



## Transkript zum Podcast „Wenden bitte!“: Wie kommt die Verkehrswende aufs Land?

<b>Einleitung und Vorstellung</b>	<b>2</b>
<b>Einspieler: Kurzer Themenüberblick</b>	<b>2</b>
<b>Status Quo zum Klimaschutz im Verkehr</b>	<b>3</b>
<b>Unterschiede zwischen Stadt und Land</b>	<b>3</b>
<b>Sozial gerechte Mobilität</b>	<b>5</b>
<b>Multimodales Verkehrsverhalten als Lösung für die Verkehrswende auf dem Land</b>	<b>6</b>
<b>Politische Maßnahmen für die Verkehrswende auf dem Land</b>	<b>7</b>
<b>Wie die Umsetzung von Maßnahmen gelingt</b>	<b>8</b>
<b>Positive Beispiele für nachhaltigen Verkehr auf dem Land</b>	<b>10</b>
<b>Zugang zu Mobilität für alle</b>	<b>12</b>
<b>Politische Rahmenbedingungen</b>	<b>12</b>
<b>Ausblick und Schluss</b>	<b>13</b>

## Einleitung und Vorstellung

### **Mandy Schoßig:**

Stellt euch mal vor, ihr lebt auf dem Land. Weite Felder, frische Luft, idyllische Ruhe. Klingt traumhaft, oder? Aber jetzt wollt ihr morgens zur Arbeit, zum Einkaufen oder einfach nur ins nächste Café. Das Problem ist, der Bus kommt, wenn überhaupt, erst in zwei Stunden.

### **Nadine Kreutzer:**

Ja, und das ist kein seltenes Szenario. Während Städte immer mehr nachhaltige Mobilitätsangebote ist auf dem Land oft Stillstand, oder besser gesagt Autostau, denn dort bleibt vielen Menschen gar nichts anderes übrig, als ins Auto zu steigen. Aber wie kann die Verkehrswende auch außerhalb der Städte gelingen? Darüber wollen wir heute sprechen und deshalb herzlich willkommen, ihr Lieben zu einer neuen Folge von Wenden, bitte.

### **Mandy Schoßig:**

Ja, wir, das sind Nadine Kreutzer, ihr habt sie eben gehört und ich bin Mandy Schoßig vom Öko-Institut. Eingeladen haben wir heute meine Kollegin Nelly Unger. Sie ist Expertin für nachhaltige Mobilität. Nelly ist auch Volkswirtin und hat soziale Ökonomie studiert und forscht bei uns am Berliner Standort zu Strategien für eine klimafreundliche und sozialgerechte Mobilität. Wir wollen heute gemeinsam diskutieren, wie kommt die Verkehrswende aufs Land? Hallo Nelly, schön, dass du da bist.

### **Nelly Unger:**

Hallo, vielen Dank für die Einladung.

### **Nadine Kreutzer:**

Ja, herzlich willkommen, liebe Nelly. Nachhaltige Mobilität, dein Thema. Bist du irgendwann mal auf dem Dorf gestrandet und hast gedacht: „Wieso fährt hier weit und breit kein Bus, der mich zurückfahren kann?“. Kommt man so auf nachhaltige Mobilität oder wie war das?

### **Nelly Unger:**

Nein, ich bin in Berlin aufgewachsen, deshalb hatte ich das Privileg, immer eine sehr gute Anbindung zu haben. Ich konnte zum Beispiel zur Schule mit dem Bus fahren oder auch mit dem Fahrrad, das war gar kein Problem. Habe aber Soziale Ökonomie im Bachelor studiert und das ist ein Studiengang, der ursprünglich mal von Gewerkschaften gegründet wurde. Deshalb waren da so Fragen von Zugängen, von essenziellen Dienstleistungen, Fragen im Gesundheitswesen und Mobilität war da auch ein zentrales Thema. Und genau, so im Laufe meines Studiums habe ich mich mit dem Thema mal weiter beschäftigt und habe dann auch meine Masterarbeit zu der Frage: „Wie prägen Mobilitätsinnovation unser späteres Verhalten?“ geschrieben. So bin ich dann auch zum Öko-Institut gekommen, in das Team Mobilität.

### **Mandy Schoßig:**

Ja, spannend. Also da werden wir noch mehr hören, denke ich, gleich. Zum Anfang starten wir aber immer erst mal mit einem kurzen Überblick vor euch.

## Einspieler: Kurzer Themenüberblick

Etwa 20 Prozent der Deutschen leben auf dem Land. Diese ländlichen Regionen machen über zwei Drittel der Landesfläche aus. Weil dort so wenig Menschen leben, ist das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln und Dienstleistungen oft eingeschränkt. Die Verkehrswende auf dem Land ist eine zentrale Herausforderung der nachhaltigen Mobilität. Während in der Stadt viele Menschen das steigende Angebot von Bus, Bahn oder Carsharing nutzen, bleibt der ländliche Raum oft auf den privaten PKW angewiesen. Das führt zu sozialen, zentralen und ökologischen Problemen: steigende Emissionen, hohe Kosten für Haushalte und eingeschränkte Mobilität für Menschen ohne Auto. Welche Strategien gibt es, nachhaltige Mobilität auf dem Land voranzutreiben und gleichzeitig die Bedürfnisse der Bevölkerung vor Ort zu adressieren? Und welche politischen Maßnahmen sind erforderlich, diese Transformation zu ermöglichen?

## Status Quo zum Klimaschutz im Verkehr

### Nadine Kreutzer:

Der Verkehr ist immer noch eins der größten Sorgenkinder im Klimaschutz, was sehen wir denn da aktuell in Bezug auf die Klimaziele im Verkehrssektor?

