die dann als Aufgabenträger für den SPNV direkt bestellt und in für den Bus in Zusammenarbeit mit den zuständigen Aufgabenträgern umgesetzt werden.
Quellen	<p>https://www.nasa.de/ https://www.nasa.de/fileadmin/content_nasa/inhalte/01_ueber_nasa/03_geschaeftsbericht/NASA_GmbH_Geschaeftsbericht_2023.pdf https://mid.sachsen-anhalt.de/infrastruktur/verkehr/nahverkehr/nahverkehrsservice-sachsen-anhalt-gmbh https://www.mein-takt.de/</p>
Kontakt	<p>Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH) E-Mail: info@nasa.de Telefon: 03 91 - 5 36 31 - 0</p>
Stand des Wissens	15.10.2024

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

7.2 Interkommunale Zusammenarbeit

Tabelle 55: Regionalstadtbahn Neckar-Alb

Regionalstadtbahn Neckar-Alb	
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Landkreis Reutlingen, Landkreis Tübingen, Zollernalbkreis, Stadt Reutlingen, Stadt Tübingen, Regionalverband Neckar-Alb
Organisation	<ul style="list-style-type: none"> ▶ formell ▶ freiwillige Zusammenarbeit in einem Zweckverband ▶ Zweckverband wurde 2019 durch die oben genannten Akteure*Akteurinnen gegründet, eine informelle Zusammenarbeit reicht länger zurück (bereits 1994 hatte der Regionalverband Neckar-Alb eine Machbarkeitsstudie beauftragt)
Gegenstand	<p>Zielsetzung ist die Realisierung einer Zweisystem-Stadtbahn (sog. „Karlsruher Modell“) in der Region Neckar-Alb. Dabei werden die in der Region bestehenden Eisenbahnstrecken genutzt und ausgebaut und mit den Innenstadtbereichen über Straßenbahnstrecken verbunden. Die Tübinger Innenstadtstrecke wurde 2021 in einem Bürgerentscheid jedoch abgelehnt.</p> <p>Der Zweckverband übernimmt im Auftrag seiner Mitglieder für definierte, regional bedeutsame Schienenstrecken die Planung, Koordination und Repräsentation des Projektes. Ebenso liegen alle Maßnahmen zur Vorbereitung und Durchführung des Betriebs der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb bei ihm. Außerdem führt der Zweckverband den Kontakt zu Bund, Land und der Öffentlichkeit.</p> <p>Der Aufgaben-Katalog des Zweckverbands kann entsprechend der Bedürfnisse aufgrund des Projektfortschritts angepasst und erweitert werden.</p>
Umsetzung/Maßnahmen	<p>Erarbeitet wurde bis 2021 ein Finanzierungsschlüssel für das Vorhaben, der sich an folgender Grundstruktur und Prämissen orientiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Schlüssel wird in drei Säulen ausgestaltet: „Allgemeine Projektkosten“, „Planung und Bau“ sowie „Betrieb“. ▶ Die Aufteilung der Finanzierungsanteile soll sich primär am Nutzen der einzelnen Projektpartner orientieren. ▶ Der Finanzierungsschlüssel muss das Verständnis als gemeinsames, solidarisches Projekt widerspiegeln und daher „das Ganze im Blick“ behalten. ▶ Die Finanzierungsanteile sollen für die einzelnen Strecken individuell nach einheitlichen Maßstäben bestimmt werden. ▶ Der Finanzierungsschlüssel soll den weiteren Anforderungen, die das Projekt vorgibt, gerecht werden. <p>Nach Ablehnung der Tübinger Innenstadtstrecke wurde der ausgehandelte Finanzierungsschlüssel durch den Tübinger Oberbürgermeister in Frage gestellt, und eine Änderung durch den Landrat des Landkreises Tübingen abgelehnt. Hierzu konnte erst nach schwierigen Verhandlungen ein Kompromiss im Frühjahr 2023 erzielt werden, der auch eine Lösung für den Fall vorsieht, dass die Tübinger Innenstadtstrecke doch noch gebaut wird.</p> <p>Die Umsetzung des Vorhabens erfolgt schrittweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Eine erste Teilstrecke der Stadtbahn ging im Dezember 2022 in Betrieb. Diese umfasst die Abschnitte Herrenberg – Tübingen (Ammertalbahn), Tübingen – Reutlingen – Metzingen, Metzingen – Bad Urach (Ermstalbahn). Die Ammertalbahn und die Ermstalbahn wurden hierzu elektrifiziert. ▶ Der größere Teil des Netzes wird in den nächsten Jahren abschnittsweise in Betrieb genommen werden.
Fazit	<p>Entsprechend der Raumtypologie RegioStaR 17 liegt ein größerer Teil der Stadtbahn in Ländlichen Regionen. Sie wird den ÖPNV in der Region Neckar-Alb und im Stadt-Umland-Verkehr von Reutlingen und Tübingen verbessern. Bis zur Realisierung der Stadtbahn hat es einen langen Entwicklungsprozess benötigt, zu dem u.a. auch die Reaktivierung von Ammertalbahn und die Ermstalbahn 1999 gehörte. In</p>

