



Bundesinstitut  
für Bau-, Stadt- und  
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen  
und Raumordnung



BBSR-Berichte KOMPAKT 01/2025

## Aktive Mobilität in ländlichen Kommunen: Praxisbeispiele und Erfolgsfaktoren

Im Rahmen des Wettbewerbs „Gemeinsam aktiv. Mobil in ländlichen Räumen“ wurden 20 erfolgreiche Projekte zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs in ländlichen Räumen ausgezeichnet. Die eingereichten Projektdokumentationen zeigen auf, wie sich die Attraktivität der aktiven Mobilität steigern und die Lebensqualität in ländlichen Räumen verbessern lässt. Das geht häufig mit dem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund einher. Dabei stehen Kommunen vor Herausforderungen, denen sie mithilfe unterschiedlicher Ansätze erfolgreich begegnen können.

Der gezielte Einsatz von Fördermitteln, innovative bauliche Maßnahmen sowie partizipative Planungsprozesse verdeutlichen, dass maßgeschneiderte Konzepte nicht nur infrastrukturelle Lücken schließen, sondern auch die Akzeptanz in der Bevölkerung nachhaltig erhöhen. Die Kombination aus interkommunaler Zusammenarbeit, fundierter Finanzierung und umfassender Öffentlichkeitsarbeit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Die Ergebnisse der Projektdokumentationen werden in diesem Bericht vorgestellt.

von

Lucas Biermanski  
Rafael Kistner  
Luisa Reher

## Vorwort



Foto: Jürgen Schulzki

### Liebe Leserinnen und Leser,

die Förderung des Rad- und Fußverkehrs spielt eine gewichtige Rolle, um den Alltag unabhängig vom eigenen Auto zu gestalten. Für die erfolgreiche Umsetzung entsprechender Maßnahmen sind eine gesicherte Finanzierung, die Schaffung von Akzeptanz, eine gute Koordination der Verwaltungsprozesse sowie die Überzeugung von Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern von zentraler Bedeutung.

Gerade in ländlichen Räumen, in denen die Infrastruktur lange Zeit stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet war, wurde der aktiven Mobilität – also dem Zufußgehen und Radfahren – bisher wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Doch genau hier schlummert großes Potenzial, wie die Gewinnerprojekte des Wettbewerbs „Gemeinsam aktiv. Mobil in ländlichen Räumen“ eindrucksvoll zeigen. Sie machen deutlich: Der Fuß- und Radverkehr gewinnt nicht nur in Städten, sondern zunehmend auch in ländlichen Regionen an Bedeutung.

Der 2023 ausgelobte Wettbewerb ist Teil des Modellvorhabens „Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse“. Ziel des Vorhabens ist es, tragfähige Mobilitätslösungen in die Fläche zu bringen. Das Kompetenzzentrum für Ländliche Mobilität (KoLMo) im BBSR setzt das Modellvorhaben im Rahmen des Programms *Region gestalten* um.

Aus zahlreichen Einsendungen aus dem gesamten Bundesgebiet wählte eine Jury 20 herausragende Projekte aus. Die Verantwortlichen dieser Projekte reichten umfassende Dokumentationen ein, in denen sie ihr Vorhaben, den (innovativen) Mehrwert, die Kooperationsansätze sowie kritische Erfolgsfaktoren und zentrale Phasen der Umsetzung ausführlich darstellten. Diese Dokumentationen bildeten die Grundlage für die vorliegende Analyse. Die Publikation fasst die wichtigsten Einsichten für Sie zusammen.

Ich wünsche Ihnen eine inspirierende Lektüre.

Dr. Peter Jakubowski  
Leiter der Abteilung Raum- und Stadtentwicklung im  
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

# Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs in ländlichen Räumen

Der Notwendigkeit des Umwelt- und Klimaschutzes ist sich sowohl die Bevölkerung als auch die Verwaltung bewusst. Die fortlaufende Entwicklung hin zu einer Mobilitätswende rückt das Zufußgehen und das Radfahren zunehmend in den Fokus der unterschiedlichen Planungsebenen. Die Klimaschutzziele der Bundesregierung, Strategien wie der Nationale Radverkehrsplan sowie die verstärkte Ausrichtung kommunaler Akteure auf den Umweltverbund unterstreichen diese Tendenz. Es stehen zahlreiche bundes- und landesweite Förderprogramme und Weiterbildungsangebote zur Verfügung, die klimaverträgliche und aktive Mobilität unterstützen.

Integrierte infrastrukturelle Maßnahmen können die aktive Mobilität begünstigen, auch in ländlichen Räumen, zum Beispiel indem Fahrradstraßen ausgebaut und Mobilitätsstationen oder barrierefreie Gehwege errichtet werden. Diese Umgestaltung des öffentlichen Raums verbessert die Lebens- und Aufenthaltsqualität vor Ort: Zufußgehen und Radfahren sind gesundheitsfördernde und kostengünstige Fortbewegungsarten. Sie beanspruchen vergleichsweise wenig Fläche und verursachen keine Schadstoff-Emissionen.

Dennoch werden viele kurze Wegstrecken weiterhin mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt. In ländlichen Regionen unterschreitet knapp ein Drittel der zurückgelegten Wege eine Distanz von zwei Kilometern (vgl. Nobis/Herget 2020: 43). Für Entfernungen zwischen einem und zwei Kilometern wird mehrheitlich der private Pkw genutzt (vgl. ebd.). Auch Wege unter einem Kilometer werden zu 35 % mit dem Auto bestritten (vgl. ebd.). Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur ist ein stark frequentierter öffentlicher Personennahverkehr in ländlichen Regionen darüber hinaus oftmals nicht wirtschaftlich. Somit besteht nicht immer eine Alternative zum privaten Pkw. Die Rahmenbedingungen für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern, kann dazu beitragen, diese Schwierigkeiten zu überwinden.

Aktuelle Auswertungen des Statistischen Bundesamts belegen eine seit der ersten Erfassung 2014 zunehmende Anzahl Pedelecs und E-Bikes in privaten Haushalten (vgl. Statistisches Bundesamt 2023). 2022 war jedes achte Zweirad ein Elektrofahrrad (vgl. ebd.). Insbesondere in ländlichen Räumen sind E-Bikes beliebt: In Gemeinden unter 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern nutzen 42 % der Radfahrerinnen und Radfahrer ein E-Bike als Hauptrad (vgl. ADFCa 2023). Diese Zweiräder erleichtern es vielen Menschen, längere Strecken zurückzulegen. Damit einhergehende höhere Geschwindigkeiten und das veränderte

Verhalten erfordern Anpassungen der bestehenden Radinfrastruktur. Zu touristischen Zwecken und für längere Reisen gewinnt das Verkehrsmittel Fahrrad auch insgesamt an Bedeutung (vgl. ADFCb 2023).

Demgegenüber ist laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) der Anteil zu Fuß gehender Personen im kleinstädtischen, dörflichen Raum ländlicher Regionen von 31 % im Jahr 2002 auf 22 % im Jahr 2023 gesunken (vgl. Nobis 2019: 63 f.; Follmer 2025: 15). Das Zufußgehen als Fortbewegungsart wurde in der Stadt- und Verkehrsplanung lange Zeit vernachlässigt. Insbesondere angesichts des demografischen Wandels ist es jedoch wichtig, die Infrastruktur für den Fußverkehr komfortabel und barrierearm zu gestalten, zum Beispiel durch breite Gehwege und Sitzmöglichkeiten entlang der Strecke. Darüber hinaus kann eine sichere Verkehrsinfrastruktur entlang von Zu- und Abwegen des ÖPNV dazu beitragen, dass die sogenannte letzte Meile zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt wird.