### Nelly Unger:

Ja, genau. Alle, die den Podcast regelmäßig hören, werden sich denken: „und täglich grüßt das Mummet hier. Wir haben leider nicht so viele positive Nachrichten. Aber ich kann schon mal sagen, wenn man jetzt auf den Projektionsbericht 24 guckt, dann sehen wir immer noch eine Gesamtlücke von 180 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten bis 2030. Und gleichzeitig sehen wir aber auch, dass nach 2030 wir da in einem deutlich positiveren Verlauf sehen. Also da sinken die Emissionen rapide und das liegt vor allen Dingen an den EU-Instrumenten, die wir haben, also jetzt im Personenverkehr zum Beispiel den Emissionshandel II oder auch die Flottenzielwerte.

### Mandy Schoßig:

Und warum hinken wir da jetzt im Moment noch so hinterher, bis 2030?

### Nelly Unger:

Genau, lange ist in Deutschland leider gar nichts passiert im Verkehrssektor, oder sehr wenig, kann man sagen. Genau, wir kriegen bald neue Zahlen, sehr, sehr bald sogar zum neuen Projektionsbericht. Und da werden wir aber auch nicht die großen Veränderungen sehen bis 2030, einfach weil wir jetzt im letzten Jahr auch nicht gesehen haben, dass viel eingeführt wurde. Und was dazukommt, wir hatten ja gerade die Bundestagswahl. Da hat man auch gesehen, dass während des Wahlkampfes das Thema Verkehr nicht zentral war.

## Unterschiede zwischen Stadt und Land

### Nadine Kreutzer:

In der Stadt gibt es immer mehr Alternativen zum eigenen Auto. Kennen wir hier in Berlin. Wir haben Carsharing, Bike Sharing, Bus oder Bahn, aber auf dem Land scheint es ja oft keine Alternative zum Auto zu geben. Ist das so, dass jeder auf dem Land ein Auto hat?

### Nelly Unger:

Nein, das ist nicht so. Auf dem Land hat man Alternativen. Land ist auch nicht gleich Land. Auch da haben wir diverse Verkehrsangebote. Natürlich, was wir schon sehen, ist, dass im Vergleich mehr Leute auf dem Land ein Auto haben als in der Stadt. In der Stadt haben 25 Prozent der Haushalte kein Auto und auf dem Land sehen wir das bei nur 15 Prozent. Also das ist auf jeden Fall ein Unterschied. Aber es gibt natürlich die Gruppe, die auch auf dem Land kein Auto hat und dann auf Alternativen angewiesen ist.

**Mandy Schoßig:**

Und wie unterscheidet sich die Mobilität sonst noch so zwischen Stadt und Land? Was würdest du sagen, sind da so die wichtigsten Unterschiede?

**Nelly Unger:**

Ganz zentral ist das Angebot von Alternativen. Das wird jetzt nicht stark überraschen. Wir sehen, dass auf dem Land deutlich mehr Leute sagen, dass sie einen schlechten Zugang zu ÖV-Angeboten haben. Auf dem Land sind das ungefähr 7 Prozent und wenn man jetzt Gesamtdeutschland anguckt, sind das 4 Prozent. Das heißt aber noch nicht Dass, wenn sie ein Angebot haben, dass die Leute auch wirklich dorthin bringt, wo sie hinkommen müssen. Das heißt, die Zahl der Leute, die kein Angebot haben, das wirklich geeignet ist, die täglichen Mobilitätsbedürfnisse zu stillen. Genau, dass Die Situation kann unter Umständen noch viel, viel größer sein.

**Nadine Kreuzer:**

Meinst du denn, die Menschen würden den Bus nehmen, wenn er öfter fahren würde?

**Nelly Unger:**

Das kommt sehr auf die individuelle Situation drauf an. Die Frage ist vielleicht nicht: Muss der Bus öfter kommen, sondern: Muss er muss zur richtigen Zeit dahin fahren, wo man hinmöchte. Und genau diese Situation beobachten wir auf dem Land häufig. Es gibt Busse, aber die sind vielleicht so organisiert, dass sie zur nächsten Stadt fahren, aber nicht zum Arbeitsplatz zur richtigen Zeit. Und dann spielt natürlich noch eine Rolle, wie teuer ist das Bus-Ticket zusätzlich zu dem, was man für die Autofahrt zahlen würde. Aber genau, wie gerade auch schon gesagt, es gibt natürlich Leute, die haben kein Auto und für die ist ein zusätzliches Das TV-Angebot kann super hilfreich sein.

**Nadine Kreuzer:**

Das ist ja ein bisschen so wie das Henne-Ei-Problem, oder? Das Angebot wird wohl erst geschaffen, wenn auch mehr genutzt wird, aber ohne attraktives Angebot wird es auch gar nicht erst genutzt.

**Nelly Unger:**

Ja, das ist eine gute Frage. Was war zuerst da? Gleichzeitig würde ich nicht sagen, dass man das Angebot erst schaffen kann, wenn es auch genutzt wird. Natürlich hat man nicht die Garantie, dass man hohe Nutzungszahlen hat, bevor man Dinge schafft, aber man kann ja Dinge auch einfach mal testen. Und wenn man jetzt beispielsweise über Dinge wie Lastenrad Sharing als Alternative redet und als Zusatzoption, dann ist das ja eine Option, die man ziemlich kostengünstig auch einfach mal ausprobieren kann.

