



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



BBSR-
Online-Publikation
05/2026

Mobilität in ländlichen Räumen

Eine vergleichende Analyse von Ansätzen in Europa

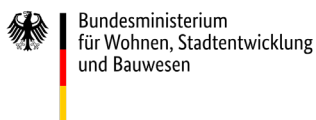
von

Dr. Alexandra Appel
Alexander Büsching
Johann Helmann
Matthias Hartwig
Markus Lehnshack
Malte Schlossmacher
Arno Sikora



Mobilität in ländlichen Räumen

Eine vergleichende Analyse von Ansätzen in Europa



Das Projekt des Forschungsprogramms „Region gestalten“ wurde vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) durchgeführt.

IMPRESSUM

Herausgeber

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

Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
PG Kompetenzzentrum für Ländliche Mobilität (KoLMo)
Melanie Schade
melanie.schade@bbr.bund.de

Begleitung im Bundesministerium

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
Referat S III 1 „Grundsatzangelegenheiten, Raumordnung, Raumentwicklung“
Annette Ziesig

Auftragnehmer

Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität e.V., Berlin
Dr. Alexandra Appel, Matthias Hartwig, Johann Helmann, Julie Hertel, Markus Lehnshack
Unter weiterer Mitwirkung von Susannah Ballreich und Marlene Grebe (Recherche)
info@ikem.de

Rebel Deutschland GmbH, Düsseldorf
Alexander Büsching, Malte Schlossmacher, Arno Sikora
rebeldeutschland@rebelgroup.com

Redaktion

Dr. Alexandra Appel, Marlene Grebe, Johann Helmann, Arno Sikora

Stand

Dezember 2025

Satz und Layout

Julie Hertel, Dennis Nill

Bildnachweis

Titelbild: Di Studio – stock.adobe.com

Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten

Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen des Herausgebers übereinstimmen

Zitierweise

Appel, A.; Büsching, A.; Hartwig, M.; Helmann, J.; Hertel, J.; Lehnshack, M.; Schlossmacher, M.; Sikora, A. 2025: Mobilität in ländlichen Räumen. Eine vergleichende Analyse von Ansätzen in Europa. Herausgeber: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). BBSR-Online-Publikation 05/2026. <https://doi.org/10.58007/2wxq-m861>.

DOI 10.58007/2wxq-m861

ISSN 1868-0097

Bonn 2026



Foto: Jürgen Schulzki

Liebe Leserinnen und Leser,

Mobilität entscheidet darüber, wie gut wir arbeiten, lernen, einkaufen, Freundinnen und Freunde treffen oder medizinische Versorgung erreichen können. Gerade in ländlichen Räumen ist das oft eine besondere Herausforderung: Entfernungen sind groß, der Takt dünn, das Auto häufig unverzichtbar. Diese Situation ist bekannt und kein deutsches Einzelthema – sie prägt ländliche Regionen in ganz Europa.

Genau hier setzt diese Studie an. Sie erweitert die Perspektive über die Landesgrenzen hinaus und fragt: Wie gehen andere Länder mit den Herausforderungen der Mobilität abseits der großen Städte um? Was funktioniert gut und was können wir daraus für Deutschland lernen?

Der Vergleich mit Belgien, Irland, Frankreich, Österreich und der Schweiz zeigt: Die Ausgangslage ist oft ähnlich, die Wege zum Ziel aber sehr unterschiedlich. Mal steuern nationale Strategien die Entwicklung, mal tragen regionale oder lokale Akteure die Hauptverantwortung. Es gibt multimodale Knotenpunkte, Mobilitätszentralen, neue Finanzierungsmodelle, digitale Buchungssysteme oder die Einbindung von Arbeitgebern. Trotz aller Unterschiede wird eines deutlich: Gute Lösungen entstehen dort, wo klare Rahmenbedingungen, verlässliche Finanzierung und engagierte Akteure vor Ort zusammenkommen.

Natürlich lassen sich nicht alle Ansätze eins zu eins übertragen. Doch der europäische Vergleich zeigt eindrucksvoll, wie viel Potenzial im gegenseitigen Lernen steckt. Diese Publikation möchte genau dazu einladen: zum Vergleichen, zum Weiterdenken und zum gemeinsamen Arbeiten an einer Mobilität, die auch im ländlichen Raum verlässlich, bezahlbar und nachhaltig ist.

Ich wünsche Ihnen eine anregende und inspirierende Lektüre.

Dr. Peter Jakubowski
Stellvertretender Leiter des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	7
Abstract	8
Mobilität als Schlüssel zur Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse	9
Vorgehen	11
Überblick und Datensammlung	12
Auswahl von Beispielländern	12
Detailanalyse	12
Rechtlicher Rahmen in der EU	13
Rechtsakte für ländliche Räume	13
Rechtsakte für die Verkehrsinfrastruktur	14
Rechtsakte zur Mobilitätsdateninfrastruktur	15
Förderprogramme	15
Ländliche Räume und ländliche Mobilität	17
Verbesserte ländliche Mobilität	17
Ländliche Mobilität in Deutschland	17
Ländliche Mobilität in Europa	19
Beispielländer für die Detailanalyse	21
Ergebnisse der Detailanalyse	22
Belgien	22
Frankreich	24
Irland	26
Österreich	27
Schweiz	28
Zentrale Erfolgsfaktoren	29
Handlungsempfehlungen für Deutschland	31
Ländliche Mobilität strategisch planen – auf Landes- oder Regionalebene	34
Regionale und lokale Koordinationsstrukturen dauerhaft etablieren und finanzieren	39
Multimodalität in ländlichen Räumen stärken	41
Flexible, nachfragegesteuerte Angebote flächendeckend integrieren	42
Tarifintegration und digitale Buchungssysteme verbessern	43
Finanzierungsinstrumente gezielt ausrichten und verstetigen	44
Beteiligung und Mobilitätsberatung stärken	47
Fazit	49
Literatur	51
Abbildungen	57

Tabellen	57
Abkürzungen	58
Anhang 1	59
Anhang 2	62

Kurzfassung

Mobilität stellt eine Grundvoraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse und gesellschaftliche Teilhabe dar. Ländliche Räume stehen dabei vor besonderen Herausforderungen: Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist oft weniger attraktiv als in urbanen Gebieten. Er ist durch große Distanzen, lange Fahrzeiten sowie geringe Taktungen geprägt, während bis zu 70 % der Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden. Insbesondere ältere Menschen, Jugendliche und Haushalte ohne Pkw sind dort von Mobilitätsarmut bedroht. Auf europäischer Ebene fehlen bislang verbindliche Strategien und nationale Ansätze sind häufig fragmentiert. Das Projekt zielte darauf ab, europäische Modellansätze zu identifizieren und ihre Übertragbarkeit auf Deutschland zu bewerten.

Methodisch stützt sich die Studie auf eine Literaturanalyse, die rechtliche, institutionelle und politische Rahmenbedingungen in 29 europäischen Ländern untersuchte. Fünf Beispielländer – Belgien, Frankreich, Irland, Österreich und die Schweiz – wurden vertieft analysiert. Zudem wurden 16 Experteninterviews sowie zwei Begleitkreissitzungen mit Fachleuten aus Deutschland durchgeführt, um praxisnahe Erkenntnisse zu sammeln, sie zu validieren und Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Die Analyse zeigt, dass der europäische Rechtsrahmen bislang keine verbindlichen Vorgaben für die Mobilität in ländlichen Räumen enthält. Programme wie der Just Transition Fund oder der Klima-Sozialfonds bieten zwar Potenziale, sind jedoch projektbezogen und nicht dauerhaft angelegt. Die Ergebnisse aus den untersuchten Ländern verdeutlichen unterschiedliche Erfolgsfaktoren: Belgien setzt auf zweckgebundene Budgets und multimodale Hubs, Frankreich auf Mobilitätspläne und Arbeitgeberabgaben, Irland auf nationale Strategien mit lokaler Umsetzung, Österreich auf landesweite Mobilitätszentralen und die Schweiz auf datenbasierte Planung und integrierte Verkehrsnetze.

Basierend auf der Analyse ergeben sich mögliche Handlungsfelder für eine Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen:

- Einführung gesetzlich verankerter Mindestbedienstandards im ÖPNV
- vereinfachte Mobilitätspläne und verpflichtende Einbindung aller Gemeinden in Verkehrsverbünde
- Förderung multimodaler Knotenpunkte und digitaler Buchungssysteme
- Aufbau dauerhafter Finanzierungsmechanismen (z. B. zweckgebundene Budgets, Arbeitgeberabgaben)
- Stärkung von Beteiligungsformaten und Mobilitätsberatung

Die Untersuchung zeigt, dass verbesserte ländliche Mobilität eine Kombination aus klaren Strategien, verbindlichen Standards, verlässlicher Finanzierung und lokaler Umsetzung benötigt. Gleichzeitig erfordert die föderale Struktur Deutschlands mit ihren vielfältigen Zuständigkeiten eine flexible Anpassung europäischer Modelle an regionale Gegebenheiten.

Die Studie beinhaltet Impulse für Forschung und Praxis. Sie verdeutlicht, dass eine konsequente Berücksichtigung institutioneller Rahmenbedingungen sowie eine Perspektivenvielfalt entscheidend sind, um nachhaltige Mobilitätslösungen für ländliche Räume in Deutschland zu entwickeln.

Abstract

Mobility is a fundamental prerequisite for equal living conditions and social participation. Rural areas face particular challenges: public transport is often less attractive than in urban regions, characterized by long distances, extended travel times, and low service frequency, while up to 70% of trips are made by private car. Mobility poverty particularly threatens older people, young people, and households without access to a car. At the European level, binding strategies are still lacking, and national approaches are often fragmented. This project aimed to identify European model approaches and evaluate their transferability to Germany.

Methodologically, the study is based on a literature review examining legal, institutional, and policy frameworks in 29 European countries. Five case study countries – Belgium, France, Ireland, Austria, and Switzerland – were examined in detail. In addition, 16 expert interviews and two stakeholder workshops with German practitioners were conducted to gather practical insights, validate findings, and derive policy recommendations.

The analysis reveals that the European legal framework currently contains no binding provisions for mobility in rural areas. Programs such as the Just Transition Fund or the Social Climate Fund offer potential but remain project-based and are not established permanently. The results from the case countries highlight different success factors: Belgium makes use of earmarked budgets and multimodal hubs, France emphasizes mobility plans and employer contributions, Ireland implements a national strategy with local implementation, Austria focuses on nationwide mobility centres and Switzerland prioritizes data-driven planning and integrated transport networks.

Based on the analysis, possible key recommendations for improving mobility in rural areas have been identified:

- introducing legally anchored minimum service standards in public transport
- simplifying mobility plans and requiring the integration of all municipalities into transport associations
- promoting multimodal hubs and digital booking systems
- establishing permanent financing mechanisms (e.g., earmarked budgets, employer contributions)
- strengthening participatory formats and mobility advisory services

The study demonstrates that improving rural mobility requires a combination of clear strategies, binding standards, reliable financing, and local implementation. At the same time, Germany's federal structure with its diverse responsibilities requires a flexible adaptation of European models to regional conditions.

Overall, the study provides impulses for research and practice. It underscores that consistent consideration of institutional frameworks and a diversity of perspectives are crucial for developing sustainable mobility solutions for rural areas in Germany.

Mobilität als Schlüssel zur Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse

Mobilität ist essenziell für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung von Städten und Regionen. Ländliche Räume zeichnen sich dadurch aus, dass Wohn-, Arbeits- und Lebensräume in aller Regel in größerer räumlicher Distanz zueinanderstehen. Um ihre gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten, sind Bewohnerinnen und Bewohner der ländlichen Räume folglich häufig in hohem Maße vom motorisierten Individualverkehr abhängig. Für die Daseinsvorsorge und zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Regionen Deutschlands, ist die Mobilität daher ein zentraler Baustein.

Ein effizientes Mobilitätssystem ermöglicht es den Bewohnenden ländlicher Regionen, Arbeitsplätze und Bildungseinrichtungen zu erreichen, die oft in größeren Städten konzentriert sind. Darüber hinaus sichert Mobilität den Zugang zu medizinischer Versorgung, was besonders für ältere Menschen von großer Bedeutung ist. Eine gute Verkehrsanbindung fördert auch soziale Kontakte und kulturelle Teilhabe, was die Lebensqualität in ländlichen Regionen erheblich steigert. Zudem ist eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur entscheidend für die Ansiedlung von Unternehmen und Schaffung von Arbeitsplätzen. Auch angesichts des demografischen Wandels und der Alterung der Bevölkerung in vielen ländlichen Regionen ist vor allem dort eine angepasste Mobilitätspolitik unerlässlich, um die Attraktivität dieser Gebiete für ältere Menschen und auch für junge Menschen zu erhalten.

Durch die gezielte Förderung und Gestaltung von Mobilitätskonzepten kann aktiv dazu beigetragen werden, die Kluft zwischen urbanen und ländlichen Räumen zu verringern und somit gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Teilen des Landes zu schaffen. Ländliche Räume können auf vielfältige Weise zu einer ausgewogenen regionalen Entwicklung beitragen. Eine der zentralen Möglichkeiten zur Unterstützung dieser Entwicklung besteht darin, wirtschaftliche und soziale Angebote zu dezentralisieren und in ländlichen Gebieten zu stärken. Ländliche Räume können durch die Bereitstellung von attraktiven Wohn- und Lebensbedingungen eine Alternative zu stark verdichteten Stadträumen bieten. Dies umfasst Verkehrsvermeidung durch die Verbesserung der Nahversorgung sowie die Schaffung von Kultur- und Freizeiteinrichtungen. Insbesondere kann eine gezielte Förderung der Mobilität in ländlichen Räumen dazu beitragen, dass diese besser an städtische Zentren bzw. (zentrale) Orte angebunden werden. Dies umfasst insbesondere den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, um die Abhängigkeit von privaten Pkw zu reduzieren und somit gesellschaftliche Teilhabe bei geringer Umweltbelastung zu ermöglichen. Durch die Förderung von nachhaltigen Antrieben in den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem motorisierten Individualverkehr können die Emissionen des Verkehrs zusätzlich gesenkt werden und über die Förderung von E-Bikes kann die Reichweite bestimmter Nutzergruppen erhöht werden.

Vor dem Hintergrund sich aktuell verändernder Angebotsstrukturen im ÖPNV (z. B. Deutschlandticket), technologischer Entwicklungen (z. B. automatisierte Fahrzeuge) und veränderter Systemlösungen (z. B. Bedarfsverkehre) zeichnen sich weitere Transformationsprozesse im Mobilitätsbereich ab, die Anpassungen in Verwaltungspraktiken, Finanzierungsstrukturen, institutionell-regulatorischen Rahmenwerken ebenso wie Mobilitätsverhaltensänderungen erwarten lassen. Auch auf eine nachhaltige und klimagerechte Mobilitätswende in ländlichen Räumen wirken sich diese Veränderungen und Herausforderungen aus.

Deutschland steht nicht allein vor diesen Herausforderungen. Auch in anderen Ländern Europas herrscht ein demografischer Wandel, es zieht immer mehr Menschen in die großen Städte und auch der technologische Fortschritt macht nicht an den Landesgrenzen halt. Vor diesem Hintergrund können Staaten voneinander profitieren und aus den Erfahrungen aus anderen Ländern lernen.

Das Projekt „Ländliche Mobilität in Europa“ verfolgt das Ziel, die Rahmenbedingungen und Herausforderungen ländlicher Mobilität in europäischen Ländern vergleichend zu untersuchen und Erkenntnisse für den deut-

schen Kontext abzuleiten. Im Mittelpunkt steht die Frage, wie institutionelle Strukturen, rechtliche Vorgaben und Maßnahmen in unterschiedlichen Ländern ausgestaltet sind und welche Ansätze sich als besonders wirksam erweisen.

Konkret wurden auf Basis einer vergleichenden Analyse von 29 Ländern in Europa (alle EU-Mitgliedsstaaten außer Deutschland, plus Norwegen, Schweiz und Großbritannien) sowie einer Detailanalyse von fünf ausgewählten Beispielländern zentrale Ansätze identifiziert und daraus Handlungsempfehlungen für Deutschland abgeleitet. Die Empfehlungen sollen Politik und Verwaltung konkrete Impulse geben, wie Mobilitätsangebote effizienter gestaltet, Barrieren abgebaut und Ansätze aus anderen Ländern adaptiert werden können.

Das Forschungsprojekt „Mobilität in ländlichen Räumen – eine vergleichende Analyse von Ansätzen in Europa“ (Ländliche Mobilität in Europa) wurde im Rahmen des Programms *Region gestalten* für das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) und das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) durchgeführt.

Vorgehen

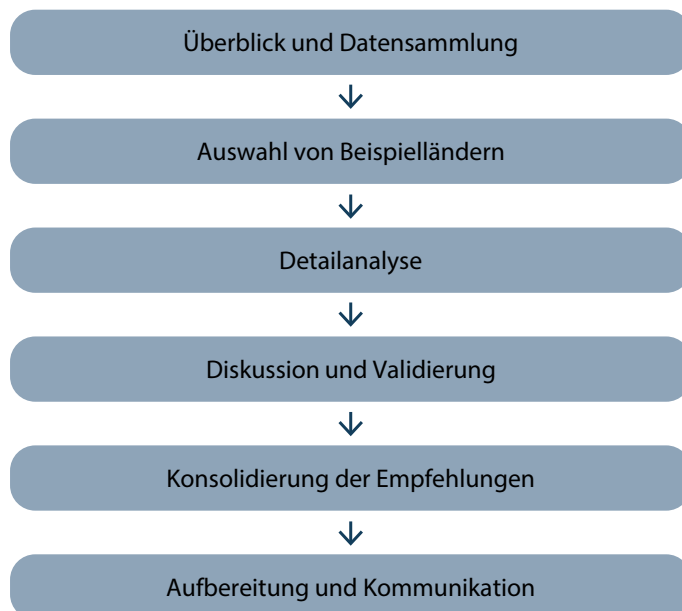
Das Forschungsdesign umfasst sechs Phasen (vgl. Abbildung 1). Zu Beginn des Projektes wurde ein umfassender Überblick über die Situation der ländlichen Mobilität in 29 europäischen Ländern erstellt. Dies umfasste sowohl die Zusammenstellung relevanter Daten und Indikatoren als auch die Analyse des europäischen Rechtsrahmens. Darauf aufbauend erfolgte die Auswahl von fünf Beispielländern in einem zweistufigen Verfahren. Während in der ersten Stufe auf Basis quantitativer Indikatoren eine Auswahlliste erstellt wurde, wurden im zweiten Schritt für die Auswahl der fünf Beispielländer zusätzlich qualitative Kriterien herangezogen.

In der anschließenden Phase wurden die länderspezifischen Ansätze in den fünf Beispielländern (Belgien, Frankreich, Irland, Österreich, Schweiz) systematisch untersucht und 16 leitfadengestützte Experteninterviews zur Erhebung von Prozess- und Detailwissen mit Vertreterinnen und Vertretern von Verkehrs- und Mobilitätsverbänden, -behörden und Fachämtern online durchgeführt, dokumentiert und analysiert.

Auf Basis der Datensammlung und Interviewergebnisse wurden erste Handlungsempfehlungen und -möglichkeiten identifiziert, die potenziell auch für Deutschland von Relevanz sein können. Im nächsten Schritt standen die Diskussion, Validierung und Priorisierung dieser Empfehlungen im Mittelpunkt. Zwei Begleitkreissitzungen mit Fachpersonen ermöglichten eine kritische Reflexion und Weiterentwicklung der Ergebnisse. Daraufhin wurden die Erkenntnisse aus der Detailanalyse zusammengeführt, und konsolidierte Handlungsempfehlungen für Deutschland formuliert.

Die abschließenden Arbeitsschritte dienten der Aufbereitung und Kommunikation der Ergebnisse. Dazu gehörten Abstimmungs- und Arbeitsgespräche mit dem Auftraggeber, eine Abschlussveranstaltung sowie die Erstellung der vorliegenden Publikation.

Abbildung 1
Mehrstufige Forschungsmethodik



Quelle: IKEM

Überblick und Datensammlung

Zu Beginn des Projektes fand eine Literatur- und Datenanalyse statt, in der nationale und internationale wissenschaftliche Publikationen, Studien, Strategiepapiere sowie relevante Gesetze zusammengetragen und analysiert wurden. Ziel war die überblicksartige Erfassung der bestehenden Mobilitätsansätze in ländlichen Räumen, inklusive rechtlicher und institutioneller Rahmenbedingungen sowie politischer Fördermaßnahmen. Auf dieser Basis wurden Ländersteckbriefe erstellt, die zentrale Kennzahlen, Mobilitätsindikatoren, Zuständigkeiten sowie relevante Strategien und Rechtsakte enthalten. Diese Steckbriefe ermöglichten den systematischen Vergleich der Länder und bildeten die Grundlage für die Auswahl der fünf Beispielländer. Zudem wurde der europäische Rechtsrahmen für ländliche Mobilität tabellarisch dargestellt (vgl. Anhang 1).