Viele Städte und Gemeinden stärken den Rad- und Fußverkehr bereits und gestalten ihn möglichst attraktiv. Das zeigen auch die 20 Gewinnerprojekte des Wettbewerbs „Gemeinsam aktiv. Mobil in ländlichen Räumen“. Sie lassen auf kommunaler und regionaler Ebene ein hinsichtlich der Förderung aktiver Mobilität zunehmendes Bewusstsein und Potenzial erkennen. Vor allem der Radverkehr hat an Relevanz gewonnen:

- Elf der genannten Projekte widmen sich der Verbesserung der Fahrradinfrastruktur, indem beispielsweise Fahrradstraßen errichtet oder Lastenradverleihe etabliert wurden.
- Fünf Projekte fokussieren sowohl den Fuß- als auch den Radverkehr, zum Beispiel bei der Umgestaltung von Innenstadtbereichen.
- In drei Gewinnerprojekten wurden Mobilitätsstationen errichtet.
- Nur ein Projekt befasst sich ausschließlich mit dem Thema Fußverkehr (vgl. Tab. 1).

Diese Verteilung zeigt, dass vielen ländlichen Kommunen derzeit vor allem die Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur wichtig ist. Die Betrachtung des Fußverkehrs spielt weiterhin eine vergleichsweise untergeordnete Rolle.

Im Folgenden sind die Gewinnerprojekte mit einer Kurzbeschreibung des Vorhabens aufgeführt.

Tabelle 1: Übersicht der Gewinnerprojekte mit Kurzbeschreibung sortiert nach Kategorien

Projekttitle	Kurzbeschreibung	Kategorie
<b>Erste außerörtliche Fahrradstraße Hessens auf der K 29 im Landkreis Gießen</b>	Der Landkreis Gießen in Hessen hat im Jahr 2020 ein Radwegekonzept beschlossen. Dem Radverkehr wurde auf der Kreisstraße 29 absoluter Vorrang eingeräumt, um den Straßenraum zugunsten der aktiven Mobilität umzuverteilen.	Radverkehr
<b>Bahnradweg Sankt Wendeler Land</b>	Der 30 km lange Bahnradweg Sankt Wendeler Land im nördlichen Saarland ist ein barrierefreier Alltags- und Freizeitradweg auf ehemaligen Bahntrassen. Er verbindet die drei Gemeinden Freisen, Nohfelden und Nonnweiler. Entlang des Weges befinden sich Rastplätze, Spielgeräte für Kinder sowie Informationstafeln für Touristen.	Radverkehr
<b>Bürgerlastenräder für Roßtal</b>	Um die aktive Mobilität im bayerischen Roßtal zu erhöhen und die Bürgerinnen und Bürger zu motivieren, öfter das Rad zu nutzen, erwarb der Markt Roßtal zwischen 2020 und 2023 drei elektrisch angetriebene Lastenräder. Bürgerinnen und Bürger können diese Räder kostenlos leihen.	Radverkehr
<b>Fahrradfreundliche Gemeinde Nohfelden</b>	Das Projekt vereint mehrere Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs. Der Umbau der alten Bahntrasse zu einem Alltagsradweg, der zudem eine direkte ÖPNV-Anbindung bietet, gab den Anstoß, die saarländische Gemeinde zur „fahrradfreundlichen Gemeinde Nohfelden“ zu entwickeln.	Radverkehr
<b>Fahrrad-Piktogramme auf Stadt- und Kreisstraßen</b>	Um der erhöhten Nachfrage nach sicherer Radverkehrsinfrastruktur gerecht zu werden, wurden beengte Stellen innerörtlicher Kreisstraßen im Landkreis Osterholz und Straßen der Kreisstadt Osterholz-Scharmbeck in Niedersachsen mit Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeilen versehen.	Radverkehr
<b>Fahrradzone Limbach</b>	Die saarländische Gemeinde Kirkel hat im Ortsteil Limbach eine Fahrradzone eingerichtet. Für motorisierte Fahrzeuge gelten dort besondere Verkehrsregeln. Radfahrerinnen und Radfahrer haben Vorfahrt. Die Fahrradzone soll insbesondere radfahrenden Familien und Kindern mehr Raum und Sicherheit bieten.	Radverkehr
<b>KLARA – Kaufunger E-Lastenradverleihsystem</b>	KLARA – das Kaufunger E-Lastenradverleihsystem ist kostenlos und ermöglicht es, E-Lastenräder privat zu nutzen. Fast alle Bürgerinnen und Bürger der hessischen Gemeinde können innerhalb von fünf bis acht Fußminuten auf ein Leihlastenrad zugreifen.	Radverkehr
<b>Klimafreundliches Drehkreuz Jörl</b>	Das Projekt in Schleswig-Holstein dient dem gezielten Ausbau des bestehenden Radwegenetzes in Jörl. Es sollen Lücken geschlossen sowie weitere Anreize zur Radnutzung geschaffen werden, indem auch ländliche Versorgungszentren an das Radwegenetz angeschlossen werden.	Radverkehr
<b>Kostenlose Freizeitbusse mit Fahrradanhänger im Landkreis Harburg</b>	Die Freizeitbusse Heide-, Elb- und Regionalpark-Shuttle sind jeweils mit einem Fahrradanhänger ausgestattet. In den Sommermonaten verkehren sie mit festem Fahrplan im niedersächsischen Landkreis Harburg und den umliegenden Landkreisen bis nach Hamburg und Lüneburg.	Radverkehr
<b>Lima – Landverkehr ist mehr als ein Auto. Radverkehr und Carsharing fördern, aber richtig!</b>	Durch die Bestimmung eines Radnetzes und Maßnahmen zur Verbesserung desselben wurden Möglichkeiten der Förderung des Radverkehrs in Auerbach/Vogtland erarbeitet. Unter anderem wurden Einbahnstraßen nahezu flächendeckend für den Radverkehr geöffnet.	Radverkehr
<b>RaD stark! Stärkung des Alltagsradverkehrs in der Stadt-Umland-Region Rendsburg</b>	Das Verbundprojekt ist ein Fördervorhaben der Nationalen Klimaschutzinitiative. Es dient der Förderung des Alltagsradverkehrs im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg in Schleswig-Holstein. Es ist Bestandteil des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität und somit eines verkehrsmittelübergreifenden Handlungskonzepts.	Radverkehr
<b>Infrastrukturausbau Seegeritz</b>	Seegeritz in Sachsen litt unter mangelhaften Rad- und Fußwegen, unzureichenden Verkehrsanbindungen und einem nicht barrierefreien öffentlichen Raum. Der Ausbau und die Neuanlage von Rad- und Fußwegen, die Gestaltung von Plätzen, die Errichtung von Ausstattungselementen um den Dorfteich sowie barrierefreier Bushaltestellen erfolgten durch aktive Bürgerbeteiligung.	Fuß- und Radverkehr
<b>Nahmobilitätsbrücke Frankenberg (Eder)</b>	Auf Grundlage des Radverkehrskonzepts der Stadt Frankenberg (Eder) in Hessen wurde in der Auenlandschaft des Flusses Eder eine rund 60 m lange Fahrrad- und Fußwegebrücke inklusive Zuwegung gebaut. Sie verbessert die nahmobile Anbindung eines Quartiers mit etwa 4.000 Menschen an die Innenstadt sowie ein Behörden- und Schulzentrum entscheidend.	Fuß- und Radverkehr
<b>Neubau eines Rad- und Gehweges zwischen Hugsweier und der B 3 (K 5339)</b>	Der Ortenaukreis in Baden-Württemberg baute 2021 einen innovativen Rad-/Gehweg als Lückenschluss und verbesserte die Radverkehrsführung über eine vorhandene Brücke der Deutschen Bahn. Im vorherigen Ausbauzustand war die Verbindung aufgrund des starken Verkehrsaufkommens für den Rad- und Fußverkehr sehr riskant.	Fuß- und Radverkehr
<b>Umgestaltung Altstadt West Freising</b>	Die Stadt Freising in Bayern wertete eine Kreuzung sowie einen angrenzenden Platz für den Fuß- und Radverkehr auf. An der Karlwirtkreuzung entfielen Abbiegespuren zugunsten von Radverkehrsanlagen. Der nahegelegene Platz wurde unter den Aspekten „entsiegeln“, „wiederverwerten“ und „bepflanzen“ attraktiviert.	Fuß- und Radverkehr
<b>Wohnzimmer von Rotenburg</b>	Das Wohnzimmer von Rotenburg in Niedersachsen beschreibt ein umfassendes Konzept für die Neudefinition und Umgestaltung der Innenstadt. Bisher als Verkehrsräume genutzte Flächen werden umgebaut, um die Aufenthaltsqualität zu steigern. Mobilitätsmaßnahmen stärken den Umweltverbund.	Fuß- und Radverkehr
<b>Modellquartier Marktplatz und Mühlendamm</b>	In der Gemeinde Kalletal in Nordrhein-Westfalen wurde ein Modellquartier entwickelt, das insbesondere die Bedingungen für den Fußverkehr verbessert. Der Marktplatz der Ortschaft Hohenhausen wurde barrierefrei umgestaltet und attraktiviert.	Fußverkehr
<b>Mobilitätsstationen in der KielRegion – Pilotstandort Wankendorf</b>	Die Mobilitätsstationen in der KielRegion bündeln zahlreiche Mobilitätsangebote an einem Ort. Dies ermöglicht den Bürgerinnen und Bürgern von Wankendorf in Schleswig-Holstein eine flexible Verkehrsmittelwahl und erleichtert ihnen den Umstieg.	Mobilitätsstationen
<b>Mobilitätsstation Werneuchen – E-Bikesharing mit BARshare im Landkreis Barnim</b>	BARshare ist ein kommunales, gemeinwohlorientiertes, stationsbasiertes E-Mobilitätsangebot der Kreiswerke Barnim. Es umfasst E-Car-, Lastenrad- und E-Bikesharing für private und geschäftliche Zwecke. Seit 2019 steht das Angebot Institutionen, Bürgerinnen und Bürgern des brandenburgischen Landkreises zur Verfügung.	Mobilitätsstationen
<b>Mobilstationen im Landkreis Bamberg im Rahmen des Intermodalen Mobilitätskonzepts</b>	Gemeinsam mit seinen 36 Kommunen realisiert der Landkreis Bamberg in Bayern Mobilitätsstationen. Der modulare Ansatz berücksichtigt unterschiedliche lokale Bedarfe. Ein Konzept zur intermodalen Mobilität soll der Gesamtmobilität vor Ort ein neues Erscheinungsbild verleihen.	Mobilitätsstationen