Regionalstadtbahn Neckar-Alb

	beiden Fällen wurde die Reaktivierung durch kommunale bzw. interkommunale Initiative ermöglicht, im Fall der Ammertalbahn durch die Gründung eines Zweckverbands durch die Landkreise Tübingen und Böblingen. Die Diskussion um die Finanzierung 2022 / 2023 zeigt, dass immer wieder Klippen auftauchen, die ein Vorhaben gefährden können.
Quellen	https://www.regional-stadtbahn.de/ (30.06.2023) https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/tuebingen/kompromiss-zur-finanzierung-der-regional-stadtbahn-neckar-alb-100.html (30.06.2023) https://www.proregiostadtbahn.de/wp-content/uploads/rsb-broschuere_2018.pdf (30.06.2023) https://www.tuebingen.de/Dateien/broschuere_rsb_ohne_logo.pdf (29.06.2023) ZV RSBNA Drucksache DS 2021-4
Kontakt	Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb E-Mail: info@regional-stadtbahn.de Telefon: 07473/918920
Stand des Wissens	30.06.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 56: RegioRadStuttgart

RegioRadStuttgart	
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Landeshauptstadt Stuttgart plus 49 weitere Kommunen
Organisation	<ul style="list-style-type: none"> ▶ formell ▶ freiwillige Zusammenarbeit; jede teilnehmende Kommune schließt zu einheitlichen Konditionen einen Vertrag mit dem Betreiber DB Connect ▶ 1. Phase seit 2018, 2. Phase seit 2020
Gegenstand	<ul style="list-style-type: none"> ▶ RegioRadStuttgart startete im Jahr 2018 als Kooperation der Landeshauptstadt Stuttgart mit 20 weiteren Kommunen. Ziel war die Schaffung eines interkommunalen, regionsweiten und stationsgebundenen Fahrrad-, Pedelec- und E-Lastenradverleihsystems, das den Nutzern*Nutzerinnen die Rückgabe von Fahrrädern und Pedelecs an jeder beliebigen Station innerhalb des Gesamtsystems erlaubt. In einer zweiten Phase wurde der Kreis der teilnehmenden Kommunen deutlich erweitert, sodass jetzt 50 Kommunen sowie weitere Partner beteiligt sind. Darunter sind auch ländliche Regionen wie Schwäbisch Gmünd (RegioStaR 17-Raumtyp 211) und Herrenberg (RegioStaR 17-Raumtyp 213). Aktuell stehen regionsweit an 255 Stationen rund 1700 Fahrrädern und Pedelecs sowie 35 E-Lastenräder zur Verfügung.
Umsetzung/Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aufbau eines regionsweiten Verleihsystems mit einheitlichen Nutzungs- und Tarifkonditionen in allen teilnehmenden Kommunen ▶ Ermittlung des Betreibers in einer interkommunalen, europaweiten öffentlichen Ausschreibung von 80 Kommunen aus der Region Stuttgart ▶ Identischer Vertragsabschluss aller Kommunen und Kooperationspartner mit dem Betreiber DBConnect GmbH (DBC); gleiche Konditionen und Vertragslaufzeiten für alle teilnehmenden Kommunen ▶ Bedarf an Fahrrädern, Pedelecs und Stationen wird von jeder Kommune selbst festgelegt ▶ Finanzierung über Nutzungsentgelte, kommunale Zuschüsse sowie Sponsoring und Werbeeinnahmen ▶ Zusätzliche Förderung von Ergänzungs- und Gegenstationen in den Kommunen durch den Verband Region Stuttgart (VRS); Förderung der Anschaffung von Pedelecs durch das Land Baden-Württemberg
Fazit	<p>RegioRadStuttgart ist ein erfolgreiches Beispiel für interkommunale Kooperation beim Aufbau regionaler ergänzender Mobilitätsangebote. Durch die Zusammenarbeit konnte ein einheitliches System von Fahrradverleihstationen geschaffen werden, das die Nutzung über Gemeindegrenzen hinweg erlaubt. Durch die Möglichkeit der Rückgabe an allen Stationen konnte die Attraktivität des Angebots gerade auch für Pendler*innen und für den touristischen Verkehr deutlich erhöht werden.</p>
Quellen	<p> https://www.regioradstuttgart.de/de/start/ https://www.region-stuttgart.org/de/projekte-programme/regioradstuttgart/ https://www.stuttgart.de/pressemitteilungen/2023/mai/regioradstuttgart-freie-fahrt-voraus-in-die-fahrradsaison-2023.php https://www.eberdingen.de/ris/V_20210115_125823_201119%20RegioRadStuttgart%20Eberdingen%20Pr%C3%A4sentation.pdf </p>
Kontakt	<p>Landeshauptstadt Stuttgart Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität Marktplatz 1, 70173 Stuttgart Telefon: +49 711 216 60759</p>
Stand des Wissens	27.6.2023