Auswahl von Beispielländern

Für die Detailanalyse wurden, mittels quantitativer und qualitativer Kriterien, die fünf Beispielländer Belgien, Frankreich, Irland, Österreich und die Schweiz ausgewählt. Im Rahmen der quantitativen Analyse wurde festgestellt, dass sich die Verfügbarkeit der Daten in den untersuchten Ländern stark voneinander unterscheidet. Daher wurden zusätzlich qualitative Auswahlkriterien herangezogen, um die Länder nach ihrer Mobilitätsinfrastruktur und hinsichtlich ihrer Planungsansätze angemessen zu berücksichtigen. Zu den berücksichtigten quantitativen Kriterien zählen der ÖPNV-Anteil am Modal Split, die Schienennetzdichte sowie der Anteil des elektrisierten Schienennetzes am Gesamtnetz. Darüber hinaus wurden insbesondere Länder berücksichtigt, die in den vergangenen Jahren sichtbare Fortschritte bei der Weiterentwicklung von Mobilitätsangeboten in ländlichen Räumen erzielt haben. Einen weiteren entscheidenden Faktor stellte die Übertragbarkeit der Ansätze auf Deutschland dar, insbesondere hinsichtlich der Vergleichbarkeit mit dem deutschen föderalen System.

Detailanalyse

Die Detailanalyse erfolgte mittels leitfadengestützter Experteninterviews mit insgesamt 16 Fachpersonen aus Verwaltung und Praxis. Ziel war es, ein vertieftes Verständnis für Strukturen, Zuständigkeiten und Wirkungen regulatorischer Rahmenbedingungen bei der Umsetzung ländlicher Mobilitätsmaßnahmen zu erlangen. Die Auswahl der Interviewpartnerinnen und -partner wurde auf Grundlage der länderspezifischen Besonderheiten und Alleinstellungsmerkmale im Bereich ländliche Mobilität vorgenommen. Die Gespräche fanden digital statt und dauerten jeweils etwa eine Stunde. Grundlage für die Gesprächsführung war ein strukturierter Leitfaden, der elf Themenblöcke umfasste. Darunter die politische Steuerung, Finanzierung, Mobilitätskultur und die konkrete Umsetzung innovativer Ansätze.

Entsprechend des Vorgehens (vgl. Abbildung 1) werden die Ergebnisse wie folgt dargestellt. Das Kapitel „Rechtlicher Rahmen in der EU“ beschreibt zunächst den rechtlichen Rahmen zur Förderung ländlicher Mobilität in der Europäischen Union (EU). Dabei werden sowohl Rechtsakte zur Verkehrs- und Mobilitätsdateninfrastruktur als auch Förderprogramme für ländliche Räume vorgestellt. Das Kapitel „Ländliche Räume und ländliche Mobilität“ ordnet anschließend das Verständnis verbesserter ländlicher Mobilität ein und skizziert den aktuellen Zustand sowie die Organisation der Mobilität in ländlichen Räumen in Deutschland und Europa. Das Kapitel „Ergebnisse der Detailanalyse“ widmet sich den Ergebnissen der Detailanalyse der fünf Länder Belgien, Frankreich, Irland, Österreich und der Schweiz. Im Kapitel „Handlungsempfehlungen für Deutschland“ werden schließlich die abgeleiteten Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung der ländlichen Mobilität in Deutschland vorgestellt, die auf den Erkenntnissen der Detailanalyse der fünf Beispielländer basieren.

Rechtlicher Rahmen in der EU

Trotz einer Vielzahl vorhandener Strategien, Aktionspläne und Rechtsakte im Verkehrssektor, fehlt es in der EU bisher an konkreten, verbindlichen Vorgaben für die Mobilität in ländlichen Räumen. Das Thema wird in einigen Rechtsakten zwar adressiert, steht jedoch nie im Fokus der Rechtspolitik. Im Folgenden werden diese Rechtsakte für die 27 Länder der Europäischen Union zusammenfassend dargestellt. Die rechtliche und politische Situation in Norwegen, der Schweiz und dem Vereinigten Königreich ist hiervon nicht betroffen.

Rechtsakte für ländliche Räume

Grundsätzlich ist die EU dazu angehalten, die ländlichen Räume zu integrieren. Der Ausbau der ländlichen Mobilität kann unter das europäische Ziel der „Förderung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts“ gefasst werden, welches in Artikel 3 Absatz 3 Unterabsatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) verankert ist. Die EU will dieses Ziel durch ihre sogenannte Kohäsionspolitik erreichen. Im Rahmen dieser Politik sollen vorrangig Förderprogramme für Projekte erstellt werden, die den Ausbau benachteiligter Gebiete zum Gegenstand haben (vgl. Peuker 2022: Rn. 5). Gemäß Artikel 174 AEUV zählen zu diesen Gebieten vor allem solche in ländlichen Räumen.

Die Kohäsionspolitik obliegt nicht ausschließlich der EU, sondern fällt parallel in den Aufgabenbereich der Mitgliedsstaaten (vgl. Art. 4 Abs. 2 lit. c i. V. m. Art 2 Abs. 2 AEUV). Dem entsprechend sind für die Umsetzung von Rechtsakten und Förderprogrammen häufig sowohl die EU-Kommission als auch die Mitgliedsstaaten beziehungsweise ihre Verwaltungen zuständig.

Abgesehen von den rechtlichen Rahmenbedingungen für die Kohäsionspolitik enthält das europäische Primärrecht keine Vorgaben für die Mobilität in ländlichen Räumen. Vorschriften mit praktischer Relevanz befinden sich ausschließlich in Richtlinien und Verordnungen. Die maßgeblichen Rechtsakte und die dazugehörigen politischen Strategien sind in Anhang 1 zusammengefasst. Im Folgenden werden die wichtigsten Aspekte dieser Dokumente hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Mobilität in ländlichen Räumen hervorgehoben.

Im Juni 2021 hat die EU erstmals eine Strategie veröffentlicht, die ausschließlich den Ausbau der Mobilitätsangebote in ländlichen Räumen adressiert (vgl. Europäische Kommission 2021a). Die „langfristige Vision für die ländlichen Gebiete der EU“ fasst zunächst die wesentlichen Herausforderungen zusammen und präsentiert anschließend Lösungsansätze in Form von zwei Instrumenten. Zum einen präsentiert der „Aktionsplan Ländlicher Raum“ 30 Maßnahmen, die den territorialen Zusammenhalt fördern und neue Möglichkeiten schaffen sollen, um innovative Unternehmen anzuziehen (vgl. Europäische Union 2021). Eines der wesentlichen Ziele des Aktionsplans besteht auch darin, für bessere Infrastruktur und Dienstleistungen im Verkehrssektor zu sorgen. Der Aktionsplan wird ergänzt durch den „Pakt für den ländlichen Raum“ (vgl. Advancing Urban Transport 2023). Hier stehen keine konkreten Maßnahmen im Vordergrund, sondern das Wissensmanagement und die Öffentlichkeitsarbeit. Der Pakt zielt darauf ab, die Belange ländlicher Räume höher auf die politische Agenda zu setzen, ein Netzwerk aus allen maßgeblichen Akteuren aufzubauen, sowie erfolgreiche Ansätze und ehrenamtliche Tätigkeiten hervorzuheben. Es lässt sich sowohl im Aktionsplan als auch im Pakt das Problem feststellen, dass die Vision für ländliche Räume bisher lediglich ein unverbindliches Vorhaben der EU darstellt. Es existieren keine verbindlichen Rechtsakte und mit Stand Oktober 2025 laufen keine Gesetzgebungsverfahren.

Der neueste Anstoß für weitere Vorhaben ist die Barcelona-Erklärung der Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister der EU aus dem Jahr 2023. In Absatz 19 der Erklärung wird der EU-Kommission vorgeschlagen, ein unverbindliches Dokument aufzusetzen, in dem Strategien für eine Kohäsionspolitik mit Fokus auf ländliche Räume erläutert werden. Ein solches Strategiepapier wurde seitdem noch nicht mit der Öffentlichkeit diskutiert (Stand Oktober 2025).

Rechtsakte für die Verkehrsinfrastruktur

Ländliche Räume sind zum Teil Gegenstand von Strategien und Rechtsakten, die sich allgemein mit Verkehr und Mobilität beschäftigen. Ausgangspunkt ist diesbezüglich die „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ (vgl. Europäische Kommission 2020). Die Strategie soll als Fahrplan für eine fundamentale Transformation dienen, indem sie zehn Leitlinien und einen Aktionsplan aufstellt. Obwohl die Strategie umfangreich ist, hat sie nur zwei konkrete Bezüge zu ländlichen Räumen. An einer Stelle findet sich ein Verweis auf den Aktionsplan Ländlicher Raum und in Absatz 88 wird ausgeführt:

„In Randgebieten, ländlichen und abgelegenen Gegenden, einschließlich Gebieten in äußerster Randlage und Inseln, müssen die Anbindungen an den öffentlichen Verkehr unbedingt verbessert werden, um allen Menschen ungehinderten Zugang zu Mobilität zu garantieren.“

Dieser Formulierung können erneut keine detaillierten Anforderungen oder Pläne entnommen werden. Es ist daher erforderlich, die Strategie entweder auf nationaler oder europäischer Ebene mit Vorgaben und Grenzwerten auszufüllen. Dasselbe gilt für das politische Programm des „transeuropäischen Verkehrsnetzes“ (TEN-V). Das TEN-V ist eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte der EU und soll zur Entwicklung einer kohärenten, effizienten, multimodalen und hochwertigen Verkehrsinfrastruktur beitragen. Das Vorhaben ist in drei Etappen eingeteilt: Bis 2030 soll ein Kernnetz entstehen, bis 2040 ein erweitertes Netz und bis zum Jahr 2050 soll das Gesamtnetz fertiggestellt werden. Diese Pläne werden rechtlich durch die sogenannte TEN-V-Verordnung abgesichert, welche den Umfang des Netzes definiert und technisch-planerische Anforderungen an die Infrastruktur festlegt. Bezüglich ländlicher Räume wurde allerdings erneut nur eine Regelung in die Rechtsverordnung aufgenommen:

„Beim Aufbau des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes wird allgemein den Maßnahmen Vorrang eingeräumt, die notwendig sind für die Gewährleistung einer besseren Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union unter Berücksichtigung des territorialen und sozialen Zusammenhalts, einschließlich des besonderen Falls der Gebiete in äußerster Randlage und anderer abgelegener Gebiete, Insel-, Rand- und Berggebiete sowie dünn besiedelter Gebiete“ (vgl. Art. 12 Abs. 1 lit. b, Art. 4 Abs. 2 lit. b i und d i, Art. 50 lit. b TEN-V-VO).

Eine Konkretisierung erfährt diese Zielstellung in dem Orientierungsrahmen „New European Urban Mobility Framework“, in dem vorgeschlagen wird, den Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel durch den Ausbau multimodaler Drehkreuze mit Haltepunkten zu verbessern, die effektiver mit Stadtbahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen, Bussen, Fernbussen, gemeinsamen Mobilitätsdiensten und besseren und größeren Park-and-Ride-Anlagen verbunden sind und besser mit angemessenen Fahrradparkplätzen, öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Zapfstellen für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge ausgestattet sind (vgl. Europäische Kommission 2021b). Diese Beispiele beziehen sich allerdings auf den Verkehr allgemein und nicht ausdrücklich auf ländliche Räume. Vielmehr werden ländliche und stadtnahe Gebiete durchgängig nur in Nebensätzen erwähnt. Das ist damit zu begründen, dass das Programm vorrangig die urbane Mobilität adressiert. Ähnliche Tendenzen sind in der SUMP-Empfehlung festzustellen (vgl. Europäische Kommission 2023a). Darin sind Richtlinien enthalten, die herangezogen werden sollen, um urbane Verkehrsentwicklungspläne zu entwickeln. In diesem Rahmen soll laut der Empfehlung darauf geachtet werden, den Pendlerverkehr aus stadtnahen und ländlichen Gebieten zu berücksichtigen.

Von den Anforderungen der TEN-V-Verordnung kann jedoch in Ausnahmefällen abgewichen werden. Solche Ausnahmefälle sollen insbesondere dann vorliegen, wenn „sich Investitionen nicht rechtfertigen lassen“ oder wenn „es besondere geografische oder erhebliche physische Sachzwänge gibt, etwa bei Gebieten in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Gebieten, Insel-, Rand- und Berggebieten sowie bei dünn oder dicht besiedelten Gebieten oder im Fall erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische

Vielfalt“ (ErwGr. 26 TEN-V-VO). Diese Ausnahmemöglichkeiten können dazu führen, dass der Infrastrukturausbau in ländlichen Räumen aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit weiterhin vernachlässigt wird.

Rechtsakte zur Mobilitätsdateninfrastruktur

Ein zunehmend wichtiger Aspekt für ein effizientes Verkehrsnetz ist die Dateninfrastruktur. In den letzten Jahren hat die EU mehrere Projekte zu dieser Thematik initiiert. So wurde etwa die Richtlinie (EU) 2010/40/EU über intelligente Verkehrssysteme (IVS-Richtlinie) durch die Richtlinie (EU) 2023/2661 vom 22. November 2023 geändert, mit dem Ziel, unter anderem die Datenverfügbarkeit und Dateninteroperabilität im Verkehrs- und Mobilitätsbereich zu stärken (vgl. Europäisches Parlament 2023a). In Deutschland hat das Bundeskabinett im Jahr 2025 einen Entwurf für eine Neufassung des Gesetzes über intelligente Verkehrssysteme (IVSG) beschlossen, in welcher das ursprünglich separat geplante Mobilitätsdatengesetz integriert wird. Damit wird eine einheitliche gesetzliche Grundlage geschaffen, die die Bereitstellung verkehrs- und reiserrelevanter Daten (z. B. über den nationalen Zugangspunkt) systematisiert (vgl. BMV 2025b). Ein möglicher Anwendungsfall für ländliche Räume stellt die Verbesserung von Wetter- und Schneewarnsystemen dar, wobei diese auf einer zuverlässigen Datengrundlage beruhen.

Als Ergänzung zu den intelligenten Verkehrssystemen soll ein gemeinsamer europäischer Mobilitätsdatenraum entwickelt werden (vgl. Europäische Kommission 2023b). Mitgliedsstaaten sind angehalten, nationale Datenpunkte einzurichten, die die Auffindbarkeit von Daten verbessern und deren Nutzung erleichtern. Der Datenraum soll Innovationen ermöglichen und bestehende Mobilitätsanwendungen verbessern. Dieser Fortschritt kann auch Projekten in ländlichen Räumen zugutekommen (z. B. der App-Entwicklung).

Förderprogramme

In der europäischen Union müssen Förderprogramme in der Regel auf einer rechtlichen Ermächtigungsgrundlage beruhen. Solche rechtlich verankerten Programme unterstützen auch die Mobilität in ländlichen Räumen. Eines der wichtigsten Förderinstrumente ist der Just Transition Fund (Rechtsgrundlage Art. 175 Abs. 3 AEUV). Die darin enthaltenen Gelder sollen Regionen unterstützen, die am stärksten durch den Wandel zur Klimaneutralität beeinträchtigt sind, beispielsweise aufgrund eines notwendigen Strukturwandels. Dafür werden insgesamt bis zu 30 Mrd. € an ausgewählte Projekte ausgezahlt, die sich häufig auf ländliche Räume konzentrieren, da sich der nachhaltige Wandel dort oft besonders schwierig darstellt.

Weitere relevante Finanzierungsinstrumente sind der europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und der Europäische Sozialfonds (ESF). Beide Programme wurden bereits vor mehreren Jahren ins Leben gerufen und sollen wirtschaftliche, soziale und territoriale Ungleichheiten verringern. In ländlichen Räumen könnten diese Mittel beispielsweise verwendet werden, um die Anbindung an städtische Räume auszubauen oder Ausbildungsprogramme für Berufe im Verkehrssektor zu fördern.

Ab dem Jahr 2027 stehen zudem Mittel aus dem Klima-Sozialfonds (KSF) zur Verfügung. Mittels dieses Fonds sollen die Einnahmen aus dem europäischen Emissionshandel an Privathaushalte sowie kleine und mittlere Unternehmen verteilt werden, um unter anderem Mobilitätsarmut vorzubeugen. Eine Zielgruppe, die in besonderem Maße geschützt werden soll, sind Haushalte in ländlichen Gebieten (vgl. Art. 6 Abs. 1 lit. p VO (EU) 2023/955). Diese Möglichkeit wird auch von den EU-Verkehrsministern in der Barcelona-Erklärung aufgegriffen. Darin fordern sie, dass die Mittel aus dem KSF genutzt werden sollen, um die Anbindung ländlicher Räume zu verbessern (vgl. Abs. 17 Barcelona-Erklärung).

Insgesamt setzen die rechtlichen Rahmenbedingungen der Europäischen Union zwar wichtige Impulse für die Förderung der Mobilität und Infrastruktur, lassen jedoch konkrete, verbindliche Vorgaben für ländliche

Räume vermissen. Während Strategien wie die Kohäsionspolitik und Programme wie das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ländliche Räume adressieren, werden dessen spezifische Bedürfnisse oft nur marginal berücksichtigt. Der „Aktionsplan Ländlicher Raum“ und der „Pakt für den ländlichen Raum“ zeigen zwar Ansätze zur Verbesserung, bleiben jedoch unverbindlich.

Ländliche Räume und ländliche Mobilität

Im Rahmen des Projektes „Ländliche Mobilität in Europa“ werden ländliche Räume gemäß des europäischen SMARTA-NETZWERK („Smart Rural Transport Areas“) als Raum mit geringer Bevölkerungsdichte, weiten Entfernungen zu städtischen Zentren und begrenzten öffentlichen Verkehrsangeboten definiert, wobei bewusst auf konkrete zahlenbasierte Schwellenwerte verzichtet wird. Diese Vorgehensweise berücksichtigt die hohe Heterogenität und unterschiedliche Verwaltungsstrukturen der ländlichen Räume in Europa, die eine einheitliche quantitative Abgrenzung erschweren und der Vielfalt der lokalen Gegebenheiten nicht gerecht würden (vgl. SMARTA Project 2021: 5). Ergänzend wird die harmonisierte statistische Klassifikation von EUROSTAT nach dem Verstädterungsgrad (Degree of Urbanisation, DEGURBA) herangezogen, die Gebiete anhand von Bevölkerungsdichte und räumlicher Kontiguität in drei Kategorien unterteilt: Städte (dicht besiedelt), städtische Gebiete und Vororte (mittlere Dichte) sowie ländliche Gebiete (dünn besiedelt). Diese Typologie ermöglicht eine vergleichbare Einordnung über Ländergrenzen hinweg, ersetzt aber nicht die kontextbezogene Definition, wie sie im Rahmen des SMARTA-Netzwerks verwendet werden (vgl. Eurostat 2021).

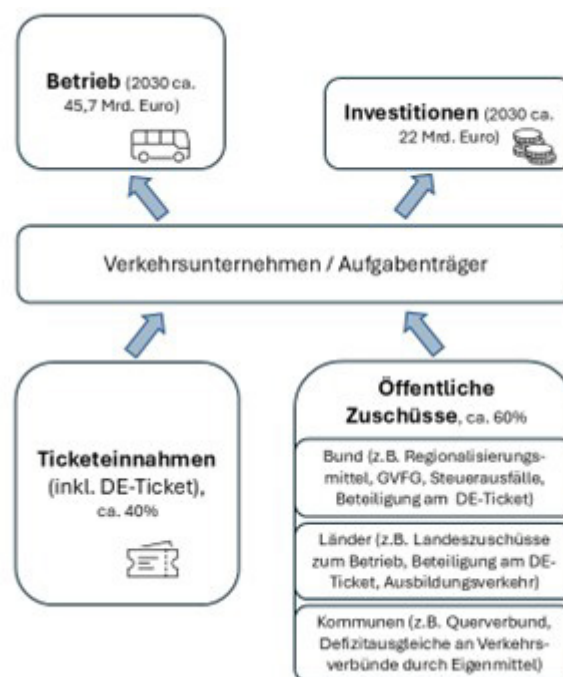
Verbesserte ländliche Mobilität

Zur Ausrichtung der Recherche von Lösungsansätzen bedarf es einer Definition von verbesserter Mobilität in ländlichen Räumen. Bezugnehmend auf Stark et al. (2023) gehen wir dabei von dem Begriff der Mobilitätsarmut aus, deren Entstehung und Verbreitung es zu vermeiden gilt. Verbesserte Mobilität in ländlichen Räumen zeichnet sich dadurch aus, dass sie eine hinreichende Verfügbarkeit, Erreichbarkeit und Bezahlbarkeit gewährleistet und es ermöglicht, Grunddaseinsfunktionen – wie Wohnen, Arbeiten, Bildung, medizinische Versorgung, Versorgung des täglichen Bedarfs, Freizeit, Kultur und gesellschaftliche Teilhabe – innerhalb eines zumutbaren Zeitraums zu erreichen. Darüber hinaus soll die Zugänglichkeit (z. B. Barrierefreiheit) für alle Personengruppen (insbesondere Ältere, Jugendliche und Personen mit körperlichen Einschränkungen) gewährleistet sein. Umweltfreundliche Lösungen sind zudem zu bevorzugen. Entsprechend gehört zu einer verbesserten Mobilität auf dem Land ein Grundversorgungsnetzwerk mit dem ÖPNV, bestehend aus Bus und Bahn, das, insbesondere auf der letzten Meile, von weiteren Mobilitätsmodi ergänzt wird. Hierzu gehören einerseits Bedarfsverkehre und fahrradfreundliche Infrastruktur sowie andererseits Angebote für geteilte Mobilität und eine Elektrifizierung des MIV und des ÖPNV. Die Verbindung der einzelnen Verkehrsträger bedarf integrierter und (über-)regionaler Planungsansätze mit klaren Zuständigkeiten, Verbindlichkeiten und Zieldefinitionen. Eine verbesserte ländliche Mobilität zeichnet sich dadurch aus, dass alle Personen täglich, potenziell auch ohne privaten PKW die Möglichkeit haben ihre Grunddaseinsfunktionen zu erfüllen (vgl. Aljets/Fischer 2023: 4; Cludius et al. 2024: 9 f.).