## Verkehrliche Ausgangssituationen

Die Projektdokumentationen geben zudem Aufschluss über die verkehrlichen Ausgangssituationen in den jeweiligen Kommunen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) dominiert vielerorts den Straßenraum und nimmt Einfluss auf die Nutzungsintensität der anderen Verkehrsmodi. Die fehlende räumliche Trennung von MIV sowie Fuß- und Radverkehr, überhöhte Kfz-Geschwindigkeiten und begrenzte Fahrbahnbreiten erschweren den Verkehrsfluss der aktiven Mobilitätsformen oder erzeugen unsichere Verkehrssituationen.

In knapp der Hälfte der Kommunen konnten bestehende Lücken im Radwegenetz mithilfe der jeweiligen Maßnahmen geschlossen werden, doch es wurden auch mangelnde Fahrrad-Abstellmöglichkeiten beanstandet. In einer der Kommunen mussten beispielsweise Fahrradabstellanlagen ausgebaut werden, um dem wilden Parken von Fahrrädern entgegenzuwirken.

Einige Projekte deckten vereinzelt Schwächen der teilweise bereits gut ausgebauten Radinfrastruktur auf, darunter das Projekt „Neubau eines Rad- und Gehweges“ im Ortenaukreis. Eine ungesicherte Führung des Radverkehrs entlang von Hauptstraßen beeinträchtigte dort das Sicherheitsgefühl der Radfahrerinnen und Radfahrer.

An kritischen Verkehrspunkten ist das Unfallrisiko häufig erhöht. Dies veranschaulicht das Projekt „Umgestaltung

der Altstadt West in Freising“. Dort wurde der Straßenraum an einer Kreuzung neu geordnet und mithilfe von Markierungen wurde dem Radverkehr mehr Fläche zugeteilt.

Lärmbelastungen oder zu hohe Emissionswerte veranlassten Projektverantwortliche ebenfalls zum Handeln. Darüber hinaus wurde der Handlungsbedarf mit unzureichenden Anbindungen an den ÖPNV und relevante Infrastruktureinrichtungen begründet. Als eine wichtige Stellschraube erwies sich dabei vor allem die Gestaltung der letzten Meile.

Auch topografische Gegebenheiten erforderten mancherorts Anpassungen der Infrastruktur oder des Mobilitätsangebots. Ein Fluss, der zwei Gebiete voneinander trennt, wie in Frankenberg an der Eder, oder eine hügelige Landschaft, die hauptsächlich mit dem MIV befahren wird, wie in Roßtal, erforderten Projekte, mithilfe derer eine Nahmobilitätsbrücke oder ein E-Bike-Verleih initiiert wurden.

Zudem wurden bereits bestehende Potenziale genutzt, um daran anknüpfende Maßnahmen zu realisieren. Ein Beispiel dafür ist der „Infrastrukturausbau Seegeritz“. Dort wurde der Dorfteich als zentraler Ortsmittelpunkt gestärkt, indem Gehwege ausgebaut und Gestaltungselemente errichtet wurden.

Fahrrad- und Fußwegebrücke über die Eder

Foto: Peter Beckmann für die Stadt Frankenberg (Eder)



## Wie lässt sich aktive Mobilität verbessern?



Foto: berlin-event-foto.de/Peter-Paul Weiler

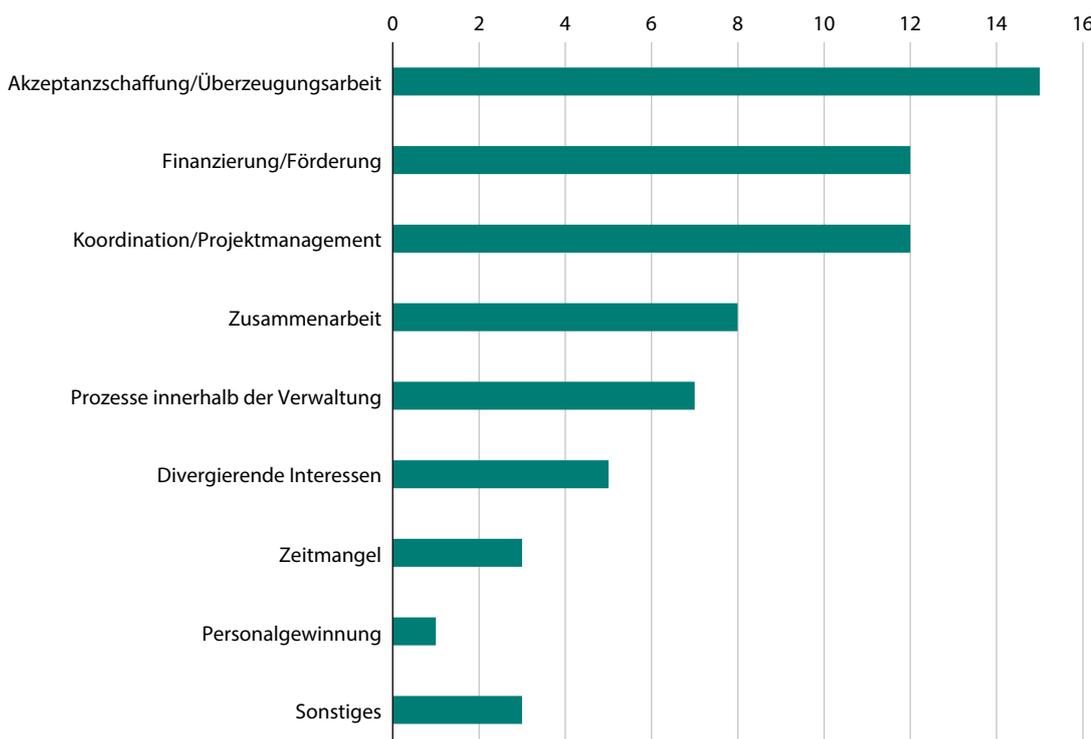
Um den verkehrsräumlichen Herausforderungen der Kommunen zu begegnen, verfolgten die Gewinnerprojekte unterschiedliche Lösungsansätze. Diese liefern wertvolle Erkenntnisse darüber, wie sich die aktive Mobilität verbessern lässt. Konkrete Zielsetzungen und konzeptionelle Handlungsgrundlagen bilden das dafür erforderliche Fundament.

