

Antrag

der Abgeordneten Markus Tressel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Sven-Christian Kindler, Dr. Ingrid Nestle, Lisa Badum, Britta Haßelmann, Christian Kühn (Tübingen), Stefan Schmidt, Daniela Wagner, Harald Ebner, Matthias Gastel, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Renate Künast, Steffi Lemke, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Mobilität in ländlichen Räumen verbessern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Um das Ziel, gleichwertiger Lebensverhältnis zu erreichen, ist gerade die Mobilität in ländlichen Regionen von entscheidender Bedeutung, um Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für alle zu garantieren.

Gerade im Mobilitätssektor werden die Unterschiede zwischen Stadt und Land für die Menschen unmittelbar erfahrbar. Während in den Städten neue Mobilitätsdienste entstehen und das Angebot bei Bussen und Bahnen ausgebaut wird, hat in vielen ländlichen Regionen über Jahre und Jahrzehnte ein Rückzug der öffentlichen Hand stattgefunden. Bahnstrecken wurden stillgelegt, Busverkehre oft auf den Schülerverkehr reduziert, der für andere Nutzerinnen und Nutzer kaum eine praktische Funktion mehr besitzt. Neue Mobilitätsdienste spielen so gut wie gar keine Rolle. Zwar gibt es gibt in den Regionen viele kreative Mobilitätsprojekte, die oft ehrenamtlich oder von einzelnen aktiven kommunalen Akteuren getragen werden, aber eine Verstetigung dieser Projekte ist nicht einfach.

Gleichzeitig hat auch in anderen Bereichen der Daseinsvorsorge wie Bildung, Gesundheit, Kultur und Handel ein Einsparungs- und Konzentrationsprozess stattgefunden, der dazu führt, dass Menschen immer längere Wege zurücklegen müssen.

Entsprechend groß ist die Unzufriedenheit vieler Menschen gerade in strukturschwachen, ländlichen Regionen mit dem verbliebenen Nahverkehrsangebot, aber auch mit dem fehlenden Angebot an den Fernverkehr, dem Zustand von Rad- und Fußwegen – wenn diese überhaupt vorhanden sind – und der eigenen Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr.

Gerade in strukturschwachen Regionen entstehen so sich selbst verstärkende negative Pfadabhängigkeiten. Auf der individuellen Ebene macht der Mangel an Mobilitätsalternativen die Investition in ein eigenes Auto unausweichlich, dieses wird dann auch bevorzugt genutzt. Damit schwinden die Nutzerbasis des ÖPNV und die Fahrgelderlöse, was zu einem eingeschränkten Angebot und dies wiederum zu einer steigenden Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV) führt.

So verfestigt sich im ländlichen Raum die Abhängigkeit vom klimaschädlichen Autoverkehr. Zugleich bedeutet die Notwendigkeit, in der Regel zwei und mehr Fahrzeuge pro Familie vorhalten zu müssen, um den Alltag bewältigen zu können, eine erhebliche finanzielle Belastung für die Nutzerinnen und Nutzer. Darüber hinaus schränkt der Mangel an Alternativen zum MIV all diejenigen, die aus Alters-, Gesundheits- oder finanziellen Gründen kein eigenes Kraftfahrzeug besitzen oder führen können, erheblich in ihrem Alltag ein.

Auf regionaler Ebene führt der Verlust an öffentlicher Infrastruktur (hier im ÖPNV) zu einem Verlust von Attraktivität der Region, damit zu Abwanderung von Einwohner*innen und zu einer Reduzierung der Steuerbasis der Kommunen. Damit fehlen wiederum Einnahmen, um öffentliche (Verkehrs-)Infrastrukturen zu betreiben, ein weiterer Attraktivitätsverlust ist die Folge.

Diese Kreisläufe zu durchbrechen ist ebenso schwierig wie notwendig, sowohl um gleichwertige Lebensverhältnisse möglich zu machen und dadurch den Zusammenhalt im Land zu verbessern als auch um im Sinne des Klimaschutzes den Rad- und Fußverkehr, Bus und Bahn zu stärken.

Um dem grundgesetzlichen Auftrag der Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse gerecht zu werden, muss der Bund mehr Verantwortung für die Mobilitätsverhältnisse in strukturschwachen Regionen übernehmen. Zusammen mit Ländern und Kommunen muss der Bund sicherstellen, dass ein garantiertes Nahverkehrs-Grundangebot überall im Land zu Verfügung steht.

