

Bedeutung und Förderung von Mobilität in ländlichen Räumen

André Riesner

Zusammenfassung

Die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Angebots an Verkehrsleistungen durch die gesetzlichen Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wird bedingt durch den demografischen Wandel in ländlich geprägten Regionen zunehmend schwieriger. In Folge der Angebotsausdünnung existieren bereits jetzt größere Räume, die nicht mehr oder nur noch unzureichend durch den ÖPNV erschlossen sind. Besonders in diesen Räumen wird deutlich, dass die Verfügbarkeit von adäquaten Mobilitätsangeboten einen großen Beitrag zur Stabilisierung stagnierender und schrumpfender Regionen leisten kann. Ein Ansatz zur Gewährleistung der Tragfähigkeit des öffentlich zugänglichen Nahverkehrs besteht in der Flexibilisierung der Bedienformen. Hierzu existieren verschiedene Lösungsansätze, von denen sich in den Ländern bisher nur einige wenige durchgesetzt haben. Als zentraler Erfolgsfaktor bleibt weiterhin eine solide Finanzierung des Mobilitätsangebotes auch durch öffentliche Förderung bestehen.

Summary

Maintaining an adequate supply of public transport services in rural areas is increasingly limited by the demographic change. There already exist areas that are only insufficiently accessible by public transport. It is apparent that the availability of adequate mobility options makes a major contribution to the stabilization of stagnating and declining regions. Different approaches to flexible existing public transport systems have been implemented, but a key factor for success keeps a reasonable financing including public funding.

Schlüsselwörter: Mobilität, Stabilisierung ländlicher Räume, Demografie, Förderung

1 Einführung

Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote sind zwei zentrale Elemente der zukunftsfähigen Entwicklung ländlicher Räume der Bundesrepublik Deutschland. Sie verbinden Regionen und erschließen Ortschaften, machen Versorgungs- und Dienstleistungsangebote ebenso erreichbar wie die Kulturlandschaft zugänglich und bilden damit eine wichtige Voraussetzung für die ökonomische und gesellschaftliche Entwicklung. Die Gewährleistung eines allgemeinen Zugangs zu Mobilitätsangeboten als Bestandteil der Daseinsvorsorge wird durch die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) realisiert.

Die vom Paradigma stetigen Wachstums geprägte Daseinsvorsorge des vergangenen Jahrhunderts hat durch

fortwährenden Leistungsausbau für eine hochmoderne Verkehrsinfrastruktur gesorgt. Auch die Ausstattung mit Einrichtungen der Grundversorgung ist in den ländlichen Räumen noch ausreichend, infolge des demografischen Wandels werden die Versorgung mit technischer und sozialer Infrastruktur sowie Angebote der öffentlichen Daseinsvorsorge dennoch zunehmend vor wirtschaftlichen Tragfähigkeitsproblemen stehen. Als Reaktion hierauf und in Folge der zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung erfolgte in der Vergangenheit eine räumliche Zentralisierung von öffentlicher Verwaltung und sozialer Infrastruktur sowie von Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten (Schöfl/Schöfl/Speidel 2009, S. 271 f.; vgl. auch Holz-Rau 2009, S. 797). Nach Winkel (2008, S. 44) brechen damit in ländlichen Räumen ganze Versorgungsstrukturen zusammen und Leistungsangebote sind, sofern noch vorhanden, nur mit hohem Aufwand zu erreichen. Bereits heute existieren Orte, die nicht mehr durch den ÖPNV bedient werden – solche Räume werden wachsen (Steinrück/Küpper 2010, S. 63). Versorgungsangebote für den täglichen Bedarf lassen sich in ländlichen Räumen häufig nur mit Fahrzeugen erreichen (Steinrück/Küpper 2010, S. 15), zudem ist die Versorgungsdichte sehr gering und die Wege zu den Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungsangeboten entsprechend lang (vgl. DLKG 2009, S. 23).

Die Bereitstellung von ausreichenden Verkehrsleistungen im ÖPNV ist gesetzlich als Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert (§ 1 Abs. 1 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG)). Der Bund hat die Wahrnehmung der Aufgaben im ÖPNV regionalisiert und sie den Ländern zugewiesen. Die Aufgabenträger (i. d. R. Kreise und kreisfreie Städte) legen Ziele, Umfang und Qualität des Nahverkehrsangebotes in ihrem örtlichen Zuständigkeitsbereich fest, wobei die Verkehrsleistungen durch Verkehrsunternehmen erbracht werden, die in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen können und auf Konzessionsbasis mit ausschließlichem Recht auf die entsprechend angebotene Verkehrsleistung arbeiten (vgl. Kirchhoff 2005, S. 734). In ländlichen Räumen ist der straßengebundene Verkehr, insbesondere der Linienbus mit 85 % der insgesamt zurückgelegten Beförderungskilometer, der wichtigste öffentliche Verkehrsträger (Steinrück/Küpper 2010, S. 17). Hauptnutzer sind hier mit 90 % Anteil am Fahrgastaufkommen Schüler (Steinrück/Küpper, S. 30). Die rückläufigen Schülerzahlen sowie die mit zunehmender ländlicher Prägung und Dispersion der Siedlungsstruktur abnehmende Möglichkeit zur Aufrechterhaltung eines tragfähigen und attraktiven Angebots im öffentlichen

Personennahverkehr aufgrund des ohnehin geringeren Fahrgastpotenzials erfordern es, Überlegungen zur Aufrechterhaltung eines adäquaten Mobilitätsangebotes durch stützende Maßnahmen anzustellen. Im Folgenden werden daher ausgehend von einer Betrachtung der Bedeutung von Mobilität für die Entwicklung ländlicher Räume die derzeitigen Ansätze zur systemischen Anpassung und Ergänzung des ÖPNV beleuchtet und Zielbereiche einer möglichen finanziellen Förderung herausgestellt.

2 Bedeutung von Mobilität für ländliche Räume

Wichtiger Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge ist neben der Sicherstellung einer infrastrukturellen Grundausrüstung (z. B. mit Nahversorgungs-, Bildungs- und medizinischen Einrichtungen) die Gewährleistung der Mobilität aller Bevölkerungsteile. Der öffentliche Personennahverkehr sowie alternative Bedienformen sind in diesem Zusammenhang Träger wichtiger gesellschaftlicher Funktionen in ökonomischer, ökologischer und sozialer Hinsicht (vgl. Steinrück/Küpper 2010, S. 23). Eine allgemein zugängliche Beförderung garantiert allen Gesellschaftsmitgliedern ihre Teilhabechancen am öffentlichen Leben und trägt in hohem Maße zur Stabilität ländlicher Räume bei.