**Mandy Schoßig:**

Du meinst als normaler Mensch, der auf dem Land wohnt, oder als Kommune, die dann sagt: „Wir haben hier zehn Lastenräder, die könnt ihr auch mitbenutzen?“

**Nelly Unger:**

Beides. Also oftmals sehen wir sehr günstige beziehungsweise sogar kostenfreie Lastenrad Sharing-Angebote in Kommunen, die aus Projekten die Klimaschutz, Umweltschutz fördern sollen. Die Barriere für Leute, das mal zu testen, ist oft ziemlich niedrig und gleichzeitig auch für die Kommune. Ein Lastenrad ist nicht super kostengünstig, aber ich glaube, für eine Kommune, 3.000 Euro. Oftmals kann man das mal versuchen.

**Mandy Schoßig:**

Genau, nachher können wir noch mal über die Alternativen sprechen. Ich wollte noch mal ein Beispiel aus eigener Erfahrung mitbringen. Um zu unserer Ferienwohnung nach Tangermünde zu kommen, da muss man durch mehrere Bundesländer durch Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt. Und weil jedes Land so ein eigenes ÖV-Netz hat – wir bemühen uns sehr, mit dem Bus und der Bahn zu fahren –, sind die aber nicht aufeinander abgestimmt. Also dann kommt man irgendwo an und dann ist der Zug, der dann weiterfahren soll, aber leider gerade weg und ich muss 50 Minuten auf den nächsten warten. Ist das so ein generelles Problem oder wie kann man da eigentlich besser damit umgehen? Ich schreibe immer schon E-Mails.

**Nadine Kreuzer:**

Wirklich?

**Mandy Schoßig:**

Ja, interessant, oder? Ich nerve schon die armen Menschen in den Verkehrsbetrieben, aber was kann man da tun?

**Nelly Unger:**

Man kann als Bürger\*in in den Weg gehen, den du gehst, sich mit E-Mails an die Kommune zu wenden, an die Vertreter in der Gemeinde oder auch an Politiker\*innen vor Ort. Im besten Fall fließen dann diese Informationen auch in die Planung des Naheverkehrsplans ein. Genau, darüber lassen sich solche Fragen klären. Gleichzeitig, wenn man in einer Region ist, wo geringe Nutzungszahlen vorhanden sind, versuchen natürlich die Leute, die den Verkehr planen, das so zu gestalten, dass es für alle möglichst gut ist, aber es wird immer wieder diese Situation geben: Brauchen wir den Anschluss zum nächsten Bahnhof oder brauchen wir den Anschluss zur Schule die Urzeit? Und dadurch ist es natürlich nicht so einfach, dann eine Möglichkeit zu schaffen, alle Eventualitäten abzudecken.

## Sozial gerechte Mobilität

**Nadine Kreuzer:**

Wenn es darum geht, klimafreundlicher und nachhaltiger zu leben, dann heißt das Veränderung. Es heißt, ich sollte mir ein Elektroauto statt einem Verbrenner kaufen. Kennen wir. Ich sollte den Nachtzug nehmen statt dem Flieger. Aber Stand heute ist das ja gar nicht für alle möglich, allein schon aus finanziellen Gründen. Würdest du also sagen, dass Mobilität sozialgerecht ist?

**Nelly Unger:**

Wenn wir bei sozialgerechter Mobilität über den Zugang zur Mobilität sprechen, also Zugang unabhängig von sozioökonomischen oder soziodemografischen Merkmalen, wie jetzt beispielsweise Alter, Einkommen und so weiter, dann muss man leider sagen, nein, überhaupt nicht. Wir sehen, dass untere Einkommen deutlich seltener ein Auto haben, gleichzeitig aber auch einen schlechteren Anschluss zu ÖV-Angeboten. Und das ist ein besonders großes Problem auch auf dem Land. Also wenn wir da eine Gruppe haben, die beides nicht nutzen kann, dann sind die Leute ganz schnell in einer Situation, wo sie nicht zu den Orten kommen, zu denen sie gehen müssen.

**Mandy Schoßig:**

Ja, und oft ist es ja dann auch so eine Frage der Zumutung. Also wenn wir jetzt über das Auto noch mal reden, ohne Auto, gerade auf dem Land, ist es ja auch wirklich schwierig, manchmal von A nach B zu kommen. Ich habe eine längere Ferienreise vor, zwei Kinder, noch einen Hund dabei, Gepäck. Also da ist dann das auch schwierig, mit dem Zug umzusetzen. Wie siehst du das?

**Nelly Unger:**

Genau. Also die Bedürfnisse sind sehr individuell, was das tägliche Mobilitätsverhalten angeht. Und es braucht auf jeden Fall Angebote, die die Leute da abholt, wo sie stehen. Wir können als Wissenschaft nicht sagen, jeder sollte gezwungen sein, mit einer Großfamilie dann den Zug zu nehmen, wenn es mit dem Auto deutlich einfacher gehen würde und eine riesige Zeitersparnis wäre. Wir sehen auch, dass gerade auf dem Land Leute, die zu Orten der Daseinsvorsorge kommen müssen, deutlich höhere Pendelzeiten haben.

**Mandy Schoßig:**

Du meinst Krankenhaus, Schule und solche Sachen?

**Nelly Unger:**

Genau. Also beispielsweise zum Arbeitsplatz ist der Anteil der Personen, die mehr als 30 Minuten pro Strecke brauchen auf dem Land, bei 40 Prozent in der Stadt nur bei 30 Prozent. Und diese Frage der Zeit ist natürlich eine sehr große Frage. Wenn ich beispielsweise morgens meinen Mann pflege, danach zu meiner Mutter gehe, die pflege und noch zur Arbeit fahre, dann bieten sich bestimmte Angebote nicht so gut an. Dann ist Carsharing vielleicht nicht die richtige Option und dann ist für viele Leute langfristig, wenn man an die Verkehrswende denkt, das E-Auto zentral. Das heißt aber nicht, dass das für jede Person so ist. Für manche Leute würden sich bestimmte Lücken auch durch Angebote wie Carsharing oder zum Beispiel Lastenrad-Sharing oder andere Angebote schließen lassen.