Neben der Verbesserung des straßengebundenen ÖPNV ist die Rückkehr des Schienenverkehrs ein entscheidender Beitrag zur Verbesserung der Mobilitätsverhältnisse in ländlichen Räumen. Dafür ist einerseits ein ambitioniertes Programm zur Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken insbesondere für Regionalverkehre notwendig, andererseits eine zügige Umsetzung des Deutschlandtakts um alle Großstädte und Oberzentren in Deutschland wieder an den Schienenfernverkehr anzuschließen, was auch den umliegenden Regionen zu Gute kommt.

Damit Nutzerinnen und Nutzer künftig auch ohne eigenes Auto auf dem Land gut unterwegs sein können, muss einfach möglich werden, verschiedene Mobilitätsangebote miteinander zu kombinieren. Dies erfordert neue physische und digitale Infrastrukturen. Eine Komponente ist dabei die Aufwertung von Haltepunkten zu Mobilitätsstationen, die bedarfsgerecht verschiedene Mobilitätsangebote, vom Bushalt über Carsharing und Leihräder bis hin zu Ladesäulen an einem Ort mit hoher Aufenthaltsqualität anbieten.

Auf der digitalen Ebene muss der bisherige Wirrwarr an unterschiedlichen Tarifen und Buchungssystemen gelichtet werden. Die Lösung dafür bietet der Mobilpass als übergreifendes Ticketsystem, das den Nutzerinnen und Nutzern ermöglicht, durchgehende Tickets vom Start bis zum Ziel über unterschiedliche Mobilitätsdienstleister und Verkehrsmittel hinweg zu buchen.

Außerdem muss die Qualität der Rad- und Fußwege in ländlichen Raum dringend verbessert werden. Die bisher oft nur in unzusammenhängenden Abschnitten vorhandenen Radwege müssen zu einem für den Alltagsradverkehr geeigneten Wegenetz weiterentwickelt werden. Nur wenn Nutzerinnen und Nutzer sichere und schnelle Wege vorfinden, kann das Fahrrad sinnvoll in Mobilitätsketten integriert und mit Bus und Bahn eine flexible Alternative zum Auto werden.

Ländliche Gemeinden dürfen nicht zum Museum für Verbrennungsmotoren werden. Deshalb muss die Verbesserung des Nahverkehrsangebots Hand in Hand gehen mit Investitionen in elektrische Antriebe. Und im Autoverkehr, den es trotz alternativer Angebote auch weiterhin im ländlichen Raum geben wird, müssen sich klimafreundliche Elektroautos und mehr Carsharing-Anbieter durchsetzen können. Dafür muss der Bund die notwendigen Voraussetzungen schaffen, indem er die Besonderheiten der Elektromobilität in ländlichen Gebieten anerkennt und Carsharing auch in peripheren Räumen gezielt fördert. Für den Autoverkehr heißt das, die Förderung neuer Ladesäulen so aufzustellen, dass auch im ländlichen Raum ein verlässliches Ladenetz entsteht. Nahverkehrsunternehmen brauchen wiederum eine gezielte finanzielle Unterstützung bei der Umstellung ihrer Busflotten, damit sie nicht zulasten des Angebots erfolgt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. gemeinsam mit den Ländern durch eine Mobilitätsgarantie allen Menschen Zugang zu einem attraktiven und verlässlichen Nahverkehrsangebot zu ermöglichen, indem
 - a) Bund, Länder und kommunale Ebene eine gemeinsame ÖPNV-Strategie erarbeiten und eine gesetzliche Grundlage für bundesweit gültige Mindestdienststandards und Qualitätsvorgaben schaffen;
 - b) auf Grundlage dieser Mindeststandards der Bund die Regionalisierungsmittel erhöht, um den Betrieb von Landesnetzen aus integrierten SPNV- und Buslinien zu unterstützen, welche ein attraktives ÖPNV-Grundangebot bereitstellen. Im Zuge der Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch den Bund wirkt der Bund bei den Ländern darauf hin, dass diese ihre Finanzierungsanteile zum Betrieb des ÖPNV um den gleichen Betrag erhöhen;
 - c) im Rahmen der zu schaffenden neuen Gemeinschaftsaufgabe Regionale Daseinsvorsorge gezielt zusätzliche Mittel für strukturschwache Regionen zur Verfügung stellt, welche auch zur Verbesserung der Mobilitätsverhältnisse eingesetzt werden können;
2. mit dem Mobilpass ein bundesweites Ticketsystem einzuführen, das durchgängige Tickets für unterschiedliche Angebote vom Bahnticket bis hin zum Leihfahrrad auf einer Plattform in einem Durchgang buchbar macht;
3. den Schienenpersonenverkehr in ländlichen Räumen durch ein Programm zur Reaktivierung stillgelegter Bahnstecken zu stärken und bis zum Jahr 2030 mindestens 3.000 Streckenkilometer wieder in Betrieb zu nehmen;
4. den Deutschlandtakt zügig einzuführen, damit alle Großstädte und Oberzentren wieder an den Schienenfernverkehr anzubinden und so auch die Anbindung der umliegenden ländlichen Räume zu verbessern;
5. den Rad- und Fußverkehr im ländlichen Raum zu verbessern, indem
 - a) die Bundesmittel für Radwege an Bundesfernstraßen und Radschnellwege um 280 Millionen Euro jährlich erhöht werden,
 - b) der Bau von Radwegen durch Planungsbeschleunigungsmaßnahmen und schnelle Bewilligung von Geldern beschleunigt wird,
 - c) die Bundesregierung Personalkapazitäten und Unterstützung bei Planung, Antragstellung und Bau von Radinfrastruktur für Kommunen bereitstellt,