Zudem wurde im Rahmen der Projektdokumentationen nach den Herausforderungen gefragt, die sich während der Umsetzung stellten. Es bestand die Möglichkeit, mehrere Antworten auszuwählen. Dabei stellte sich heraus, dass es für eine erfolgreiche Umsetzung entscheidend ist,

Überzeugungsarbeit zu leisten und Akzeptanz zu erzielen. In 15 von 20 Projekten wurde beides als herausfordernd wahrgenommen (vgl. Abb. 1).

Finanzierungsfragen und die Suche nach Fördermitteln wurden in zwölf Kommunen als Herausforderungen identifiziert. Das unterstreicht, wie relevant eine fundierte Finanzierungsstrategie ist. Die Koordination und das Projektmanagement erwiesen sich in zwölf Fällen als herausfordernd, darunter insbesondere die akteursübergreifende Zusammenarbeit als Bestandteil der Koordination (acht Nennungen) sowie Prozesse innerhalb der Verwaltung (sieben Nennungen).

Abbildung 1: Herausforderungen bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung aktiver Mobilität (Anzahl der Nennungen)



Quelle: BBSR

# Zielsetzungen und Visionen

Die Maßnahmen fördern nicht nur das Zufußgehen und das Radfahren. Begünstigt werden auch weitere verkehrsräumliche Effekte, beispielsweise die Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden oder die Unterstützung der Intermodalität durch Anbindungen an den ÖPNV. Zudem wirken sich den Rad- und Fußverkehr fördernde Maßnahmen auch ökologisch aus: Wird der MIV reduziert, führt diese Verkehrsverlagerung langfristig zu einem geringeren Schadstoff-Ausstoß. Abbildung 2 veranschaulicht die einzelnen Projektziele und zeigt auf, wie bedeutsam die Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs sind.

Die Kommunen streben insbesondere an, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Das ist den genannten Ausgangssituationen in den Kommunen geschuldet, denen es oftmals an sicherer Verkehrsinfrastruktur mangelt. Gefahrensituationen sollen vermieden werden, indem beispielsweise verkehrssichere Querungen sowie vom MIV getrennte, komfortable Rad- und Fußverkehrswege geschaffen werden.

Damit einhergehend wird in vielen Fällen die Reduzierung oder Restriktion des MIV angestrebt. Push- und Pullmaßnahmen sollen Bürgerinnen und Bürger motivieren, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern und das eigene Auto häufiger stehen zu lassen. Bauliche Verbesserungen – Infrastrukturausbau und Lückenschlüsse im Rad- und Fußwegenetz – werden konkret angestrebt. Ein übergeordnetes Ziel vieler Kommunen ist die sichere Erreichbarkeit relevanter Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Schulen und Betriebe sollen ebenso sicher angebunden sein wie einzelne Ortsteile, die Innenstadt oder touristische Destinationen. Mithilfe der Förderung aktiver Mobilität auch den Tourismus zu stärken, spielt in einzelnen Projekten eine zentrale Rolle.

Neben Verbesserungen des Fuß- und Radverkehrs sollen durch den Bau von Mobilitätsstationen Möglichkeiten für intermodale Wegeketten geschaffen sowie ÖPNV-Anbindungen optimiert werden. Zudem tragen die Projekte dazu bei, öffentliche Räume attraktiv zu gestalten und so die Lebens- und Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Abbildung 2: Aktive Mobilität fördern – Projektziele



Quelle: BBSR

## Konzeptionelle Handlungsgrundlagen

Um die Maßnahmen zu implementieren, zogen die Gewinnerprojekte unterschiedliche konzeptionelle und strategische Grundlagen heran. Ausgangspunkt war in den meisten Fällen ein bereits vorhandenes Radverkehrskonzept, anhand dessen mithilfe von Bestands- und Potenzialanalysen Handlungsfelder zur Verortung der Maßnahmen abgeleitet wurden.

Auch andere, sektorenübergreifende Planungsinstrumente werden eingesetzt, wie etwa Klimaschutzteilkonzepte, Nachhaltigkeitsstrategien oder integrierte Stadtentwicklungskonzepte. Anhand bereits beschlossener Konzepte kann das bestehende Wegenetz bewertet und gegebenenfalls ausgebaut werden. In die Planungsprozesse wurden auch Ideen von Bürgerinitiativen oder Vereinen einbezogen. Ein Beispiel dafür ist das Projekt „Umgestaltung der Altstadt Freising“. Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung arbeiteten dort unter anderem mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e. V. (ADFC) und dem Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) in einem Gremium zusammen. So können Anliegen der Bevölkerung als Grundlage einzelner Maßnahmen dienen, was zugleich Vertrauen schafft. Die Zusammenarbeit mit Vereinen und anderen bürgernahen Akteuren erleichtert zudem die Umsetzung der Maßnahmen und ermöglicht, lokale Expertisen zu bündeln. Diese können bestehende Konzepte ergänzen, beispielsweise im Rahmen von Fußverkehrs-Checks.

Handlungsgrundlage für die Einrichtung der ersten außerörtlichen Fahrradstraße Hessens, auf der K 29 bei Gießen, war eine Nahmobilitätstrategie für den Landkreis Gießen. Auf deren Grundlage wurde ein Radwegkonzept für den gesamten Landkreis entwickelt. Infolgedessen wurden bereits vorhandene und potenzielle künftige Radwege in jeder Kreiskommune geprüft. Aus den so gewonnenen Erkenntnissen wurden schließlich Handlungsempfehlungen abgeleitet. Darüber hinaus erarbeitete ein Planungsbüro für fünf ausgewählte Pilotkommunen innerörtliche Radwegkonzepte.

Auch Verkehrsmessungen, Analysen von Pendlerströmen oder die Bevölkerungsentwicklung betreffende Datenerhebungen sowie flächendeckende Kartierungen des Bestands der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur dienen als Basis, um Projekte in die Wege zu leiten. Die im Kreis Schleswig-Flensburg liegende Gemeinde Jörl wurde im Rahmen des Projekts „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ des damaligen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur untersucht. Die Ergebnisse prognostizierten einen Bevölkerungsrückgang, ein potenziell abnehmendes Dienstleistungsangebot sowie die wichtige Rolle der Region als Pendlerraum. Im Rahmen des Modellvorhabens wurden infolgedessen standort- und verkehrsplanerische

Maßnahmen umgesetzt, außerdem schloss sich die Gemeinde Jörl dem „Masterplan 100 % Klimaschutz Region Flensburg“ an. Der realisierte Radwegbau greift die darin verankerten Ziele sowie die Empfehlungen aus dem integrierten Radwegkonzept des Amtes Eggebeck auf und trägt dazu bei, den MIV zu reduzieren.