An erster Stelle ist in diesem Kontext die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Regionen, Orten, Versorgungseinrichtungen, Dienstleistungsangeboten und Individuen zu sehen. Aufgrund der demografischen Entwicklung wird sich die Zahl der zentralen Orte zukünftig verringern, um ihrer räumlichen Konzentrationswirkung gerecht zu werden (vgl. Gatzweiler/Pütz 2008, S. 69). Ein ausreichendes Mobilitätsangebot bindet die ländlichen Regionen weiterhin an überörtliche Funktionen an – entweder in direkter Form oder im Zusammenhang mit intermodalen Strukturen durch Zubringerdienste zu leistungsfähigen ÖPNV-Achsen (vgl. Wehmeier/Koch 2010, S. 464). Doch auch innerhalb der Regionen trägt die Mobilität der Bevölkerung in hohem Maße zur Stabilisierung der Räume in ökonomischer, sozialer und teilweise auch ökologischer Hinsicht bei.

2.1 Ökonomische Bedeutung

Aus ökonomischer Sicht stellt die Mobilität in ländlichen Räumen durch die Sicherstellung der Erreichbarkeit einen wichtigen Standortfaktor für die Wirtschaft dar. Davon profitiert in erster Linie der lokale Einzelhandel mit seinen stationären und mobilen Angeboten. Durch die Gewährleistung der Erreichbarkeit für potenzielle Kundengruppen bzw. die Öffnung neuer Absatzmärkte durch mobile Dienste wird die wirtschaftliche Grundlage der Unternehmer gestützt. Der Rückzug von Nahversorgern

und örtlichen Dienstleistungsangeboten aus ländlichen Regionen kann dadurch verringert und ein Beitrag zur Stärkung der regionalen Wirtschaft geleistet werden. Eine gezielte Koordinierung verschiedener Angebote mobiler und stationärer Art verbessert zudem die Versorgungssituation der ländlichen Räume insgesamt. Dabei vergrößert z. B. die Präsenz ergänzender mobiler Dienste die Angebotsvielfalt in den Ortschaften und wirkt durch die zumindest temporäre Anziehung von Kunden positiv auf vorhandene stationäre Anbieter (siehe hierzu Müller/Kunz/Winkler 2007). Insgesamt erwächst daraus ein Potenzial zur Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region.

Daneben entstehen aus einem adäquaten Mobilitätsangebot nicht nur in bereits durch den Fremdenverkehr erschlossenen Räumen Entwicklungschancen für den Tourismus. Die Verbesserung der Erreichbarkeit von Räumen für touristische Zwecke, z. B. durch die sinnvolle An- und Verbindung von Angeboten des Rad-, Wander- oder Wasserwandertourismus, birgt bei entsprechendem landschaftlichen Potenzial Entwicklungsperspektiven. Auch wird ein öffentliches Verkehrsmittel als Rückgrat eines umweltgerechten Tourismus angesehen, das den Freizeitwert und die intakte Umwelt nicht durch unnötiges Verkehrsaufkommen gefährdet (vgl. BMBF 2004, S. 9). Aus diesem Kontext erschließen sich auch indirekt Möglichkeiten zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher Unternehmen im Rahmen der Einkommensdiversifizierung (Steigerung der Attraktivität des Landtourismus; vgl. Weingarten 2008).

2.2 Soziale Bedeutung

Der Rückgang von Angeboten der Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen führt zwar nach Steinrück/Küpper (2010, S. 18) nicht zu einer generellen Fernorientierung der Bevölkerung, allerdings ist vor allem in Dörfern mit 200 bis 500 Einwohnern die Unterversorgung ein entscheidender Abwanderungsgrund, da ein unzureichendes Versorgungsangebot durch die Bevölkerung als Schwäche des Raumes und als Benachteiligung bestimmter Bevölkerungsgruppen wahrgenommen wird (vgl. Müller/Kunz/Winkler 2007). Dem kann sowohl durch die Verbesserung der Mobilität als auch durch die Kompensation nicht tragfähiger stationärer Nahversorgungsangebote durch ergänzende mobile Einrichtungen entgegengewirkt werden. Da demografisch bedingt besonders der Versorgungsbedarf älterer Menschen künftig steigen wird, können durch mobile Dienste fußläufige Angebote eröffnet bzw. durch bedarfsgerechte Formen des ÖPNV der Zugang zu entfernter liegenden Einrichtungen geschaffen werden (Müller/Kunz/Winkler 2007).

Die Verbesserung der Versorgungssicherheit trägt direkt zur Verbesserung der Lebensqualität in ländlichen Räumen bei. Für immobile Menschen ist die fußläufige Erreichbarkeit mobiler Versorger bzw. der einfache Zugang

zu entfernten Aktivitätsorten mittels flexibler Verkehrsleistungen interessant und erhält deren Eigenständigkeit (vgl. Müller/Kunz/Winkler 2007). Das betrifft einen Großteil der Nutzergruppen des ÖPNV: Menschen ohne Zugang zu einem Fahrzeug, Schulkinder, Jugendliche, ältere Menschen und Menschen mit physischen Mobilitätseinschränkungen. Besonders für Bevölkerungsgruppen, die tendenziell ländliche Räume verlassen (Jugendliche nach dem Schulabschluss, Senioren), werden Voraussetzungen für ein attraktives ländliches Leben geschaffen. Auch für Berufstätige und sich in der Berufsausbildung befindliche Menschen ohne eigenes Auto ist es nicht zwangsläufig erforderlich, ihren Wohnort zu verlegen. Die einfache Erreichbarkeit sowohl von Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sowie von Arbeitsplätzen als auch von Angeboten in übergeordneten zentralen Orten kann ein entscheidender Grund für das Verbleiben am Wohnort darstellen.

Eine weitere Verbesserung der Lebenszufriedenheit in ländlichen Räumen ergibt sich besonders in Ortschaften, in denen keine soziokulturelle Infrastruktur mehr vorhanden ist. Sowohl mobile Versorger als auch einige flexible Bedienformen (z. B. Bürgerbusse) entwickeln sich zu Kommunikations- und Begegnungspunkten und stärken die gesellschaftlichen Strukturen in ländlichen Räumen (vgl. Müller/Kunz/Winkler 2007, S. 2; Günthner 2009, S. 14). Mobilität unterstützt in diesem Zusammenhang auch die Gestaltung generationengerechter Dörfer (Erreichbarkeit von Mehrgenerationenhäusern, Dorftreffs, Gemeinschaftshäusern u. a.) und wirkt der sozialen Vereinsamung sowohl betagter als auch junger Menschen entgegen. Darüber hinaus profitiert auch das kommunale Vereinsleben vom ehrenamtlichen Engagement in Bürgerinitiativen (Bürgerbusse) und trägt damit zur Profilierung der dörflichen Gemeinschaften bei.