- d) in der Straßenverkehrsordnung die Möglichkeit geschaffen wird, an außerörtlichen Ortsverbindungsstraßen mit geringem Verkehrsaufkommen, an denen kein getrennter baulicher Radweg umgesetzt werden kann,
 - 1. die Fahrbahn derart umzugestalten, dass deutlich wird, dass dort Radverkehr ausdrücklich zugelassen ist,
 - 2. die dafür nötigen Temporeduzierungen zu ermöglichen;
 - e) die Bundesregierung einen Plan für das Radnetz Deutschland erarbeitet;
6. gesetzlich Sharingangebote im ländlichen Raum zu fördern, indem durch Regeln zu den diversen Sharing-Angeboten wie Peer-to-Peer-Sharing, Ridepooling mit virtuellen Haltestellen oder als Telefahrräder Rechtssicherheit und Bevorzugung geschaffen wird und neben dem eigenwirtschaftlichen Betrieb auch den gemeinnützigen oder gemeinwirtschaftlichen Betrieb einfach zu ermöglichen;
 7. die Elektromobilität in ländlichen Räumen zum Erfolg zu führen, indem die Zuschüsse aus dem Ladesäulen-Förderprogramm stärker nach Standorten differenziert und auf Basis regionaler Ausbauziele ausgezahlt werden, damit auch im ländlichen Raum ein flächendeckendes und einheitliches Ladenetz entsteht, und indem die Elektrobushilfe des Bundes so gestaltet wird, dass sie dem höheren Investitionsbedarf in Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur im ländlichen Raum Rechnung trägt;
 8. den Ausbau von Mobilitätsstationen im ländlichen Raum mit 100 Millionen Euro jährlich zu fördern, damit auch in ländlichen Räumen verschiedene Mobilitätsangebote gebündelt und miteinander kombinierbar verfügbar sind und die unter anderem sichere und überdachte Abstellanlagen für Fahrräder, Lademöglichkeiten für E-Fahrräder, Carsharing und Leihfahrräder, Schließfächer und weitere Dienstleistungen bieten.

Berlin, den 23. März 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

Zu 1. (Mobilitätsgarantie)

Die Planung und Finanzierung des ÖPNV in Deutschland findet aktuell in einem komplizierten Geflecht unterschiedlicher Akteure und Instrumente statt. Daran beteiligt sind etwa 450 kommunale Aufgabenträgern, 27 Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr, ca. 70 Verkehrsverbünde, die 16 Bundesländern und der Bund. Mehr als 3000 Verkehrsunternehmen erbringen die konkreten Beförderungsleistungen auf Straße und Schiene.¹ Planung, Organisation, Bestellung und Finanzierung des ÖPNV liegen prinzipiell in Händen der Länder und Kommunen. Der Bund hat jedoch durch die Regionalisierungsmittel für den SPNV und die GVFG-Mittel zur Infrastrukturfinanzierung eine bedeutende Rolle in der Finanzierung des ÖPNV.