Für die Planung und Umsetzung kreisweiter Projekte bietet sich eine übergeordnete Gesamtkonzeption an, die eine umfassende Bedarfsermittlung beinhaltet, die alle kreisangehörigen Gemeinden, die angrenzenden Landkreise, die regionalen Verkehrsunternehmen und weitere Akteure wie zum Beispiel die Industrie- und Handelskammer oder den ADFC einbezieht – etwa hinsichtlich der Mobilitätsstationen im Kreis Bamberg. Dieses Beispiel zeigt auch, dass unter anderem Gestaltungsstandards den Kommunen die Umsetzung kreisweiter Projekte erleichtern können. Die Mobilitätsstationen im Landkreis Bamberg basieren auf solch einem vorab definierten Gestaltungsleitfaden, der neben gestalterischen Vorgaben auch funktionale und bauliche Anforderungen enthält, zum Beispiel die barrierefreien Zuwege betreffend. Der Gestaltungsleitfaden dient dem Zweck, Einheitlichkeit zu gewährleisten und allen beteiligten Gemeinden die Inbetriebnahme der Mobilitätsstationen zu erleichtern.

Auch regionale und nationale Zielsetzungen werden in Kommunen berücksichtigt, was dabei hilft, die Maßnahmen gegenüber Entscheidungsträgerinnen und -trägern zu begründen. Einzelne Projekte zogen beispielsweise die Klimaschutzziele der Bundesregierung oder Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans heran. Ebenso herangezogen wurden Empfehlungen aus einem regionalen Masterplan zum Klimaschutz, eine Null-Emissions-Strategie sowie politische Leitlinien des Landkreises. Förderprogramme oder EU-weite Ansätze, wie beispielsweise LEADER, können ebenfalls Anreize setzen, damit Maßnahmen geplant oder daran angelehnte Entwicklungskonzepte erstellt werden.

### LEADER – eine Fördermaßnahme der Europäischen Union

5 % der Mittel aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) werden über das Förderinstrument LEADER gewährt. Zu Beginn einer Förderperiode werden LEADER-Regionen festgelegt, in denen sich lokale Akteure aus vielfältigen Interessenskreisen zu lokalen Aktionsgruppen zusammenschließen und regionale Entwicklungskonzepte erarbeiten, die sich auf den Zeitraum der Förderperiode beziehen.

# Finanzierung und Förderung

Die finanzielle Basis ist maßgeblich für die Realisierung der Vorhaben. In 90 % der Projekte waren Fördermittel Bestandteil einer gemischten Finanzierung. Zum Einsatz kamen Fördertöpfe, die sich in unterschiedlicher Weise auf Mobilität, Infrastruktur, Klimaschutz und ländliche Entwicklung betreffende Maßnahmen konzentrieren.

Der Anteil der förderfähigen Kosten an den Gesamtkosten lag durchweg bei 70 % oder höher. Häufig wurden die Gelder aus den verschiedenen Fördertöpfen mit kommunalen Haushaltsmitteln oder Mitteln des Landkreises kombiniert, um die Projekte zu finanzieren. Als herausfordernd erwiesen sich der für die Erstellung der notwendigen Unterlagen erforderliche zusätzliche Zeitaufwand sowie die generell komplexe Antragstellung. Erfolgsfaktoren waren die gebündelte Beantragung von Fördermitteln – beispielsweise auf regionaler Ebene – sowie bei gemeindeübergreifenden Projekten die Vorbereitung von Förderanträgen für umliegende Gemeinden.

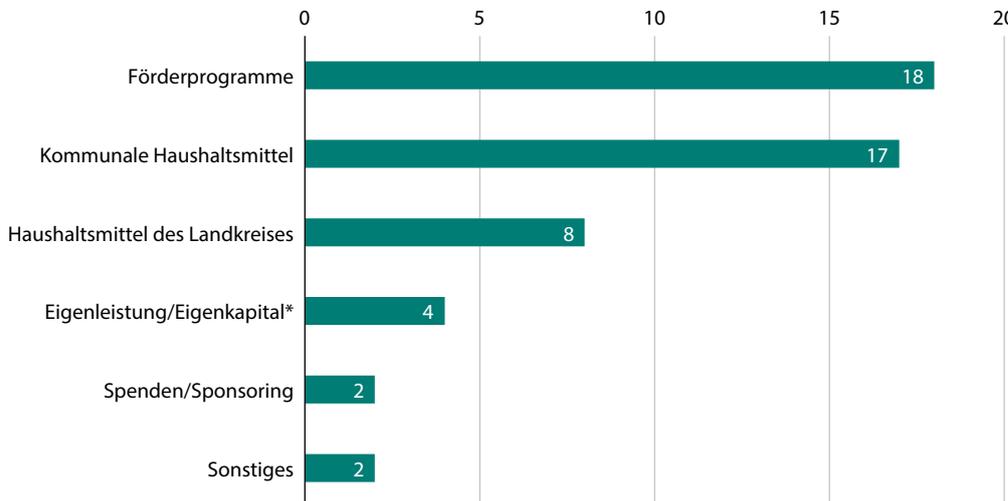
Besonders hervorzuheben sind zwei Projekte, die Mittel aus mehreren Fördertöpfen erfolgreich miteinander kombinierten beziehungsweise Förderprogramme auf

Bundes- und Landesebene gemeinsam nutzten. In Seegeitz konnte zum Beispiel für den geplanten Infrastrukturausbau eine effektive Kombination verschiedener Teilprogramme der LEADER-Förderung realisiert werden. Das Teilprogramm „Regionalbudget“ wurde dabei zur Erstellung des Ortsteilradwegekonzeptes genutzt, während der Ausbau des Dorfteichareals mithilfe des Teilprogramms „Vitale Dorfkerne und Ortszentren“ realisiert werden konnte. Zum Zeitpunkt der Umsetzung standen diese LEADER-Teilprogramme in Sachsen zur Verfügung.

In Nohfelden wurden Fördermittel des Saarlands und des Bundes miteinander kombiniert, um die Gemeinde fahrradfreundlich zu gestalten. Bundesmittel des Sonderprogramms „Stadt und Land“ dienten der Errichtung von Fahrradboxen, wohingegen das Radverkehrskonzept von der „Teilförderung Radverkehr“ der „Zuwendung zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland“ profitierte.

Zusammenfassend wird insbesondere eines deutlich: Verschiedene Förderquellen sinnvoll zu nutzen und miteinander zu kombinieren, trägt effektiv dazu bei, Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität umzusetzen.

Abbildung 3: Befragungsergebnisse: Finanzierung der Gewinnerprojekte (Mehrfachnennungen möglich)



\* Eigenleistung/Eigenkapital: Beiträge oder finanzielle Mittel von Vereinen, Unternehmen oder Eigentümern

Quelle: BBSR

# Projektkoordination und Zusammenarbeit

Mobilitätsmaßnahmen zu realisieren, bringt vielfältige Herausforderungen mit sich, insbesondere durch die Einbindung verschiedener Akteure. Vor allem den Fuß- und Radverkehr betreffende Projekte sind oftmals Widerständen ausgesetzt, welche die Umsetzung verzögern. Dies liegt nicht zuletzt an der nach wie vor bestehenden Skepsis gegenüber der Effektivität derartiger Projekte.