Tabelle 57: Emsland Carsharing

Emsland Carsharing	
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Landkreis Emsland und 15 Gemeinden
Organisation	<ul style="list-style-type: none"> ▶ formell ▶ freiwillige Kooperation ▶ Start: 1. Phase 2016, 2. Phase 2023
Gegenstand	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aufbau eines einheitlichen (E-) Carsharing-Angebots im Landkreis ▶ Ergänzung des ÖPNV durch Angebote für individuelle Mobilität auch in der Fläche
Umsetzung/Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2016 startete das Projekt auf Basis eines ehrenamtlichen Vereins in den Städten Lingen (Ems), Meppen und Papenburg mit insgesamt 5 konventionellen PKW. Ab 2023 erfolgt die Ausweitung auf 15 Gemeinden im Landkreis und die Umstellung auf eine reine E-Auto-Flotte, die vom Anbieter Mobilee betrieben wird. ▶ Insgesamt werden an 28 Standorten 29 E-PKW zur Nutzung durch Bürger*innen sowie gewerbliche Nutzer bereitgestellt. Die Kosten für das Angebot werden, soweit sie nicht von Nutzungserlösen gedeckt sind, von den Gemeinden und dem Landkreis zu je 50 Prozent getragen. Der Landkreis errichtet zudem an allen Standorten Ladesäulen, für die die Gemeinden die Grundstücke zur Verfügung stellen. ▶ Ziel ist die Förderung nachhaltiger Mobilität durch die Bereitstellung von ergänzenden Mobilitätsangeboten. Das Carsharing mit elektrischen Fahrzeugen bietet Bürger*innen sowie Unternehmen eine Möglichkeit, auch im ländlichen Raum klimaneutral mobil zu sein.
Fazit	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Emsland Carsharing zeigt beispielhaft, wie durch eine gelungene Kooperation zwischen Landkreis und Gemeinden ein E-Carsharing-Angebot auch in der Fläche umgesetzt werden kann (Mobilikon 2023). Durch die Ausschreibung des Carsharings und die Beauftragung eines Dienstleisters konnte eine Lösung gefunden werden, die den teilnehmenden Kommunen relativ geringe Kosten verursacht. Dadurch ist ein niedrighschwelliger Einstieg für die Kommunen möglich. Ein Erfolgsfaktor liegt auch in einem gemeinsam geteilten Selbstverständnis als innovative Region. Der Landkreis Emsland ist durch einen hohen Anteil Erneuerbarer Energien geprägt. In dieses gemeinsame Selbstbild fügt sich das elektrische Carsharing als Bestandteil einer innovativen umweltfreundlichen Mobilität ein.
Quellen	<p> https://www.mobileeee.de/de/emsland https://www.emsland.de/buerger-behoerde/aktuell/pressemitteilungen/emsland-carsharing-ab-sofort-startklar.html https://www.nahverkehrspraxis.de/mobileeee-und-der-landkreis-emsland-starten-grossflaechiges-e-carsharing-angebot/ </p>
Kontakt	<p>Landkreis Emsland Ordeniederung 1 49716 Meppen E-Mail: info@emsland.de</p>
Stand des Wissens	29.6.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Tabelle 58: Bodensee-Oberschwaben-Bahn

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG	
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kommunen im Einzugsbereich der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) zwischen Friedrichshafen und Aulendorf
Organisation	<ul style="list-style-type: none"> ▶ formell ▶ freiwillige Zusammenarbeit ▶ privatrechtlich in der Form der GmbH & Co. KG, Gesellschafter sind: für die Stadt Friedrichshafen die Technischen Werke Friedrichshafen GmbH, die Stadt Ravensburg, der Landkreis Bodenseekreis, der Landkreis Ravensburg, die Gemeinde Meckenbeuren ▶ 1993
Gegenstand	<p>Die BOB (sog. „Geißbockbahn“) wurde als kommunales Eisenbahnverkehrsunternehmen 1993 mit dem Ziel gegründet, stillgelegte Bahnhöfe zwischen Friedrichshafen und Ravensburg wieder an den Schienenverkehr anzubinden. Dadurch erhielten Orte wieder einen Bahnanschluss, die mit den Zügen der damaligen Deutschen Bundesbahn (DB) nicht mehr bedient wurden. In der weiteren Entwicklung wurde der Verkehr bis Aulendorf ausgedehnt. Weil das Land Baden-Württemberg als zuständiger SPNV-Aufgabenträger die durch die BOB erbrachten Verkehrsleistungen als Bestandteil eines größeren Loses ausschreiben wollte, galt der Fortbestand des Unternehmens 2022 als gefährdet. Es konnte jedoch eine Einigung dahingehend erzielt werden, dass der bestehende Verkehrsvertrag bis Dezember 2032 weiterläuft.</p>
Umsetzung/ Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ halbstündliches / stündliches Regionalbahnangebot zwischen Friedrichshafen und Ravensburg bzw. Aulendorf zur Ergänzung des Regionalexpress / des Fernverkehrs, Beauftragung durch das Land Baden-Württemberg in seiner Funktion des SPNV-Aufgabenträgers ▶ Umstellung auf elektrische Züge 2021 im Rahmen der Elektrifizierung der Strecke Ulm – Friedrichshafen ▶ die Gründung des Unternehmens war Auslöser weiteren kommunalen Engagements zur Steigerung der Attraktivität der Bahn, wie die Verbesserung der Gestaltung und städtebaulichen Einbindung der Bahnhöfe (beispielsweise in Friedrichshafen und Ravensburg)
Fazit	<p>Die BOB ist ein Vorreiter für kommunales Engagement im Bereich des SPNV; Motivation der Gründung war Widerstand gegen die Angebotskürzungen der DB. In der jüngsten Vergangenheit hat man erneut Protest geübt, diesmal gegen die Ausschreibungsmodalitäten des Verkehrsministeriums. Mit dem Namen „Geißbockbahn“ konnte eine starke regionale Identität geschaffen werden. Die Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften in der Gründungsphase der BOB stellte einen wichtigen Schritt in der Intensivierung der interkommunalen Zusammenarbeit dar.</p>
Quellen	<p>FGSV (2006): Hinweise zu regionalen Siedlungs- und Verkehrskonzepten. FGSV 146, Köln https://www.bob-fn.de/ueber-uns/ueber-uns/ (21.06.2023) https://www.bob-fn.de/ueber-uns/gesellschaftler-verwaltung/ (21.06.2023) https://www.busundbahn.de/nachrichten/unternehmen-maerkte/detail/news/zukunft-der-bob-ist-gesichert.html (21.06.2023)</p>
Kontakt	<p>Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG E-Mail: info@bob-fn.de Telefon: 07541 505-0</p>
Stand des Wissens	<p>21.06.2023</p>