## Multimodales Verkehrsverhalten als Lösung für die Verkehrswende auf dem Land

**Nadine Kreutzer:**

Stichwort E-Auto: Ist es denn auch deiner Meinung nach die Lösung oder sogar die einzige Lösung für eine schnelle Verkehrswende auf dem Land?

**Nelly Unger:**

Die Frage ist, was sehen wir als Verkehrswende auf dem Land? Also ist es nur eine Antriebswende oder gehört da mehr dazu? Und in unseren Augen gehört da natürlich mehr dazu. Wir sprechen da über multimodales Verkehrsverhalten und dazu gehört nicht nur das Auto, sondern natürlich auch umwelt- und klimafreundliche Alternativen, wie zum Beispiel das Fahrrad oder aktive Mobilität, also

Laufen, oder natürlich auch der ÖV. Wenn wir jetzt darüber reden, dass wir von den Emissionen sehr schnell runterkommen müssen, dann ist die Elektromobilität natürlich super zentral und ein ganz, ganz wichtiger Baustein in der Verkehrswende, die aber halt nicht nur E-Mobilität umschließt.

**Nadine Kreutzer:**

Aber nun kann sich ja leider nicht jeder so ein E-Auto leisten. Die sind doch viel zu teuer, oder? Hört man jedenfalls immer, wer sich noch nicht so richtig in dieses Thema reingefuchst hat. Günstig ist es nicht, oder?

**Nelly Unger:**

Genau. Teuer sind vor allen Dingen die Anschaffungskosten aktuell. Wenn man jetzt über die Gesamtzeit sich anguckt, wie viel kostet ein E-Auto, dann sehen wir da Vorteile gegenüber den Verbrennern. Allerdings die Anschaffungskosten, das ist was, was aktuell noch sehr hoch ist, auch weil wir keinen gut ausgebildeten Gebrauchtwagenmarkt in dem Bereich haben. Dort finden wir vor allen Dingen große Fahrzeuge, die immer noch ziemlich teuer sind. Und wir sehen in allen Einkommensgruppen, dass ein Großteil der Personen in Deutschland ihr Auto auf dem Gebrauchtwagenmarkt kommt und gerade in unteren Einkommensgruppen ist das auch der Fall. Und natürlich können untere Einkommensgruppen sich kein E-Auto für 30.000 oder 40.000 Euro leisten und auch 10.000 oder 20.000 Euro sind viel und dafür braucht es Lösungen.

## Politische Maßnahmen für die Verkehrswende auf dem Land

**Mandy Schoßig:**

Und gibt es dafür auch Lösungen? Also ihr macht gerade eine spannende Studie zum Thema Social Leasing. Vielleicht kannst du uns einmal erklären, was das ist und wie das jetzt als ein Baustein da reinpasst.

**Nelly Unger:**

Genau, Social Leasing, das ist eine Politikmaßnahme, die wir jetzt in Frankreich gesehen haben, letztes Jahr. Und zwar geht es dabei darum, dass der Staat Leasingverträge für E-Autos subventioniert und somit eine sehr, sehr kleine Leasingrate von zwischen 50 bis 150 Euro im Monat erreicht wird. Bei dem Programm in Frankreich ist es so, dass nur Leute mit einem unteren bis mittleren Einkommen auf das Programm zugreifen können und Personen, die einen gewissen Arbeitsweg haben. Also das sind 15 Kilometer zur Arbeitsstelle. Und das Programm soll dafür sorgen, dass gerade diese Personen Zugang zu E-Mobilität erhalten, die diese Anschaffungskosten im ersten Schritt sich nicht leisten könnten.

**Nadine Kreutzer:**

Aber das wäre doch auch was Gutes für Deutschland, oder? Was bräuchte es da von politischer Seite, damit wir das auch hier umsetzen könnten?

**Nelly Unger:**

Was bräuchte es von politischer Seite? Das Interesse an dem Programm und das ist schon da. Es gibt verschiedene Parteien, die darüber reden. Auch Umweltverbände und Sozialverbände reden darüber und ich würde sagen, es ist auf jeden Fall Interesse da. In Deutschland redet man darüber, inwieweit man die Zugangsvoraussetzung regelt in Bezug auf das Einkommen. In Frankreich sehen wir da die Regel, dass Leute bis ins mittlere Einkommen auf das Programm zugreifen können, und

in Deutschland überlegt man, ob man das noch mal stärker forciert in Bezug auf die unteren Einkommen.

Was wir beim französischen Programm sehen, ist, dass auch untere Einkommensgruppen auf das Programm zugegriffen haben, aber der Trend lag schon bei den mittleren Einkommen in dem Fall. Und das sehen wir auch bei Förderprogrammen in Deutschland, beispielsweise bei der Kaufprämie für E-Autos, die 2023 ausgelaufen ist. Da sehen wir das noch viel stärker. Da ist es deutlich, dass vor allen Dingen höhere Einkommen darauf zugreifen und vor dem Hintergrund, dass höhere Einkommen oft mehr Kapazitäten haben, sich mit diesem Programm auseinandersetzen. Wenn man so eine First-come, First-serve-Situation hat, das heißt, man öffnet das Förderprogramm und wer sich als erstes meldet, kriegt auch die Förderung, dann ist ganz deutlich, dass die Kapazitäten bei den höheren Einkommen liegen, darauf zu reagieren.