2.3 Ökologische Bedeutung

Als Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) hat der öffentliche Personennahverkehr mit seinen verschiedenen Bedienformen im Bewusstsein der Bevölkerung in ökologischer Hinsicht ein positives Image. Obschon auch der ÖPNV nicht völlig schadstofffrei betrieben wird, bietet er zumindest in Relation zum MIV eine geringere Umweltbelastung, vor allem in den Bereichen Energieverbrauch, Emissionen und Flächeninanspruchnahme (vgl. Bracher/Trapp 2003, S. 19). Allerdings zeigt sich in ländlichen Räumen, dass der Besetzungsgrad in der Praxis kaum höher als beim MIV ist (vgl. Steinrück/Küpper 2010, S. 51). Es entsteht also diesbezüglich kaum ein ökologischer Effekt, der über den im Zusammenhang mit dem Tourismus bereits dargelegten Schutz des Naturkapitals (Vermeidung unnötigen Verkehrsaufkommens) hinausgeht.

3 Gewährleistung des Mobilitätsangebotes

Trotz der Defizite und der Herausforderungen im Bereich der Aufrechterhaltung des ÖPNV in ländlichen Räumen besteht gesellschaftlicher Konsens, dass adäquate Mobilitätsangebote wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge sind (Lorig/Post 2008, S. 36) und die Schaffung ausreichender Erreichbarkeits- bzw. Mobilitätsstandards erforderlich ist. Als Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in ländlichen Räumen wird dabei auch der Ausbau der technischen Infrastruktur wahrgenommen. Die Förderung von baulichen Verkehrsinfrastrukturen erfolgt u. a. auch im Rahmen der integrierten ländlichen Entwicklung, z. B. im Zusammenhang mit Bodenordnungsverfahren nach dem FlurbG bzw. dem LwAnpG oder in der öffentlichen Dorferneuerung. Hierdurch werden die Voraussetzungen für die Ausübung von Mobilität geschaffen. Dem strukturellen Problem der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des ÖPNV in ländlichen Räumen wird durch diese Ansätze indessen nicht begegnet. Dementsprechend sind seit den 1970er Jahren flexible Bedienformen des ÖPNV entwickelt und umgesetzt worden (vgl. Steinrück/Küpper 2010, S. 33) mit dem Ziel, einen adäquaten Zugang zu infrastrukturellen Einrichtungen, Gütern und Dienstleistungen in nachfrageschwachen ländlichen Räumen zu gewährleisten (siehe auch BMVBS/BBSR 2009a, S. 5). Mit dem bisherigen ÖPNV-Angebot ist die Bereitstellung ausreichender Mobilitätsangebote unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten – trotz der Pflichtaufgabe des Schülerverkehrs – nicht sicherzustellen (vgl. Schmidtman 2008, S. 180).

3.1 Regionale und lokale Lösungsansätze

Unter flexiblen (auch: bedarfsorientierten) Bedienformen sind Verkehrsleistungen innerhalb und außerhalb des gesetzlichen ÖPNV zu verstehen, die nicht primär durch eine klassische Linien- und Fahrplanfixierung gekennzeichnet sind, sondern durch besondere Anpassungsstrategien auf eine disperse und schwer zu bündelnde Nachfrage reagieren können (vgl. Steinrück/Küpper 2010, S. 33). Unter Berücksichtigung von bestehenden Verkehrsbeziehungen und -bedürfnissen, des Fahrgastpotenzials, der Größe des Bedienungsgebietes, der Bevölkerungsdichte und der Siedlungsstruktur verfolgen flexible Mobilitätsangebote das Ziel, die Kostenstruktur der Personenbeförderung im Nahbereich zu verbessern und dennoch die Erreichbarkeit zentraler Orte zu gewährleisten (vgl. BMVBS/BBSR 2009a, S. 5 und S. 26 ff.).

Die Flexibilität bezieht sich dabei auf den Fahrzeug-einsatz, die Streckenführung und die angefahrenen Haltepunkte sowie die Fahrplanbindung. Flexible Bedienformen können sowohl Bestandteil des ÖPNV sein als auch unabhängig vom gesetzlich definierten Personennahverkehr im Sinne des § 1 Abs. 1 RegG angeboten werden (Abb. 1).

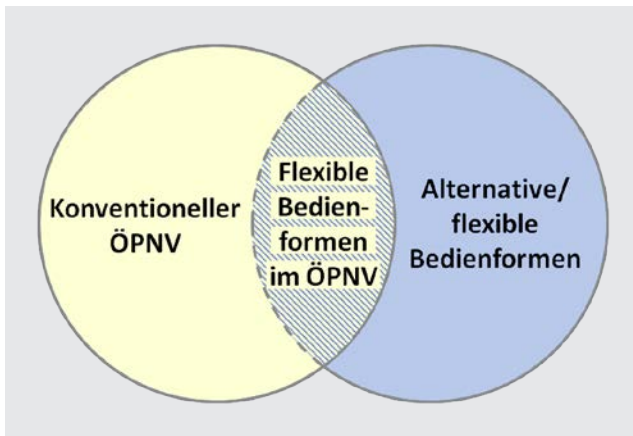


Abb. 1: ÖPNV und flexible Bedienformen

So kann der öffentliche Personennahverkehr in Abwandlung des herkömmlichen Linienbetriebes grundsätzlich räumlich oder zeitlich flexibel gestaltet werden. Die räumliche Flexibilität besteht in der Möglichkeit, Fahrstrecken und Haltepunkte der jeweiligen Nachfrage anzupassen. Durch die Lösung von festen Fahrplänen kann eine zeitliche Flexibilisierung erfolgen. Hauptmerkmal flexibler Angebote ist die Durchführung der Fahrten nur bei tatsächlich vorliegendem Bedarf, z.B. in Form von Anrufbussen oder Anrufsammeltaxis im Bedarfslinien-, Richtungsband- oder Flächenbetrieb (vgl. hierzu statt vieler Steinrück/Küpper 2010, S. 40; BMVBS/BBSR 2009b, S. 26).

Vor dem Hintergrund der aufgezeigten Kostendeckungsproblematik ist es jedoch in der Praxis auch angezeigt, jenseits der Abstützung auf den konventionellen öffentlichen Personennahverkehr Alternativen in den Blick zu nehmen (vgl. Steinrück/Küpper 2010, S. 53). Flexible Bedienformen entstammen auch hier i. d. R. lokalen Ansätzen zur Lösung der ÖPNV-Probleme (vgl. Canzler/Karl 2010, S. 506). Über diese Alternativen zu den bedarfsgesteuerten Bedienformen des ÖPNV liegen zum Teil langjährige Praxiserfahrung, mitunter jedoch auch nur wissenschaftliche Betrachtungen ohne konkrete Umsetzung vor (vgl. Steinrück/Küpper 2010, S. 53).