Tabelle 59: Regionaler Arbeitskreis Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak)

Regionaler Arbeitskreis Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak)	
Akteure	Im Regionalen Arbeitskreis Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak) arbeiten die Landkreise Rhein-Sieg (NRW) und Ahrweiler (Rheinland-Pfalz), die Bundesstadt Bonn (NRW) und 27 kreisangehörige Gemeinden und Verbandsgemeinden zusammen.
Organisation	<ul style="list-style-type: none"> ▶ gegründet 1991 vor dem Hintergrund der Bonn-Berlin-Entscheidung als freiwillige und informelle Zusammenarbeit (Arbeitskreis) ▶ seit November 2001 Regelung durch einen Kooperationsvertrag zwischen den Landkreisen und der Bundesstadt Bonn (u.a. wechselt der Sitz der Geschäftsstelle des :rak alle zwei Jahre zwischen dem Kreis Ahrweiler, dem Rhein-Sieg-Kreis und der Bundesstadt Bonn)
Gegenstand	<p>Die Instrumente räumlicher Planung orientieren sich an den administrativen Grenzen der Bundesländer, Kreise, Städte, Gemeinden und Verbandsgemeinden. Die realen räumlich-funktionalen Zusammenhänge gehen jedoch häufig über diese Grenzen hinaus. Der :rak stellt ein Bindeglied zwischen der örtlichen Planungshoheit der Städte, Verbandsgemeinden und der Landesplanung dar, indem er durch Informationsaustausch und Kommunikation dazu beiträgt, gemeinsam abgestimmte Projektentwicklungen auf die kommunale Ebene zu tragen.</p> <p>Im 2016 neu aufgelegten Leitbild des :rak werden die Zielvorstellungen und Handlungsfelder für die Kooperation benannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ „Raumstrukturen aktiv gestalten: Nachhaltige Raum- und Regionalentwicklung ▶ Für künftige Generationen planen: Demografische und generationengerechte Entwicklung ▶ Ökologische Ziele setzen: Schonender Umgang mit Natur und Ressourcen, Klima, Energie, Umwelt, Landschaft, Tourismus ▶ Innovative Region für eine mobile Wissensgesellschaft: Wissenschaft, Forschung, regionale Wirtschafts- und Gewerbeflächenentwicklung, innovative Mobilität ▶ Unser besonderes Profil für Europa: Die Internationalität unserer Region im Wettbewerb der Regionen“ <p>Mit der interkommunalen Behandlung von Aspekten der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung hat der :rak grundlegende steuernde Bedeutung für die Schaffung verkehrssparsamer Strukturen.</p>
Umsetzung / Maßnahmen	<p>Der :rak hat keine Beschlusskompetenz. Die Arbeitsweise ist durch nicht-formalisierte Verfahren gekennzeichnet. Der :rak spricht Empfehlungen aus, die von den Entscheidungsgremien (Kreistagen, Stadt- bzw. Gemeinderäten) übernommen werden können. Im Fokus der Arbeit stehen Informationsaustausch und Kommunikation. U.a. werden Fachforen zum direkten Erfahrungsaustausch der :rak-Kommunen durchgeführt. Gegenüber der früheren Arbeit mit einem Schwerpunkt auf der Verwaltungsebene wird seit einigen Jahren die Kommunalpolitik stärker eingebunden.</p> <p>Leitend für die konkrete Arbeit sind die fünf „Rheinischen Regeln“ für freiwillige interkommunale Kooperation:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Flexibilität im Zuschnitt der Projekte: Projekte werden dann durchgeführt, wenn sich eine ausreichende Anzahl von Kommunen beteiligt. ▶ Lösbare Aufgaben: Die Region packt zunächst nur solche Themen an, die Erfolg versprechen. ▶ Konzertierte Eigenständigkeit: Die Kommunen stellen Planungshoheit und Entscheidungsfreiheit nicht zur Disposition. Sie entscheiden sich in ausgewählten Feldern dafür, sich regionaler Rationalität als eigenständige Kommunen anzuschließen. ▶ Produktive Konflikte: Die Beteiligten werden ermutigt, ihre Interessen möglichst klar auszudrücken, um auf dieser Basis zu Lösungen zu kommen. ▶ Externe Moderation für komplexe Probleme. <p>Der :rak gibt Stellungnahmen zu den Landesplanungen in NRW und Rheinland-Pfalz ab.</p>