**Mandy Schoßig:**

Ja, klingt nicht ganz so fair. Muss man sich vielleicht auch noch mal was überlegen, oder?

**Nelly Unger:**

Ja.

**Mandy Schoßig:**

Du hast eben schon die Antriebswende angesprochen. Also wenn man jetzt nur Elektromobilität austauscht, wäre das quasi nur die Antriebswende. Für die Mobilitätswende braucht es mehr, hast du gesagt. Auf dem Land, wenn man das so abwägt, was wäre denn wichtiger? Elektromobilität, alternative, attraktive Angebote, was würdest du sagen? Oder kann man es gar nicht gegeneinander abwägen?

**Nelly Unger:**

Genau. Ich glaube, wichtig ist, einen Mix zu schaffen, der dann dazu führt, dass Leute auch auf unterschiedliche Angebote zugreifen können. Also unser Ziel ist nicht zu sagen, wir haben hier eine Gruppe, die fährt die nutzen nur noch mit dem Auto und wir haben eine Gruppe, die nutzt nur noch den ÖV, sondern im besten Fall nutzen viele Leute viele Angebote und sehen auch die Vorteile in den jeweiligen Angeboten. Also es sind unterschiedliche Angebote, die mit unterschiedlich persönlichen Vor- und Nachteilen kommen. Beispielsweise sehen wir bei der aktiven Mobilität auch gesundheitsfördernde und kostengünstige Alternativen manche Leute nutzen den ÖV, dort zu arbeiten. Das ist nicht möglich, wenn man mit dem Auto fährt.

Und dementsprechend brauchen wir für viele Situationen unterschiedliche Angebote. Für viele Leute, die gerade das Auto brauchen, tägliche Dinge zu erledigen und gleichzeitig nicht das Zusatzangebot haben, wird dieser Umstieg aufs E-Auto zentral sein auf dem Land. Das kann man nicht vermeiden, aber auch die Leute möchten mit Sicherheit gerne andere Möglichkeiten zur Verfügung haben.

## Wie die Umsetzung von Maßnahmen gelingt

**Nadine Kreuzer:**

Wie offen sind denn die Leute dafür? Ihr habt auch Erfahrungen aus Reallaboren. Vielleicht kannst du uns da noch mal mitnehmen, was da genau getestet wird in Reallaboren und was es da an Ergebnissen gibt.

**Nelly Unger:**

Genau, wir haben eine Gruppe von Kolleg\*innen am Institut, die sich mit dem Themenfeld Mobilität in Reallaboren auseinandersetzt. Da geht es viel darum, zu gucken, wie kann man zusammen Veränderungen in einer Kommune anstoßen, in transdisziplinärer Zusammenarbeit. Das heißt, wir haben da eine Zusammenarbeit zwischen den Bürger\*innen vor Ort, aber auch Vertreter\*innen der Kommune und in unserem Fall dann noch der Wissenschaft und auch Praxispartner\*innen. Und genau, anhand von Projekten, die die Bürger\*innen selbst gestalten wird dort ausprobiert, wie kann denn die Verkehrswende vorangetrieben werden?

Wir haben auch Projekte auf dem Land gehabt und dort wurde beispielsweise in der Prignitz – das ist eine Region zwischen Berlin und Brandenburg, die dünnst besiedelste Region Deutschlands – ausprobiert, wie könnte denn da ein Lastenrad-Sharing funktionieren. Und es gab natürlich in der Bevölkerung eine Gruppe, die das gut aufgenommen hat, die sich auch aktiv dafür entschieden hat, das aktiv vorangetrieben hat und auch ehrenamtlich betreut hat, die ein großes Interesse hatte. Aber es gab natürlich auch Stimmen, die das nicht so toll fanden.

Aber ich glaube, das kommt auch sehr stark aus dem Frust heraus: „Ja, wir sind hier abgehängt. Wir haben nicht das ÖV-Angebot, wir haben nicht die Alternativen. Und wie soll uns jetzt ein Lastenrad-Sharing langfristig helfen?“. Natürlich kann das Lastenrad-Sharing nicht für alle Möglichkeiten bereitstehen, aber es ist natürlich ein neues Angebot, das die Leute testen können. Und das heißt aber natürlich nicht, dass die Politik sich nicht auch für andere Sachen einsetzen muss und andere Möglichkeiten schaffen muss.

**Mandy Schoßig:**

Also ich glaube, wenn man da so zuhört, jetzt auch mit diesen vor Ort Erfahrungen. Wir haben ja eben gesagt, wir brauchen ÖPNV, Elektromobilität, andere Dinge auf dem Land. Das scheint dann kommunal sehr unterschiedlich zu sein oder regional. Also wie würdest du da sagen, muss das jede Kommune selbst aushandeln mit sich oder gibt es da eine Blaupause, wo man drauf gucken kann: „Ach, wir sind auch so groß und sind in Norddeutschland. Wir machen es genauso.“ Was gibt es da für Erfahrungen?

**Nelly Unger:**

Genau, also diese Frage: Wer arbeitet mit? ist zentral in dem Kontext, denke ich. Im besten Fall gibt es einen Prozess, bei dem die Bürger\*innen mitgenommen werden und auch ihre Bedürfnisse ganz deutlich erläutern können, weil nur wenn man diese Form der Analyse macht, kann man auch wirklich verstehen, was die Leute vor Ort brauchen. Das kann sehr unterschiedlich sein. Also wenn wir eine Kommune haben, die in einer sehr hügeligen Region ist, ist das was anderes als auf dem flachen Land oder eine Region, wo wir im Winter starken Schneefall haben oder auch eine Region, wo wir eine sehr klare Altersstruktur hin zu einer älteren Bevölkerung haben. Das sind große Unterschiede. Und da in einen partizipativen Prozess zu gehen, macht auf jeden Fall Sinn. Das sehen wir auch in den Projekten, die wir machen.