Ländliche Mobilität in Deutschland

Vor dem Hintergrund der rechtlichen Rahmenbedingungen auf EU-Ebene und um den Vergleich mit anderen europäischen Ländern zu ermöglichen, werden die aktuellen Gegebenheiten der ländlichen Mobilität in Deutschland näher betrachtet. Die Organisation der Mobilität in Deutschland wird durch die föderale Struktur geprägt. Während der Bund vor allem über Regionalisierungsmittel, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie Infrastrukturfonds und Steuerausgleichsmechanismen Finanzierungsbeiträge leistet, tragen die Länder die Hauptverantwortung für den ÖPNV und finanzieren sowohl Betrieb als auch Investitionen. Sie stellen unter anderem Landeszuschüsse zum Betrieb, Mittel für den Ausbildungsverkehr sowie die hälftige Beteiligung am Deutschlandticket bereit. Die Kommunen sichern im ÖPNV die Umsetzung im öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPV) und beteiligen sich über Querverbünde oder eigene Haushaltsmittel an der Finanzierung (siehe Abbildung 2). Die Verantwortung für Planung und Umsetzung liegt weitgehend auf der regionalen und kommunalen Ebene. Eine nationale Strategie für die ländliche Mobilität existiert derzeit nicht. Dies führt dazu, dass die Qualität des ÖPNV stark von regionalen Gegebenheiten abhängt.

Abbildung 2
Finanzierung des ÖPNV in Deutschland



Quelle: IKEM (nach Forschungsinformationssystem 2022; UBA 2025; KCW 2025; Berschin et al. 2023)

In Deutschland spielt der Bahnverkehr eine zentrale Rolle: Mit 1.202 Personenkilometern pro Kopf (Pkm./Einw.) liegt die Schienenverkehrs-nutzung deutlich über dem europäischen Durchschnitt von 606 Pkm./Einw. (vgl. Eurostat o. J.). Diese Zahl umfasst sowohl den Schienenpersonennahverkehr als auch den Fernverkehr und verdeutlicht die vergleichsweise hohe Bedeutung der Bahn als Verkehrsträger in Deutschland. Auch die Bevölkerungsdichte liegt mit 238 Einwohnenden pro Quadratkilometer über dem europäischen Durchschnitt von 183 (vgl. Worldometer 2024). Gleichzeitig liegt das Durchschnittsalter in Deutschland bei 44,7 Jahren und damit deutlich über dem europäischen Schnitt von 41,9 Jahren (vgl. Worldbank 2024). In den ländlichen Räumen in Deutschland ist die Altersstruktur durch einen hohen Anteil älterer Menschen (65 Jahre und älter) geprägt. Im Jahr 2019 lag dieser Anteil in ländlich geprägten Landkreisen bei 24 %, während er in dichter besiedelten urbanen Landkreisen bei nur 19,6 % lag (vgl. Destatis 2024). Die demografische Entwicklung stellt besondere Anforderungen an eine bedarfsgerechte Mobilität, da der ÖPNV besonders für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, die den MIV nicht nutzen können oder wollen, eine zentrale Rolle spielt, um soziale Teilhabe zu ermöglichen.

Laut dem Ergebnisbericht „Mobilität in Deutschland“ wurden in ländlichen Räumen im Jahr 2023 mehr als 60 % aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt (vgl. BMV 2025d). Gleichzeitig legen Bewohnende ländlicher Regionen mit durchschnittlich 44 Kilometern pro Tag längere Strecken zurück als Stadtbewohnende. Diese Mobilitätsmuster führen dazu, dass ländliche Haushalte deutlich häufiger mit einem Pkw ausgestattet sind: 92 % der Haushalte besitzen mindestens ein Auto, während dieser Anteil in Metropolen nur bei 60 % liegt (vgl. BMV 2025e: 13). Der ÖPNV spielt in ländlichen Räumen häufig eine untergeordnete Rolle, da Haltestellen weniger gut erreichbar sind, oftmals Direktverbindungen fehlen, die Taktung als zu gering und die Fahrtdauer als zu hoch empfunden werden (vgl. Klaas/Kaas Elias 2021). So besteht in ländlichen Räumen ein höheres Risiko, dass Personen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. Ältere, Jugendliche, Personen bzw. Haushalte ohne Pkw) zunehmend unter Mobilitätsarmut (vgl. Daubnitz 2016) leiden, da sie bestimmte Ziele mit den ihnen zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln nicht erreichen können (vgl. Klaas/Kaas Elias 2021). Um die Abhängigkeit vom Pkw in ländlichen Räumen zu verringern, bedarf es innovativer Ansätze zur Verbesserung des ÖPNV und die Unabhängigkeit von wirtschaftlichen Rentabilitätsaspekten bei der Mobilitätsversorgung. Ein Beispiel für innovative

Ansätze in ländlichen Räumen stellen Bedarfsverkehre dar. Dazu gehören Bürgerbusse, die häufig von Ehrenamtlichen getragen werden, sowie kommunal organisierte Modelle wie Rufbusse oder Anruf-Sammel-Taxis. Diese werden entweder von den Kommunen selbst oder in Kooperation mit Verkehrsunternehmen betrieben, bieten eine wichtige Ergänzung zum bestehenden Verkehrssystem und zeigen, wie kreative, lokale Lösungen Mobilität in ländlichen Räumen verbessern können. Eine stärkere Förderung des ÖPNV und die Integration alternativer Mobilitätsformen könnten dazu beitragen, die Abhängigkeit vom Pkw zu verringern und die Mobilität in ländlichen Regionen nachhaltiger zu gestalten. So hat beispielsweise der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) mit seinen PlusBus-Linien, die stärker und passend getaktet zum SPNV in ländlichen Regionen fahren, großen Erfolg: Seit dem Start des Angebots im Jahr 2013 sind die Fahrgastzahlen auf den Linien im Schnitt um 86 % gestiegen und aus initial 26 Linien im Jahr sind in Kooperation mit anderen Verkehrsverbünden und Verkehrsunternehmen bis 2024 über 150 in sechs Bundesländern geworden (vgl. MDV o. J.).

Ländliche Mobilität in Europa

Die verkehrliche Anbindung ländlicher Räume stellt nicht nur in Deutschland, sondern in weiten Teilen Europas eine Herausforderung dar. Die Verkehrsplanung konzentriert sich oft in erster Linie auf urbane Zentren, wobei die Anbindung abgelegener Gebiete zum Teil vernachlässigt wird. Wie in Deutschland existieren auch in anderen europäischen Ländern bisher nur wenige konkrete Strategien mit klar festgelegten Zielen für die Förderung ländlicher Mobilitätsangebote. Gleichzeitig stehen viele europäische Länder vor ähnlichen Herausforderungen: Eine starke Abhängigkeit vom Pkw, der unzureichende Ausbau des ÖPNV sowie Herausforderungen hinsichtlich seiner Wirtschaftlichkeit prägen den Status quo.

Einige Regionen und Gemeinden verfolgen innovative Strategien und Maßnahmen zur Anbindung ländlicher Räume und können als Vorbilder dienen. Dazu zählen etwa politische Maßnahmen wie nationale Förderprogramme für Rufbusse, neue Geschäftsmodelle von Mobilitätsanbietenden (z. B. Plattformlösungen für Bedarfsverkehre), kreative Mobilitätslösungen wie Bürgerbusse sowie Formen gesellschaftlichen Engagements durch Ehrenamtliche. Ziel ist es, die Attraktivität ländlicher Räume zu steigern und eine Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse herzustellen. Konkrete Beispiele sind der Leitfaden für die Entwicklung von Sustainable Regional Mobility Plans (SRMPs) in Frankreich (für den ländlichen Raum angepasster Leitfaden der Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)) und der Connecting Ireland Mobilitätsplan in Irland (vgl. NTA 2024).

Insgesamt gibt es viele kreative und innovative Ansätze, die das Potenzial haben, die Mobilität in ländlichen Räumen nachhaltig zu verbessern. In vielen europäischen Regionen und Gemeinden werden diese zukunftsfähigen Lösungen bereits erfolgreich umgesetzt. Gleichzeitig ist festzustellen, dass sie noch weit davon entfernt sind, flächendeckend als Standard etabliert zu sein. Häufig mangelt es an ausreichender Finanzierung und einem verbindlichen gesetzlichen Rahmen für die Umsetzung der Maßnahmen. Nachfolgend werden die wichtigsten Ansätze zusammengefasst.

Nachfragegesteuerte Verkehrsangebote oder Bedarfsverkehre (engl. 'On-Demand Transport' oder 'Demand Responsive Transport') und Mikro-ÖV Netze stellen aufgrund der geringen Nachfrage in dünn besiedelten Gebieten häufig sinnvolle Ergänzungen zum bestehenden ÖPNV dar. Angebote von Bedarfsverkehren bieten die Möglichkeit, Fahrtzeiten, Strecken und Haltestellen flexibel an die Bedürfnisse der Bewohnenden anzupassen. Auch die Größe des Fahrzeugs kann der Nachfrage entsprechend angepasst werden. Das spart Kosten sowie nicht notwendige Wege und bietet vor allem für Personen, die auf barrierefreie Mobilität angewiesen sind oder Personen, die kein Auto besitzen, die Möglichkeit, ihre Mobilität flexibler zu gestalten. In zahlreichen Regionen und Gemeinden findet dieses Konzept bereits Anwendung, beispielsweise im spanischen Castilla y Leon, der am dünnsten besiedelten Region in der EU. Die Routen der Busse und Vans werden entsprechend der Buchungen angepasst. Durch eine höhere Auslastung der Fahrzeuge und eine effizientere Routenführung verkürzt sich die Reisezeit im Vergleich zum konventionellen ÖPNV und die Rentabilität steigt (vgl. SMARTA Project 2024a). Auch die in Österreich eingesetzten Mikro-ÖV-Systeme ermöglichen es, bestehende ÖPNV-An-

gebote zu ergänzen oder bei sehr geringer Nachfrage zu ersetzen. In Österreich sind unter Mikro-ÖV flexible, kleinräumige Verkehrslösungen, wie zum Beispiel Minibusse oder Ride-Sharing-Dienste zu verstehen, die auf bestimmten Routen oder auf Abruf eingesetzt werden (vgl. BMK 2024).

Geteilte Mobilität (engl. Shared Mobility) umfasst Mobilitätsdienstleistungen, bei denen Fahrzeuge oder Fahrten unter Nutzenden geteilt werden. Sie bieten eine Alternative zur Nutzung privater Fahrzeuge sowie zum ÖPNV und werden bisher in erster Linie in Städten angeboten. Doch auch in ländlichen Gebieten bieten traditionelle und innovative Formen von geteilter Mobilität große Potenziale. Dazu gehören Bedarfsverkehrsangebote, Sammeltaxis, Fahrgemeinschaften, Carsharing, Bikesharing und gemeinnützige oder ehrenamtliche Angebote. Geteilte Mobilitätsangebote enthalten neben den Mobilitätsdiensten selbst auch unterstützende Dienste wie Reiseinformationen, Buchungs- und Bezahlssysteme und Betriebsmanagement (vgl. SMARTA Project 2021). Damit geteilte Mobilitätsangebote auf dem Land funktionieren, müssen sie an die spezifischen Bedürfnisse der ländlichen Bevölkerung angepasst und in andere Verkehrsangebote wie den ÖPNV integriert werden. Viele Ansätze geteilter Mobilität erfordern keine umfangreichen Infrastrukturen und sind einfach umsetzbar, sofern ein übergeordnetes Konzept vorhanden ist, mit dessen Hilfe die Maßnahmen sinnvoll integriert werden. In Europa existieren Beispiele, bei denen Regionen oder Gemeinden geteilte Mobilität nach lokalen Bedürfnissen umsetzen, ohne auf kommerzielle Anbieter angewiesen zu sein. In Frankreich wurde beispielsweise eine App für modernes Trampen entwickelt, die bereits zwischen 10 und 20 % der ländlichen Gebiete abdeckt (vgl. SMARTA Project 2024b). In einigen dünner besiedelten ländlichen Räumen im Osten Belgiens wurde erfolgreich ein Angebot für geteilte Pkw und E-Fahrräder als Ergänzung zum ÖPNV aufgebaut (vgl. Interreg Europe 2024).

Mobilitätsstationen sind zentrale Verkehrsknotenpunkte, an denen verschiedene Verkehrsmittel wie Busse, Bahnen, Fahrräder oder Carsharing-Dienste verfügbar sind. Sie ermöglichen den nahtlosen Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, was die gesamte Mobilität flexibler und effizienter gestaltet. Ein zentrales Ziel von Mobilitätsstationen ist es, die Zugänglichkeit und Attraktivität intermodaler Mobilitätsangebote zu gewährleisten. Um dies zu erreichen, müssen die Knotenpunkte benutzerfreundlich und gut erreichbar sein, wobei besonders die erste und letzte Meile, also der Weg zwischen Wohnort und Station, berücksichtigt werden muss. Zusätzlich dienen Mobilitätsstationen als Begegnungsstätten des alltäglichen Lebens und schaffen Gelegenheiten für den Aufbau und die Stärkung sozialer Beziehungen. So können sie dazu beitragen, ländliche Regionen zugänglicher und lebendiger zu machen (vgl. SMARTA Project 2024c). Ein Beispiel sind die Mobihubs in den niederländischen Provinzen Groningen und Drenthe, die als Knotenpunkte unterschiedliche Verkehrsmittel verknüpfen und so ländliche Räume besser an das öffentliche Verkehrsnetz anbinden, während zugleich soziale Teilhabe und lokale Gemeinschaften gestärkt werden (vgl. SMARTA Project 2025). In Österreich verfolgt die ÖBB mit dem Projekt „Shared Mobility“ ähnliche Ziele, indem sie maßgeschneiderte Mobilitätslösungen in Stationsform für Gemeinden, Unternehmen und Tourismusregionen anbietet (vgl. ÖBB Shared Mobility 2025).

MaaS (Mobility as a Service – Mobilität als Dienstleistung) ist ein Konzept, das darauf abzielt, verschiedene Mobilitätsangebote (ÖPNV, Carsharing, Bikesharing, E-Scooter etc.) auf einer Plattform zu bündeln. Dadurch wird eine nahtlose Planung, Buchung und Bezahlung der Mobilitätsangebote ermöglicht. Ziel der Maßnahme ist es, die Abhängigkeit von privaten Pkw zu reduzieren und intermodale Mobilität zu fördern. Das Limburg-MaaS-Pilotprojekt ist beispielsweise Teil der niederländischen MaaS-Initiative, die insgesamt sieben regionale Pilotprojekte umfasst. Das Projekt konzentriert sich auf die Förderung länderübergreifender Mobilität zwischen den Niederlanden, Deutschland und Belgien und integriert die Buchung und Bezahlung von ÖPNV, Sharing-Angeboten sowie Privatfahrzeugen auf einer zentralen Plattform (vgl. Hive.Mobility 2025).

Beispielländer für die Detailanalyse

Für die Detailanalyse von Ansätzen zur Förderung ländlicher Mobilität wurden Belgien, Frankreich, Irland, Österreich und die Schweiz ausgewählt. Im Folgenden werden zentrale Punkte für die Auswahl der fünf Länder erläutert.

Belgien ist für die Analyse relevant, weil es eine dezentrale Organisation des ÖPNV aufweist, in der Flandern besonders interessant erscheint. Die Region Flandern hat ihre Mindestbedienstandards für Haltestellen zwischen 2001 und 2019 eingeführt und 2019 auf eine nachfrageorientierte Erreichbarkeit von essenziellen Zielen umgestellt, um Mobilitätsarmut effektiver zu bekämpfen. Die regionale Organisation mit einem Kernnetz und 15 Transportregionen ermöglicht flexible Bedarfsverkehre und multimodale Hubs (Hoppinpunkte). Zudem wird in Flandern Shared Mobility erfolgreich auch in ländlichen Gemeinden umgesetzt. Schließlich bietet das System der arbeitgeberfinanzierten ÖPNV-Abonnements einen relevanten Ansatz zur Finanzierung, der in Deutschland nicht existiert.

Frankreich ist aufgrund seiner zentralistischen Organisation, des hohen Anteils ländlicher Bevölkerung (34,1 %) und der strukturierten Planungsansätze für Mobilität in ländlichen Räumen für die Untersuchung relevant. Überregionale Leitfäden ermöglichen flexible, regional angepasste Mobilitätslösungen, unterstützt durch das Mobilitätsgesetz (Mobilitätsorientierungsgesetz – Loi d’Orientation des Mobilités (2019) (LOM)). Ländliche Gebiete weisen lange Alltagswege und einen hohen Anteil motorisierten Individualverkehr auf, was für die Analyse von Mobilitätsarmut und nachhaltigen Lösungen von Relevanz ist. Finanzielle Förderinstrumente wie der nationale Plan France Ruralités (90 Mio. €) und das E-Leasing-Programm für einkommensschwache Haushalte unterstützen innovative und sozial gerechte Mobilitätslösungen. Die arbeitgeberseitige Abgabe (Versement mobilité) ist ein verpflichtendes Modell zur Finanzierung des ÖPNV mit regionaler Zweckbindung.

Irland zeichnet sich durch ein dezentrales, staatlich gefördertes System für ländliche Mobilität aus, das von 15 Transport-Koordinierungseinheiten unter Transport for Ireland (TFI) verwaltet wird. Durch hohe staatliche Investitionen und den „Connecting Ireland Rural Mobility Plan“ konnten der öffentliche Verkehr und die Anbindung ländlicher Räume in den vergangenen Jahren deutlich gestärkt werden (vgl. NTA 2018; 2024). Bedarfsverkehre wie im Rahmen des Local Link Netzwerks fördern Flexibilität und Intermodalität (vgl. NTA 2025). Ländliche Elektromobilität wird durch Ladeinfrastrukturstrategien wie beispielsweise das „Dingle Project“ gezielt ausgebaut (vgl. Dingle Hub 2025).

Österreich weist aufgrund seiner ebenfalls föderalen Struktur eine hohe Vergleichbarkeit mit dem deutschen System auf. Die Kombination aus dichtem Bahnnetz, Regionalbuslinien und innovativen Mikro-ÖV-Systemen für ländliche Mobilität scheint ebenfalls interessant für eine Detailanalyse. Projekte wie „Südburgenland mobil“ und das Klimaticket bieten flächendeckende, kostengünstige Mobilitätsangebote (vgl. Mobilitätszentrale Burgenland 2025a; Bundeskanzleramt Österreich 2025). Ergänzende flexible Systeme wie Ruf- und Gemeindebusse sowie GO-MOBIL ermöglichen individuelle, intermodale Verbindungen in ländlichen Regionen (vgl. GO-MOBIL o.J.). Radverkehr wird systematisch mit ÖPNV verknüpft, zum Beispiel über intermodale Initiativen und internationale Radschnellwege (vgl. Interreg Danube Region 2024). Nationale Planungsansätze wie Mobilitätsmasterplan 2030 und die FTI-Strategie Mobilität 2040 fördern gezielt Forschung, Umsetzungspartnerschaften und innovative Lösungen in ländlichen Räumen (vgl. BMK 2021; BMK 2020).

Die Schweiz wurde insbesondere aufgrund ihrer differenzierten Betrachtung ländlicher Mobilität (Agglomerations-, periurbane und ländliche Gemeinden) für eine vertiefende Analyse ausgewählt. Quantitative Indikatoren wie Reisezeit, Erreichbarkeit und ÖPNV-Güteklassen werden systematisch für Planung und Bewertung von Mobilitätsangeboten genutzt. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) sorgt durch Kennzahlen, Benchmarking und Leitfäden für effiziente und transparente Mobilitätsangebote (vgl. BAV 2025a; ARE o.J.). Nationale Verkehrsmodelle und das Geoportal ermöglichen integrierte Planungen auf überregionaler Ebene (vgl. ARE 2025a). Finanzierungsinstrumente wie der Bahninfrastrukturfonds sichern die nachhaltige Bereitstellung von ÖPNV in ländlichen Räumen (vgl. BAV 2025b).