Diese Aufgabenteilung ist im Grunde zweckmäßig, weil sie durch die Übertragung der Verantwortung an die Kommunen sicherstellt, dass Mobilitätsangebote an lokale Bedürfnisse angepasst werden. Dennoch hat diese Aufgabenteilung einige negative Auswirkungen: So enden Mobilitätsangebote zu oft an Verwaltungsgrenzen, auch wenn dies nicht den Bedürfnissen entspricht, vor allem aber ist die Qualität des Angebots unterhalb des SPNV stark von der individuellen Leistungsfähigkeit des Kommunen abhängig. Die Folge ist ein heterogenes, kleinteiliges ÖPNV-System mit zahlreichen Insellösungen, was für Nutzerinnen und Nutzer oft nur schwer zu durchdringen ist.² Auch die Festlegung von Mindestreichbarkeitsstandards erfolgt erst auf einer niedrigen Ebene im System – in den Nahverkehrsplänen – und dadurch regional sehr unterschiedlich.³

Ziel der Mobilitätsgarantie ist es, diese Defizite zu beheben und auch im ländlichen Raum ein Nahverkehrsangebot zu realisieren, das ein verlässliches Grundangebot im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse bietet und darüber hinaus auch eine Verlagerung von Verkehren aus dem MIV in den Umweltverbund erreichen kann. Dafür ist eine stärkere Rolle des Bundes bei der Definition von Mindestreichbarkeitsstandards und bei der Finanzierung derselben notwendig. Dies gilt insbesondere für strukturschwache Regionen, denen die Mittel fehlen, aus eigener Kraft die notwendigen Verbesserungen zu erreichen.

Kernelemente der Mobilitätsgarantie sind eine Erschließungspflicht für Orte ab 500 Einwohnern, ein garantierter Stundentakt zum nächsten Mittel- oder Oberzentrum zwischen 6 und 22 Uhr auch an Wochenenden und in Ferienzeiten sowie eine Reisezeit zum nächsten Mittel- oder Oberzentrum, die das 1,3-fache der Reisezeit im MIV nicht überschreitet.⁴

Um diese Ziele zu erreichen sind nicht nur zusätzliche Finanzmittel nötig, sondern an vielen Stellen auch eine Neuausrichtung des Nahverkehrssystems. Damit einher geht auch eine Effizienzsteigerung, welche den zusätzlichen Finanzbedarf begrenzen kann.⁵ Ein attraktives, zukunftsfähiges Nahverkehrssystem ist dabei vor allem durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

- Etablierung eines hierarchischen Netzes nach dem Konzept des Integralen Taktverkehrs mit Abend- und Wochenendverkehr mit starken Linien auf direkten Wegen mindestens im Stundentakt;
- Ergänzungslinien im Taktverkehr mit Einbindung in die Taktknoten, dabei kann der Verzicht auf die Bedienung von einzelnen kleinen Ortslagen angemessen sein;
- Bedarfsverkehre (Rufbusse) als räumliche und zeitliche Ergänzung zum Grundangebot;
- Optimierung des Angebots für nicht oder wenig bediente Ortslagen durch Ausbau der Fuß- und Radinfrastruktur zu einer Haltestelle im attraktiven Hauptnetz.⁶

Einige Länder haben diesen Weg bereits beschritten, es gilt also vor allem, bereits bewährte Lösungen auf andere Regionen zu übertragen. Die Rolle des Bundes kann dabei vor allem in der (Mit-)Finanzierung des SPNV und

¹ Vgl. Gutachten im Auftrag des vzbv: Bundeseinheitliche Gewährleistungspflicht zur Sicherstellung von Mindestreichbarkeits-Standards im öffentlichen Personenverkehr („Hausanschluss Mobilität“), (www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2020/11/17/vzbv_hausanschluss_mobiltaet.pdf), 2020, S. 1

² Vgl. Interlink GmbH: Stellungnahme zur Anhörung „Künftige Modelle für Finanzierung und Organisation des ÖPNV“, (www.bundestag.de/resource/blob/816708/455a921ad14aa29a628f66df522d12ee/19-15-442-H-data.pdf), 2021, S. 3

³ Vgl. ADAC Studie zur Mobilität: Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen, (https://assets.adac.de/image/upload/v1581494746/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/zukunftsfaeheige-oeffentliche-mobiltaet-ausserhalb-von-ballungsräumen_ADAC_Studie_kkr955.pdf), 2020, S. 9

⁴ Vgl. ADAC Studie zur Mobilität: Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen, S. 14

