

Positionspapier

Weichen stellen für die Mobilitätswende auf dem Land

Die Mobilität im ländlichen Raum ist geprägt durch eine ausgedünnte Infrastruktur, weite Wege und ein lückenhaftes Bus- und Schienennetz mit fehlenden Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten. Insbesondere in entlegenen Regionen ist der individuelle Personenverkehr und damit auch der private Pkw bislang unverzichtbar. Der vergleichsweise hohe Motorisierungsgrad auf dem Land erschwert jedoch die Nutzung des bestehenden ÖPNV oder das Etablieren von Angeboten wie Carsharing.

Als drittgrößter Verursacher von Treibhausgasemissionen ist der Verkehrssektor mit etwa 20 Prozent am CO₂-Ausstoß beteiligt. Zwei Drittel davon fallen alleine auf den Personenverkehr. Klar ist: Um die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen, darf der Verkehr bis 2030 nur noch halb so viele Emissionen freisetzen.¹ Dies kann nur gelingen, wenn jetzt die Weichen für eine Mobilitätswende auch in ländlichen Räumen gestellt werden. Dabei müssen die Anforderungen und Bedingungen vor Ort berücksichtigt werden; klimaneutrale Mobilitätskonzepte, die in urbanen Zentren entwickelt und erprobt werden, lassen sich nicht eins-zu-eins auf ländliche Regionen übertragen. Weil es an Alternativen mangelt, müssen Menschen in ländlichen Regionen auf den Pkw zurückgreifen und verursachen durch ihre täglichen Wege zwangsläufig fast fünfmal so viele CO₂-Emissionen wie ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer in Städten.² Der dlv fordert deshalb, den Fokus auf alle Bereiche zu richten, die dazu beitragen, Verkehr zu verbessern, zu verlagern und zu reduzieren.

Die zügige Umstellung auf CO₂-neutrale Antriebsformen, insbesondere die Elektrifizierung, ist ein Schlüssel für eine CO₂-neutrale Mobilität in ländlichen Regionen. Denn der private Pkw wird dort, wo die Wege weit und das ÖPNV-Netz dünn sind, auch in Zukunft benötigt.

- Die hierfür erforderliche **Antriebswende** muss deshalb mit gezielter Förderung von Forschung und dem flächendeckenden **Ausbau von Ladeinfrastruktur** in ländlichen Regionen beschleunigt werden. Es werden verbindliche Standards für eine europaweite Vereinheitlichung von Lade- und Bezahlssystemen benötigt.
- Die **Mobilitätswende muss sozialverträglich** gestaltet sein, damit einkommensschwachen Haushalten keine finanziellen oder gesellschaftlichen Nachteile entstehen.
- Im Sinne einer **nachhaltigen Mobilitätswende** muss ein Bestandsschutz für konventionell betriebene Fahrzeuge sichergestellt sein.
- **Anreize für die Anschaffung** von CO₂-neutralen Fahrzeugen müssen über das Jahr 2025 hinaus erhalten bleiben, der Schwellenwert für staatliche Zuschüsse sollte gesenkt und das Dienstwagenprivileg auf den Prüfstand gestellt werden.
- Bürokratische Hürden für regenerative **Energiegewinnung und -Einspeisung** müssen abgebaut und finanzielle Anreize für die Anschaffung beibehalten werden. Nur so kann der Energiebedarf für klimaneutralen Verkehr nachhaltig sichergestellt werden. Neben der Stromerzeugung muss auch die Infrastruktur für die Weiterleitung und die Speicherung von Strom vorangetrieben werden.

Eine inklusive Verkehrsplanung muss mindestens die **Grundversorgung im ÖPNV** gewährleisten und damit eine verlässliche und bezahlbare Mobilität für alle Menschen in ländlichen Räumen sicherstellen.

- Daher muss eine **Mobilitätsgarantie** im **Regionalisierungsgesetz** festgeschrieben sein. Höhe und Verwendung der Regionalisierungsmittel müssen Landkreisen und Kommunen den nötigen Spielraum geben, geeignete Mobilitätsangebote umzusetzen.
- Kommunale Ebenen sind angehalten, **innovative und flexible Lösungen** zu erproben und bedarfsgerechte Mobilitätsangebote zu verstetigen.
- Die nachhaltige Nutzung bestehender Infrastrukturen, insbesondere des Schienenverkehrs, **deren Reaktivierung, Instandsetzung und Ausbau** müssen bei Planungsvorhaben Vorrang haben.
- Der öffentliche Personenverkehr kann nur Bestand haben, wenn er eine **attraktive Alternative zum eigenen Pkw** ist. Dafür ist eine allgemeine Verbesserung des Nah- und Fernverkehrs durch abgestimmte und verlässliche Verbindungen sowie ein transparentes, kundenfreundliches und überregionales Tarifsystem notwendig, das auch finanzielle Anreize für den Umstieg auf Bus und Bahn bietet.

Um die ambitionierten Klimaschutzziele zu erreichen, kann nicht ausschließlich auf die Verbesserung der Mobilität durch CO₂-neutrale Antriebsformen oder die Verlagerung auf klimafreundlichere Verkehrsmittel gesetzt werden. Ebenso entscheidend ist die **Vermeidung von Verkehr**. Der dlv drängt weiterhin auf die Sicherung der **wohnnahen Daseinsvorsorge**. Durch die Förderung dezentraler Versorgungsstrukturen sowie mobiler und multifunktionaler Ansätze werden Dörfer wiederbelebt und Fahrtwege vermieden. Ein erheblicher Anteil der Fahrtstrecken im ländlichen Raum fällt auf den Weg von und zur Arbeitsstätte. Mit einem **flächendeckenden Glasfaserausbau**, der Homeoffice, mobiles Arbeiten und Co-Working-Konzepte auch auf dem Land ermöglicht, lassen sich Pendlerstrecken erheblich reduzieren.

Mobilitätswende bedeutet auch einen **umfassenden gesellschaftlichen Wandel** und ein Umdenken jeder und jedes Einzelnen. Dafür müssen alle ihre individuellen Konsum- und Mobilitätsgewohnheiten auf den Prüfstand stellen und Ansprüche an Komfort und zeitlicher Flexibilität heruntersetzen. Jede Möglichkeit, CO₂ zu reduzieren und Verkehr zu vermeiden, muss kontinuierlich evaluiert und unabhängig von partikularen Interessen als klimawirksames Instrument in Erwägung gezogen werden. So kann es gelingen, Verkehr zu verlagern, zu vermeiden und die eigene Mobilität mit dem Klimaschutz in Einklang zu bringen.

Vom dlv-Präsidium verabschiedet am 7. Dezember 2021

1 <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschonender-verkehr-1794672>

2 <https://www.umweltbundesamt.de/themen/co2-fussabdruecke-im-alltagsverkehr>