**Nadine Kreutzer:**

Kommunen haben oft selbst nur begrenzte Möglichkeiten, Mobilitätsangebote zu verbessern. Das ist eine große Herausforderung. Woran liegt das?

**Nelly Unger:**

Dafür gibt es unterschiedliche Gründe. Wir haben zum einen die Frage: Wer organisiert den Nahverkehrsplan? Das ist eine zentrale Frage und im besten Fall sind die Gemeinden mit involviert und mitbestimmen. Da kommen wir allerdings gleich zu einer nächsten Herausforderung und das ist die personelle Frage für Kommunen. Wir sehen gerade in kleinen Kommunen, dass sie Probleme haben, Personal zu finden. Und was dazukommt, dass wenn die Personen da sind, haben sie ganz, ganz viele Aufgaben gleichzeitig. Also sie kümmern sich Mobilität, aber vielleicht kümmern sie sich gleichzeitig auch noch die Schulen und die Gesundheitsversorgung, wenn die in der Region vorhanden ist und noch viele weitere Themen. Und ich glaube, damit steht und fällt auch ganz viel. Also es gibt in den Kommunen sehr engagierte Leute. Ich fand das ganz beeindruckend.

Wir hatten eine Veranstaltung im Rahmen einer Förderlinie vom BMBF. Die heißt „KMU-innovativ“ und da ist die Praxis zusammengekommen mit der Wissenschaft und Vertreter von Kommunen. Und da hat man noch mal gesehen, es gibt diese sehr engagierten Leute in der Kommune und viele machen beispielsweise das Amt des Bürgermeisters der Bürgermeisterin ehrenamtlich und stoßen da aber absolut an ihre Grenzen, also einmal personell und dann aber auch vor allen Dingen finanziell. Da wurde oft betont: „Wir müssen uns entscheiden. Wollen wir ein zusätzliches Mobilitätsangebot schaffen, das wir dann selbst finanzieren, oder wollen wir das Schuldach sanieren?“. Und das ist natürlich eine sehr große Herausforderung.

**Mandy Schoßig:**

Und was braucht es da? Mehr Geld oder noch andere Dinge?

**Nelly Unger:**

Mehr Geld, bestimmt. Wir können auch über Förderprogramme nachdenken, die die Kommunen nicht organisieren müssen. Wir haben jetzt schon über Social Leasing gesprochen, das wäre ein Förderprogramm, was sich erst mal bundesweit organisieren lässt. Genau, so was kann den Kommunen natürlich auch helfen, mit mangelnden Mobilitätsangeboten umzugehen oder mit einer Mobilität, die sie sehen in der Bevölkerung beim Umstieg auf umweltfreundliche, klimafreundliche Alternativen.

**Nadine Kreuzer:**

Ich muss jetzt gerade an diesen Job des Nachhaltigkeitsmanagers oder -managerin denken. Gibt es immer oder hört man ja oft, dass in Kommunen dann die gesetzt werden, aber die haben ja dann auch tausend Aufgaben, oder?

**Nelly Unger:**

Genau, viele Aufgaben und oft auch befristete Arbeitsverträge. Und wenn man was langfristig planen möchte und das ist mit dem Sektor Mobilität notwendig, gerade wenn man jetzt an den ÖV denkt, dann braucht es da natürlich auch eine Konsistenz.

## Positive Beispiele für nachhaltigen Verkehr auf dem Land

**Mandy Schoßig:**

Ja, du hast ja gerade schon die positiven Beispiele erwähnt, „[Kommunen innovativ](#)“. Vielleicht hast du noch ein paar Beispiele für uns, was auch schon gut klappt in Kommunen, wo auch andere sich vielleicht inspirieren lassen können.

**Nelly Unger:**

Ja, genau. Also da möchte ich gerne aus einem anderen Projekt von uns berichten, wo ich gar nicht beteiligt bin, aber wo Kolleg\*innen von mir ganz tolle Mobilitätsalternativen erforschen. Das ist in Waldburg, das ist in Baden-Württemberg, eine kleine Gemeinde und das Projekt heißt [MobiQ](#). Und da gibt es beispielsweise einen Bürger\*innen-Fahrdienst, bei dem Leute ehrenamtlich andere Personen an Orte bringen, wo sie hinkommen möchten.

Und ich finde das schon sehr beeindruckend, dass sich Leute dem Annehmen, das alles organisieren. Damit sind ganz viele Fragen verbunden, beispielsweise Fragen der Versicherung, wenn man Leute mit dem privaten Auto transportiert. Ganz viele Fragen, über die man sich vorher keine Gedanken macht. Und dann ist es natürlich auch ein großes zeitliches Kommitment von den Leuten, die sich da einsetzen und schafft aber gleichzeitig auch viel Gemeinschaft vor Ort. Und wenn so was funktioniert, ist das natürlich super.