## Herausforderungen

Die Notwendigkeit, Entscheidungstragende und unterschiedliche Interessengruppen von den Projektideen zu überzeugen, wird oft als anspruchsvoll und herausfordernd empfunden. Generelle Skepsis gegenüber Neuerungen weckte bei einigen beteiligten Behörden Bedenken – beispielsweise hinsichtlich der ersten außerörtlichen Fahrradstraße in Hessen im Landkreis Gießen, denn für einen Verkehrsversuch dieser Art waren dort keine Erfahrungswerte vorhanden. Auch in Limbach kam es aufgrund fehlender Erfahrungen zu Schwierigkeiten: Die Verkehrsbehörden und Verwaltungen verhielten sich im Hinblick auf eine Fahrradzone im dörflichen Umfeld zurückhaltend.

Knapp die Hälfte der Projekte empfanden die akteursübergreifende Zusammenarbeit als herausfordernd. Teilprojekte miteinander zu verknüpfen, um einen effektiven Projektverlauf zu gewährleisten, erforderte beispielsweise viele Abstimmungen. Auch Schwierigkeiten bei der Planung von Lieferungen, die auf die einzelnen Akteure zugeschnitten werden mussten, beeinträchtigten die reibungslose Umsetzung einzelner Vorhaben. Im Projekt „Rad stark! Rendsburg“ erwies sich die Koordination der gemeindeübergreifenden Veloroute als anspruchsvoll. Die unterschiedlichen Interessen mehrerer Verkehrsbehörden miteinander zu vereinen sowie eine hohe Personalfuktuation und damit einhergehende Engpässe zu bewältigen, erwiesen sich als größere Herausforderungen.

Auch umfangreiche Verfahren während der Umsetzungsphase verursachten oftmals zusätzlichen Aufwand. Bei der Planung des Bahnradwegs im Sankt Wendeler Land beanspruchten aufwendige naturschutzrechtliche Genehmigungsverfahren große zeitliche und personelle Ressourcen. In anderen Projekten erwies es sich als problematisch, den Personaleinsatz für die Instandhaltung nach erfolgter Umsetzung der Maßnahme zu planen. Außerdem wurde neben den täglichen Verwaltungsaufgaben zu bewältigende Mehraufwand beanstandet.

Als ebenfalls herausfordernd erwiesen sich zum Beispiel Plangenehmigungsverfahren mit divergierenden Interessen, Lieferengpässe oder witterungsbedingte Faktoren. Bei

gemeindeübergreifenden Projekten verstärkten die unterschiedlichen Ausgangssituationen der teilnehmenden Kommunen den damit einhergehenden Verzögerungsfaktor teils zusätzlich. Ungeachtet dieser zahlreichen Herausforderungen lassen sich jedoch Erfolgsfaktoren benennen, die zum Gelingen der Projekte beigetragen haben.

## Erfolgsfaktoren

Wichtig für die erfolgreiche Implementierung einer Maßnahme sind Konzepte, Strategien, Leitlinien sowie konkrete Visionen und Ziele. Vor allem Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger galt es davon zu überzeugen und zu sensibilisieren, unter anderem mithilfe persönlicher Ansprache und konkreter Daten und Fakten. Im Vorfeld der Realisierung der ersten außerörtlichen Fahrradstraße in Hessen wurden im Landkreis Gießen umfangreiche Gespräche mit Gemeinden, Behörden und politischen Akteuren geführt, um die mit dem Projekt einhergehenden Chancen und Herausforderungen zu identifizieren und dementsprechend zu kommunizieren. Verkehrsmessungen und -zählungen lieferten konkrete Daten, die die Notwendigkeit und den Nutzen des Projekts aufzeigten. Diese proaktive Informationsvermittlung trug dazu bei, anfängliche Bedenken zu entkräften und die Vorteile der Fahrradstraße in den Fokus zu rücken.

Einige Kommunen erkennen Potenzial darin, an bestehende Mobilitätsangebote anzuknüpfen. Bereits erfolgreich umgesetzte Projekte wie zum Beispiel der barrierefrei ausgebauten Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in Wankendorf können dazu motivieren, das Angebot weiterzuentwickeln. Die am ZOB eingerichtete Mobilitätsstation greift die bestehende Gestaltung des Omnibusbahnhofs auf und erweitert diesen zu einem multimodalen Umsteigepunkt. Auch kann geprüft werden, inwiefern in der Planung befindliche Projekte um zusätzliche Mobilitätsmaßnahmen ergänzt werden können. Die Errichtung der Mobilitätsstation Werneuchen wurde im Zuge der Modernisierung des Bahnhofvorplatzes mitgedacht. Somit wurden Impulse für die Platzgestaltung gegeben und die Station in die Gestaltung des Vorplatzes integriert.

In der Gemeinde Nohfelden wurde die erfolgreiche Errichtung des Bahnradwegs Sankt Wendeler Land als Anstoß genutzt, das übergeordnete Ziel anzustreben, eine fahrradfreundliche Gemeinde zu werden. Bereits existierende Strukturen konnten effizient genutzt werden. Das Bauamt zeichnete für Planung und Umsetzung verantwortlich, die Zertifizierung fahrradfreundlicher Arbeitgeber übernahmen die für Personal und Finanzierung sowie für die Öffentlichkeitsarbeit zuständigen Abteilungen der Gemeindeverwaltung.

Fördermittel zu akquirieren trägt entscheidend dazu bei, die Zustimmung der verantwortlichen Führungskräfte zu gewinnen und die Projekte umzusetzen. Ein Beispiel dafür ist das Projekt „Wohnzimmer von Rotenburg“: Eine überzeugende, viele Gestaltungsmöglichkeiten aufzeigende Präsentation und die erfolgreiche Akquirierung umfangreicher Fördermittel erleichterten es erheblich, die erforderliche politische Unterstützung einzuholen und die Entscheidungstragenden auch von der finanziellen Tragbarkeit des Projekts zu überzeugen.

Insbesondere bei regionalen Projekten können bürokratische Verfahren gebündelt werden, etwa beim kommunenübergreifenden Aufbau von Mobilitätsstationen. Um Förderanträge effizienter zu bearbeiten und Einheitlichkeit zu gewährleisten, können – wie im Projekt im Landkreis Bamberg – beispielsweise einzelne Absätze aus Leistungsbeschreibungen wiederverwendet werden.

Für die erfolgreiche Planung und Umsetzung von Maßnahmen ist es auch hilfreich, in der Bevölkerung bereits vorhandenes Engagement und Expertisen vor Ort zu nutzen. In Markt Roßtal rief die Bürgerinitiative „Roßtal bewegt sich“ den kostenlosen Verleih von E-Lastenrädern ins Leben. Sie soll dazu beitragen, Bürgerinnen und Bürger an den Entwicklungen teilhaben zu lassen, damit deren Bedürfnisse adäquat berücksichtigt werden können. Da die Initiative nicht über eigene Mittel verfügt, wurde das Projekt der kommunalen Steuerungsgruppe Radverkehr vorgestellt. Ein der Bürgerinitiative angehörender örtlicher Fahrradhändler unterbreitete Angebote für den Erwerb der drei Lastenräder. Somit erfolgte die Abwicklung primär ehrenamtlich, der Kommune kam lediglich eine begleitende Rolle zu. Der Verleih, die Inspektionen und Reparaturen der Lastenräder erfolgen in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Fahrradladen. Der Lastenradverleih in Roßtal leitete eine Reihe weiterer den Radverkehr betreffende Maßnahmen ein, unter anderem sollen zusätzliche Radwege folgen. Auch die Gemeinde Kaufungen initiierte gemeinsam mit Ehrenamtlichen der Initiative Spurwechsel e. V. einen Lastenradverleih. Ehrenamtliches Engagement ermöglicht den wirtschaftlichen Betrieb und Nutzungseinsparungen, was zugleich die Verbindungen innerhalb der Zivilgesellschaft stärkt.