⁵ Vgl. ADAC Studie zur Mobilität: Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen, S. 64

⁶ Vgl. Interlink GmbH: Stellungnahme zur Anhörung „Künftige Modelle für Finanzierung und Organisation des ÖPNV“, S. 3

von straßengebundenen ÖPNV der höheren Hierarchieebenen, also von landesweiten Busnetzen zwischen Ober- und Mittelzentren, bestehen. Die Regionalisierungsmittel sind dafür das geeignete Finanzierungsinstrument. Damit zusätzliche Bundesmittel zur Realisierung der Mobilitätsgarantie zweckgerichtet eingesetzt werden, bedarf es einer bundesgesetzlichen Verankerung von bundesweit gültigen Mindestbedienstandards.

Für strukturschwache Regionen, die einen besonderen Förderbedarf zur Sicherung der Daseinsvorsorge und bei der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse haben, schlägt die Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Schaffung einer Gemeinschaftsaufgabe „Regionale Daseinsvorsorge“ vor. Mit diesem Förderinstrument werden strukturschwache Regionen in die Lage versetzt, eigene Projekte zur Verbesserung der Daseinsvorsorge etwa im Bereich Mobilität umzusetzen und auf lokale Bedürfnisse zu reagieren.⁷

Zu 2. (Mobilpass)

Damit Menschen verschiedene Mobilitätsangebote auch unkompliziert nutzen und kombinieren können, braucht es ein Ticketsystem, das die unterschiedlichen Angebote vom Bahnticket bis hin zum Leihfahrrad auf einer Plattform buchbar macht. Der Mobilpass soll das Tarifwirrwarr beenden. Über eine App oder am Automaten wird damit nur noch Start und Ziel bestimmt, ein durchgängiges Ticket wird automatisch gebucht – egal ob Fern- oder Nahverkehr, egal welcher Verkehrsverbund.⁸

Damit digitale Angebote auch im ländlichen Raum zuverlässig nutzbar sind, muss eine ausreichende Mobilfunkversorgung sichergestellt werden. Um dies zu gewährleisten, muss eine flächendeckende Mobilfunkversorgung als sogenannter „zusätzlicher Pflichtdienst“ festgeschrieben. Die Bundesnetzagentur muss in die Lage versetzt werden, den Ausbau in unversorgten Regionen notfalls anzuordnen.⁹

Zu 3. (Schienenpersonennahverkehr)

Seit dem Jahr 1990 wurden in Deutschland fast 6.500 Kilometer Bahnstrecken stillgelegt. Auch die Zahl der Bahnhöfe, oft Aushängeschilder von Städten und Ortschaften, ist seither gesunken. Sie wurden dem Verfall überlassen oder gar abgerissen. Wo keine Bahn mehr fährt, fühlen sich die Menschen von den Städten und Metropolen abgekoppelt.

Eine moderne, leistungsfähige Bahn ist nicht nur Rückgrat der Verkehrswende, sondern auch die ökologischste Anbindung des ländlichen Raums an die Städte und Metropolen. Deshalb ist es ein Bundesprogramm notwendig, um vorhandene Strecken zu reaktivieren und damit ganze Regionen wieder kurz- und mittelfristig an den deutschlandweiten Bahnverkehr anzubinden. Bis zum Jahr 2030 sollten mindestens 3.000 Streckenkilometer wieder in Betrieb genommen werden.¹⁰

Zu 4. (Schienenfernverkehr)

Um nicht nur in die nächste Stadt zu gelangen, sondern bundesweite Ziele zuverlässig ansteuern zu können, muss der Deutschlandtakt zügig eingeführt werden. Durch aufeinander abgestimmte Züge gibt es kürzere Fahrzeiten, günstige und zuverlässigere Umsteigemöglichkeiten in Bahnhöfen und einen dichten, leicht merkbaren Takt.¹¹

Zu 5. (Radverkehr)

Die Voraussetzungen für mehr Radverkehr im ländlichen Raum sind eigentlich bestens: Hier besitzen Haushalte teils häufiger ein Fahrrad als in der Stadt. Auch Haushalte, die ein Pedelec nutzen können, liegen häufiger im ländlichen Raum.

Doch wer außerorts Fahrrad fahren möchte, wird oft mangels Fahrradwegen auf außerörtliche Straßen gezwungen, wo Autos und Lkw mit hoher Geschwindigkeit überholen. Das ist extrem gefährlich und führt vielfach dazu, dass mehr Menschen doch lieber das Auto nehmen. Damit wird das enorme Potenzial, das Fahrräder im ländlichen Raum besitzen verspielt.