In der Bundesrepublik Deutschland werden insgesamt betrachtet vor allem Bürgerbusse eingesetzt, während verschiedene Formen des Car-Sharings, die organisierte Mitnahme in privaten Pkw bzw. durch andere Fahrdienste sowie Ansätze der Subjektförderung bislang kaum realisiert wurden (Steinrück/Küpper 2010, S. 53). Im Fokus von Forschung und Praxis stehen zunehmend diese Mobilitätskonzepte aufgreifende intermodale Ansätze. Diese verbinden verschiedene Beförderungsarten und Verkehrsmittel miteinander. Mitunter sind dafür allerdings Verkehrsinfrastrukturen weiter zu entwickeln oder neu zu schaffen. Ein Beispiel hierfür ist die Kombination der Fahrradmobilität mit Angeboten des konventionellen ÖPNV. Dabei soll die Nutzung von Fahrrädern, Pedelecs oder E-Bikes in abgelegenen Orten den Zugang zum regionalen ÖPNV schaffen. Dessen Infrastruktur wird um abschließbare Fahrradboxen, Fahrradverleihsysteme u. ä.

ergänzt. Entsprechende Vorhaben befinden sich zurzeit z.B. in Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen in der Erprobung. Intermodale Angebote stellen indes keinen eigenständigen Ansatz zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen dar. Sie verknüpfen die bestehenden Mobilitätsoptionen, schaffen Synergien und können damit zur Steigerung deren Effektivität und mitunter auch Effizienz beitragen.

Ein gänzlich anderer Ansatz, den Problemen im Bereich der Tragfähigkeit und Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten zu begegnen, wird mit der Schaffung dezentraler und mobiler Versorgungsangebote verfolgt. Davon ausgehend, dass sich die Erreichbarkeit von Aktivitätsorten in ländlichen Räumen nicht allein durch herkömmliche oder flexible Bedienformen des Nahverkehrs gewährleisten lässt und vor dem Hintergrund einer oftmals fehlenden ökonomischen Basis für stationäre Nahversorgungsangebote, wird eine wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung angestrebt (vgl. Schmidtman 2008, S. 180; Müller/Kunz/Winkler 2007, S. 35). Die Versorgungs- und Dienstleistungsangebote werden somit zum potenziellen Nutzer gebracht, sodass dieser nicht mehr zur Mobilität gezwungen ist. Eine Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung an sich wird mit diesen Ansätzen allerdings nicht erreicht.

3.2 Vergleich der flexiblen Bedienformen in den Bundesländern

Viele gesetzliche Aufgabenträger im öffentlichen Personennahverkehr stehen in ländlichen Räumen vor der Aufgabe, trotz geringer Nachfrage nach Verkehrsleistungen und Einsparzwängen eine Grundversorgung an Mobilitätsangeboten aufrechtzuerhalten (vgl. Steinrück/Küpper 2010, S. 61). Als besonders nachfrageschwach gelten Räume mit weniger als 200 Ew./km² (vgl. BMVBS/BBSR 2009a, S. 7). Diese Räume sind zudem häufig von einem höheren Anteil älterer Menschen und einem generellen Bevölkerungsrückgang gekennzeichnet. Mittlerweile existiert eine Vielzahl an verschiedenen flexiblen Bedienformen zur Sicherung der Mobilität in diesen Räumen.

Ausgehend von einer Analyse der gesetzlichen Bestimmungen und Förderprogramme im Verkehrsbereich der Länder, der Auswertung von Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger sowie von Internetpräsentationen von Nahverkehrsunternehmen, Bürgerbusvereinen und den Anbietern mobiler Versorgungsangebote ist unter Heranziehung bisheriger Studien zur Mobilität in ländlichen Räumen (BMVBS/BBSR 2009a, Wuppertal Institut 2004, Mehlert 2001) der in Tab. 1 synoptisch dargestellte Überblick über die Angebotsformen in den einzelnen Bundesländern und deren spezifischen Herangehensweisen entstanden. Stellt man die Angebotssituation professioneller flexibler Bedienformen des ÖPNV sowie die dahinter stehenden Finanzierungsansätze gegenüber, so lässt sich zunächst feststellen, dass in allen Ländern entsprechende

Tab. 1: Angebot, Organisation und Finanzierung professioneller flexibler Bedienformen

Bundesland	Angebot professioneller flexibler Bedienformen				Berücksichtigung in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger	Zuständigkeit und Finanzierung			Förderprogramm des Landes vorhanden (flexible Bedienformen)
	Flexible Bedienformen im konventionellen ÖPNV	Bürgerbusse (Ehrenamt)	Weitere alternative Formen außerhalb des ÖPNV	Mobile Versorgung		Gesetzlicher Aufgabenträger	Gemeinden	Anbieter, Betreiber, Vereine	
SH									nein
NI									
NW									
HE									nein
RP									nein
BW									nein
BY									nein
SL		nein		nein	k. A.			k. A.	nein
BB									nein
MV									
SN									
ST		nein							nein
TH									

Handlungsansätze zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen vorhanden sind.

Ferner wird deutlich, dass sich in allen Ländern eine flexible Gestaltung des vorhandenen konventionellen ÖPNV durch die gesetzlichen Aufgabenträger durchgesetzt hat und in deren Nahverkehrsplänen berücksichtigt wird. Dies dient einerseits dazu, in nachfrageschwachen Zeiten ein Grundangebot an Mobilitätsdienstleistungen aufrechtzuerhalten, andererseits die durch konventionellen Linienbetrieb entstehenden hohen Betriebskosten zu senken. Im Detail sind Form und Bezeichnung der bedarfsorientierten Angebote – Anruftaxi, Anrufbus, Anrufsammeltaxi u. ä. – sowie der Umfang der räumlichen und zeitlichen Flexibilisierung unterschiedlich. In der Regel sind die Formen des bedarfsorientierten konventionellen ÖPNV jedoch in das Tarifsystem des Aufgabenträgers eingebunden.