Ergebnisse der Detailanalyse

Im Folgenden werden die zentralen Strategien und Maßnahmen in den fünf untersuchten Ländern zusammengefasst, bevor auf die zentralen Erfolgsfaktoren eingegangen wird, die länderübergreifend identifiziert wurden und die Basis für die Entwicklung von Handlungsempfehlungen für den deutschen Kontext darstellen.

Belgien

Einen zentralen Mechanismus stellt in Belgien das Konzept der Basis-Erreichbarkeit, das in ländlichen Räumen verstärkt auf Bedarfsverkehre und geteilte Mobilität setzt. Diese Angebote werden lokal organisiert und sind durch langfristige, dedizierte Budgets finanziert. Die Budgets sind Teil des allgemeinen Mobilitätsbudgets, das von der flämischen Regierung genutzt wird, um öffentlichen Verkehr zu finanzieren. Das Konzept Basis-Erreichbarkeit hat in Flandern ein von Mindestbedienstandards geprägtes System ersetzt, das unter anderem Maximaldistanzen zwischen Wohnungen und ÖPNV-Haltestellen vorgab. Mit dem Wechsel zur Basis-Erreichbarkeit wurden so einige Haltestellen, vor allem in ländlichen Räumen gestrichen (vgl. NDM 2025; De Lijn 2025).

Das durch die interkommunale Einrichtung Solva in zwei stark ländlich geprägten Verkehrsregionen aufgesetzte Angebot für geteilte Mobilität hat in den letzten Jahren bewiesen, dass auch dort solche Angebote erfolgreich sein können. Essenziell hierfür wurde die langfristige Planungssicherheit durch die von der Region Flanders zur Verfügung gestellten, dedizierten Budgets, sowie das als „Big Bang“ beschriebene Ausrollen der Angebote mit einer großen Menge an Fahrzeugen (Start mit 30 Autos, mittlerweile über 70) genannt, da so die Bürgerinnen und Bürger direkt Vertrauen in den Fortbestand des Angebots aufbauen konnten (vgl. SOLVA a 2025).

Ein weiterer interessanter belgischer Mechanismus ist der Aufbau von so genannten Hoppin Punten, multimodalen Knotenpunkten, die verschiedene Verkehrsträger bündeln. Ihre Funktion besteht darin, öffentliche Verkehrsmittel mit geteilten Mobilitätsdiensten wie Carsharing oder Bikesharing zu verknüpfen und häufig zusätzliche Dienste wie Paketstationen einzubinden. Konkret umfassen diese Knotenpunkte meist überdachte Wartebereiche, Fahrradabstellanlagen, Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge und digitale Informationssysteme, die eine direkte Umsteigeplanung ermöglichen. Ihre Bedeutung liegt darin, gerade in ländlichen Regionen eine Brücke zwischen dem klassischen Linienverkehr und flexiblen, individuellen Mobilitätslösungen zu schaffen. Abbildung 3 zeigt dabei wie strategisch und flächendeckend der Aufbau von Mobilitätsstationen in Flandern ist.

Für Deutschland kann dieser Mechanismus relevant sein, da viele kleinere Orte keine Bahnanschlüsse besitzen und der Erfolg neuer Mobilitätsangebote entscheidend davon abhängt, ob es attraktive Umsteigepunkte gibt, die unterschiedliche Verkehrsangebote nahtlos verbinden. Die belgische Erfahrung zeigt, dass die Nutzung der Hubs stark davon abhängt, ob die Infrastruktur hochwertig und nutzerfreundlich gestaltet ist (vgl. NDM 2025; De Lijn 2025).

Ein entscheidender Mechanismus in Belgien ist zudem das Flexbus-System. Es funktioniert rein reservierungsbasiert, wobei Fahrten telefonisch oder per App gebucht werden können, teilweise bis 30 Minuten vor Abfahrt. Das Angebot konzentriert sich meist auf die sogenannte „erste und letzte Meile“ und bringt Nutzende zur nächsten Haltestelle oder zu einem „Hoppin Punt“. Die Funktion dieses Mechanismus liegt darin, die Betriebskosten durch eine bedarfsgerechte Steuerung zu senken und gleichzeitig eine gewisse Grundversorgung in weniger dicht besiedelten Gebieten sicherzustellen. Für Deutschland könnte ein solches System, insbesondere als Zubringer zu Bus- und Bahnlinien in Regionen mit geringer Bevölkerungsdichte, interessant sein. Allerdings zeigt die belgische Erfahrung auch, dass die Reichweite des Flexbus zu gering ist, um alle Wegbedürfnisse abzudecken, weshalb eine Kombination mit weiteren Mobilitätsformen notwendig wäre (vgl. NDM 2025).

Abbildung 3
Flächendeckung von Mobilitätsstationen in Flandern (Belgien)



Quelle: Screenshot der Webseite hoppin.be/nl/vind-hoppinpunten/ (vgl. Hoppin 2025)

Darüber hinaus wurde deutlich, dass die Zweckbindung von Regionalisierungsmitteln für Maßverkehre, wie geteilte Mobilität und Bedarfsverkehre, in Belgien eine bedeutende Rolle für Mobilität in ländlichen Räumen spielt. Ein fest definierter Anteil der an die Verkehrsregionen übertragenen Mittel darf ausschließlich für Angebote wie Carsharing, Bikessharing oder Flexbusse genutzt werden. Die Funktion dieses Mechanismus besteht darin, die Regionen zu zwingen, aktiv neue Mobilitätslösungen zu entwickeln, statt die Gelder im bestehenden System zu verwenden. Für Deutschland könnte eine solche Zweckbindung einen Hebel darstellen, um insbesondere Regionen mit schwacher Infrastruktur dazu zu befähigen, neue Mobilitätsformen zu erproben. Allerdings zeigt die Erfahrung aus Belgien, dass diese Zweckbindung nicht ausreicht, solange keine Mittel für die koordinierende Arbeit der Regionen selbst vorgesehen sind. Gerade die Organisation, das Monitoring und die kontinuierliche Anpassung der Angebote sind entscheidend für den Erfolg, werden aber bislang in Belgien nicht aus den zweckgebundenen Mitteln finanziert, was eine wesentliche strukturelle Lücke darstellt (vgl. SOLVA a 2025; NDM 2025).

Frankreich

Die Interviews mit Experten aus Frankreich haben ergeben, dass vereinfachte Mobilitätspläne (Plans de Mobilité Simplifiés, PDMS) ländlichen Kommunen die Möglichkeit bieten, mit überschaubarem Aufwand Mobilitätsstrategien zu entwickeln, die auf die lokalen Gegebenheiten abgestimmt sind. Bei den vereinfachten Mobilitätsplänen handelt es sich um einen frei zur Verfügung stehenden Leitfaden, der von der Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), dem französischen Zentrum für Studien und Expertise zu Risiken, Umwelt, Mobilität und Raumplanung, entwickelt wurde. Der methodische Leitfaden unterstützt lokale Akteure bei der Erarbeitung, Umsetzung, Nachverfolgung und Bewertung eines vereinfachten Mobilitätsplan. In wenigen Kapiteln wird darin erklärt, was ein vereinfachter Mobilitätsplan ist, was die Schlüsselemente von Mobilität in ländlichen Räumen sind, wie ein vereinfachter Mobilitätsplan entwickelt wird und was die Inhalte eines Mobilitätsplans sind. Abbildung 4 zeigt den Aufbau des methodischen Leitfadens als deutsche Übersetzung des französischen Originals (vgl. Cerema 2021).

Anders als bei komplexen städtischen Verkehrsplanungskonzepten oder SUMPS stehen hier einfache, praxisnahe Maßnahmen im Vordergrund, die sich an den konkreten Mobilitätsbedarfen und Ressourcen vor Ort orientieren. Der Fokus liegt dabei auf maßgeschneiderten Lösungen, die nicht nur die geografische und infrastrukturelle Situation, sondern auch die wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen berücksichtigen. Die Pläne sind freiwillig, werden aber durch nationale Programme gefördert, was ihre Umsetzung in strukturschwachen Räumen erleichtert. Auch für Deutschland könnte dieses Instrument als niedrighschwellige Einstiegslösung in eine strategische Mobilitätsplanung dienen, insbesondere für kleinere Städte und Landkreise mit limitierten Planungskapazitäten. Ein einheitliches und vorgegebenes Format führt dazu, dass diese Pläne vergleichsweise schnell und kostengünstig umgesetzt werden können. Ergänzend dazu sollten im Rahmen dieser vereinfachten Mobilitätspläne tiefergehende und qualitative Nachfrageanalysemethoden wie Interviews, Mobilitätstagebücher oder partizipative Workshops eingesetzt werden. Diese erlauben es, die Bedürfnisse der Bevölkerung präziser zu erfassen und passgenaue Angebote zu entwickeln. Gleichzeitig fördern sie die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit geplanten Maßnahmen und stärken die lokale Akzeptanz. Eine solche nutzerzentrierte Herangehensweise ist besonders wichtig in Regionen, in denen Mobilität stark mit Alltagsbewältigung, sozialer Teilhabe und Daseinsvorsorge verknüpft ist (vgl. Cerema 2025).

Darüber hinaus zeigten die Interviews, dass ein zentraler Finanzierungsmechanismus in Frankreich die Mobilitätsabgabe von Arbeitgebenden ist. Es handelt sich hierbei um eine Lohnsummenabgabe, die von Unternehmen mit mehr als elf Mitarbeitenden gezahlt wird und direkt zur Finanzierung öffentlicher Mobilitätsangebote in der jeweiligen Region dient. In ländlichen Räumen greift dieses Instrument jedoch kaum, da viele Gemeinden über keine ausreichende Anzahl größerer Arbeitgeber verfügen und der Mechanismus zudem nur dort angewendet werden kann, wo es bereits ein reguläres öffentliches Verkehrsangebot gibt. An ausgewählten Standorten in Deutschland könnte dieses Modell dennoch erfolgsversprechend sein, da in ländlichen Räumen oft größere Betriebe, etwa aus dem industriellen Mittelstand, angesiedelt sind. Voraussetzung dafür wäre jedoch eine klare Zweckbindung der Einnahmen für lokale Mobilitätslösungen sowie die politische Akzeptanz einer solchen Abgabe auf kommunaler Ebene.

Einen weiteren wichtigen Baustein stellt in Frankreich das betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) dar. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die Unternehmen oder öffentliche Verwaltungen ergreifen, um den Arbeitsweg, Dienstreisen und Fuhrparkmanagement nachhaltiger und effizienter zu gestalten. Für Unternehmen mit 50 oder mehr Mitarbeitenden an einem Standort, der sich in einer Agglomeration mit mehr als 100.000 Einwohnenden befindet, besteht eine gesetzliche Verpflichtung, mit den Beschäftigten über Mobilitätslösungen zu verhandeln und einen betrieblichen Mobilitätsplan (Plan de Mobilité Employeur, PDME) aufzustellen. In Deutschland erfolgt das BMM bislang vorrangig auf freiwilliger Basis, gewinnt jedoch zunehmend an Bedeutung. Große Arbeitgebende, etwa Krankenhäuser oder Behörden, oder Zusammenschlüsse von Arbeitgebenden in Industriezonen in ländlichen Räumen könnten hier eine Vorreiterrolle übernehmen, insbesondere wenn sie sich in regionalen Netzwerken zusammenschließen und gemeinsam Strategien entwickeln.

Abbildung 4
Deutsche Übersetzung des französischen Leitfadens zur Erstellung vereinfachter Mobilitätspläne

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

1 Was ist ein vereinfachter Mobilitätsplan

- 1.1 Der rechtliche Rahmen: flexible und anpassbar an die Bedürfnisse des Gebietes
- 1.2 Ein flexibler und verbindlicher Ansatz zur Entwicklung einer konkreten Mobilitätsstrategie

2 Zentrale Elemente der Mobilität in Mittelstädten und ländlichen Räumen

- 2.1 Die Herausforderung der Mobilität in ländlichen und Mittelstädten
- 2.2 Die Herausforderung einer nachhaltigen Mobilität
- 2.3 Angesichts der Mobilitätsfragen: eine strukturierte und bereichsübergreifende Antwort

3 Wie entwickelt man einen vereinfachten Mobilitätsplan?

- 3.1 Die wichtigsten Schritte des Prozesses
- 3.2 Die Rahmensetzung des Ansatzes „Vereinfachter Mobilitätsplan“
- 3.3 Die Governance des vereinfachten Mobilitätsplans
- 3.4 Koordination, Beteiligung und Kommunikation

4 Was enthält der Plan?

- 4.1 Diagnose
- 4.2 Strategie
- 4.3 Aktionsplan
- 4.4 Überwachung und Bewertung

5 Anhänge

- 5.1 Bibliografie
- 5.2 Liste von Abkürzungen
- 5.3 Der vereinfachte Mobilitätsplan im Verkehrsgesetzbuch
- 5.4 Der Vergleich zwischen dem ländlichen Mobilitätsplan und dem vereinfachten Mobilitätsplan

Quelle: Rebel auf Grundlage von Cerema 2021

Der nötige Impuls kann dabei durch eine aktive Ansprache durch Kommunen oder Verkehrsverbünde kommen und idealerweise die Etablierung von Austauschformaten, etwa in Form von Mobilitätsdialogen oder regionalen Mobilitätsbeiräten. Diese Aufgabe wird in Frankreich teilweise von der Cerema übernommen.

Ein ergänzendes Förderinstrument in Frankreich ist die Pauschale für nachhaltige Mobilität (Forfait Mobilités Durables). Dabei handelt es sich um eine steuer- und sozialversicherungsfreie finanzielle Unterstützung durch Arbeitgebende, die freiwillig zusätzlich zur Pflichtbeteiligung in Höhe von 75 % an ÖPNV-Abos gezahlt werden kann. Gefördert werden damit nachhaltige Verkehrsmittel wie Fahrrad, E-Bike, Carsharing oder Mitfahrgelegenheiten. Obwohl dieses Instrument vor allem in urbanen Gebieten verbreitet ist, gilt es grundsätzlich auch in ländlichen Räumen. Dort wäre jedoch eine stärkere Anpassung an die lokalen Mobilitätsrealitäten notwendig, etwa durch Berücksichtigung von privat organisierten Fahrgemeinschaften oder kleinen Rufbussystemen. Auch in Deutschland könnten Mobilitätsbudgets und Pflichtbeteiligung zur Förderung vom ÖPNV nach französischem Vorbild Anreize für einen nachhaltigeren Arbeitsweg schaffen (vgl. Cerema 2025).

Irland

Einen zentralen Mechanismus in Irland stellt die Entwicklung von sogenannten Local Transport Plans im Rahmen des Nationalen Nahverkehrsplans „Connecting Ireland“ dar (vgl. Abbildung 5). Diese Pläne werden auf der Ebene kleiner ländlicher Räume im landesweit umgesetzten „Local Link“ Programm entwickelt und fokussieren sich auf realistische Verbesserungen mit hoher Alltagsrelevanz, etwa Fahrplananpassungen, neue Linienverbindungen oder bessere Anbindung an Gesundheits- und Versorgungseinrichtungen (vgl. NTA 2024). Ihre Funktion liegt darin, durch lokale Beteiligung und Bottom-up-Planung nachfragegerechte Mobilitätslösungen zu schaffen (vgl. Local Link KSD 2025; Local Link Mayo 2025). Für Deutschland könnte dieses Modell relevant sein, weil es in strukturschwachen Regionen helfen kann, Mobilitätsplanung näher an den konkreten Bedürfnissen der Bevölkerung auszurichten und gleichzeitig auch Gemeinden ohne umfassende Planungskapazitäten ein praktikables Instrument an die Hand gibt. Wichtig ist dabei die institutionelle Unterstützung: In Irland begleitet die nationale Verkehrsbehörde den Prozess aktiv und sorgt für einheitliche Standards, Evaluierung und Finanzierungssicherheit. Wirtschaftlich nicht tragfähige Angebote werden durch die sogenannte „Public Service Obligation“ abgesichert, eine gesetzlich verankerte Mobilitätsgarantie für alle Bürgerinnen und Bürger (vgl. Department of Transport Ireland 2025; NTA 2024).

Einen weiteren wichtigen Mechanismus stellt die gezielte Förderung von Busverbindungen mit hoher regionaler Relevanz durch öffentliche Auftragsvergabe an private Anbieter dar (vgl. Department of Transport Ireland 2025). Die Funktion liegt hier in der kosteneffizienten Steigerung des Angebots in bislang unterversorgten Regionen, ohne eigene Fuhrparks oder Infrastruktur aufbauen zu müssen. Entscheidend ist, dass die vergebenen Linien verlässlich und regelmäßig verkehren, im Gegensatz zu flexiblen Systemen (vgl. Local Link KSD 2025; Local Link Mayo 2025). Abbildung 5 zeigt die im Rahmen des Connecting Ireland Plans umgesetzten Busverbindungen, wobei sich die Phase 1 über das Jahr 2022, Phase 2 über 2023 und Phase 3 über 2024 erstreckte (vgl. NTA 2024: 3). Für Deutschland könnte dieses Modell insbesondere in strukturschwachen Regionen interessant sein, um das ÖPNV-Angebot kosteneffizient zu erweitern, ohne dass Kommunen selbst Busflotten aufbauen müssen. Gleichzeitig ermöglicht es, verlässliche Linien mit klaren Standards anzubieten, was die Attraktivität und Planbarkeit für die Nutzende erhöht.

Abbildung 5
Umgesetzte Verbindungen des Connecting Ireland Plans



Quelle: NTA 2024: 15

Zudem sind erste Schritte in Richtung einer Vereinheitlichung von digitalen Buchungssystemen für Mobilitätsangebote hervorzuheben. Auch wenn sich die Fortschritte in den verschiedenen Teilen Irlands stark unterscheiden, können in einigen Regionen sowohl der ÖPNV als auch Bedarfsverkehre auf einer gemeinsamen Plattform gebucht werden. Dadurch wird der Zugang für Nutzende vereinfacht und die gewonnenen einheitlichen Daten können zur Angebotssteuerung und -verbesserung genutzt werden (vgl. Department of Transport Ireland 2025). In Deutschland könnten Kommunen und Verkehrsverbünde zentrale digitale Plattformen einführen, die alle relevanten Verkehrsträger bündeln. Zudem könnten die gewonnenen Buchungsdaten genutzt werden, um Bedarfsverkehre und regionale Buslinien bedarfsgerecht zu steuern und Lücken im Angebot zu schließen.

Österreich

Ein zentrales Element der österreichischen Mobilitätspolitik in ländlichen Räumen ist das flächendeckende Netz sogenannter Mobilitätszentralen auf Landesebene. Unter Mobilitätszentralen werden an dieser Stelle operative Kompetenzstellen verstanden, die Gemeinden beim Aufbau neuer Mobilitätsangebote unterstützen, flexible Verkehrsformen koordinieren und Öffentlichkeitsarbeit leisten. Diese fungieren als operative Kompetenzstellen, die Gemeinden beim Aufbau neuer Mobilitätsangebote unterstützen, flexible Verkehrsformen koordinieren und Öffentlichkeitsarbeit leisten. Sie übernehmen auch Aufgaben wie Qualitätssicherung, Schulungen oder Förderberatung. Ihre Bedeutung liegt nicht nur darin, punktuell zu helfen, sondern auch darin, langfristig Kapazitäten in den Regionen aufzubauen. Finanziert werden die Mobilitätszentralen in Österreich durch die Bundesländer, Gemeinden und aus dem laufenden Betrieb (vgl. Gemeindeverband Stand Montafon 2025; Mobilitätszentrale Burgenland 2025b). In Deutschland existieren bereits verschiedene Ansätze, die den Mobilitätszentralen in Österreich ähneln und teilweise deren Aufgaben übernehmen. Diese Initiativen konzentrieren sich vor allem auf die Unterstützung und Vernetzung von Mobilitätsangeboten in ländlichen Regionen. Das Land Niedersachsen unterstützt die Einrichtung und Fortentwicklung von Mobilitätszentralen, insbesondere in Regionen ohne bestehende Anlaufstellen für kommunale Akteure. Diese Zentren dienen der besseren Information und Vernetzung zur Ermöglichung von Mobilitätsketten (vgl. Neumann/Rüdiger 2024). Im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) bieten Mobilitätszentralen Auskunft, Beratung und Service für individuelle Mobilität an. Sie fungieren als zentrale Anlaufstellen für Informationen zu Fahrplänen, Tarifen und weiteren Mobilitätsangeboten (vgl. Verkehrsverbund Rhein-Neckar o. J.). Die strukturelle Eingliederung und institutionelle Absicherung dieser Angebote könnte allerdings noch weiter gestärkt werden, um eine nachhaltige und flächendeckende Unterstützung in der Umsetzung auf kleinen Maßstabsebenen zu gewährleisten.