Der Bund muss deshalb für mehr Radschnellwege sowie für mehr Radwege an Bundesfernstraßen und an Bundeswasserstraßen sorgen. Derzeit gibt es noch nicht einmal an einem Drittel der Bundesfernstraßen Radwege.

⁷ Dazu: Antrag „Gleichwertige Lebensverhältnisse überall“, Bundestagsdrucksache 19/10639

⁸ Dazu: Antrag „Den MobilPass jetzt einführen“ Bundestagsdrucksache 19/14387

⁹ Dazu: Antrag „Mobilfunk als Daseinsvorsorge“ Bundestagsdrucksache 19/16518

¹⁰ Dazu: Fraktionsbeschluss der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Einfach Bahnfahren – Die Bahn zum stärksten Verkehrsmittel entwickeln (www.gruene-bundestag.de/files/beschluesse/beschluss-bahn.pdf), S. 16

¹¹ Dazu: Fraktionsbeschluss der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Einfach Bahnfahren – Die Bahn zum stärksten Verkehrsmittel entwickeln, S. 8

Die Bundesmittel für den Bau von Radschnellwegen, für den Bau von Radwegen an Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen müssen dafür deutlich erhöht werden. Planung und Bau von Radwegen müssen schneller vorankommen. Der Bund muss Kommunen anbieten, dabei zu unterstützen und Planungskapazitäten bereitzustellen. Wo es nicht möglich ist, einen eigenen baulichen Radweg zu errichten, müssen Ortsverbindungsstraßen mit geringem Verkehrsaufkommen unbürokratisch so gestaltet werden können, dass Rundverkehr dort möglichst sicher auf der Fahrbahn stattfinden kann. Dafür muss Fahrbahn derart umgestaltet werden können, dass deutlich wird, dass dort Radverkehr ausdrücklich zugelassen ist. Außerdem müssen die für möglichst gefahrfreien Radverkehr nötigen Temporeduzierungen eingeführt werden können. Die Straßenverkehrsordnung muss entsprechend angepasst werden. Die Bundesregierung wird aufgefordert, einen Plan für ein überörtliches Radwegenetz in Deutschland zu erarbeiten. Mit all diesen Maßnahmen soll Infrastruktur geschaffen bzw. bereitgestellt, Sicherheit für Fahrradfahrende deutlich verbessert und Fahrzeiten verkürzt werden.

Der Radverkehr muss so gestärkt werden, dass er optimal mit dem öffentlichen Verkehr vernetzt werden kann. So wird Mobilität mit Fahrrad, Bus und Bahn auf dem Land zur echten Alternative zum Auto. Es braucht dafür Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen und Mobilitätsstation, die Fahrrad, Bus, Bahn und Sharing-Angebote miteinander verknüpfen.

Zu 6. (Sharingangebote)

Derzeit sind viele Sharingangebote vor allem in dicht besiedelten Innenstädten zu finden, da Unternehmen, aber auch öffentliche Verkehrsanbieter argumentieren, dass ihnen in ländlichen Regionen der Business Case fehlen würde. Aus diesem Grund ist es wichtig Sharingangebote insbesondere im ländlichen Raum explizit zu fördern z. B. durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen an denen verschiedene Sharingangebote gebündelt werden können. Eine Studie im Auftrag der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat gezeigt, dass insbesondere in „Speckgürtelregionen“ rund um Metropolen sowie in strukturstarken ländlichen Räumen Sharingangebote einen wesentlichen Beitrag dazu leisten können Mobilität auch jenseits des motorisierten Individualverkehrs zu steigern¹².

Zu 7. (Elektromobilität)