In der Mehrzahl der Bundesländer wird der konventionelle ÖPNV durch Mobilitätsangebote in Form von Bürgerbussen ergänzt. Diese werden überwiegend von Vereinen getragen und ehrenamtlich organisiert. Gemeinsam ist allen Initiativen, dass eine zusätzliche finanzielle Unterstützung erforderlich ist. Häufig tritt auch hier der örtlich zuständige Aufgabenträger des ÖPNV in Erscheinung, da sich der Betrieb von Bürgerbussen im Allgemeinen auch positiv auf die Nutzung seiner Ver-

kehrsdienstleistungen (Verbindung von Bürgerbus und vorhandenem Linienverkehr) bzw. seine Kostenstruktur auswirkt (Bereiche des Bedienungsgebietes werden durch Bürgerbusvereine nahverkehrstechnisch erschlossen). Allerdings ist das ehrenamtliche Engagement von Bürgerbusvereinen keine Selbstverständlichkeit. Zwar sind in fast jedem Bundesland Initiativen aktiv, eine Flächendeckung ist jedoch nicht annähernd gegeben. Faktisch sind in allen Ländern mit Ausnahme von Nordrhein-Westfalen nur kleinräumige Insellösungen zu finden, die auf Initiative von Bürgern, Gemeinden oder Landkreisen entstanden sind.

Weitere alternative Angebote außerhalb des ÖPNV, z. B. in der Ausprägung als Anrufsammeltaxi, Car-Sharing oder der organisierten Mitnahme in Privat-Pkw, sind zwar in mindestens einer Form in allen Ländern vorhanden. Sie sind jedoch mit Ausnahme der diversen Betriebsformen der Sammeltaxis nicht in einer Form etabliert, die einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität in den ländlichen Räumen der jeweiligen Länder leisten kann. Sie stellen vielmehr kleinräumige Ansätze zur Lösung lokaler Mobilitätsprobleme unterschiedlicher Zielgruppen dar. Daher werden sie durch die Länder oder die Aufgabenträger des ÖPNV auch nicht mittels gezielter Förderprogramme finanziell unterstützt. Hier engagieren sich vorwiegend Gemeinden, lokale Unternehmen und

Interessenvertretungen in ehrenamtlicher Form. Häufig sind diese Angebote im Rahmen von innovativen Projekten zur Entwicklung ländlicher Räume entstanden.

Die Versorgung ländlicher Räume mittels mobiler Dienstleistungen ist, wie bereits erläutert, kein praktikabler Ansatz, die Mobilität von Bevölkerungsteilen an sich zu verbessern, sondern muss als Beitrag zum Nahversorgungsangebot angesehen werden. Dennoch leisten mobile Dienste einen Beitrag zur Verbesserung der Daseinsvorsorge in entsprechend benachteiligten Räumen, indem sie Versorgungslücken schließen. Mobile Dienste sind stets vor dem Hintergrund des marktwirtschaftlichen Handelns der anbietenden Unternehmen zu sehen. In nahezu allen Ländern sind daher in ländlichen Räumen mobile Dienste auf privatwirtschaftlicher Basis tätig.

Die Finanzierung der Angebotsformen gestaltet sich in den Ländern unterschiedlich. Sofern sie nicht als Teil des konventionellen ÖPNV konzipiert sind, sondern diesen z.B. auf kommunaler Ebene durch ehrenamtliches Engagement ergänzen, finden insbesondere die europarechtlichen Bestimmungen zur beihilfekonformen staatlichen Finanzierung sowie das RegG keine Anwendung. Einer Förderung von Mobilitätsangeboten auch außerhalb des ÖPNV mit öffentlichen Mitteln steht daher in diesem Zusammenhang aus rechtlicher Sicht nichts entgegen. Allen Vorgehensweisen ist eine Einbeziehung der Anbieter flexibler Bedienformen gemein. So ist es an den jeweiligen Betreibern, durch Beförderungserlöse Einnahmen zu generieren. Dennoch leisten in allen Ländern auch Dritte finanzielle Beiträge. Sehr stark sind regelmäßig die örtlich zuständigen Aufgabenträger des ÖPNV in die Stützung flexibler Angebotsformen involviert. Zum einen natürlich im Zusammenhang mit der Flexibilisierung des eigenen Mobilitätsangebotes, zum anderen im Bereich der Förderung von Bürgerbusvereinen.

Die Unterstützung bedarfsorientierter Bedienformen seitens der Länder erfolgt sowohl durch direkte Gewährung von Zuschüssen zugunsten der Betreiber als auch mittelbar über konzessionierte Nahverkehrsunternehmen. Ferner beteiligen sich auch kommunale Gebietskörperschaften außerhalb der Finanzierung des ÖPNV an der Stützung flexibler Bedienformen. Auffällig ist dabei jedoch, dass sich in fünf Ländern die Gemeinden nicht an der Finanzierung alternativer Bedienformen in ihrem Gemeindegebiet beteiligen. Dies kann nur zum Teil durch das Vorhandensein von Landesfördermitteln erklärt werden (Niedersachsen, Thüringen). Im Übrigen scheinen daher in diesen Ländern die anderen Finanzierungsquellen hinreichend zu sein.

Auf Länderebene existieren letztlich nur in fünf Bundesländern Förderprogramme, die explizit alternative bzw. flexible Bedienformen fördern. Zwar wird der konventionelle ÖPNV im Rahmen der Daseinsvorsorge finanziell bezuschusst und somit ggf. auch dessen flexible Ausgestaltung. Eine gezielte Unterstützung alternativer Angebote außerhalb des ÖPNV zur Verbesserung der Mo-

bililität in ländlichen Räumen hat sich jedoch bisher nicht bundesweit durchgesetzt.

Zusammenfassend lassen sich unter Verweis auf Tab. 1 aus den aufgezeigten verschiedenen Vorgehensweisen der Länder praktikable Vorgehensweisen zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen ableiten. Es ist ersichtlich, dass eine bedarfsgesteuerte Ausgestaltung des konventionellen ÖPNV der zurzeit gängigste Weg zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes in nachfrageschwachen Räumen ist. Das liegt natürlich auch in der Verfügbarkeit der entsprechend benötigten finanziellen Mittel bei den Aufgabenträgern des ÖPNV begründet. Daneben können ehrenamtlich engagierte Bedienformen das Nahverkehrsangebot örtlich gut ergänzen bzw. in schwach bedienten Räumen auch ohne Qualitätsverlust ersetzen. Dabei scheint die Organisation über einen Verein eine praktikable und durch die öffentliche Verwaltung gestützte Vorgehensweise zu sein.