Eine weitere tragende Struktur ist die verpflichtende Einbindung sämtlicher Gemeinden in die jeweiligen Verkehrsverbünde der Länder. Dadurch profitieren auch kleinere Orte von einheitlichen Tarif- und Informationssystemen, abgestimmten Fahrplänen sowie gemeinsamen Marketing- und Ticketinglösungen. Dieses Modell schafft ein hohes Maß an Integration und sorgt für vergleichbare Mobilitätsstandards im ganzen Land, auch abseits urbaner Zentren (vgl. Gemeindeverband Stand Montafon 2025; Mobilitätszentrale Burgenland 2025b). Für Deutschland könnte die flächendeckende Integration ländlicher Kommunen in Verkehrsverbünde einen wichtigen Hebel darstellen, um für eine stärkere Vereinheitlichung zu sorgen und neue Angebote systematisch einzubetten.

Hervorzuheben ist zudem das österreichische Klimaticket, eine nationale Flatrate für den gesamten öffentlichen Verkehr. Diese ermöglicht es Nutzenden, zu einem ermäßigten Preis alle Verkehrsmittel landesweit zu nutzen, inklusive regionaler Busse in dünn besiedelten Gebieten. Es besteht zudem die Möglichkeit, regionale Varianten des Klimatickets zu einem günstigeren Preis zu erwerben (vgl. Bundeskanzleramt Österreich 2025). Der Nutzen dieses Instruments liegt insbesondere in seiner Einfachheit und Zugänglichkeit: Es senkt Einstiegshürden zur Nutzung des ÖPNV, fördert die regelmäßige Nutzung und macht Mobilität planbar (vgl. Gemeindeverband Stand Montafon 2025; Mobilitätszentrale Burgenland 2025b). In Deutschland wird mit dem Deutschlandticket bereits ein ähnlicher Weg beschritten. Am österreichischen Beispiel zeigt sich, wie viel Potenzial in einer verlässlichen politischen Unterstützung des Tickets steckt, die sich in zusätzlichen Angebotsverbesserungen und Bereitstellung regionaler Varianten, gerade in ländlichen Räumen auswirkt.

Schweiz

Die Schweiz verfolgt in der Verkehrsplanung einen stark datenbasierten Ansatz. Mit Hilfe von ÖPNV-Güteklassen und anspruchsvollen Erreichbarkeitsindikatoren werden hohe Zielwerte für die Anbindung peripherer Räume formuliert. Landesweit existieren rund 23.000 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (zuzüglich etwa 1.800 Bahnhöfe), was bei rund 9 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern einer Dichte von 2,6 Haltestellen je 1.000 Einwohnende entspricht. Damit liegt die Schweiz auf einem ähnlichen Niveau wie Deutschland (2,6 Haltestellen je 1.000 Einwohnende), weist jedoch eine gleichmäßigere räumliche Verteilung mit vergleichsweise hoher Erreichbarkeit auch in ländlichen Räumen auf (vgl. FSO 2024; BBSR 2018: 7; BBSR 2023; ARE 2025b). Die Zuständigkeiten sind klar zwischen Bund (Rahmen), Kantonen (Planung) und Gemeinden (Umsetzung) verteilt. Bei der Finanzierung von ÖPNV-Angeboten setzt die Schweiz in deutlich höherem Maße auf die Einnahmen aus Ticketverkäufen und die Verwendung von Bundesmitteln als Deutschland (vgl. Kanton Aargau 2025; ARE 2025b; Kanton Bern 2025). Für den deutschen Kontext können sowohl der stark datenbasierte Ansatz als auch die ambitionierten Zielwerte und die Finanzierungsstruktur interessant sein, um die Frequenz und Pünktlichkeit zu stärken.

Ein wichtiges Steuerungsinstrument stellt das so genannte Agglomerationsprogramm dar, das auch für ländlich geprägte Regionen mit wachsender Siedlungsdichte eine hohe Relevanz besitzt. Hierbei handelt es sich um ein verkehrs- und raumplanerisch integriertes Förderinstrument, mit dem der Bund gezielt jene Vorhaben finanziell unterstützt, die die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr verbessern. Die Programme werden alle vier Jahre überarbeitet und dienen nicht nur der Finanzierung, sondern auch der strategischen Koordination zwischen Gemeinden, Kantonen und dem Bund (vgl. Schweizer Eidgenossenschaft 2025; ARE 2025b). Für Deutschland könnte ein vergleichbares Instrument besonders in stark verdichteten ländlichen Regionen oder an den Rändern wachsender Städte sinnvoll sein, um Infrastruktur- und Verkehrsplanung besser zu verzahnen und Fördermittel stärker an integrierte Lösungen zu koppeln.

Auf operativer Ebene spielt das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) eine entscheidende Rolle. Es agiert nicht nur als fördernde Instanz, sondern übernimmt auch methodische Grundlagenarbeit, etwa durch die Entwicklung von Indikatoren für Erreichbarkeit oder Modellprojekten zur Mobilität in ländlichen Räumen. Diese Kombination aus finanzieller Unterstützung und inhaltlicher Steuerung schafft eine verlässliche Rahmensetzung für die Entwicklung neuer Ansätze (vgl. ARE 2025b; Kanton Aargau 2025). Interessant für Deutschland könnte dabei die gezielte Förderung von transdisziplinären und partizipativen Ansätzen sein, die das ARE in Modellregionen unterstützt. Hierzu gehören unter anderem Mobilitätslabore, in denen Verwaltung, Forschung und Bevölkerung gemeinsam Lösungen erproben. Ein weiterer relevanter Ansatz liegt in der Feinerschließung ländlicher Gebiete mit sogenannten Postautos. Dabei handelt es sich um Linienbusse, die auch abgelegene Dörfer zuverlässig bedienen. Ihre Finanzierung erfolgt teils durch den Bund und teils durch Kantone und Gemeinden, wobei klare Kriterien zur Wirtschaftlichkeit und Grundversorgung bestehen. Das System ist stark mit dem Bahnverkehr vertaktet, sodass selbst in peripheren Regionen eine stabile und planbare Grundversorgung gewährleistet ist (vgl. ARE 2025b; Kanton Aargau 2025; Kanton Bern 2025). Für Deutschland könnte dieses Modell insofern interessant sein, als dass es zeigt, wie auch klassische Linienverkehre in dünn besiedelten Räumen tragfähig gestaltet werden können, vorausgesetzt, sie sind gut integriert und langfristig abgesichert. Wichtig ist dabei die Kombination mit flexiblen Angeboten, wie sie in der Schweiz zunehmend erprobt werden, etwa durch Rufbusse oder Mitfahrplattformen in ländlichen Räumen.

Zentrale Erfolgsfaktoren

Aus den Detailanalysen und Interviews lässt sich als zentrales, länderübergreifendes Erfolgskriterium für verbesserte ländliche Mobilität eine gut abgestimmte übergeordnete strategische Planung ableiten. In Irland (Netzstrategie Connecting Ireland) und der Schweiz (gesetzlich verankerte Versorgungspflicht) zeigt sich, dass klare Zielvorgaben, Mindestbedienstandards und eine koordinierte Steuerung Wirkung entfalten, vorausgesetzt, sie sind mit verlässlichen finanziellen und institutionellen Ressourcen unterlegt. Erfolgreiche Modelle kombinieren zentrale Steuerung mit lokaler Umsetzung. Besonders Irland und Österreich demonstrieren, wie lokale Netzwerke oder Mobilitätszentralen regionale Besonderheiten adressieren können, ohne strategische Kohärenz zu verlieren. Die Einrichtung klar definierter Verantwortlichkeiten auf Landes-, Regional- und kommunaler Ebene ist dabei essenziell.

In allen untersuchten Ländern haben sich nachfrageorientierte Verkehrsformen wie Rufbusse, Bedarfsverkehre oder Anruf-Sammeltaxis als wichtige Ergänzung zum Linienverkehr etabliert. Entscheidend ist ihre Einbindung in bestehende Strukturen: Nur wenn flexible Angebote tariflich, informativ und organisatorisch in das ÖPNV-System integriert sind, entfalten sie ihr Potenzial. Österreich und Belgien zeigen, wie solche Angebote über eigene Budgetlinien, Standardprozesse und gezielte Ausschreibungen verstetigt werden können. Die Schweiz und Irland profitieren davon, dass Bedarfsverkehre als Teil der garantierten Grundversorgung organisiert sind, unabhängig von Wirtschaftlichkeitskriterien.

Ein weiterer Erfolgsfaktor ist die gezielte Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger, insbesondere in Regionen mit geringer Nachfrage. In Flandern erfolgt der systematische Aufbau multimodaler Knotenpunkte (Hop-pin Punten), in Österreich die Entwicklung sogenannter Mikro-Hubs. Diese Standorte ermöglichen einfache Umstiege und stärken durch begleitende Infrastruktur, zum Beispiel Radabstellanlagen, Sharing-Angebote, oder Ladepunkte, die Attraktivität nachhaltiger Mobilität. Die Schweiz zeigt, dass sich bestehende Bahnhöfe und Haltestellen strukturell zu Knotenpunkten aufwerten lassen, wenn Raumplanung, Fahrplan- und Tarifintegration zusammengedacht werden.

Dauerhaft finanzierte Koordinationsstellen auf lokaler Ebene erweisen sich als Schlüsselement für die Umsetzung integrierter Mobilitätsangebote. In Irland sind Local Link-Stellen lokal verankert und vom Staat finanziert, in Österreich werden Mobilitätszentralen auf Landesebene von den Bundesländern finanziert und in Belgien erfolgen sie auf Ebene der Verkehrsregionen und werden aus dem allgemeinen Mobilitätsbudget des Landes finanziert. Diese Beispiele demonstrieren, wie solche Stellen Planung, Kommunikation und Abstimmung bündeln und wie Verantwortlichkeiten, gerade in komplexen Akteurskonstellationen, verteilt sind. In Flandern zeigt sich, dass flexible Angebote nicht nur bis zur Ausschreibung von regionaler Seite begleitet werden sollten, sondern auch eine erfolgreiche Umsetzung diese Begleitung erfordert. Auch diese Begleitung muss finanziert sein.

Parallel dazu ist die Einbeziehung der Bevölkerung ein wiederkehrendes Element erfolgreicher Ansätze: Mobilitätstagebücher, partizipative Planungsprozesse oder individuelle Mobilitätsberatung fördern die Akzeptanz und Nutzung. In einigen europäischen Ländern gehören Beratungsangebote für Kommunen, Unternehmen und Nutzende mittlerweile zur Standardpraxis, etwa über Mobilitätszentralen oder betriebliche Mobilitätspläne.

Digitale Buchungs- und Informationsplattformen sowie tarifliche Integration sind maßgeblich für eine benutzerfreundliche, vernetzte Mobilität in ländlichen Räumen. Während die Schweiz mit einem vollständig integrierten, landesweiten Tarifsystem Maßstäbe setzt, arbeiten auch Belgien und Österreich an umfassenden digitalen ÖPNV-Plattformen. Herausforderungen bestehen dort, wo Tarif- und Informationssysteme zersplittert sind oder Bedarfsverkehre nicht digital buchbar sind, wie noch in Teilen Frankreichs. Die Praxis zeigt: Interoperable, transparente digitale Systeme senken Einstiegshürden, erleichtern Angebotsentwicklung und stärken das Vertrauen in den ÖPNV.

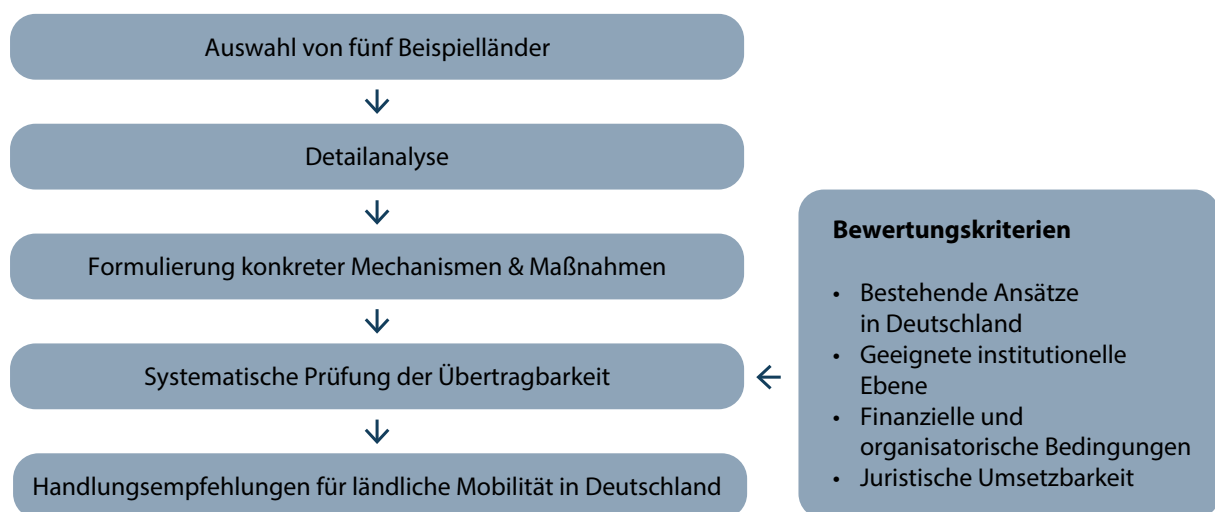
Zentrale Voraussetzung für die Umsetzung der untersuchten Maßnahmen ist eine langfristig gesicherte Finanzierung. Während etwa Belgien zweckgebundene Budgets für flexible Verkehrsangebote reserviert und Frankreich über Instrumente wie den Mobilitätsbeitrag von Arbeitgebenden Mittel generiert, könnte in vielen ländlichen Gebieten Deutschlands die verlässliche Absicherung laufender Betriebskosten noch gestärkt werden, insbesondere für nicht-liniengebundene Angebote und Koordinationsaufgaben. Es hat sich gezeigt, dass dort wo Finanzierungsinstrumente verstetigt und strategisch mit Planungs- und Infrastrukturmaßnahmen verknüpft sind, Innovationen dauerhaft Wirkung entfalten können.

Die Auswertung der Erfolgsfaktoren zeigt, dass erfolgreiche Ansätze zur Förderung ländlicher Mobilität zwar unterschiedliche institutionelle Ausprägungen haben, aber methodisch vergleichbare Prinzipien verfolgen.

Handlungsempfehlungen für Deutschland

Die folgenden Handlungsempfehlungen für die ländliche Mobilität in Deutschland stellen das Ergebnis des mehrstufigen Analyse- und Abstimmungsprozesses im Rahmen des Projektes dar (siehe Abbildung 6). Auf Grundlage der Detailanalyse der fünf Beispielländer wurden sieben Handlungsfelder identifiziert, die Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung der Mobilität in ländlichen Räumen Deutschlands darstellen. Innerhalb der Handlungsfelder wurden konkrete Mechanismen und Maßnahmen formuliert, die in den Beispielländern bereits erprobt sind. Für jeden der Mechanismen wurde systematisch geprüft, inwieweit eine Übertragbarkeit auf den deutschen Kontext möglich wäre. Dazu wurde untersucht, welche vergleichbaren Ansätze in Deutschland bereits existieren, auf welcher institutionellen Ebene eine Einführung sinnvoll sein könnte, welche finanziellen, organisatorischen und praktischen Voraussetzungen erfüllt werden müssten und wie die juristische Umsetzbarkeit einzuschätzen ist.

Abbildung 6
Vorgehen bei der Erarbeitung der Handlungsempfehlungen



Quelle: IKEM

Anhand der identifizierten Erfolgsfaktoren für Mobilität in ländlichen Räumen lassen sich sieben übergeordnete Handlungsfelder und 18 einzelne Maßnahmen und Mechanismen ableiten (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1
Handlungsempfehlungen

Handlungsfeld	Maßnahme / Mechanismus	Organisatorische Ebene im Beispielland	Ebene der Förderung im Beispielland	Organisatorische Ebene in Deutschland	Mögliche Finanzierung in Deutschland
1. Ländliche Mobilität strategisch planen – auf Landes- oder Regionsebene	1.1 Gesetzlich verankerte Versorgungspflicht / Mindestbedienstandards	Kantone (CH), Region (BE)	Kantone (CH), Regionen (BE)	Bundesländer/Landkreise	öffentlich
	1.2 Vereinfachte Mobilitätspläne	National (FR)	National (FR)	Bundesländer	öffentlich
	1.3 Rahmenplan für ländliche Mobilität	National (IR)	National (IR)	Bundesländer/Landkreise	öffentlich
	1.4 Vergabeverfahren und Wettbewerbssteuerung im öffentlichen Nahverkehr	National (IR), Bundesländer (AU)	National (IR), Bundesländer (AU)	Bundesländer	öffentlich
	1.5 Verkehrsmodelle	National, Kantone (CH)	National, Kantone (CH)	Bund, Bundesländer	öffentlich
	1.6 Integration von Verkehrs- und Raumplanung	National (CH)	National (CH)	Bundesländer, Landkreise, Kommunen	öffentlich
2. Lokale Koordinationsstrukturen dauerhaft etablieren	2.1 Mobilitätszentralen auf Landesebene	National (IR, BE), Bundesländer (AU)	National, Bundesländer	Bundesländer	öffentlich
	2.2 Verpflichtende Einbindung aller Gemeinden in Verkehrsverbünde	National, Kommunen (AU)	Bundesländer	Bundesländer	öffentlich
3. Multimodalität in ländlichen Räumen stärken	3.1 Multimodale Knotenpunkte in ländlichen Räumen gezielt aufbauen	Bundesländer, Kommunen (AU, BE)	Bundesländer, Kommunen	Bundesländer, Kommunen	öffentlich, privat
4. Flexible, nachfragegesteuerte Angebote flächendeckend integrieren	4.1 Bedarfsverkehre in ländlichen Räumen stärker nutzen und integrieren	National, Kommunal (CH)	National	Bundesländer, Verkehrsverbünde	öffentlich, privat
5. Tarifintegration und digitale Buchungssysteme verbessern	5.1 Nationales Buchungssystem	National (CH, IR)	National	Bund, Verkehrsverbünde	öffentlich, privat
	5.2 Flatrate für Nah- und Regionalverkehr	National, Verkehrsverbünde (AU)	National, regional	Bund, Bundesländer	öffentlich, privat

Handlungsfeld	Maßnahme / Mechanismus	Organisatorische Ebene im Beispielland	Ebene der Förderung im Beispielland	Organisatorische Ebene in Deutschland	Mögliche Finanzierung in Deutschland
6. Finanzierungsinstrumente gezielt ausrichten und verstetigen	6.1 Mobilitätsbeitrag durch Arbeitgeber	National (FR, BE)	Privat, lokal	Bundesländer, Kommunen	öffentlich, privat
	6.2 Pflichtbeteiligung des Arbeitgebers und Pauschale für nachhaltige Mobilität	National (FR)	Privat, lokal	Bund, Bundesländer	öffentlich, privat
	6.3 Dedizierte Budgets	Bundesländer (BE)	Bundesländer	Bund, Bundesländer	öffentlich
	6.4 Ausschreibungen für öffentliche Dienstleistungsverpflichtungen	National (IR)	National	Bund, Bundesländer	öffentlich
7. Beteiligung und Mobilitätsberatung stärken	7.1 Geoportale und Mobilitätslabore	National, Kantone, Forschungseinrichtungen (CH), Verkehrsunternehmen	National, Kantone, Projektpartner	Bund, Bundesländer, Forschungseinrichtungen, Verkehrsunternehmen, Kommunen	öffentlich, privat
	7.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement	National, Kommunen, Verkehrsverbünde, Unternehmen (FR)	National	Bundesländer, Kommunen	öffentlich, privat

Quelle: IKEM

Ländliche Mobilität strategisch planen – auf Landes- oder Regionalebene

Die Untersuchung hat gezeigt, dass übergeordnete Strategien auf Landes- und Regionalebene notwendig sind, um Mobilitätsangebote in ländlichen Räumen gezielt weiterzuentwickeln. Aufgrund dieser Ergebnisse wird empfohlen, auf diesen Ebenen Mindestbedienstandards festzulegen, Lücken systematisch zu erfassen und Ziele im Angebotsausbau genau zu definieren. Modelle wie die irische Netzstrategie „Connecting Ireland“ oder die flächendeckende Versorgungspflicht in der Schweiz zeigen, wie eine strukturierte, landesweite Planung auch in dünn besiedelten Räumen Wirkung entfalten kann (vgl. NTA 2024; schweizerisches PBG, SR 745.1, Art. 3). Auf den deutschen Kontext angewendet, wäre diese Empfehlung nicht auf nationaler Ebene, sondern auf der Ebene der Länder zu verorten. Hier könnten regionale Mobilitätsstrategien entwickelt werden, die eine flächendeckende Grundversorgung sicherstellen sowie verbindliche Zielvorgaben für Erreichbarkeit und Bedienqualität enthalten und diese miteinander verzahnen. Darüber hinaus würde sich die Einführung vereinfachter Mobilitätspläne als strategisches, aber niederschwelliges Planungsinstrument empfehlen. Analog zum französischen Modell der vereinfachten Mobilitätspläne können solche Pläne es lokalen und regionalen Akteuren ermöglichen, bedarfsorientierte, sektorübergreifende und partizipativ entwickelte Mobilitätspläne zu formulieren. Die vereinfachten Mobilitätspläne bieten hierfür ein übertragbares Vorbild, das in die bestehenden Mobilitätsplanungsstrukturen eingebettet werden könnte.