Regionaler Arbeitskreis Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (:rak)	
	Mit dem :rak werden gemeinsam Strategien in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Mobilität entwickelt. Beispielsweise im Projekt NEILA (Nachhaltige Entwicklung durch interkommunales Landmanagement in der Modellregion Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler, Laufzeit bis 2023) im Rahmen der BMBF-Fördermaßnahme „Stadt-Land-Plus“ soll ein System für ein nachhaltiges interkommunales Landmanagement in der :rak-Region verbindlich gemacht werden. Dabei wird auch auf eine Reduzierung der Zahl zurückgelegter Wege gezielt. Weitere Strategien bilden die Grundlage für regionale Mobilitätsprojekte wie z. B. die RadPendlerRouten im rechtsrheinischen Umland von Köln.
Fazit	Der :rak besteht seit über 30 Jahren und ist Ausgangspunkt vieler interkommunaler Aktivitäten. Er hat sich in dieser Zeit strukturell weiterentwickelt und insbesondere auch mit Blick auf das NEILA-Projekt stellt sich die Frage nach einer stärkeren Verbindlichkeit der Arbeitsergebnisse.
Quellen	Link zur Webseite Region Bonn(26.06.2023) https://www.region-bonn.de/downloads?file=files/rak_download/publikationen/rak_Magazin_DieRegion_2018.pdf&cid=92352 (26.06.2023) https://www.region-bonn.de/downloads?file=files/rak_download/publikationen/rak_Magazin_DieRegion_2022.pdf&cid=92352 (26.06.2023) https://www.region-bonn.de/downloads?file=files/rak_download/publikationen/Leitbild_2016.pdf&cid=92352 (26.06.2023) https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publicationen/verbandszeitschrift/FWS/2020/1_2020/FWS_1_20_Isselmann_Wagner.pdf (26.06.2023)
Kontakt	Geschäftsstelle des :rak E-Mail: info(at)region-bonn.de Telefon: 0 2241 13-2400
Stand des Wissens	26.06.2023

Quelle: eigene Darstellung, Difu, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

8 Quellenverzeichnis

Agora Verkehrswende. (2023). Mobilitätsgarantie für Deutschland - Teil II: Erreichbarkeitsanalyse und Empfehlungen für eine bundesweit garantierte Grundversorgung mit Bus und Bahn.

Bau- und Verkehrsdepartment des Kantons Basel-Stadt. (o. J.). Mobilitätsfonds. <https://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/Verkehrspolitische-Grundsätze/Mobilitaetsfonds.html>

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. (o. J.). Bauleitpläne und städtebauliche Satzungen. <https://www.stmb.bayern.de/buw/baurechtundtechnik/bauplanungsrecht/bauleitplaeneundsatzungen/index.php>

Beeh, H. (o. J.). Mutig voran beim Klimaschutz im Verkehr: Mit der richtigen Förderung zur klimafreundlichen Mobilität. Präsentation. Kompetenznetz Klima mobil. https://reabw.de/wp-content/uploads/2021/05/2021-03-31_klimagerecht-unterwegs-Foerderungen-Beeh.pdf

Berninger, M. (2021). EcoBus nimmt Fahrt auf. Max-Planck-Gesellschaft. <https://www.mpg.de/17031613/0614-mpin-ecobus-nimmt-fahrt-auf-1160219-x>

Bremen, Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa. (2009). Vorlage für die Sitzung der Deputation für Bau und Verkehr (S) am 17.09.2009 und für die Sitzung der Deputation für Umwelt und Energie (S) am 24.09.2009: Aktionsplan „Car-Sharing für Bremen“. https://relaunch.mobilpunkt-bremen.de/app/uploads/2020/05/aktionsplan_carsharing.pdf

Bremen, Senatsverwaltung für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung. (o. J.). Maßnahmen zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität. <https://bau.bremen.de/mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/foerderungen-eu-projekte-26578>

Brenck, A., Gipp, C. & Moschner, S. (2020). Gutachten: Mobilitätsspass: Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV für vier Modellkommunen/-regionen. IGES Institut. https://www.iges.com/sites/igesgroup/iges.de/myzms/content/e6/e34/e10216/e26493/e26494/e26496/attr_objs26498/IGES_Mobilitaetsspass_Gutachten_112020_ger.pdf