Auch bei einer deutlichen Stärkung der Alternativen wird das Automobil in dünnbesiedelten Gebieten weiter von Bedeutung sein. Umso wichtiger ist es, dass Autos mit sauberen Antrieben unterwegs sind, um endlich auch im Verkehrssektor eine Emissionssenkung zu erreichen und einen Beitrag zum Erreichen der Pariser Klimaziele zu leisten. Eine wesentliche Voraussetzung ist, dass verlässliche Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen. Im ländlichen Raum mit mehr Eigenheimen ist es grundsätzlich einfacher als in Mehrfamilienhäusern in Ballungsgebieten, private Lademöglichkeiten zu errichten. Stattdessen ist hier die Versorgung mit öffentlicher Ladeinfrastruktur problematisch, die beispielsweise gebraucht wird, um bei längeren Strecken zwischendurch nachzuladen: Bislang ist die Landkarte gespickt mit Leerstellen, da viele Betreiber ihre Ladestellen lieber an vielbefahrenen und damit wirtschaftlich attraktiven Hotspots in verdichteten Räumen errichten. Oftmals besteht die örtliche Ladeinfrastruktur aus einer einzigen Bürgermeisterladesäule vor dem Rathaus, die zwar die Sichtbarkeit der Elektromobilität erhöht, aber keinen relevanten Beitrag zur Versorgung mit Lademöglichkeiten leisten kann. Um den Aufbau von Ladesäulen im ländlichen Raum anzukurbeln, muss die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur modernisiert werden. Konkrete Ausbauziele auf Ebene der Gemeinden sowie stärker differenzierte Fördersätze je nach Standort sind nötig, damit eine flächendeckende Ladeinfrastruktur entsteht. Um den Wildwuchs der Bezahlmöglichkeiten an den Ladesäulen zu beenden, müssen die Vorgaben für den Ladesäulenbetrieb um einheitliche Standards für das E-Roaming und Mindestanforderungen beim spontanen Laden erweitert werden.

Mehr elektrische Antriebe werden auch im öffentlichen Nahverkehr benötigt, der im ländlichen Raum vielfach mit Bussen angeboten wird. Die teils sehr langen Fahrstrecken, topografische Besonderheiten und ein oft höherer Anteil von Überlandfahrten erfordern Elektrobusse mit besonders hoher elektrischer Reichweite sowie zusätzliche Lademöglichkeiten. Dies führt zu vergleichsweise höheren Investitionskosten für ländliche Nahverkehrsunternehmen bei der Modernisierung ihres Angebots. Zudem können kleinere Nahverkehrsunternehmen, wie sie im ländlichen Raum verbreitet sind, keine kostensenkenden Skaleneffekte bei der Umstellung auf elektrische Antriebe nutzen. Diese Besonderheiten einer Antriebswende im ländlichen Nahverkehr muss die Elektrobusförderung des Bundes berücksichtigen.

Zu 8. (Mobilitätsstationen)

Jeden Ort im ländlichen Raum auch ohne eigenes Auto erreichen – das kann nur funktionieren, wenn sich andere

¹² Dazu: www.gruene-bundestag.de/themen/mobilitaet/oePNV-im-laendlichen-raum

Verkehrsmittel reibungslos kombinieren lassen. Mobilitätsstationen, die eine Auswahl von nachhaltigen Mobilitätsdienstleistungen gebündelt an einem Ort anbieten, werden deshalb zu wesentlichen Infrastrukturelementen im Verkehrsnetz des ländlichen Raumes. Mobilitätsstationen sind einerseits Knotenpunkte für interkommunalen Regionalbus- oder Schienenverkehr zwischen den Mittel- und Oberzentren des ländlichen Raumes, andererseits bieten sie Mobilitätsdienstleistungen für den lokalen Verkehr an. Dafür eignen sich vor allem, aber nicht ausschließlich, Bahnhöfe.

Das Angebot kann dabei etwa aus Carsharing, E-Roller- und Fahrradverleihsystemen sowie lokalen Buslinien und Taxen bestehen und wird ergänzt durch Infrastruktur wie geschützte Fahrradabstellanlagen und Ladesäulen für E-Zweiräder und E-Autos. Bei Bedarf sind auch Verleihstationen für Lastenräder oder Haltepunkte für den Fernbus denkbar.

Wichtig ist dabei neben dem Mobilitätsangebot eine hohe Aufenthaltsqualität. Witterungsgeschützte Aufenthaltsbereiche, Sitzgelegenheiten, WLAN sowie Informations- und Notrufsäulen schaffen ein angenehmes und sicheres Umfeld. Größere Mobilitätsstationen können darüber hinaus einen (multifunktionalen) Kiosk, ein Café oder sogar einen Coworking Space umfassen. Auch Packstationen können Funktion der Mobilitätsstation sinnvoll ergänzen. So werden Mobilitätsstationen über ihre rein verkehrliche Funktion hinaus zu sozialen Orten im ländlichen Raum, die verschiedene Versorgungs- und Austauschfunktionen bereitstellen.