Gesetzlich verankerte Versorgungspflicht und Mindestbedienstandards

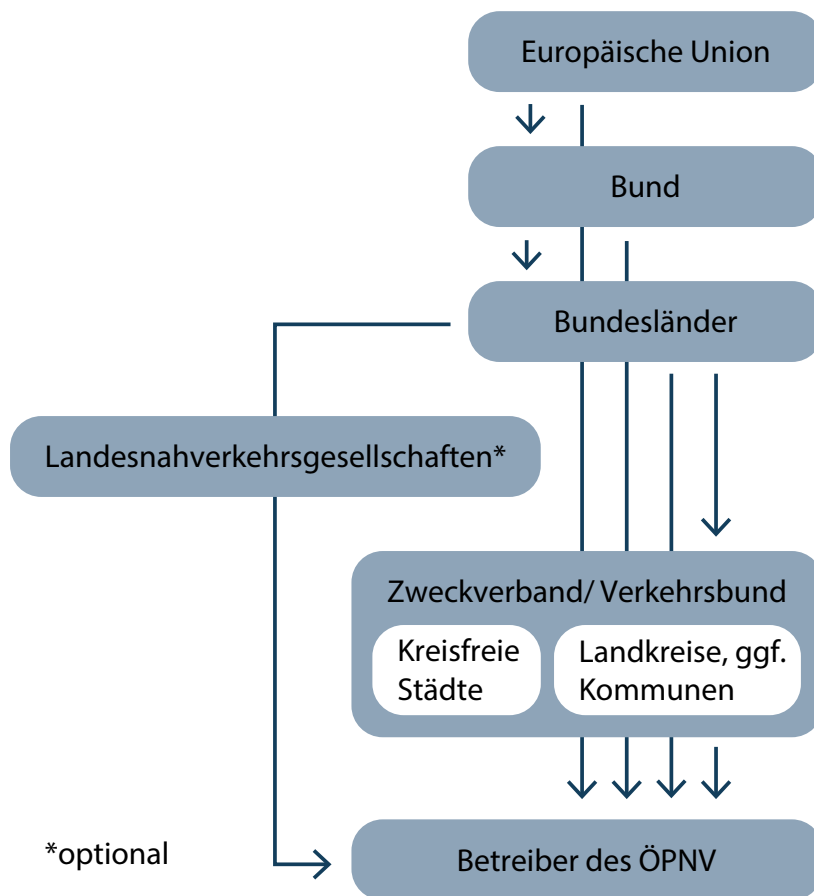
Mindestbedienstandards sichern eine verlässliche Grundversorgung im öffentlichen Verkehr und schaffen klare Erwartungen an Erreichbarkeit, Taktlogiken, Betriebszeiten, Anschlusssicherung und Zugänglichkeit. So werden Mobilitätslücken geschlossen, das bestehende Netz verlässlicher und die Daseinsvorsorge planbar.

In der Schweiz sind derartige Standards vielfach kantonale verankert: Erschließungs- bzw. Güteklassen fungieren als verbindliche Planungsgrundlage für Behörden und steuern die Ausgestaltung des Angebots, ergänzt um rechtlich abgesicherte Qualitätsanforderungen etwa zur Barrierefreiheit. In Flandern wurde der frühere Rechtsanspruch auf ein Mindestangebot im Rahmen von Basismobilität (Basismobilität) weiterentwickelt zur Basiserreichbarkeit (Basisbereikbaarheid) mit einem gestuften Netz aus Bahn/Kernnetz, Ergänzungsnetz und bedarfsorientierten Bausteinen. Gleichzeitig wurde die regionale Steuerung gestärkt, um Angebote passgenauer zuzuschneiden.

In Deutschland könnten Mindestbedienstandards die bundesweite Planbarkeit und Chancengleichheit im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse stärken, indem sie eine verlässliche Grundversorgung in ländlichen Räumen sichern und den Umstieg auf den ÖPNV erleichtern. Die Priorisierung knapper Mittel würde vereinfacht, die Transparenz gegenüber Öffentlichkeit und Politik würde erhöht und die Integration flexibler Angebote dort, wo Linienverkehr allein nicht wirtschaftlich tragfähig ist, würde unterstützt. Die Wirkung könnte sich entlang einer klaren Kette entfalten: Aus definierten Standards, entsprechend angepasster Finanzierung der Aufgabenträger, und klarer Zuständigkeiten würden verlässliche Bedienung, bessere Anschlüsse und integrierte Bedarfsverkehrslösungen, wo notwendig, folgen. Daraus würde eine bessere Anbindung aller Nutzenden ohne Auto, eine Stärkung der Daseinsvorsorge und attraktivere Lebensverhältnisse für alle Bürgerinnen und Bürger resultieren.

Bisher gibt es in Deutschland keine bundesweit einheitlichen Mindestbedienstandards. Die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft liegt bei Ländern und Landkreisen/kreisfreien Städten. Vorgaben werden über Landesgesetze und Nahverkehrspläne konkretisiert. Einzelne Länder (z. B. Baden-Württemberg) und Kommunen (z. B. Hannover) haben bereits eigene Bedienstandards formuliert, eine flächendeckende, koordinierte Umsetzung fehlt jedoch (vgl. MUKEM o. J.; Landeshauptstadt und Region Hannover o. J.). Operativ spielen Länder, Kommunen und Verkehrsverbünde die zentrale Rolle.

Abbildung 7
Zuständigkeiten im ÖPNV in Deutschland



Quelle: Rebel auf Grundlage von Forschungsinformationssystem 2022

Für die Übertragbarkeit und Skalierung bräuchte es auf Landes- und Bundesebene klar definierte Mindestkriterien (z. B. Erreichbarkeitsradien, Anteil der Wohnbevölkerung mit Grundangebot, Taktlogiken, Betriebszeitfenster) und deren Verankerung in Nahverkehrsplänen. Eine dedizierte Beteiligung durch den Bund könnte die Planungssicherheit erhöhen. Flankierend wären klare Zuständigkeiten, ein Monitoring sowie die Anerkennung bedarfsorientierter Angebote als gleichwertiger Erfüllungsweg in Streulagen und peripheren Gebieten sinnvoll.

Rechtlich wäre die Einführung grundsätzlich möglich, würde aber Anpassungen auf Bundes- und Landesebene erfordern. Denkbar wäre dies über Änderungen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) oder eine Rahmengesetzgebung. Dabei wären die föderalen Zuständigkeiten zu beachten. Zur Umsetzung gäbe es mehrere Möglichkeiten:

- eine bundesweite Verständigung auf Standards (je nach Eingriffstiefe ggf. mit verfassungsrechtlichem Klärungsbedarf)
- ein Staatsvertrag der Länder als kooperativer, politisch bindender Rahmen
- ein „Prinzip der Willigen“ mit freiwilliger Förderung für Länder/Kommunen, die vorangehen

Praktisch erleichtern könnte die Einführung ein gemeinsames Angebot ohne einen zwingend gemeinsamen Tarifverbund. Unterstützenderweise mindert hier das Deutschlandticket schon heute die Tarifgrenzen. Mit Min-

deststandards gehen auch Mindestkosten einher, die finanziert werden müssten. Hier ist davon auszugehen, dass diese Kosten eher höher ausfielen als heutzutage. Bundesweite Standards würden also wahrscheinlich zu bundesweit höheren Kosten führen, was eine Einigung auf dieser Ebene erschweren würde (Abstimmung zu Kostenübernahme zwischen Bund und Ländern, analog zum Deutschlandticket). Ein schrittweises Vorgehen mit Pilotregionen, begleitendem Monitoring und Best-Practice-Transfer würde sich anbieten, um Standards realitätsnah einzuführen und zu verfeinern. Dies könnte auch auf Landesebene geschehen, was die Abstimmungsbedarfe reduzieren und trotzdem schon zu einer Verbesserung der Angebote führen könnte.

Vereinfachte Mobilitätspläne für ländliche Räume

Vereinfachte Mobilitätspläne bieten ländlichen Kommunen ein niedrigschwelliges Instrument, um mit geringem Aufwand strategische Mobilitätslösungen zu entwickeln. Der Leitfaden wurde von der Cerema, also auf nationaler Ebene, erarbeitet. Für die Umsetzung liegt die Verantwortung für die Entwicklung von vereinfachten Mobilitätsplänen und damit die Anwendung des Leitfadens in der Verantwortung bei den lokalen und zuständigen Mobilitätsbehörden (Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) – Mobilitätsbehörde). Sie konzentrieren sich auf praxisnahe, maßgeschneiderte Maßnahmen, die an die lokalen Bedarfe und Ressourcen angepasst sind und werden durch nationale Förderungen in Frankreich und Beratung von der Cerema unterstützt. Ein standardisiertes Format, in Form eines methodischen Leitfadens, der von der Cerema frei zur Verfügung gestellt wird, ermöglicht eine schnelle und kostengünstige Umsetzung, während partizipative Methoden wie Interviews oder Workshops die Akzeptanz vor Ort stärken. Aus den Erfahrungen in Frankreich ließe sich für Deutschland die Verknüpfung mit Förderprogrammen für die Erarbeitung dieser Pläne, die Zulassung von Kooperationen zwischen Kommunen und die anschließende Förderung flankierender Maßnahmen, wie es bei der Städtebauförderung und integrierten Stadtentwicklungskonzepten der Fall ist, als empfehlenswert ableiten. Beispiele wie die Klima-Mobilitätspläne Baden-Württembergs verdeutlichen, wie integrierte Ansätze und ein Leitfaden funktionieren können, besonders wenn mehrere Kommunen gemeinsame Pläne (SRMP) erarbeiten (vgl. Kompetenznetz KLIMA MOBIL 2024).

Die Untersuchung hat ergeben, dass die Einführung vereinfachter Mobilitätspläne grundsätzlich auf Grundlage der bestehenden Landesgesetze zum ÖPNV und damit auf Landesebene möglich wäre. Allerdings fehlt bislang in den meisten Bundesländern eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage, die die Erstellung solcher Pläne vorschreibt oder ermöglicht. Eine entsprechende Verankerung in den Landesgesetzen wäre daher empfehlenswert, um eine flächendeckende Umsetzung zu gewährleisten. Um eine bundesweit einheitliche Rahmensetzung zu gewährleisten, könnte zudem eine Ergänzung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erfolgen oder die Ausgestaltung über spezifische Förderinstrumente flankiert werden. Auf diese Weise ließe sich sowohl die rechtliche Verbindlichkeit als auch die praktische Umsetzung unterstützen und langfristig sichern.

Rahmenplan für ländliche Mobilität

Der irische Rahmenplan „Connecting Ireland“ verfolgt das Ziel, bis 2030 eine flächendeckende ÖPNV-Grundversorgung sicherzustellen. Er zeichnet sich durch eine klare Vision, verbindliche Zielvorgaben und eine staatlich koordinierte Umsetzungsstruktur aus. Die konkrete Umsetzung erfolgt über regionale Akteure (Local Link; vgl. NTA 2024).

Aus der Untersuchung leitet sich für Deutschland die Frage ab, wie sich vergleichbare Elemente in bestehende Planungs- und Steuerungsprozesse übertragen ließen. Zwar bestehen mit den Nahverkehrsplänen der Bundesländer bereits Instrumente, die eine strategische Grundlage für den ÖPNV bilden, diese unterscheiden sich jedoch erheblich in ihrer Reichweite und Verbindlichkeit. Auch auf nationaler Ebene fehlt bislang eine klare Strategie für die ländliche Mobilität mit verbindlichen Zielen und konkreten Maßnahmen.

Die Zuständigkeiten im ÖPNV sind in Deutschland differenziert geregelt: Für den Schienenpersonennahverkehr sind die Länder verantwortlich. Für den straßengebundenen ÖPNV sind in der Regel die Kommunen oder

kommunale Zweckverbände zuständig, auf Grundlage der jeweiligen Landesgesetze (vgl. BMV 2022). Um einen solchen Ansatz im deutschen Kontext umzusetzen, wären verbindliche Vorgaben vor allem in den Landesgesetzen nötig, ergänzt durch entsprechende kommunale Regelungen. Eine nationale Rahmensetzung könnte sinnvoll sein, müsste jedoch eng mit den landesseitigen Mechanismen abgestimmt sein, um Überschneidungen zu vermeiden. Für die Umsetzung wären auf Landesebene verbindliche Mobilitätsstrategien zu entwickeln, die konkrete Ziele und Maßnahmen für ländliche Räume festschreiben. Diese Strategien sollten die systematische Erfassung von Versorgungslücken, die Definition von Mindeststandards sowie verbindliche Ausbauziele umfassen. Zentrale Steuerungs- und Koordinationsinstanzen wären notwendig, um eine einheitliche Umsetzung sicherzustellen und gleichzeitig regionale Besonderheiten zu berücksichtigen. Ein weiterer entscheidender Erfolgsfaktor ist eine langfristig gesicherte Finanzierung, die nicht projektbezogen, sondern strukturell verankert sein müsste.

Rechtlich wäre eine Umsetzung im Rahmen der bestehenden Regelungen grundsätzlich möglich. Das PBefG erlaubt bereits öffentliche Dienstleistungsaufträge (vgl. § 8a PBefG) bietet jedoch keine Grundlage für eine bundesweite Strategie mit verbindlichen Vorgaben. Dafür wären vermutlich neue gesetzliche Bestimmungen auf Bundesebene in den Grenzen der Gesetzgebungskompetenz sowie gezielte Finanzierungsinstrumente erforderlich. Auf Länderebene müssten zudem die jeweiligen ÖPNV-Gesetze angepasst oder konkretisiert werden, um die Umsetzung verbindlicher landesweiter Strategien zu ermöglichen und diese mit den Bundesregelungen zu verzahnen.

Vergabeverfahren und Wettbewerbssteuerung im öffentlichen Nahverkehr

Ein funktionierender Wettbewerb im öffentlichen Verkehr kann über Ausschreibungen für öffentliche Dienstleistungsverpflichtungen (Public Service Obligations, PSO) gezielt gefördert werden. In Irland und Österreich erfolgt die Leistungserbringung im ÖPNV überwiegend durch Ausschreibungsverfahren, bei denen private Anbietende im staatlichen Auftrag öffentliche Dienstleistungen erbringen. In Österreich wird dies auf Ebene der Bundesländer und in Irland auf nationaler Ebene koordiniert.

In Deutschland bestehen bereits rechtliche Grundlagen für vergleichbare Verfahren. Das PBefG sieht die Möglichkeit vor, öffentliche Dienstleistungsaufträge auszuschreiben (vgl. § 8a PBefG). In der Praxis sind diese Verfahren jedoch eher heterogen ausgestaltet, da durch die Regionalisierung sowohl Ausschreibungen als auch Direktvergaben an kommunale Unternehmen zulässig sind. Empirische Untersuchungen belegen, dass in ausgewählten Regionen Ausschreibungen erfolgreich durchgeführt wurden und nachweislich zu Kosteneinsparungen und Verbesserungen in der Servicequalität geführt haben (vgl. KCW 2007).

Internationale Untersuchungen zeigen, dass wettbewerbliche Verfahren im ÖPNV die Effizienz steigern und Innovationen anregen können. Da sie Anbietenden Anreize geben, Kosten zu senken und gleichzeitig Qualität zu sichern (vgl. OECD 2022). Voraussetzung ist, dass sichergestellt sein muss, dass auch in weniger profitablen, peripheren oder dünn besiedelten Räumen eine Grundversorgung gewährleistet wird, da öffentliche Aufgabenträger Mindeststandards festlegen und über PSO-Verträge finanzielle Kompensation leisten können.

Für Deutschland ließe sich daraus die Empfehlung ableiten, Ausschreibungen systematischer einzusetzen und die Verfahren stärker zu vereinheitlichen. Besonders in ländlichen Regionen kann es an administrativen Kapazitäten fehlen, um komplexe Vergaben durchzuführen. Hilfreich wären daher zentrale Beratungsstellen oder Kompetenzzentren auf Ebene der Länder, die Aufgabenträger bei der rechtssicheren Gestaltung unterstützen. Gleichzeitig sollten qualitative Kriterien wie Bedienhäufigkeit, Barrierefreiheit oder ökologische Standards verbindlich in die Ausschreibungen integriert werden. So ließe sich vermeiden, dass Wettbewerb primär über den Preis geführt wird, während die Angebotsqualität auf der Strecke bliebe.

Rechtlich wäre eine Ausweitung wettbewerblicher Verfahren im Rahmen der geltenden EU-Verordnung 1370/2007 und des PBefG möglich und sogar vorgegeben (vgl. Anhang 2; Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007;

§ 8a PBefG). Eine Konkretisierung der Bedingungen für Direktvergaben wäre sinnvoll, um die Transparenz zu erhöhen und einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten. Zudem sollte die Finanzierung so ausgestaltet werden, dass auch in weniger rentablen Regionen attraktive Angebote entstehen können. Dies setzt voraus, dass öffentliche Mittel nicht nur die Kosten decken, sondern auch einen Qualitätswettbewerb fördern.

Verkehrsmodelle

In der Schweiz werden differenzierte Verkehrsmodelle und Erreichbarkeitsanalysen auf Bundes- und Kantonsebene eingesetzt, um Mobilitätsangebote systematisch zu planen und auch die Versorgung in ländlichen Räumen datenbasiert zu bewerten. Diese Modelle stellen ein zentrales Instrument dar, um Nachfrage, Erreichbarkeit und Wirkungen von Maßnahmen transparent darzustellen und politische Entscheidungen zu legitimieren (vgl. Schweizerische Eidgenossenschaft 2025).

In Deutschland existieren mit den Datenangeboten in der Mobilithek (vgl. BMV 2025a) oder der Erhebung Mobilität in Deutschland (vgl. MiD; BMV 2023) und Datenplattformen wie die Durchgängige Elektronische Fahrgastinformation (DELFI) oder Open Data ÖPNV (vgl. DELFI e.V. 2025; Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR 2025) bereits wichtige Grundlagen. Bundesweite Verkehrsmodelle liegen jedoch nur für den motorisierten Individualverkehr und den schienengebundenen Personenverkehr im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung vor. Bei verkehrsträgerübergreifenden Modellen, die auch den gesamten ÖPNV mit einbeziehen liegt der Fokus bislang stark auf Ballungsräumen, während ländliche Räume nur am Rande berücksichtigt werden. Für eine bessere Übertragbarkeit wäre es erforderlich, Verkehrsmodelle auch für dünn besiedelte Regionen systematisch zu entwickeln und mit kleinräumigen Daten zu unterlegen. Entscheidend wäre die Verfügbarkeit von hochaufgelösten, aktuellen Daten, die auch digitale Plattformen und neue Mobilitätsformen berücksichtigen. Dabei wären auch die Kosten für die Datenerhebung und den Betrieb entsprechender Systeme sowie deren nachhaltige Finanzierung zu berücksichtigen.

Empfehlenswert wäre die Einführung eines bundesweiten, verbindlichen Bewertungs- und Prognosesystems, das allen Aufgabenträgern zur Verfügung steht und insbesondere die Entwicklung von Nachfrage, Verkehrsaufkommen und Erreichbarkeit abbildet. Dies würde nicht nur die Vergleichbarkeit, sondern auch die Kooperation zwischen Regionen verbessern. Angesichts der zunehmenden Bedeutung digitaler Infrastrukturen schiene es naheliegend, die Zuständigkeit bei dem Bundesverkehrsministerium (BMV) zu verankern, welches im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 Verkehrsprognosen erstellt (vgl. BMV 2024) und an der Entwicklung bundeseinheitlicher Standards für das ÖPNV-Angebot arbeitet (vgl. BMV 2025c). Zusätzlich könnte die Integration und Bereitstellung von Mobilitätsdaten gesetzlich definiert werden, um den Zugang und die Nutzung zu erleichtern.

Die Einführung verbindlicher Verkehrsmodelle wäre im Rahmen des bestehenden Rechts möglich, erfordert jedoch Anpassungen. Das Intelligente Verkehrssysteme Gesetz (IVSG) als Umsetzung der IVS-Richtlinie könnte eine geeignete Grundlage bieten, um Datenzugang und -nutzung zu regeln. Darüber hinaus wären Ergänzungen im Bundesstatistikgesetz oder spezifische Verordnungen notwendig, um Datenqualität, Datenschutz und Interoperabilität verbindlich sicherzustellen.

Integration von Verkehrs- und Raumplanung

Das Schweizer Agglomerationsprogramm auf Bundesebene verfolgt die systematische Vernetzung von Verkehrs- und Raumplanung. Durch verbindliche Planungsprozesse und eine kontinuierliche Förderung werden integrierte Konzepte entwickelt, die nicht nur städtische Zentren, sondern auch ihr Umland einbeziehen. Ziel ist es, Mobilität, Siedlungsentwicklung und Infrastrukturausbau kohärent zu steuern, um eine langfristig tragfähige Grundversorgung und nachhaltige Entwicklung sicherzustellen (vgl. ARE 2025c).