Allerdings geraten auch diese Ansätze bei zu geringer Nachfrage an ihre Grenzen. Ergänzend können hier mobile Dienste die Versorgung im Rahmen der Daseinsvorsorge sicherstellen. Sie verbessern jedoch nicht die Mobilität der Bevölkerung und stellen keinen integralen Bestandteil eines öffentlich zugänglichen Nahverkehrs dar. Außerhalb des ÖPNV erscheinen mit Ausnahme von Bürgerbussen kaum andere flexible Bedienformen praktikabel zu sein. De facto existieren in ländlichen Räumen derzeit keine bewährten Car-Sharing-Angebote. Auch die organisierte Mitnahme in Privat-Pkw oder durch andere Fahrdienste stellt ebenfalls keine gängige professionelle Bedienform dar, aus deren Einsatzhäufigkeit und Verbreitung man auf einen praktikablen Lösungsansatz zur Behebung der Mobilitätsdefizite schließen könnte.

4 Förderung flexibler Bedienformen

4.1 Teilbereiche einer Förderung

Zentraler Ansatzpunkt für die Ausrichtung der Förderung von Mobilität in ländlichen Räumen ist das Ziel, das mit dieser finanziellen Unterstützung erreicht werden soll: eine verstärkte Einführung von alternativen Bedienformen zur Sicherstellung eines ausreichenden öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebotes auch in nachfrageschwachen Räumen und zu nachfrageschwachen Zeiten. Damit soll ein Beitrag zur öffentlichen Daseinsvorsorge in benachteiligten Räumen geleistet werden. Allerdings existieren derzeit im Zusammenhang mit »Mobilität« keine gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich des Umfangs einer »ausreichenden Versorgung« (siehe auch Steinrück/Küpper 2010, S. 61). Zwar greifen die Länder im verkehrspolitischen Bereich auf entsprechende Formulierungen zurück, indessen ist es in den meisten Ländern jedoch keine Pflichtaufgabe, auch jenseits der Schülerbeförderung ein ÖPNV-Angebot anzubieten. Daher gilt es, auch außerhalb

der Nahverkehrsgesetze der Länder eine Förderung von bedarfsorientierten Mobilitäts Optionen für die Bevölkerung in ländlichen Räumen zu realisieren. Ein möglicher Ansatz hierzu muss dann die bereits dargelegten Grenzen der flexiblen Mobilitätsangebote, ihre Potenziale sowie ihre Erfolgsfaktoren aufgreifen und in den Teilbereichen, die einer Förderung zugänglich sind, ansetzen. Die Förderung sollte so ausgestaltet sein, dass Einführung und Betrieb flexibler Bedienformen erfolgreich sind und zur Stabilität ländlicher Räume beitragen.

Die grundsätzlichen konzeptionellen Probleme und Risiken flexibler Bedienformen und die Erfahrungen mit den verschiedenen bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten in den Ländern lassen sich in finanzielle und organisatorische Momente unterscheiden, auf die es mit gezielter Förderung zu reagieren gilt. Zentraler finanzieller Problembereich ist der mangelnde wirtschaftliche Erfolg, überwiegend aufgrund zu geringer Kostendeckung. Aus diesem Grund weisen flexible Bedienformen einen hohen finanziellen Zuschussbedarf auf. Eine Förderung muss daher sowohl die Anfangsinvestitionen begleiten, als auch nach der Einführungsphase weiter unterstützen.

Aus organisatorischer Sicht stellt die fehlende Nutzung von Synergieeffekten im Verbund mit anderen Verkehrsleistungsanbietern, die sich vor allem in einer redundanten Bedienung mit alternativen und konventionellen Bedienformen äußert, ein Problem dar, da die Angebote in Konkurrenz zueinander um die wenigen Fahrgäste stehen. Aus dem erforderlichen Abstimmungsbedarf zwischen Aufgabenträgern und Anbietern flexibler Mobilitätsangebote außerhalb des ÖPNV ergibt sich ein besonderer Handlungsbedarf, vor allem auch bei kreisübergreifenden Ansätzen. Daher muss im Rahmen der Förderung einerseits eine Doppelbedienung von Räumen ausgeschlossen werden, zum anderen sind die hierfür notwendigen Erhebungen und Analysen entsprechend zu ermöglichen. Ein weiterer organisatorischer Problembereich ist im fehlenden Bekanntheitsgrad flexibler Bedienformen und der Möglichkeiten ihrer Nutzung zu sehen. Auch die starke Abhängigkeit vom Ehrenamt kann die Aufrechterhaltung darauf aufbauender bedarfsorientierter Mobilitätsangebote gefährden. Den genannten Aspekten gilt es durch gezielte Förderung zu begegnen, um Realisierungshemmnisse abzubauen. Als Teilbereiche, die einer zweckmäßigen Förderung flexibler Mobilitätsangebote zugänglich sind, ergeben sich damit vor allem Ansätze die in Verbindung stehen mit

- einer Verbesserung der finanziellen Ausstattung der Anbieter,
- der Vernetzung mit dem konventionellen ÖPNV bzw. anderen Initiativen,
- einer Verbesserung des Bekanntheitsgrades,
- einer Einbeziehung weiterer Akteure in das Ehrenamt,
- einer Vergrößerung des Bedienungsgebietes,
- dem Ausbau des Angebots,
- einer breiten Aufstellung bezüglich des potenziellen Kundenbereichs.

Tab. 2: Potenzielle Teilbereiche einer Förderung

1. Verbesserung der finanziellen Ausstattung der Anbieter
■ Förderung von Investitionen der Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen
■ Zuschüsse für Beraterkosten, Studien, Konzeptionen
■ Zuschüsse zu Betriebskosten
■ Zuschüsse zu Sachkosten
2. Vernetzung mit dem konventionellen ÖPNV bzw. anderen Initiativen
■ Planungssoftware
■ Technische Schnittstellen für die Disposition
3. Verbesserung des Bekanntheitsgrades
■ Informationsveranstaltungen, Machbarkeitsstudien
■ Öffentlichkeitsarbeit, Infoveranstaltungen, Seminare, Bürgerinformation
4. Einbeziehung weiterer Akteure in das Ehrenamt
■ Aufwendungen für das Ehrenamt
■ Infokampagnen zur Stärkung des Ehrenamtes
5. Vergrößerung des Bedienungsgebiets, Ausbau des Angebots
■ Förderung von Kooperationen mit anderen Maßnahmen der Daseinsvorsorge
■ Förderung der gemeindeübergreifenden Abstimmung mobiler und stationärer Versorgungsangebote
6. Vergrößerung des Kundenbereichs
■ Zuschüsse für Beraterkosten, Studien, Konzeptionen

In diesen Bereichen gilt es, Potenziale zu stärken. Dementsprechend kommen konkrete finanzielle und organisatorische Unterstützungsansätze in Betracht, die in Tab. 2 zusammengefasst sind.