Wobei man sagen muss, dass Leute ehrenamtlich alle Lücken füllen, sollte nicht die Situation sein, sondern es müssen Angebote von der Kommune oder vom Bund kommen, die diese Lücken in Bezug auf den Mobilitätsbedarf füllen. Zusätzlich gibt es im Fichtelgebirge, in Wunsiedel, in Bayern, eine Region, in der es viele Angebote gibt. Da gibt es zum Beispiel: Nightliner, da wird, wenn größere Veranstaltungen sind im Vorfeld ein Fahrdienst für Leute vor Ort geplant. Damit war auch umgegangen, dass junge Leute noch abends mit dem Auto fahren, im Zweifelsfall unter Alkohol-Einfluss, um Situationen zu schließen, wo es kein ÖV-Angebot um die Uhrzeit gibt, aber trotzdem ein großer Bedarf da ist. Was ich in der Region besonders toll finde, ist, dass sie viele Angebote haben, zum Beispiel auch Carsharing.

Da sieht man, dass für diese einzelnen Probleme einzelne Lösungen gefunden werden müssen. Man braucht einen Sack an Lösungsmöglichkeiten. Und im ländlichen Raum ist vieles nicht super neu. Ein Rufbus ist nicht super neu. Das Carsharing ist mittlerweile nichts, was man noch nie gehört hat. Lastenrad-Sharing gibt es auch schon immer öfter. Aber was es besonders macht, ist diese Konsistenz von Angeboten zu schaffen. Und genau das ist die große Herausforderung in vielen Kommunen.

### **Mandy Schoßig:**

Ja, das klingt ja ganz gut. Kleiner persönlicher Schwenk noch mal zu Sachsen-Anhalt. Ich habe die Woche erst gelesen, dass der Landkreis Stendal beispielsweise eine Busverbindung so gestaltet hat, dass der Bus auch zwischen den Bushaltestellen hält. Für Leute, die große Wege haben, weil die Haltestellen weit auseinander sind. Mir scheint es wichtig, diese kleinen Bausteine miteinander zu verzahnen. Würdest du das so sagen?

### **Nelly Unger:**

Ja, genau. Also diese Frage der Erreichbarkeit von Bushaltestellen, das ist auch eine, die uns im Themenfeld Mobilitätsarmut viel heruntreibt. Also da geht es natürlich nicht nur um den Bus, sondern beispielsweise auch die Bahn. In Deutschland gibt es Leute, die ein Auto haben und auch recht weit von der nächsten Haltestelle wohnen. Und gerade für Leute, die mobilitätseingeschränkt sind, körperliche Einschränkungen beispielsweise haben, eine große Herausforderung sein kann. Selbst eine Bushaltestelle, die in der Luftliniendistanz 250 Meter entfernt ist. Kann sich in der Laufdistanz deutlich höher zeigen. Das kann ein großes Problem werden. Wenn ich es beispielsweise bei meiner Oma sehe, die kann nicht mehr zu einer weit entfernten Bushaltestelle laufen. Und wenn man solche Angebote hat, ist das natürlich super, dann auch auf die Einzelperson eingehen zu können.

## Zugang zu Mobilität für alle

### Nadine Kreuzer:

Also aus Perspektive der Mobilitätsarmut noch mal: Was wäre hier das Ziel? Wann ist der Zugang zu Mobilität für alle erreicht genau, die Mobilitätsarmut hat sehr viele Dimensionen, die sehr unterschiedlich sind und die man auch sehr detailliert und einzeln betrachten muss.

### Nelly Unger:

Wir haben einmal die Bezahlbarkeit von Angeboten, dann überhaupt die Frage: Sind Angebote verfügbar? Das kann der ÖV sein, aber auch das private Auto oder auch aktive Mobilität. Und wahrscheinlich die zentralste Frage: Komme ich mit diesen Angeboten dann auch dahin, wo ich hinkommen möchte? Und Was ich auch ganz wichtig finde zu betonen auf dem Land, ist, wir sprechen dort ganz oft über den klassischen Pendler, die klassische Pendlerin, die dann zur Arbeit fährt und es gibt kein ÖV-Angebot, diese Strecke gut zu bewerkstelligen. Aber auch auf dem Land ist die Gruppe an Personen divers. Wir haben Leute, die kein Auto fahren können aus unterschiedlichen Gründen. Das können Kinder sein, das können ältere Leute sein, das können aber auch ganz andere Gründe sein und die Gruppe ist nicht klein.

Und für diese braucht es auch ein Angebot. Und dann kommt man oft zu der Frage: Ist das denn finanziell sinnvoll? Aber wenn wir über Mobilitätsarmut sprechen, dann sprechen wir auch ganz viel über Daseinsvorsorge. Und da muss man sich schon fragen: Sollte die finanzielle Frage immer im Vordergrund stehen oder brauchen wir an manchen Stellen ein Angebot, was sich nicht rechnet, aber wie bei anderen Teilen der Daseinsvorsorge haben wir auch die Situation, dass sich das nicht im ersten Moment rechnet, aber Mobilität ist zentral.

Das ist ein riesiges Element für die Teilhabe in der Gesellschaft. Die Leute müssen zur Arbeit kommen, die Leute müssen zur Schule kommen oder ins Krankenhaus kommen. Und da sehen wir den finanziellen Vorteil nicht direkt, aber es zeigt sich später auf jeden Fall.

## Politische Rahmenbedingungen

### Mandy Schoßig:

Und was kann da Politik tun oder was sind die Hebel? Also ist es die Politik oder sind es andere Hebel noch?

### Nelly Unger:

Also Ich glaube, wir brauchen eine Diskussion, die stärker diese Fragen der Daseinsvorsorge, soziale Fragen und Klimaschutz zusammenbringt. Und ich glaube, in dem Zuge wird dann auch viel stärker auf die individuellen Bedürfnisse geguckt. Und diese Bedürfnisse müssen erst mal identifiziert werden. Da kommen wir zur Frage der Datenverfügbarkeit. Wie kleinräumlich können wir uns ÖV-Verfügbarkeit angucken? Können wir das verzahnen mit anderen Variablen, wie zum Beispiel Einkommen, und können wir dann Instrumente entwickeln, die wirklich zielgerichtet sind und die Leute erreichen.