Die Vielzahl ineinandergreifender Maßnahmen zur Umgestaltung von Innenstadtbereichen erfordert umfassende personelle Kapazitäten. Unter bestimmten Voraussetzungen können auch kommunale Tochterunternehmen dazu beitragen, öffentliche Aufgaben zu bewältigen, die Handlungsfähigkeit von Kommunen zu erweitern und die Akzeptanz von Maßnahmen zu erhöhen. In Rotenburg an



Eröffnungsveranstaltung des Bahnradwegs  
Sankt Wendeler Land

Quelle: Touristik & Freizeit Sankt Wendeler Land

der Fulda wurde eine Stadtentwicklungsgesellschaft gegründet, welche für das Projekt „Wohnzimmer von Rotenburg“ die Projektsteuerung, die konzeptionelle Entwicklung sowie die Fördermittelakquise übernahm. So ließ sich die kommunale Handlungsfähigkeit erweitern, indem die Bevölkerung eine Ansprechstelle erhielt und Herausforderungen besser bewältigt werden konnten.

Insbesondere die Koordination vieler unterschiedlicher Beteiligter erfordert eine klare Aufgabenverteilung. Die Kiel Region GmbH übernimmt für das Projekt der Mobilitätsstation in Wankendorf angesichts ihres regionalen Handlungsfelds die Abstimmungsaufgaben zwischen verschiedenen Akteuren. Sie ist die Ansprechstelle für Städte und Kommunen und unterstützt diese bei der Konzeptionierung und beim Aufbau klimafreundlicher Mobilität. In Jörl erweiterte die Tourismusorganisation Grünes Binnenland e. V. das touristische Radwegenetz und integrierte neue Fahrradrouten in das landesweite Radroutennetz. Sie übernimmt auch die diesbezügliche Öffentlichkeitsarbeit und platziert buchbare Angebote auf ihrer eigenen Online-Plattform.

All dies verdeutlicht, dass bereits bestehende Strukturen und vorhandene Expertisen dazu beitragen können, Projekte erfolgreich umzusetzen. Schlüsselakteure einzubinden spielt dabei eine maßgebliche Rolle. Zudem können kommunale Verwaltungseinheiten unter bestimmten Voraussetzungen ausgegliedert werden, um die Handlungsfähigkeit einer Kommune zu erweitern. Die akteursübergreifende Zusammenarbeit erfordert regelmäßige Abstimmungen, passgenaue Kommunikation und die Einbindung aller Beteiligten.

# Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern

Damit Mobilitätsangebote akzeptiert werden, ist eine zielgruppengerechte Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Ziel ist es, Bürgerinnen und Bürger frühzeitig in die Planungs- und Umsetzungsprozesse einzubinden, um die Anzahl nachträglicher Rückfragen zu reduzieren. Die Auswertung der Projektergebnisse zeigt, dass verschiedene

Kommunikationsmaßnahmen angewandt wurden, um Mobilitätsangebote zu bewerben. Diese reichten von reinen Informationsformaten bis hin zur aktiven Einbindung der Bevölkerung. Die folgende Tabelle veranschaulicht beispielhaft, welche öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen einzelne Projekte den jeweiligen Zielen widmeten:

Tabelle 2: Übersicht der öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen sowie deren Ziele

Ziel	Maßnahme	Praxisbeispiel
Bewusstseinsbildung	Veranstaltungen und Workshops	Im Projekt „Mobilitätsstationen in Werneuchen“ konnten Bürgerinnen und Bürger auf dem Stadtfest Leihfahräder testen und sich über das Angebot informieren.
Ideengewinnung	Wettbewerbsformate, wie z. B. ein Namens-, Foto- oder Gestaltungswettbewerb	Im Projekt „Wohnzimmer von Rotenburg“ konnten sich Bewohnerinnen und Bewohner an einem Gestaltungswettbewerb beteiligen, um die Umbaumaßnahmen des Fuldaufers mit ihren kreativen Ideen zu bereichern.
Information	Presseartikel, Flyer, Broschüren und Beiträge in sozialen Medien, Website	Seit Einführung der kostenlosen Freizeitbusse mit Fahrradanhängern im Landkreis Harburg werden jährlich Flyer in großer Auflage in Tourismus-Informationen, Rat- und Kreishäusern, Bussen und weiteren Orten ausgelegt. In Frankenberg wurden während der Einrichtung der Nahmobilitätsbrücke regelmäßig Pressemitteilungen veröffentlicht, um die örtliche Bevölkerung über den Baufortschritt zu informieren. Zudem wurden auf der städtischen Website Fotostrecken präsentiert.
Akzeptanz erzielen	Einführung eines Alleinstellungsmerkmals, z. B. einer Dachmarke oder eines besonderen Designs	Für die Errichtung der Mobilitätsstationen in Bamberg wurde ein vereinheitlichender Gestaltungsleitfaden erarbeitet. Es wurden Farben, Schriften und Piktogramme festgelegt und eine kreisweite Dachmarke „Mobil im Bamberger Land“ entworfen.
Zusammenarbeit stärken	Partizipationsmethoden	Im Projekt „Infrastrukturausbau in Seegeritz“ wurden mehrere Vor-Ort-Beratungen initiiert, um Wünsche, Anregungen und Kritik der Bürgerinnen und Bürger zu berücksichtigen.

Quelle: BBSR

# Verbesserung aktiver Mobilität in ländlichen Räumen – lokale Folgewirkungen

Über ihre primären Ziele hinaus nehmen die Projekte auch Einfluss auf das lokale Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger sowie auf die regionale Entwicklung. Ein Beispiel dafür ist das Projekt „Nahmobilitätsbrücke Franckenberg (Eder)“: Den Fördermittelgeber davon zu überzeugen, eine Brücke in ungewohnter Holzkonstruktion zu errichten, hatte weitreichende Auswirkungen. Die erfolgreiche Realisierung dieses Projekts führte dazu, dass inzwischen zwei weitere Brücken derselben Bauweise über den Mobilitätsdienstleister für Hessen gefördert werden können. Das verdeutlicht, dass einzelne Projekte nicht nur lokale Verbesserungen schaffen, sondern auch regionale Impulse setzen können, die infrastrukturelle Entwicklungen vorantreiben.

Wie ein Projekt aktive Bürgerbeteiligung erzeugen und beschleunigen kann, verdeutlicht das Modellquartier „Marktplatz und Mühlendamm“ in der Gemeinde Kalletal in Nordrhein-Westfalen. Dessen erfolgreiche Umsetzung inspirierte die lokale Gemeinschaft, aktiv an Planungsprozessen teilzunehmen und weitere der nachhaltigen Mobilität dienende Projekte zu initiieren.

Im Projekt „Mobilstationen im Landkreis Bamberg“ wurde darauf geachtet, dass die erarbeiteten modularen Leistungsbeschreibungen in Zukunft für neue Umsetzungen herangezogen werden können. Die gewonnenen Erkenntnisse systematisch zu erfassen und zu dokumentieren, ermöglicht es in diesem Fall, bereits bewährte Praktiken auf andere Kommunen zu übertragen und somit den Wissensaustausch und die Effizienz zukünftiger Projekte zu fördern.

Wie lokale Initiativen und Maßnahmen als Vorbilder für benachbarte Regionen dienen können, zeigt auch das Projekt „Fahrrad-Piktogramme im Landkreis Osterholz“. Die erwiesene Wirksamkeit der Fahrradpiktogramme ermöglichte es, auch Gemeindestraßen weiterer kreisangehöriger Kommunen damit zu versehen.