In Deutschland existieren mit Instrumenten wie dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) oder regionalen Projekten, etwa im Rahmen des Konzepts RegioStadtbahn, das die Vorteile von Regionalbahnen und Straßenbahnen kombiniert, bereits Ansätze, die in eine ähnliche Richtung gehen. Bislang fehlt allerdings eine übergreifende strategische Integration, die Verkehrs- und Raumplanung miteinander verknüpft. Förderprogramme orientieren sich häufig an einzelnen Projekten, ein koordinierter Rahmen zwischen Bund, Ländern und Kommunen könnte ergänzend wirken.

Für eine Übertragung auf Deutschland wären verstetigte Förderstrukturen erforderlich, die verbindliche Koordinations- und Kooperationsprozesse institutionell absichern. Obwohl die Bundesraumordnung verbindliche Leitlinien und Pläne vorgibt, bleiben viele operative Festlegungen und Detailregelungen in der Zuständigkeit der Länder. Daher könnten verbindliche Vorgaben im Mobilitätsbereich primär in den Landesgesetzen verankert werden. Einen möglichen Anknüpfungspunkt würde das Konzept der „Zentralen Orte“ darstellen, das in den Landesentwicklungsplänen bereits verankert ist und eine funktionale Verflechtung zwischen Stadt und Umland vorsieht. Eine sinnvolle Weiterentwicklung könnte darin bestehen, dieses Konzept stärker mit Mobilitätsstrategien zu verzahnen und so Synergien zwischen Verkehrs- und Raumplanung zu schaffen. Da eine zentrale Herausforderung der integrierten Planung in der Zusammenarbeit verschiedener Fachämter liegt, könnte die Schaffung von Kooperationsanreizen und Organisationsmöglichkeiten auf verschiedenen administrativen Ebenen in diesem Zusammenhang sinnvoll sein.

Die Umsetzung wäre grundsätzlich im bestehenden Rechtsrahmen möglich, würde aber gezielte Anpassungen erfordern. Das GVFG müsste insofern erweitert werden, dass nicht nur Einzelprojekte, sondern auch integrierte Planungsprozesse zwischen Raum- und Verkehrsinfrastruktur förderfähig wären. Gleichzeitig müssten das Raumordnungsgesetz (ROG) oder die jeweiligen Landesplanungsgesetze um Bestimmungen ergänzt werden, die eine verbindliche Abstimmung von Raum- und Verkehrsplanung vorschreiben. Dadurch ließe sich sicherstellen, dass Mobilitätsstrategien systematisch in regionale Entwicklungspläne eingebettet werden.

Regionale und lokale Koordinationsstrukturen dauerhaft etablieren und finanzieren

Erfahrungen aus Irland, Österreich, Frankreich und Belgien verdeutlichen, dass dauerhafte Koordinationsstellen auf kommunaler oder regionaler Ebene entscheidend sind, um Mobilitätsangebote zu vernetzen, Akteure einzubinden und Maßnahmen umzusetzen. In Irland werden die Local Link-Stellen durch nationale Mittel finanziert, in Österreich tragen die Bundesländer die Mobilitätszentralen und in Belgien erfolgt die Finanzierung über das allgemeine Mobilitätsbudget auf Bundesebene. In Frankreich ist die Cerema, inklusive ihrer lokalen Koordinationsstellen, dem Umweltministerium unterstellt und wird überwiegend aus dem nationalen Haushalt finanziert. Auch in Deutschland könnte es effektiv sein, eine entsprechende Verankerung sowohl institutionell als auch finanziell weiter zu stärken. Ein positives Beispiel hierfür stellt das Zukunftsnetz NRW dar, das auf Landesebene finanziert wird (vgl. MUNV NRW 2025). Um diesen Ansatz auch in Deutschland umzusetzen, wäre die Einrichtung und dauerhafte Finanzierung von lokalen Koordinationsstellen für ländliche Mobilität auf Landkreisebene zu empfehlen. Diese können als zentrale Schnittstellen zwischen Verwaltung, Verkehrsunternehmen und Nutzenden fungieren.

Mobilitätszentralen auf Landesebene

In Österreich und Irland wurden auf Landes- bzw. regionaler Ebene Mobilitätszentralen etabliert, die als operative Kompetenzstellen fungieren. Ihre Aufgaben reichen von der Qualitätskontrolle und Beratung bis hin zu Schulungen für Kommunen und Verkehrsunternehmen. Diese Strukturen dienen nicht nur der fachlichen Unterstützung, sondern auch der Koordination verschiedener Akteure, wodurch eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote ermöglicht wird.

In Deutschland existiert bisher keine flächendeckende koordinierte Struktur dieser Art. Einzelne Bundesländer und Regionen haben ähnliche Ansätze, wie etwa Mobilitätsnetzwerke oder Kompetenzzentren, entwickelt. Die Einrichtung von Mobilitätszentralen auf Landesebene könnte daher einen wichtigen Beitrag leisten, um Beratung, Steuerung und Koordination von Mobilitätsangeboten zu verbessern. Besonders Länder ohne bestehende Strukturen hätten hierdurch die Möglichkeit, regionale Kompetenzen zu bündeln und systematisch auszubauen.

Im deutschen Kontext wäre für eine erfolgreiche Umsetzung eine landespolitische Initiative zu empfehlen, die eine langfristige Finanzierung und eine institutionelle Verankerung gewährleistet. Gleichzeitig wäre zu empfehlen, für landesweite Einrichtungen Austauschformate für die Entwicklung möglicher einheitlicher Bewertungs- und Unterstützungsverfahren zu fördern. Mit dem Länderübergreifenden Mobilitätsnetzwerk, das Landes- und Bundesministerien und Kommunale Spitzenverbände (vgl. BBSR 2020) vernetzt, besteht bereits eine mögliche Austauschplattform. Die Einrichtung von Mobilitätszentralen wäre im bestehenden Rechtsrahmen grundsätzlich möglich. Relevant sind insbesondere die Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes sowie landesrechtliche Nahverkehrsgesetze, die eine institutionelle Verankerung erlauben. Ergänzend wären Vorgaben zur Datenbereitstellung nach der EU-IVS-Richtlinie und ihren delegierten Verordnungen zu berücksichtigen. Das geplante Mobilitätsdatengesetz des Bundes könnte künftig einen zusätzlichen Rahmen schaffen, befindet sich jedoch noch im Gesetzgebungsverfahren. Um die dauerhafte Funktionsfähigkeit sicherzustellen, wären daher vor allem Anpassungen auf Landesebene notwendig, etwa durch die Festlegung verbindlicher Zuständigkeiten, Qualitätsstandards und Finanzierungsmechanismen.

Verpflichtende Einbindung aller Gemeinden in Verkehrsverbünde

In Österreich sind alle Gemeinden verpflichtet, Teil eines landesweiten oder länderübergreifenden Verkehrsverbundes zu sein. Dies sichert einheitliche Tarifsysteme, abgestimmte Fahrpläne sowie gemeinsame Vertriebs- und Marketinglösungen. Auch kleine Orte profitieren dadurch von einer besseren Integration in den ÖPNV und einer erhöhten Sichtbarkeit des Angebots (vgl. BMIMI 2025).

In Deutschland gibt es zwar eine Vielzahl an Verkehrsverbünden, doch vor allem kleinere und ländliche Kommunen sind nicht überall vollständig integriert. In vielen ländlichen Räumen bestehen Lücken im Verkehrssystem, wo eine Unterversorgung im ÖPNV besteht und keine Integration in ein Tarifsystem oder abgestimmte Fahrpläne existieren (vgl. Verkehrsclub Deutschland e.V. 2021). Dies führt zu erheblichen Nachteilen für die Erreichbarkeit, erschwert Umstiege zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und mindert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs insgesamt. Eine stärkere Verpflichtung zur Integration aller Gemeinden in bestehende Verbundstrukturen könnte diese Defizite abbauen und die Transparenz, Nutzerfreundlichkeit und Effizienz des Systems deutlich erhöhen.

Eine Umsetzung dieses Ansatzes in Deutschland würde erfordern, dass alle Kommunen per Landesgesetz in bestehende Verkehrsverbünde integriert werden. Dabei müsste die organisatorische Verantwortung auf Landesebene liegen, um einen flächendeckenden und verbindlichen Rahmen zu schaffen. Gleichzeitig wären geeignete Finanzierungsmechanismen notwendig, um kleinere Gemeinden zu entlasten. Darüber hinaus könnte die Kooperation zwischen Kommunen gestärkt werden, sodass auch auf der lokalen Ebene gemeinsame Angebote entwickelt und koordiniert werden können.

Eine gesetzliche Pflicht zur Integration aller Kommunen in Verkehrsverbünde besteht bislang nicht. Eine Umsetzung wäre durch Änderungen in den jeweiligen ÖPNV- bzw. Nahverkehrsgesetzen der Länder möglich. Zentrale Vorgaben im Bundesrecht wären nicht erforderlich, könnten jedoch zur Harmonisierung sinnvoll sein. Zudem wäre das europäische Beihilferecht zu beachten, sofern Landesmittel gezielt zur Unterstützung kleinerer Gemeinden eingesetzt werden würden.

Multimodalität in ländlichen Räumen stärken

Multimodale Knotenpunkte (Mobility Hubs) bündeln ÖPNV, Radverkehr, Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur an gut erreichbaren Knotenpunkten. Diese werden in urbanen Räumen immer häufiger eingesetzt, um die verschiedenen öffentlichen und privaten Angebote besser zu integrieren. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass solche Punkte auch in ländlichen Räumen einen positiven Effekt haben können.

Multimodale Knotenpunkte in ländlichen Räumen gezielt aufbauen

In Österreich und Belgien (Flandern) zeigen multimodale Knotenpunkte, dort Mikro-Hubs oder „Hoppin Punkten“ genannt, wie Umsteigemöglichkeiten zwischen Verkehrsträgern in ländlichen Räumen attraktiver gestaltet werden können. Sie verbessern Erreichbarkeit und Umsteigekomfort und stärken so den Umweltverbund. Außerdem zeigen die Beispiele, dass sich über die dedizierten Mittel für die Knotenpunkte auch bestehende ÖPNV-Stationen indirekt aufwerten lassen.

Abbildung 8
Aufbau und Aussehen eines Mobility Hubs in Flandern



Quelle: SOLVA 2025b

In Deutschland existieren bisher einzelne Pilot- und Modellvorhaben (z. B. RegioHubs, Bike+Ride-Offensive, Smart Rural Mobility), jedoch keine flächendeckende oder systematisch koordinierte Umsetzung. Auch gibt es keine einheitliche Definition von multimodalen Knotenpunkten. Die organisatorische Verankerung liegt vor allem auf Landes- und kommunaler Ebene. Für einen gezielten Ausbau in Deutschland bräuchte es verlässliche Fördermittel für Infrastruktur und Betrieb sowie eine strategische, raumbezogene Planung. Rechtlich ist die Umsetzung im Rahmen der kommunalen Planungshoheit und vorhandener Förderprogramme möglich.

Eine Integration in Raumordnungsplanung und Nahverkehrspläne würde es ermöglichen die Knotenpunkte zum Beispiel als Teil von Achsen, Zentralitäts- und Versorgungsstrukturen festzulegen. So würde Vorrang geschaffen werden, was eine spätere Sicherung von Flächen in der Bauleitplanung etwa für Radabstellplätze oder Ladeinfrastruktur vereinfachen würde. Durch eine Integration in andere, relevante Planungen könnten die Knotenpunkte als Systembaustein betrachtet und integriert behandelt werden.

Zur perspektivischen Erleichterung von Förderung und Betrieb der Knotenpunkte, wäre eine Erweiterung der Definition von ÖPNV um Angebote für geteilte Mobilität denkbar. So würde die Verantwortung an die ÖPNV-Aufgabenträger fallen, was Zuständigkeiten und Steuerung auf Landes- und Bundesebene klären würde. Außerdem

öffnen sich so bestehende Steuerungs- und Fördermechanismen des ÖPNV auch für die Hubs und die Reibungskosten sinken. Allerdings bleibt die langfristige Finanzierung, über Pilotmodelle und Investitionsförderungen hinaus, ein Schlüsselkriterium. Zur Unterstützung bei Planung und Umsetzung vor Ort bieten sich Kompetenzstellen an, entweder landesseitig (ggf. mit Fokus auf Bahnhöfe und Bahnhofsvorplätze) oder bei den Verkehrsverbünden. Die Bundesländer könnten jeweils gemeinsam eine eigene, praxisnahe Anlaufstelle schaffen.

Flexible, nachfragegesteuerte Angebote flächendeckend integrieren

Bedarfsverkehre wie Rufbusse, Anruf-Sammeltaxis oder On-Demand-Shuttles stellen in allen untersuchten Ländern ein zentrales Element zur Förderung von Mobilität in ländlichen Räumen dar. Sie schließen Mobilitätslücken vor allem in dünn besiedelten Räumen: Fahrten entstehen nur bei Bedarf, Buchung und Disposition laufen digital, das Angebot passt sich lokal an und nutzt Fahrzeuge und Personal effizient. In der Schweiz sind solche Dienste Teil der garantierten Grundversorgung und als flächendeckender, staatlich koordinierter Tür-zu-Tür-Baustein mit dem ÖPNV-Liniennetz verzahnt.

Bedarfsverkehre in ländlichen Räumen stärker nutzen und integrieren

In Deutschland gibt es zahlreiche Pilotprojekte und etablierte Einzelangebote von Bedarfsverkehren. Diese sind häufig in Modellregionen, oft befristet und ohne einheitlichen Rahmen. Zuständigkeits- und Umsetzungslogik liegen vor allem auf Kommunal- oder Verkehrsverbundebene, da es hier vor allem um den ÖPNV auf der Straße, bzw. die operative Umsetzung und tarifliche Integration geht.

Um diesen Ansatz flächendeckender Bedarfsverkehre in den deutschen Kontext zu übertragen, bräuchte es eine verstetigte Förderung (Investition und Betrieb), eine Einbindung in ÖPNV-Tarife und Fahrpläne, klar formulierte Ziele sowie klare Zuständigkeiten. Sinnvoll ist die Kopplung an Mindestbedienstandards für ländliche Räume, damit bedarfsorientierte Angebote als gleichwertiger Erfüllungsweg anerkannt sind (z. B. für Randzeiten oder Streulagen). Damit Regionen die passende Mischung aus Linienverkehren mit ergänzenden Bedarfsverkehren an die lokalen Anforderungen anpassen können, dürfen Fördermittel nicht zu eng zweckgebunden werden.

Rechtlich ist die Umsetzung grundsätzlich möglich, da sich die nötigen Instrumente des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der darauf anknüpfenden Regelungen nutzen lassen. Verkehre können als „Linienbedarfsverkehre“ nach § 44 PBefG konzipiert werden: ohne festen Linienweg, mit vorheriger Bestellung und innerhalb festgelegter Gebiete und Zeiten. Dann gilt der Verkehr als ÖPNV. Somit können auch ÖPNV-Finanzierung und Förderung genutzt werden, und die Verantwortung fällt auf die Aufgabenträger.

Darüber hinaus können Bedarfsverkehre auch über § 50 PBefG als „gebündelter Bedarfsverkehr“ organisiert werden. Dieser gilt rechtlich als Gelegenheitsverkehr, ließe sich jedoch tariflich und organisatorisch in den ÖPNV integrieren. In der Praxis ist dies in vielen Regionen die Grundlage für Anruf-Sammeltaxis, die als flexible Ergänzung zum Linienverkehr dienen.

Für eine flächendeckende Integration sollten die bestehenden rechtlichen Definitionen ausreichen, allerdings müssten entsprechende finanzielle Mittel gesichert und die Eingliederung in den restlichen ÖPNV (Linienverkehr) gut geplant sein.

Generell haben die Beispiele aus den untersuchten Ländern gezeigt, dass der Mehrwert von nachfragegesteuerten Angeboten sich vor allem dann entfaltet, wenn sie systematisch in Liniennetze, Tarife und Informationssysteme eingebunden werden.

Tarifintegration und digitale Buchungssysteme verbessern

Die Schweiz zeigt mit ihrem landesweit integrierten Tarifsystem, wie nutzerfreundlich ländliche Mobilität gestaltet werden kann. Auch Belgien und Österreich setzen zunehmend auf digitale, plattformübergreifende Lösungen. In Deutschland könnte eine einheitliche Tariflandschaft dazu beitragen, ländliche Räume besser anzubinden und den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern. Um diesen Ansatz in Deutschland umsetzen zu können wäre ein flächendeckender Ausbau der Tarif- und Vertriebsintegration notwendig, etwa über Verkehrsverbundgrenzen hinweg, mit interoperablen Ticketlösungen, einheitlicher Fahrgastinformation und digitaler Buchbarkeit auch für Bedarfsverkehre.

Nationales Buchungssystem

Irland hat mit der „Leap Card“ ein integriertes Buchungs- und Bezahlungssystem auf den Weg gebracht, das sowohl klassische ÖPNV-Leistungen als auch bedarfsorientierte Angebote umfasst und in Zukunft national verfügbar gemacht werden soll. Verantwortlich für die Einführung und Koordination ist das Verkehrsministerium (Department of Transport) auf nationaler Ebene, während die Umsetzung durch die National Transport Authority (NTA) erfolgt. Nutzende können mit einer Chipkarte oder über digitale Anwendungen auf verschiedene Verkehrsmittel zugreifen, ohne zwischen unterschiedlichen Ticketsystemen wechseln zu müssen. Dieses Modell erhöht die Nutzerfreundlichkeit und kann zur stärkeren Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel beitragen. Die Förderung wird auf nationaler Ebene bereitgestellt (vgl. NTA 2018).

In Deutschland existiert bisher kein einheitliches nationales Buchungssystem. Zwar bieten einige Verkehrsverbünde digitale Buchungssysteme an und auch große Anbieter haben übergeordnete Vertriebssysteme etabliert, wie die Deutsche Bahn mit dem DB Navigator. Dennoch bleibt die Integration begrenzt, da viele regionale Systeme nicht interoperabel sind und bedarfsorientierte Angebote wie Rufbusse oder On-Demand-Shuttles nur zum Teil eingebunden werden. Damit fehlt bislang eine durchgängige digitale Plattform, die bundesweit alle Verkehrsangebote zusammenführt.

Für eine Einführung in Deutschland wäre es empfehlenswert, das Instrument auf Bundesebene zu verankern, wobei die konkrete Umsetzung durch bundesweite Koordinierungsstellen (z. B. unter Einbezug der Deutschen Bahn und Verkehrsverbünde) erfolgen könnte. Ergänzend sollten Länder und Kommunen bei der Integration lokaler und regionaler Angebote eingebunden werden. Eine Realisierung sollte politische Unterstützung und eine übergeordnete Koordination auf Bundesebene erfahren. Notwendig wäre zudem eine leistungsfähige digitale Infrastruktur. Ebenso zentral wären klare Datenschutzstandards im Einklang mit der DSGVO, die den Umgang mit Buchungs- und Nutzungsdaten regeln sollten.

Eine Umsetzung ließe sich im bestehenden Rechtsrahmen grundsätzlich realisieren, auch wenn sie sich kartell- und wettbewerbsrechtlich komplex gestalten würde. Das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) sowie europäische Wettbewerbsregeln müssten beachtet werden, um eine marktgerechte Ausgestaltung sicherzustellen. Zudem wären Anpassungen im Datenschutzrecht (BDSG, DSGVO) erforderlich, um Datennutzung und -weitergabe zu regeln. Für die Umsetzung in Deutschland wäre finanzielle Unterstützung notwendig, die aus öffentlichen Mitteln oder in Mischfinanzierungen unter Einbeziehung privater Akteure (z. B. Verkehrsunternehmen oder Arbeitgeber) erfolgen könnte.

Flatrate für Nah- und Regionalverkehr

In Österreich wurde mit der Klimaticket-Flatrate ein stark vergünstigtes Jahresabo für den gesamten öffentlichen Verkehr eingeführt. Mit einem Preis von rund 400 € pro Jahr (ca. 33 € pro Monat) für Nah- und Regionalverkehre schafft dieses Modell eine hohe Kostentransparenz und senkt die Hemmschwelle zur Nutzung des ÖPNV. Die Tarifvereinfachung und die Preisstabilität gelten als wesentliche Erfolgsfaktoren für die steigenden Fahrgastzahlen. Das Klimaticket kann außerdem für verschiedene Geltungsbereiche erworben werden und so

gezielt auf die Bedürfnisse der Nutzenden angepasst werden. Verantwortlich für das Klimaticket ist die nationale Ebene (Bund), die Umsetzung erfolgt über die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde. Die Förderung wird vom Bund bereitgestellt.