Und an dem Punkt sind wir leider noch nicht, das läuft jetzt erst an. Das sehen wir sehr positiv. Es gibt mittlerweile Instrumente, die sich genau auf diese Fragen fokussieren, wie zum Beispiel den Klimasozialfonds, dem Maßnahmen finanziert werden sollen, die genau Leute interessieren sollen, die in einer prekären Situation im Mobilitätssektor sind, aber auch im Gebäudesektor. Dieses

Themenfeld läuft gerade an, würde ich sagen, und bringt viele neue Fragen des Steuersystems, Fragen der Auszahlung und so weiter.

**Mandy Schoßig:**

Also viele Aufgaben für die neue Bundesregierung, würdest du sagen?

**Nelly Unger:**

Ja, das auf jeden Fall.

**Nadine Kreuzer:**

Dann wären wir jetzt schon fast am Ende unserer Folge angekommen. Liebe Expertin zu nachhaltiger Mobilität, Nelly, stell dir vor, du wärst morgen Bundeskanzlerin. Was wäre deine erste Maßnahme, die Verkehrswende auf dem Land wirklich voranzubringen?

**Nelly Unger:**

Auch da wieder die Frage: Wollen wir Emissionen senken oder wollen wir alle mitnehmen? Im besten Fall wollen wir beides und ich würde als Bundeskanzlerin auch dringend dazu aufrufen, beides zu wollen. Also in Bezug der Emissionen ist es zentral an den EU-Politikmaßnahmen, die wir aktuell haben, festzuhalten. Da gibt es auch immer wieder Diskussionen, inwieweit es da Lockerungen geben soll, aber wenn wir wirklich von den Emissionen im Verkehrssektor runterkommen wollen, dann ist das schon eins der wichtigsten Dinge.

Und für mich persönlich: ich arbeite schwerpunktmäßig zu sozialen Fragen im Verkehrssektor und ich glaube, die Verkehrswende insgesamt, aber auch vor allen Dingen auf dem Land, kann nur gelingen, wenn wir auf die einzelnen Bedürfnisse gucken und alle Leute mitnehmen. Deshalb würde ich als Bundeskanzlerin mich dafür einsetzen, auch in den Institutionen, die wir haben, diese Frage von sozialen Klimaschutz viel, viel starker zu verankern Möglichkeiten zu schaffen bei Maßnahmen zielgerichtet auf Personen einzugehen.

## Ausblick und Schluss

**Mandy Schoßig:**

Ja und ganz zum Schluss vielleicht noch mal so ein bisschen Service-Tipp an unsere Hörer\*innen: Was kann denn auch jeder Einzelne oder jede Einzelne vielleicht tun, nachhaltige Mobilität auf dem Land zu unterstützen?

**Nelly Unger:**

Also wenn sich die Frage an die Person vor Ort richtet, würde ich sagen, eine Offenheit gegenüber neuen Optionen. Also mal Sachen ausprobieren, die sich anbieten. Das gilt natürlich nicht nur für Leute auf dem Land, sondern auch für Leute in der Stadt, wenn man jetzt die Verkehrswende für Gesamtdeutschland denkt. Gleichzeitig muss man natürlich sagen, es gibt Leute, die nicht die Kapazität haben oder nicht die finanziellen Möglichkeiten haben, sich jeden Tag durchzuprobieren. Und darauf muss man eingehen und Lösungen finden. Aber ich glaube, neue Sachen ausprobieren kann Spaß machen und neue Erkenntnisse bringen und vielleicht auch langfristig was am Mobilitätsverhalten ändern.

**Nadine Kreuzer:**

Also offen sein und nicht nur wieder ins Auto setzen und losfahren.

**Mandy Schoßig:**

So machen wir das. Vielen Dank, Nelly. Das war spannend, auch mit den ganzen Praxisbeispielen, die du mitgebracht hast. Vielen Dank.

**Nelly Unger:**

Ja, vielen Dank euch.

**Nadine Kreutzer:**

Ja, danke dir. Was machen wir denn in der nächsten Folge?

**Mandy Schoßig:**

Ja, in unserer nächsten Folge geht es das Thema Holz, und zwar konkreter gesagt die Bilanzierung von Holz. Was bedeutet das? Holz ist für uns ein wichtiger Rohstoff. Wir verbauen ihn in Möbeln, in Häusern, wir verarbeiten ihn zu Papier und manchmal nutzen wir es auch zum Heizen natürlich. Und gleichzeitig ist Holz natürlich auch ein wertvoller CO<sub>2</sub>-Speicher, aber eben nicht, wenn wir es verbrennen. Und deshalb ist es so wichtig, einmal zu klären, wie ein nachhaltiger Umgang mit Holz eigentlich aussehen kann. Und das alles klären wir beim nächsten Mal.

**Nadine Kreutzer:**

Dann war es das heute zum Thema nachhaltige Mobilität beziehungsweise: Wie kommt die Verkehrswende aufs Land? Und dann widmen wir uns laut Mende dem Holz. Das ist ein spannendes Thema. Wenn ihr Fragen oder Anregungen habt, schreibt uns bitte gerne. Unsere E-Mail-Adresse ist [podcast@oeko.de](mailto:podcast@oeko.de). Bis bald.

**Mandy Schoßig:**

Ja, bis bald.

**Nadine Kreutzer:**

Tschüss.