4.2 Förderung durch ILE

Eine zentrale Stellung im Bereich der Förderung der Entwicklung ländlicher Räume kommt der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe »Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes« (GAK) zu. Deren Förderbereich »Verbesserung der ländlichen Strukturen« beinhaltet wesentliche Instrumente zur Unterstützung der Initiierung, Organisation und Begleitung von Landentwicklungsprozessen und bündelt hierzu verschiedene Fördergegenstände (Geierhos et al. 2007, S. 156).

Die Förderung von Mobilitätsangeboten in ländlichen Räumen ist zurzeit kein expliziter Bestandteil der Fördergrundsätze der GAK. Die (grund-)gesetzlichen Vorgaben

des Art. 91a GG und des GAKG haben einen sektoralen Fokus auf die Landwirtschaft und sind weniger auf die Entwicklung der ländlichen Räume in ihrer Gesamtheit ausgerichtet. Auch unter den einzelnen förderfähigen Maßnahmen lassen sich keine dem Aufgabenspektrum der Gewährleistung ländlicher Mobilität zuzuordnenden Aspekte finden. Auch wenn die Maßnahmen der integrierten ländlichen Entwicklung ihrem Ansatz nach z. T. über die alleinige Förderung von Landwirtschaftsbetrieben hinausgehen (z. B. ILEK, Leader, investive Maßnahmen), wird stets ein Bezug zu land- und forstwirtschaftlichen Tätigkeiten und Aufgaben entsprechend dem aus § 2 Abs. 1 GAKG resultierendem gesetzlichen Auftrag hergestellt. Tatsächlich wurde die GAK in den vergangenen Jahren zunehmend um Aspekte erweitert, die sich dem ländlichen Raum als Ganzes widmen (vgl. Weingarten 2008, S. 6). Daher können und sollten Mobilitätsaspekte grundsätzlich auch Bestandteil eines ILEK sein und in der konzeptionellen Arbeit eines Regionalmanagements berücksichtigt werden, denn gerade in einem ILEK-Prozess kann das Thema mit fachlicher Legitimation aufgegriffen und in das Bewusstsein der Öffentlichkeit getragen werden. Dies kann in einem bottom-up-Ansatz (hier: Fahrgast-Ansatz) Anstöße zu weiteren konkreten Maßnahmen geben und – den Grundätzen für ILEK entsprechend – auch das Thema Finanzierung aufgreifen und ausloten. Zudem soll das ILEK gerade den intersektoralen und ressortübergreifenden Fördermitteleinsatz ermöglichen und befördern.

Allerdings sind derzeit keine direkten finanziellen Förderungen für damit verbundene konkrete Handlungsansätze vorgesehen. Auch eine Förderung kleiner Unternehmen außerhalb des agrar- bzw. forstwirtschaftlichen Sektors ist nur sehr eingeschränkt, z. B. im Rahmen der Dorferneuerung oder im Zusammenhang mit Kooperationen mit Land- und Forstwirten, möglich (vgl. Weingarten 2008, S. 11). Eine direkte finanzielle Unterstützung von Anbietern flexibler Verkehrsleistungen ist nicht vorgesehen. Lediglich indirekt können durch ländliche Infrastrukturmaßnahmen die Voraussetzungen zur technischen Durchführung des Personennahverkehrs geschaffen werden, sofern die entsprechenden investiven Maßnahmen auch von Bedeutung für die Agrarstruktur sind (z. B. ländlicher Wegebau). Die Förderung von Mobilitätsangeboten ist dagegen allein auf dieser Grundlage nicht zu realisieren.

Unabhängig davon können jedoch förderfähige Maßnahmen der integrierten ländlichen Entwicklung im Rahmen der GAK positive Wirkungen auf die Mobilität der Bevölkerung in ländlichen Räumen entfalten. Effekte können dabei bereits von der Arbeit des Regionalmanagements ausgehen, das mobilitätsbezogene Problemlagen identifizieren und Potenziale aufzeigen kann. Auch durch Informations- und Beratungsleistungen, die Aktivierung der Bevölkerung und Netzwerkbildung können Lösungen im Bereich der Mobilität gefunden und unterstützt werden. Ebenso wären im Rahmen von Leader innovative

Ansätze denkbar, allerdings sind diesen durch § 2 Abs. 2 GAKG enge Grenzen gesetzt.

Weiterhin verbessern investive Maßnahmen im Zusammenhang mit land- und forstwirtschaftlichen Tätigkeiten, insbesondere Maßnahmen des multifunktionalen Wegebaus, die technische Verkehrsinfrastruktur und schaffen damit eine Voraussetzung für die Mobilität der ländlichen Bevölkerung. Daneben wirken sie positiv auf die Erreichbarkeitssituation von Nahversorgungs- und Dienstleistungsangeboten. Hierbei handelt es sich jedoch stets um Nebeneffekte, die – auch wenn sie intendiert sind – stets nachrangig hinter der Förderung der Land- und Forstwirtschaft stehen.

5 Schlussfolgerungen

Als Reaktion auf die Tragfähigkeitsprobleme des Nahverkehrs wurden bisher sowohl innerhalb als auch außerhalb des gesetzlichen ÖPNV verschiedene Formen flexibler bedarfsorientierter Bedienformen eingeführt. Diese zeichnen sich gegenüber dem konventionellen Linienverkehr durch eine erheblich wirtschaftlichere Kostenstruktur aus und ermöglichen es dennoch, auch schwer zu bündelnde Beförderungswünsche bedienen können. Sehr gut an die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und Mobilitätsbedürfnisse angepasst können sie zur Stabilisierung der ländlichen Räume beitragen. Sie verbessern wesentlich die Mobilität in ländlichen Räumen, tragen im hohen Maße zur Versorgungssicherheit bei und stützen so die Sozialstrukturen. Sie entfalten darüber hinaus eine positive Wirkung auf die regionale Wirtschaft. Aber auch die flexiblen Bedienformen finden ihre Grenzen bei disperser und geringer Nachfrage in peripheren Räumen, sodass auch sie nicht ohne weitere Unterstützung in ländlichen Räumen angeboten werden können.