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. (2000). Stadtentwicklung und Städtebau in Deutschland: Ein Überblick (Berichte Nr. 5). <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0093-BER3402E117>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. (o. J.a). Dokumentation der Raumvariablen des BBSR im Regionalfile. https://daten.clearingstelle-verkehr.de/279/51/MiD2017_BBSR_Raumvariablen.pdf

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (o. J.b). Dorfauto: Dorfmobil Barsikow [Projekt MOBILKON]. <https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/dorfauto-dorfmobil-barsikow>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (o. J.c). Dorfauto: Dörpsmobil Klixbüll [Projekt MOBILKON]. <https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/dorfauto-dorpsmobil-klixbuell>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (o. J.d). Integriertes Stadtentwicklungskonzept [Projekt MOBILKON]. <https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-stadtentwicklungskonzept>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (o. J.e). Kompetenzstellen der Länder zum NaKoMo und MogLeb [Projekt MOBILKON]. <https://www.mobilikon.de/instrument/kompetenzstellen-der-laender-zum-nakomo-und-mogleb>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (o. J.f). Länderübergreifendes Mobilitätsnetzwerk [Projekt MOBILKON]. <https://www.mobilikon.de/laenderuebergreifendes-mobilitaetsnetzwerk>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (o. J.g). Mobilitätskonzept [Projekt MOBILKON]. <https://www.mobilikon.de/instrument/mobilitaetskonzept>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (o. J.h). Planfeststellungsverfahren [Projekt MOBILKON]. <https://www.mobilikon.de/instrument/planfeststellungsverfahren>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (o. J.i). Regionalisierungsgesetz (RegG) [Projekt MOBILKON]. <https://www.mobilikon.de/instrument/regionalisierungsgesetz-regg>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (o. J.j). Sharing-Angebot: mümo – Mühldorf Mobil [Projekt MOBILKON]. <https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/sharing-angebot-muemo-muehldorf-mobil>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (o. J.k). Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) [Projekt MOBILKON]. <https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-gvfg>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (o. J.l). Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) [Projekt MOBILKON]. <https://www.mobilikon.de/instrument/europaeischer-fonds-fuer-regionale-entwicklung-efre>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (o. J.m). LEADER [Projekt MOBILKON]. <https://www.mobilikon.de/instrument/leader>

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). (2021). Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR). <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). (2022). Regionalisierungsgesetz (RegG). <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-schienenpersonenverkehr/regionalisierungsgesetz-regg.html>

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). (2023). Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/nationales-kompetenznetzwerk-nachhaltige-mobilitaet-nakomo.html>

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg.). (2024, 3. Juni). Deutschlandtakt: Impressum. o. J. <https://www.deutschlandtakt.de/impressum/>

Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL). (2022). Evaluationsbericht Bundesprogramm Ländliche Entwicklung (BULE). <https://www.bmel.de/DE/themen/laendliche-regionen/foerderung-des-laendlichen-raumes/bundesprogramm-laendliche-entwicklung/bule-evaluationsbericht.html>

Bundesministerium für Gesundheit. (o. J.). Innovationsfonds. <https://www.bundesgesundheitsministerium.de/service/begriffe-von-a-z/i/innovationsfonds>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (2014). Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung: Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/handbuch-buergerbeteiligung.pdf?__blob=publicationFile

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?__blob=publicationFile&v=1

Deutscher Städtetag. (2023). Finanzierung des kommunalen Klimaschutzes effizient, effektiv und flexibel gestalten: Modellskizze für ein effizientes und wirkungsvolles Verfahren zur Finanzierung kommunaler Klimaschutzmaßnahmen. <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Weitere-Publikationen/2023/kommunalen-klimaschutz-klug-foerdern-modellskizze-2023.pdf>

Drews, F. & Arndt, W.-H. (2019). Mobilität nachhaltig planen: Erfolge und Hindernisse in deutschen Städten – Ergebnisse einer Umfrage zu kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen (Sonderveröffentlichung). Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/255278>

Dümmler, O. (2021). Regio S-Bahn Donau-Iller e.V., Vortrag am 11.11.2021 beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu), Berlin.

Endura kommunal. (2022). Planungskompass Klimaschutz 2023: Gesetze, Fristen und Förderprogramme für den kommunalen Klimaschutz in Baden-Württemberg. https://www.endura-kommunal.de/fileadmin/media/endura-kommunal/Planungskompass/Planungskompass_BW_2023.pdf

Europabüro FrankfurtRheinMain. (2022). Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V): Städtische Knoten. Faktenblatt. https://www.europabuero-frm.de/media/custom/2674_371_1.PDF?1644227984

Europäische Kommission. (2021). Fragen und Antworten: Europäischer Rahmen für urbane Mobilität. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/qanda_21_6729

Fadavian, B. (2017). Interkommunale Zusammenarbeit und ihre verfassungsrechtlichen Grenzen – Eine Untersuchung am Beispiel des Regionalverbands Ruhr [Dissertation]. Universität zu Köln, Köln. <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:hbz:38-78707>

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2013). Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. FGSV Verlag.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2018). Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse: EVP. FGSV Verlag.