Während des Projekts „Bürgerlastenräder für Roßtal“ stellte sich heraus, dass ein kostenloser Lastenradverleih nicht nur die Nutzung von Leihfahrrädern fördern, sondern auch dazu führen kann, Bürgerinnen und Bürger zu motivieren, selbst Lastenräder zu erwerben. Dieses Beispiel zeigt somit auf, dass solche Projekte neben kurzfristigen Effekten auch langfristige Verhaltensänderungen initiieren können.

Zwei Kinder informieren sich an einer Mobilitätsstation

Foto: Landratsamt Bamberg, Markus Hammrich



Eine Mobilitätsstation im Landkreis Bamberg

Foto: Landratsamt Bamberg, Markus Hammrich



## Fazit

Die aktive Mobilität gewinnt immer mehr an Bedeutung. Daher ist es wichtig, den Fuß- und Radverkehr bei der Planung dementsprechend zu berücksichtigen und die Infrastruktur gemäß den jeweiligen Bedarfen auszubauen.

Die Projekte aus dem Wettbewerb „Gemeinsam aktiv. Mobil in ländlichen Räumen“ adressieren vielfältige Herausforderungen wie lückenhafte Radwegeinfrastruktur, ungenügende Verkehrssicherheit sowie die generelle Flächenkonkurrenz zwischen den Verkehrsarten. Ein besonderes Augenmerk gilt der Förderung des umweltfreundlichen Radverkehrs und der barrierearmen Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur.

Deutlich wurde, dass an die jeweiligen Gegebenheiten angepasste Ansätze in Kombination mit gezielten Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität einen bedeutenden Beitrag zur Mobilitätswende leisten und die Lebensqualität in ländlichen Räumen verbessern können. Es stellte sich heraus, dass erfolgreiche Mobilitätsprojekte in erster Linie eine ganzheitliche Herangehensweise kennzeichnet. Das

schließt die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Menschen vor Ort sowie eine nachhaltige Finanzierung ein.

Auch unterstreichen die lokalen Folgewirkungen, dass derartige Projekte über ihre physische Infrastruktur hinaus bedeutsam sind: Sie dienen als Katalysatoren für langfristige Verhaltensänderungen, inspirieren Gemeinschaften zu weiteren Aktivitäten und beeinflussen so die lokale Mobilitätskultur.

Die Projektakteure haben die immer wieder erkennbaren Hürden bei der Umsetzung ihrer Vorhaben erfolgreich überwunden. Ihre vielfältigen Lösungsansätze liefern wertvolle Erkenntnisse dahingehend, wie die Akzeptanz aktiver Mobilität gesteigert, nachhaltige Finanzierungsmodelle entwickelt und die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteuren optimiert werden können. Sie bieten Inspiration für weitere Möglichkeiten der Umsetzung aktiver Mobilitätsmaßnahmen in ländlichen Gebieten und ermutigen dazu, es auch andernorts zu versuchen.

Foto: berlin-event-foto.de/Peter-Paul Weiler



## Literatur

ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e. V., 2023a: NRVK + Eurobike / ADFC: Unausgeschöpftes Potenzial für das E-Bike auf dem Land. Zugriff: <https://www.adfc.de/artikel/nrvk-eurobike-adfc-unausgeschoepftes-potenzial-fuer-das-e-bike-auf-dem-land> [abgerufen am 05.12.2024].

ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e. V., 2023b: Radreiseanalyse 2023. Zugriff: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2023> [abgerufen am 05.12.2024].

Follmer, R., 2025: Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Digitales und Verkehr. Bonn, Berlin. Zugriff: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2023-kurzreport.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2023-kurzreport.pdf?__blob=publicationFile) [abgerufen am 02.04.2025].

Nobis, C., 2019: Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin.

Nobis, C.; Herget, M., 2020: Mobilität in ländlichen Räumen. Betrachtungen aus Sicht der Verkehrswende und der Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen. Internationales Verkehrswesen, 72. Jg. (4): 2–5.

Statistisches Bundesamt, 2023: Umsatz im Fahrrad-Einzelhandel 2022 real um 2,4 % gegenüber Vorjahr gestiegen. Zugriff: [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/04/PD23\\_N025\\_45\\_63.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/04/PD23_N025_45_63.html) [abgerufen am 10.12.2024].



Quelle: Technische Universität Braunschweig, Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE)

## Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV

Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen  
Einzelpublikation, Hrsg.: BBSR, Bonn 2023

Kostenfreier Download unter: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

Die Aktualisierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Jahr 2021 legte rechtliche Rahmenbedingungen für flexible Bedienungsformen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) fest. Es wurden neue Regelungen für den Linienverkehr im öffentlichen Nahverkehr (§ 44 PBefG - Linienbedarfsverkehr) und für den gebündelten Bedarfsverkehr außerhalb des öffentlichen Nahverkehrs (§ 50 PBefG - gebündelter Bedarfsverkehr) eingeführt. Des Weiteren eröffnet die fortschreitende Digitalisierung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vielfältige Möglichkeiten für flexible Bedienungsformen. Das 2009 erstmals veröffentlichte Handbuch wurde aktualisiert, um die Umsetzung von flexiblen Bedienungsformen, orientiert an den neuen rechtlichen Vorgaben, zu unterstützen und die zahlreichen Chancen aufzuzeigen, die sich aus der fortschreitenden Digitalisierung ergeben.



Quelle: Universität Kassel/  
Visualisierung Claudia Köllner/  
Hub-Design TD – The Department

## Neue Mobilität und Mobilitäts-Hubs im ländlichen Raum

BBSR-Online-Publikation 30/2023, Hrsg.: BBSR, Bonn 2023

Kostenfreier Download unter: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

Die Studie befasst sich mit den Potenzialen des „Mobility-as-a-Service“ für die öffentlichen Verkehre im ländlichen Raum. Die Untersuchungen konzentrieren sich auf das Beispiel Nordhessen und wurden mit regionalen und lokalen Partnern durchgeführt. Der Fokus liegt auf der räumlichen Konzeption und der baulichen Infrastruktur der öffentlichen Verkehre – den Bahnhöfen und Haltestellen. Gerade in ländlichen Räumen bieten insbesondere Bushaltestellen häufig wenig Aufenthaltsqualität und besitzen einen geringen Wiedererkennungswert. Der Einsatz neuer Mobilität, insbesondere auch verbesserter Nahmobilität, bietet nun die Chance, das Haltestellensystem durch Mobilitäts-Hubs zu ersetzen und attraktiver zu gestalten.

### Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)  
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)  
Deichmanns Aue 31–37  
53179 Bonn

### Kontakt

PG „Kompetenzzentrum für Ländliche Mobilität“ (KoLMo)  
[kolmo@bbr.bund.de](mailto:kolmo@bbr.bund.de)

### Redaktion

Kai Reinbold

### Satz und Layout

Katrin Heimersheim

### Druck

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

### Bestellungen

[publikationen.bbsr@bbr.bund.de](mailto:publikationen.bbsr@bbr.bund.de)

Stichwort: BBSR-Berichte KOMPAKT 01/2025

Die BBSR-Berichte KOMPAKT sind kostenfrei erhältlich und auf der Homepage des BBSR als Download abrufbar:  
[www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

### Vervielfältigung



Dieses Werk ist lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0). Nähere Informationen zu dieser Lizenz finden sich unter: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de/>. Die Bedingungen der CC-Lizenz gelten nur für Originalmaterial.

DOI 10.58007/yhnn-vy66  
ISSN 1867-0547 (Print)  
ISSN 3052-4245 (Online)  
ISBN 978-3-87994-587-0

Bonn, 2025

### Newsletter „BBSR-Forschung-Online“

Der kostenlose Newsletter informiert monatlich über neue Veröffentlichungen, Internetbeiträge und Veranstaltungstermine des BBSR: [www.bbsr.bund.de/BBSR/newsletter](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/newsletter)