Die Analyse der Stärken und Schwächen verdeutlicht, dass es keine für alle ländlichen Regionen passenden Lösungsansätze zur Gewährleistung der Mobilität der Bevölkerung gibt und auch flexible Bedienformen die Probleme des ÖPNV nicht umfassend beheben können. Dennoch zeigt die Praxis, dass vielerorts bedarfsorientierte Mobilitätsangebote betrieben werden – auch außerhalb des gesetzlichen ÖPNV. Es sind daher trotz der regional und lokal unterschiedlichen Rahmenbedingungen die wesentlichen Erfolgsfaktoren flexibler Bedienformen zu identifizieren, um Hemmnisse – insbesondere auch in ökonomischer Hinsicht – abzubauen. Dennoch bleibt der Einsatzbereich der verschiedenen flexiblen Bedienformen weiterhin durch siedlungsstrukturelle und demografische Aspekte begrenzt. Als größtes Hemmnis erweist sich die trotz möglicher Kosteneinsparungen geringe wirtschaftliche Tragfähigkeit, auch wenn viele Ansätze auf ehrenamtlichem Engagement und Selbstorganisation basieren. Dementsprechend gilt es, im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Erreichung des Staatszieles gleichwertiger Lebens-

verhältnisse in allen Teilräumen die Mobilität in ländlichen Regionen auch außerhalb des gesetzlichen ÖPNV durch eine gezielte Förderung – nicht nur finanzieller Natur – zu unterstützen.

Davon ausgehend, dass die Folgen des demografischen Wandels und dessen Auswirkungen in ländlichen Räumen bereits präsent und erkannt sind, ergibt sich vor dem Hintergrund des Ziels einer nachhaltigen Entwicklung der ländlichen Räume für die Landentwicklungsverwaltungen der Länder die Aufgabe, die Kommunen und Landkreise bei der Anpassung der regionalen und lokalen Mobilitätsangebote zu unterstützen. Dies kann z. B. unter Ausnutzung ihrer technischen Möglichkeiten durch die Bereitstellung von aussagekräftigen Geoinformationen (z. B. Erreichbarkeitsanalysen, räumliche Analyse von Bedienebenen), durch die Erstellung von integrierten ländlichen Entwicklungskonzepten als auch durch das Einbringen von langjährigen Erfahrungen bei der Aktivierung von ehrenamtlichem Potenzial, der Kompetenzbildung und dem Wissenstransfer erfolgen (z. B. im Rahmen von Schulen der Land- und Dorfentwicklung). Im Zusammenwirken mit lokalen Akteuren, dem Regionalmanagement, Aufgabenträgern und Konzessionären des ÖPNV und Forschungsinstitutionen können so auf fundierter Basis tragfähige und zukunftsfähige Lösungen zur Sicherstellung der Mobilität in ländlichen Räumen entwickelt werden.

Literatur

- Bracher, T., Trapp, J.H.: Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck – Sektoranalyse ÖPNV. NetWORKS-Papers, Heft 3, Forschungsverbund netWORKS, Berlin, 2003.
- Bundesministerium für Bildung und Forschung: Personennahverkehr für die Region – Innovationen für nachhaltige Mobilität. Onlinepublikation: www.vt.bv.tum.de/uploads/tsakarestos/PNVRegionBroschuere.pdf, Zugriff v. 1.7.2012, Stand 2004.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. BBSR-Online-Publikation 10/2009: www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2009/ON102009.html, Zugriff v. 1.7.2013.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: Handbuch zur Planung flexibler Bedienformen im ÖPNV. Sonderveröffentlichung, Bonn, 2009b.
- Canzler, W., Karl, A.: Mit der Subjektförderung zur Mobilitätssicherung? – Chancen und Barrieren für einen innovativen Landverkehr. IzR, Heft 07/2010, S. 505–515.
- Deutsche Landeskulturgesellschaft (Hrsg.): Dörfer ohne Menschen?! Zwischen Abriss, Umnutzung und Vitalisierung. DLKG Schriftenreihe, Sonderheft 2/2009.
- Gatzweiler, H.-P., Pütz, T.: Strategien zur Sicherstellung einer flächendeckenden Grundversorgung der Bevölkerung. Berichte über Landwirtschaft, 217. Sonderheft, S. 68–87, 2008.
- Geierhos, M. et al.: Integrierte ländliche Entwicklung und Leader: Durch Verknüpfung zu Synergien und Mehrwert für die ländlichen Räume. Mitteilungsblatt DVW-Bayern 59, Heft 2, S. 155–167, 2007.
- Günthner, S.: Auch in Zukunft mobil auf dem Lande? LandInForm, Heft 3/2009, S. 12–14.
- Holz-Rau, C.: Raum, Mobilität und Erreichbarkeit – (Infra-)Strukturen umgestalten? IzR, Heft 12/2009, S. 797–804.
- Kirchhoff, P.: Öffentlicher Personennahverkehr. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Verlag der ARL, Hannover, S. 734–738, 2005.
- Lorig, A., Post, S.: Strategiepapier für die Entwicklung der ländlichen Räume in Rheinland-Pfalz. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz, 2008.
- Mehlert, Ch.: Die Einführung des AnrufBus im ÖPNV – Praxiserfahrungen und Handlungsempfehlungen. Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Band 91, Erich Schmidt Verlag, Bielefeld, 2001.
- Müller, D., Kunz, A., Winkler, A.: Studie zur mobilen Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs in ländlichen Räumen. Schriftenreihe der Sächsischen Landesanstalt für Landwirtschaft, Heft 29/2007.
- Schmidtman, S.: Perspektiven öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen im ländlichen Raum. Berichte über Landwirtschaft, 217. Sonderheft, S. 180–185, 2008.
- Schöfl, G., Schöfl, M., Speidel, S.: Kommunales Flächenmanagement im ländlichen Raum – Die Aktivierung ungenutzter Gebäude und Bauflächen am Beispiel MELAP. FuB 71, S. 271–276, 2009.
- Steinrück, B., Küpper, P.: Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV. Arbeitsberichte aus dem vTI-Agrarökonomie, Heft 02/2010, Johann Heinrich von Thünen-Institut, Braunschweig.
- Wehmeier, T., Koch, A.: Mobilitätschancen und Verkehrsverhalten in nachfrageschwachen ländlichen Räumen. IzR, Heft 07/2010, S. 457–465.
- Weingarten, P.: Weiterentwicklung der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes zu einer Gemeinschaftsaufgabe zur Entwicklung ländlicher Räume. http://literatur.vti.bund.de/digbib_extern/dk039678.pdf, Zugriff v. 1.7.2012, Stand 2008.
- Winkel, R.: Öffentliche Infrastrukturversorgung im Planungsparadigmenwandel. IzR, Heft 1 u. 2/2008, S. 41–47.
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH: Rahmenbedingungen und Finanzierungsmodelle flexibler Angebotsformen in europäischen Regionen. Projektbericht im Rahmen von IMAGO. www.imago-mobil.de/files/IMAGO_BP-Bericht.pdf, Zugriff v. 1.7.2012.

Anschrift des Autors

Dr.-Ing. André Riesner
 Amt für Bodenmanagement Büdingen
 Bahnhofstraße 33, 63654 Büdingen
andre.riesner@hvbh.hessen.de

Dieser Beitrag ist auch digital verfügbar unter www.geodaesie.info.