Forschungsinformationssystem Mobilität und Verkehr. (2019). Bauleitplanung [Glossar]. <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/501083/>

Geitel, O. M. (2017). Die delegierende Zweckvereinbarung als öffentlicher Auftrag in der Rechtsprechung des EuGH und unter der Geltung der RL 2014/24/EU [Dissertation]. Universität Siegen, Siegen. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:467-12393>

go.Rheinland. (o. J.). Mobilstationen. <https://wir.gorheinland.com/vernetzte-mobilitaet/mobilstationen/>

Herget, M. (2020). Die Rolle des Radverkehrs in ländlichen Räumen. AGFK Niedersachsen. Fachtagung 2020,

Herget, M., Gies, J. & Sommer, C. (2021). Zukunftsfähiger ÖPNV in ländlichen Räumen: Herausforderungen und wichtige Weichenstellungen. Internationales Verkehrswesen, 73(2), 12–15.

Herget, M., Gies, J. & Sommer, C. (2022). Mobilität in ländlichen Räumen verändern: Erste Erkenntnisse aus der Fördermaßnahme „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“. Der Nahverkehr, 40(9), 78–81.

Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement. (2023). Empfehlungen: für die Fortschreibung lokaler Nahverkehrspläne in Hessen. https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2023-11/2023-11_NVP-Empfehlungen.pdf

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung. (2006). Gemeinschaftsinitiative Stadtbau in Hessen: Interkommunale Kooperation. https://nachhaltige-stadtentwicklung-hessen.de/media/pub_interk_koperation.pdf

Howaldt, J. (2007). Von der Organisationsberatung zum Lernen in Netzwerken. Arbeit, 16(3), 205–217. <https://doi.org/10.17877/DE290R-1967>

Kaether, J., Dehne, P. & Neubauer, A. (2016). Regionalstrategie Daseinsvorsorge: Leitfaden für die Praxis. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:101:1-201607295784>

Kassel, M. (2022). Mobilitätsnetzwerk Ortenau. Vortrag am 02.12.2022 beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu). Berlin.

Klima-Bündnis. (2022). Klimaschutz und Klimaanpassung als kommunale Pflichtaufgabe(n) verankern: Positionspapier des Klima-Bündnis für die deutsche Bundes- und Landespolitik. https://www.klimabuendnis.org/fileadmin/Inhalte/5_Newsroom/2022_News/Positionspapier_Langfassung_final.pdf

Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW). (o. J.). Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz: § 28 Klimamobilitätspläne. <https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/klimaschutzgesetz-klimamobilitaetsplaene>

Landesbüro der Naturschutzverbände NRW. (o. J.). Einbettung in die räumliche Gesamtplanung [Bauleitplanung]. <https://www.lb-naturschutz-nrw.de/fachthemen/bauleitplanung/was-ist-die-bauleitplanung/einbettung-in-die-raeumliche-gesamtplanung.html>

Landkreis München & Landeshauptstadt München. (o. J.). Zweckvereinbarung zur Koordination des Einsatzes von Mieträdern in der Region beider Gebietskörperschaften. https://ris.dachau.de/sitzungen?p_p_id=RisSitzung&p_p_lifecycle=2&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_cacheability=cacheLevelPage&_RisSitzung_sitzungId=588&_RisSitzung_resource=singleDocument&_RisSitzung_schriftgutId=12668

Landtag Mecklenburg-Vorpommern, 7. Wahlperiode. (2021). Abschlussbericht der Enquete-Kommission „Zukunft der medizinischen Versorgung in Mecklenburg-Vorpommern“ (Drucksache 7/6210). https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/abschlussbericht_der_enquete_kommission_zukunft_der_medizinischen_versorgung_in_mecklenburg_vorpommern.pdf

Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen. (2021). Interkommunale Zusammenarbeit in Nordrhein-Westfalen: Stand und Perspektiven. https://interkommunales.nrw/wp-content/uploads/2022/04/mhkgb_interkommunale_zusammenarbeit-stand-und-perspektiven.pdf

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. (o. J.). MobiData BW: Mobilitätsdaten für alle. <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/zukunftskonzepte/digitale-mobilitaet/mobidata-bw>

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. (o. J.). Zukunftsnetzwerk ÖPNV | Öffentliche Verkehrsmittel in Baden-Württemberg. <https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/>

Nobis, C. & Herget, M. (2020). Mobilität in ländlichen Räumen: Betrachtungen aus Sicht der Verkehrswende und der Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen. *Internationales Verkehrswesen*, 72(4), 40–43.

Rammert, A. (2022). Der Mobilitätsindex: Entwicklung eines integrierten Planungsinstruments für Mobilität. *Mobilität und Gesellschaft: Bd. 12*. LIT. <https://doi.org/10.14279/DEPOSITONCE-17002>

Reutter, F. (2015). Regionale und interkommunale Kooperation zur Sicherung der Daseinsvorsorge: Strukturen und Potentiale dargestellt am Beispiel der Region Hesselberg [Masterarbeit]. Technische Universität Kaiserslautern, Kaiserslautern. https://regionalentwicklung-raumordnung.de/wp-content/uploads/2018/04/AzR_E-Paper_Band16_Reutter.pdf

Rittmeier, B., Herget, M., Kaether, J., Koch, J. & Müller, K. (2018). Sicherung von Versorgung und Mobilität im ländlichen Raum: Strategien und Praxisbeispiele für gleichwertige Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). <https://www.bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Publikationen/G/abschlussbericht-versorgung-mobilitaet-laendlicher-raum.html>

Rupprecht, S., Brand, L., Böhler-Baedeker, S. & Brunner, L. M. (2021). Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP). 2. Ausgabe. Rupprecht Consult. https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/8/10/8fb8d53612545374a0306cdaa669aaad/sump-guidelines-deutsch-2020___6091400b48526.pdf

Schneider, P., Koska, T. & Schäfer-Sparenberg, C. (2024). On-Demand-Ridepooling als Beitrag zu Mobilitätswende und Daseinsvorsorge: Erkenntnisse zum Status quo in Deutschland und Entwurf einer Systemtypologie (Wuppertal Paper Nr. 202). Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. <https://doi.org/10.48506/opus-8611>

Seiler, K. (2023). Bundesweit Schlusslicht: So wenig zahlt Niedersachsen für den ÖPNV. Norddeutscher Rundfunk (NDR). <https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/Bundesweit-Schlusslicht-So-wenig-zahlt-Niedersachsen-fuer-OePNV,nahverkehr458.html>

Sozialdemokratische Partei Deutschlands, Bündnis 90/Die Grünen & Freie Demokraten. (2021). Mehr Fortschritt wagen: Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021-2025 zwischen

der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), Bündnis 90/DIE Grünen und den Freien Demokraten (FDP). www.bundesregierung.de/re-source/blob/974430/1990812/1f422c60505b6a88f8f3b3b5b8720bd4/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=

Sparmann, J. (2010). Nachhaltige Sicherung der Mobilität in der Region Frankfurt RheinMain als Herausforderung für die interkommunale Zusammenarbeit. In H. Pechlaner & M. Bachinger (Hrsg.), *Lebensqualität und Standortattraktivität: Kultur, Mobilität und regionale Marken als Erfolgsfaktoren* (S. 203–204). E. Schmidt.

Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen. (2021, 10. September). Mehr Tempo bei Planung, Genehmigung und Bau: „Infrastrukturpaket II“ des Verkehrsministeriums hilft beim Wiederaufbau [Pressemitteilung]. <https://www.land.nrw/pressemitteilung/mehr-tempo-bei-planung-genehmigung-und-bau-infrastrukturpaket-ii-des>

Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen. (2022, 2. September). Mobilität und Mobilitätsmanagement: Neue Richtlinie ermöglicht Förderung von Sharing-Angeboten und Quartiersgaragen für Kommunen [Pressemitteilung]. <https://www.land.nrw/pressemitteilung/mobilitaet-und-mobilitaetsmanagement-neue-richtlinie-ermoglicht-foerderung-von>

Staatsministerium Baden-Württemberg. (2022, 28. Oktober). Landesweites Personalnetzwerk gewinnt Mobilitätspreis [Pressemitteilung]. <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/landesweites-personalnetzwerk-gewinnt-mobilitaetspreis>

Steinwinter, J. & Wiedmann, K.-G. (2010). Zusammenarbeit von Kommunen in Baden-Württemberg. *Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg* (7), 3–9. https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Monatshefte/PDF/Beitrag10_07_01.pdf

Trapp, J. H., Hanke, S., Riechel, R., Deffner, J., Zimmermann, M., Stein, M., Felmeden, J. & Franz, A. (2019). *Lebensqualität und Daseinsvorsorge durch interkommunale Kooperation: Ein Leitfaden für Kommunen in ländlich geprägten Regionen*. Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). <https://repository.difu.de/handle/difu/255690>

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). (o. J.). § 45a PBefG Ausgleich im Ausbildungsverkehr [Mobi-Wissen]. <https://www.mobi-wissen.de/Soziales/%C2%A7-45a-PBefG-Ausgleich-im-Ausbildungsverkehr>

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung. (2020). *Planungsinstrumente für eine nachhaltige Mobilität: Ein Handlungsleitfaden für die Planungspraxis*. <https://www.srl.de/dateien/dokumente/de/FMV-Planungsinstrumente-fuer-nachhaltige-mobilitaet-Juni2020.pdf>

Verkehrsministerium Baden-Württemberg (VMBW). (o. J.). *Personalstellenförderung Fachkräfte für Mobilität und Klimaschutz*. <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme-und-aufrufe/personalstellenfoerderung-fachkraefte-fuer-mobilitaet-und-klimaschutz>

Zimmermann, K. (2018). Kooperation, interkommunale und regionale. In *Akademie für Raumforschung und Landesplanung* (Hrsg.), *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung* (S. 1211–1219).

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). (o. J.). *Mobilstationen im NWL*. <https://www.nwl-info.de/der-nwl/projekte-engagement/mobilstationen.html>