In Deutschland existiert mit dem Deutschlandticket ein vergleichbares Angebot, das im Jahr 2025 58 € pro Monat kostet und als bundesweit gültige Flatrate für den Nah- und Regionalverkehr konzipiert ist. Ab 2026 steigt der Preis auf 63 € pro Monat. Ein gestuftes Modell mit regionalen Varianten zu niedrigeren Preisen gibt es bislang nicht. Die Finanzierung des Deutschlandtickets ist bis 2030 durch Bund und Länder gesichert, die sich jeweils mit 1,5 Mrd. € an den Kosten beteiligen. Im Unterschied zum österreichischen Modell bleibt die langfristige Preisgestaltung allerdings unsicher, da eine Anpassung an die Inflationsentwicklung bislang nicht systematisch geregelt ist. In Österreich ist die Finanzierung durch einen stabilen Bundeszuschuss im Budget abgesichert und über mehrere Jahre vertraglich garantiert. Ergänzend wurde dort eine gestufte Preisentwicklung beschlossen, sodass das Klimaticket trotz Wertsicherung planbar bleibt und gleichzeitig finanzielle Stabilität gewährleistet wird. Die rechtliche Grundlage bildet das Klimaticketgesetz (vgl. BMIMI 2025). Ein solches Modell könnte für Deutschland als Vorbild dienen, da es Preiskontinuität und Verlässlichkeit sicherstellen würde. Zudem besteht in Deutschland die Möglichkeit regionaler Preisgestaltung, wenn Länder eigene Tariflösungen einführen und damit die Einheitlichkeit des Deutschlandtickets schwächen.

Für eine dauerhafte Etablierung wären klare politische Vereinbarungen zwischen Bund und Ländern notwendig, insbesondere zur Finanzierung. Die Umsetzung könnte auf Bundesebene unter Einbindung der Länder und Verkehrsverbünde in die praktische Umsetzung verankert werden. Neben der bisherigen hälftigen Beteiligung von Bund und Ländern (jeweils 1,5 Mrd. € jährlich), wäre zusätzliche finanzielle Unterstützung erforderlich, die aus öffentlichen Mitteln oder auch in Mischfinanzierungen mit privaten Akteuren (z. B. Verkehrsunternehmen, Arbeitgebern) erfolgen könnte, um Einnahmeverluste zu kompensieren und die Qualität des Angebots zu sichern. Die Einführung und Finanzierung des Deutschlandtickets in den Jahren 2023 bis 2025 wurden in § 9 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) festgelegt. Im November 2025 wurde der Fortbestand des Deutschlandtickets bis 2030 sowie die entsprechende Anpassung des RegG beschlossen. Um einen Fortbestand über 2030 hinaus sowie die Preisstabilität des Deutschlandtickets zu sichern, wären weitere gesetzliche Regelungen erforderlich.

Finanzierungsinstrumente gezielt ausrichten und verstetigen

In Frankreich (Mobilitätsbeitrag durch Arbeitgeber und Pauschale für nachhaltige Mobilität) und Belgien (zweckgebundene Budgets für Mobilität), existieren klar definierte Finanzierungsmechanismen zur Förderung neuer und existierender Mobilitätsangebote. Auch in Deutschland könnte ein verlässlicher, nachhaltiger Mechanismus für nicht-kommerzielle Verkehrsleistungen oder Infrastruktur in ländlichen Räumen wesentlich zu einer positiven Angebotsentwicklung beitragen. Für eine Umsetzung in Deutschland wären zweckgebundene, langfristige Finanzierungsmechanismen für ländliche Mobilität notwendig. Diese sollten insbesondere koordinierende Strukturen, flexible Verkehre, multimodale Infrastruktur sowie Beratungs- und Beteiligungsprozesse absichern.

Mobilitätsbeitrag durch Arbeitgeber

Der Mobilitätsbeitrag durch Arbeitgeber ist in Frankreich eine Lohnsummenabgabe von Unternehmen ab elf Mitarbeitenden, die der Finanzierung öffentlicher Mobilitätsangebote dient. Es wurde durch das Mobilitätsorientierungsgesetz (2019) auf nationaler Ebene eingeführt und ist seit dem 1. Januar 2020 in Frankreich in Kraft. In der Umsetzung wird es von einer nationalen, öffentlichen Einrichtung (Unions de Recouvrement des cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales – URSSAF; in Deutschland teilen sich mehrere Behörden wie zum Beispiel die Krankenkassen, Finanzämter und Familienkassen diese Aufgaben) für die Eintreibung von Sozialabgaben und Beiträgen gesammelt und anschließend an die lokalen Mobilitätsbehörden verteilt. In

ländlichen Räumen greift das Instrument dort kaum, wo wenige große Arbeitgeber vorhanden sind oder kein reguläres ÖPNV-Angebot existiert. Für Deutschland könnte das Modell jedoch interessant sein, da in vielen ländlichen Regionen mittelständische Betriebe, sogenannte „Hidden Champions“, ansässig sind. Voraussetzungen wären eine klare Zweckbindung der Mittel für lokale Mobilitätslösungen sowie politischer Wille. Diskussionen um den Mobilitätspass Baden-Württemberg zeigen zudem, dass auch kleinere Unternehmensgrößen und Bürgerinnen und Bürger einbezogen werden könnten und dass ein solcher Mechanismus auf Ebene der Bundesländer organisiert werden könnte (vgl. VMBW 2024). Es wäre zu klären, ob Unternehmen, die zunehmend einen hochwertigen, passgerechten ÖPNV fordern, prinzipiell zu stärkerer Mitfinanzierung bereit wären. Offene Fragen und mangelnde Datenlage betreffen die Verknüpfung von Unternehmensbeteiligung und ÖPNV-Qualität sowie die kulturelle und institutionelle Umsetzbarkeit in Deutschland.

In Deutschland wäre die Einführung einer arbeitgeberseitigen Abgabe zur Finanzierung von Mobilitätsangeboten über das Bundes- oder Landesrecht möglich, womit die Verantwortung auf Bundes- oder Landesebene läge. Da Arbeitgeberabgaben verfassungsrechtlich sensibel sind (vgl. Art. 105 GG), müsste eine neue gesetzliche Grundlage im Steuer- bzw. Abgabenrecht geschaffen werden. Dies würde einen klaren bundesgesetzlichen Rahmen voraussetzen, der sowohl die verfassungsrechtlichen Anforderungen erfüllen als auch die zweckgebundene Verwendung der Mittel für Mobilitätsangebote sicherstellen müsste.

Pflichtbeteiligung des Arbeitgebers und Pauschale für nachhaltige Mobilität

Die Pauschale für nachhaltige Mobilität in Frankreich ergänzt die dortige Arbeitgeberpflichtbeteiligung von bis zu 75 % an ÖPNV-Abonnements um eine steuer- und sozialversicherungsfreie Zusatzleistung für nachhaltige Verkehrsmittel wie Fahrrad, E-Bike, Carsharing oder Mitfahrgelegenheiten. Die Pauschale wurde mit dem Mobilitätsorientierungsgesetz 2019 auf nationaler Ebene eingeführt. Die Arbeitgeberpflichtbeteiligung ist schon seit 2010 in Frankreichs Arbeitsgesetzbuch (Code du travail) auf nationaler Ebene verankert. Der Freibetrag lag 2024 bei bis zu 800 € jährlich. Während das Instrument vor allem in urbanen Gebieten verbreitet ist, könnte es in ländlichen Räumen durch die Einbeziehung von Fahrgemeinschaften oder Rufbussystemen angepasst werden. Auch für Deutschland wäre ein solches Modell interessant, um durch Mobilitätsbudgets oder Pflichtbeteiligungen Anreize für nachhaltigere Arbeitswege zu schaffen. Dafür müssten jedoch bestehende Forderungen der Unternehmen nach einem besseren ÖPNV-Angebot berücksichtigt und die aktuelle Arbeitgeberbeteiligung systematisch erfasst werden. Darüber hinaus wäre es wichtig sowohl die gesellschaftliche als auch unternehmerische Akzeptanz und Legitimation zu berücksichtigen, damit eine Pflichtbeteiligung nicht als weitere Arbeitgebersteuer wahrgenommen wird.

In Deutschland wäre die Einführung nur auf Basis von Tarifverträgen oder durch neue bundesgesetzliche Regelungen, möglich. Erforderlich wären Anpassungen im Arbeitsrecht, insbesondere im Betriebsverfassungsgesetz sowie gegebenenfalls im Einkommensteuergesetz, um steuerliche Vorteile und rechtliche Klarheit sicherzustellen.

Dedizierte Budgets

Um die Implementierung nachfragegesteuerter und geteilter Mobilitätsangebote in den Verkehrsregionen sowohl einheitlich als auch lokal differenziert zu gestalten, hat die flämische Regierung (Belgien) einen Teil der Mobilitätsbudgets zweckgebunden für die Ausschreibung und den Betrieb von Maßverkehr (Vervoer op maat – Individuell angepasster Transport) bereitgestellt.

Maßverkehr ist eine neu definierte Kategorie von ÖPNV in Flandern, in die unter anderem Angebote für nachfragegesteuerte und geteilte Mobilität fallen. Durch die Vorgabe zentraler Rahmenbedingungen und Budgets gewährleistet die Regierung, dass entsprechende Mobilitätsangebote tatsächlich realisiert werden, während die konkrete Ausgestaltung sowie die bedarfsgerechte Zusammensetzung von den Kommunen auf lokaler Ebene organisiert und verantwortet werden.

Eine vergleichbare Zweckbindung von Mitteln könnte auch in Deutschland den Ausbau solcher Angebote unterstützen, vorausgesetzt, die Vorgaben sind flexibel genug, um die Angebote und deren Zusammenstellung an lokale Gegebenheiten anzupassen.

Ein mögliches Instrument, um so einen Ansatz in Deutschland umzusetzen, wären die Regionalisierungsmittel, deren Verteilung allerdings Ländersache ist. Alternativ könnte ein mit öffentlichen Mitteln finanziertes Programm oder Fonds zur (langfristigen) Förderung der präferierten Angebote (Bedarfsverkehre, geteilte Mobilität) aufgesetzt werden.

Basierend auf dem Beispiel Flandern, wäre es wichtig, die Menge an Angeboten, die aus einem zweckgebundenen Budget bezahlt werden, und aus denen Aufgabenträger wählen können, möglichst groß zu halten. So könnten auch flächendeckend, auf lokale Bedürfnisse zugeschnittene Angebote in den ÖPNV integriert werden. Gleichzeitig müsste klar definiert sein, welche Angebote gefördert werden, damit sie sich in den regulären Linienverkehr integrieren könnten, um diesen zu ergänzen. Besonders in ländlichen Räumen, wo bereits Finanzierungslücken bestehen, würde dies verhindern, dass Mittel in bestehende Angebote fließen, und sicherstellen, dass neue, flexiblere Mobilitätslösungen ermöglicht werden.

Ausschreibungen für öffentliche Dienstleistungsverpflichtungen

In Irland wird die öffentliche Daseinsvorsorge im ÖPNV durch Ausschreibungen für öffentliche Dienstleistungsverpflichtungen finanziert und abgesichert (PSO-Finanzierungen). Dabei handelt es sich um gezielte staatliche Querfinanzierungen für Verkehrsleistungen, die wirtschaftlich nicht tragfähig, gesellschaftlich jedoch notwendig sind. Dazu zählen insbesondere Verbindungen in ländlichen Räumen sowie bedarfsorientierte Angebote, die ohne staatliche Unterstützung nicht dauerhaft bestehen könnten. Verantwortlich für die Regulierung, Finanzierung und Förderung ist die nationale Ebene (Department of Transport), die strategische Ausgestaltung und Umsetzung erfolgt durch die National Transport Authority (NTA) in Zusammenarbeit mit lokalen Behörden, Verkehrsunternehmen oder Programmen wie Local Link.

In Deutschland existieren mit den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (vgl. § 8a PBefG) bereits ähnliche Instrumente. Über diese können Verkehrsleistungen bestellt und finanziell kompensiert werden, wenn ihre Bereitstellung aus wirtschaftlicher Sicht nicht rentabel ist. In der Praxis variiert die Anwendung jedoch erheblich zwischen den Bundesländern. Während einige Länder gezielt Förderprogramme für ländliche Verkehre aufgelegt haben, bleibt die Finanzierung in anderen Regionen stark projektbezogen und unsicher.

Für eine mögliche flächendeckende Umsetzung in Deutschland könnte eine Ausweitung der bestehenden Finanzierungsinstrumente geprüft werden. Entscheidend wäre, dass Mittel langfristig und zweckgebunden zur Verfügung stehen, um nicht-kommerzielle, aber gesellschaftlich relevante Verkehrsleistungen dauerhaft zu sichern. Dabei sollte auch geprüft werden, inwieweit Bedarfsverkehre systematisch in die Finanzierung eingebunden werden können, da diese gerade in ländlichen Räumen ein zentrales Element der Grundversorgung darstellen.

Eine Umsetzung wäre rechtlich bereits möglich, da § 8a PBefG die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge vorsieht. Eine Erweiterung der Finanzspielräume könnte sinnvoll sein, um eine verlässlichere Finanzierung sicherzustellen. Zuständig wären in erster Linie die Länder, da sie über die ÖPNV-Gesetze und Regionalisierungsmittel die Grundlage für die Ausgestaltung schaffen würden. Ergänzend könnten bundesweite Rahmenvorgaben zur Zweckbindung von Mitteln beitragen, um Unterschiede zwischen den Ländern zu verringern und die Versorgung flächendeckend abzusichern. Für die Umsetzung wäre finanzielle Unterstützung erforderlich, die aus öffentlichen Mitteln, gegebenenfalls in Kooperation mit privaten Akteuren, erfolgen könnte.

Beteiligung und Mobilitätsberatung stärken

Die Beteiligung von Nutzenden sowie die gezielte Mobilitätsberatung von kommunalen Akteuren, wie sie in Österreich (Mobilitätszentralen), Irland (Local Link-Koordinierende) oder Frankreich (betriebliches Mobilitätsmanagement) umgesetzt werden, ist entscheidend, um Akzeptanz und Nutzungsfrequenz zu erhöhen. Auch in Deutschland bieten entsprechende Angebote, insbesondere außerhalb städtischer Räume ein großes Potenzial. Um diesen Ansatz in Deutschland zu stärken wird empfohlen, Mobilitätsberatung und partizipative Angebotsentwicklung systematisch zu fördern, etwa über Mobilitätszentralen oder Beratungsangebote in Kommunen und Betrieben.

Geoportale und Mobilitätslabore

In der Schweiz werden Geoportale und Mobilitätslabore als Instrumente genutzt um Mobilitätsdaten für Raumplanung, Verwaltung und Öffentlichkeit transparent bereitzustellen und neue Lösungsansätze im Dialog mit Forschung, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zu entwickeln. Diese Ansätze verfolgen das Ziel, datenbasierte Entscheidungen zu ermöglichen und gleichzeitig Beteiligung und Innovation in der Mobilitätsgestaltung zu fördern. Verantwortlich für die Einrichtung und Koordination ist die nationale Ebene (Bundesamt für Raumentwicklung, ARE), während die konkrete Umsetzung häufig in Kooperation mit Kantonen, Städten sowie Forschungseinrichtungen erfolgt. Die Förderung wird überwiegend durch den Bund bereitgestellt, ergänzt durch Beiträge von Kantonen und Projektpartnern.

In Deutschland existieren vergleichbare Ansätze bislang punktuell, etwa Datenplattformen auf der Ebene einzelner Städte oder Länder sowie Mobilitätslabore im Rahmen befristeter Forschungsprojekte. Eine flächendeckende, institutionell verankerte Struktur fehlt jedoch. Insbesondere für Planende, Kommunen und Nutzende wären einheitliche Systeme sinnvoll, um sowohl eine bessere Entscheidungsgrundlage als auch niedrigschwellige Beteiligungsformate bereitzustellen. Dies gilt besonders auch für ländliche Räume, in denen Mobilitätsangebote oft fragmentiert sind und datenbasierte Planungsinstrumente helfen können, Versorgungslücken sichtbar zu machen und gezielt zu schließen.

Für eine Umsetzung in Deutschland wurden erste Voraussetzungen mit dem Beschluss der Bundesregierung des Gesetzesentwurfs zur Neuregelung des Rechtsrahmens für intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVSG) am 29.10.2025 bereits geschaffen. Es regelt unter anderem, dass Verkehrsdaten zuverlässig über den Nationalen Zugangspunkt digital bereitgestellt werden, den nach EU-Recht (EU-Richtlinie 2023/2661) jeder Mitgliedsstaat betreibt. „Der Nationale Zugangspunkt ist eine Plattform (die sogenannte „Mobilithek“) zum Austausch digitaler Informationen von Mobilitätsanbietern, Infrastrukturbetreibern und Verkehrsbehörden sowie Informationsanbietern“ (vgl. BMV 2025f). Das Mobilitätsdatengesetz wird damit nicht mehr als eigenständiges Gesetz verfolgt, sondern wird in die Neufassung des IVSG integriert.

Ergänzend zum IVSG könnten bestehende Regelungen, wie etwa das Open-Data-Gesetz und die EU-Verordnung zur Datenweitergabe, erweitert werden, um verbindliche Datenteilungspflichten auch für kommunale und regionale Akteure zu schaffen. Damit könnte die bundesweite Datenbasis, die durch das IVSG geschaffen wird, um lokale und regionale Mobilitätsdaten ergänzt und die Grundlage für ein flächendeckend interoperables System gestärkt werden.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) umfasst Maßnahmen, mit denen Unternehmen und öffentliche Verwaltungen Arbeitswege, Dienstreisen und Fuhrparkmanagement nachhaltiger gestalten. In Frankreich sind Unternehmen mit mehr als 50 Beschäftigten seit dem Mobilitätsorientierungsgesetz 2019 (LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités) verpflichtet, gemeinsam mit ihren Mitarbeitenden Mo-

bilitätslösungen zu entwickeln und gegebenenfalls einen betrieblichen Mobilitätsplan (Plan de Mobilité Employeur, PDME) aufzustellen, unterstützt durch Kommunen, Verkehrsverbünde und teilweise die Cerema. Die Einführung erfolgte in Frankreich damit auf nationaler Ebene, obwohl die Verantwortung für die Umsetzung bei den Arbeitgebern, Arbeitnehmervertretungen und den lokalen Mobilitätsbehörden liegt. In Deutschland erfolgt BMM bislang freiwillig, gewinnt aber auch hier an Bedeutung. Dabei wird die Verbreitung von betrieblichem Mobilitätsmanagement seit 2018 durch das Förderprogramm Betriebliches Mobilitätsmanagement des Bundesministeriums für Verkehr gefördert, administriert durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (vgl. Bundesamt für Logistik und Mobilität o. J.). Impulse können durch Kommunen und Verkehrsverbünde gesetzt werden, etwa über Mobilitätsdialoge oder regionale Mobilitätsbeiräte. Ansätze wie der Landeswettbewerb ways2workw in NRW zur Stärkung von betrieblichem Mobilitätsmanagement und der Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Unternehmen zeigen, dass entsprechende Modelle auch in Deutschland auf Landes- und kommunaler Ebene tragfähig sein können. Dabei sind insbesondere klare Zuständigkeiten und verpflichtende Maßnahmen für kleinere Unternehmen sowie ganze Industriegebiete – etwa durch den Zusammenschluss mehrerer Betriebe – von zentraler Bedeutung.

Vergleichbare Maßnahmen wären in Deutschland über das Arbeitsstättenrecht oder kommunale Vorgaben denkbar. Eine verbindliche Einführung würde jedoch Anpassungen im Arbeitsrecht (z. B. Betriebsverfassungsgesetz) oder im Landesrecht erfordern.

Fazit

Die Studie zeigt, dass Mobilität in ländlichen Räumen in allen betrachteten europäischen Ländern als grundlegender Teil der Daseinsvorsorge behandelt wird, die ihrerseits auch gesetzlich verankert ist. Im Rahmen der Untersuchung wurden die fünf Beispielländer mit jeweils unterschiedlichen Schwerpunkten betrachtet. Während in Belgien insbesondere multimodale Hubs hervorgehoben wurden, standen in Frankreich vor allem Finanzierungsansätze im Vordergrund. In Irland wurde die zügig fortschreitende Entwicklung des Local Link Netzwerks untersucht, während in der Schweiz datenbasierte Planungsansätze und in Österreich das umfangreiche ÖPNV-Netzwerk im Fokus standen.

Aussichtsreiche Ansätze für die Entwicklung verbesserter ländlicher Mobilität in den betrachteten Beispielländern kombinieren zentrale Steuerung mit lokaler Umsetzung. Trotz aller Unterschiede kristallisieren sich Ansätze heraus, die sich wiederholen und zielführend erscheinen, um das Mobilitätsangebot und damit gesellschaftliche Teilhabe in ländlichen Räumen für viele zu verbessern. Die Integration flexibler, bedarfsgesteuerter und multimodaler Angebote in bestehende Systeme leistet stets einen wesentlichen Beitrag im Sinne einer höheren Inklusion von Mobilität in ländlichen Räumen. Verlässliche und strategische Planungs-, Koordinations- und Finanzierungsstrukturen ermöglichen nicht nur Bürgerinnen und Bürgern, sondern auch (Verkehrs-)Unternehmen und Kommunen Planungssicherheit. Die Ermöglichung einfacher, tarifintegrierter, multimodaler Mobilität, kann insbesondere Anreize für emissionsärmere Mobilitätsformen bieten und damit potenziell neue Mobilitätskulturen ermöglichen. Die Vernetzung von Akteurinnen und Akteuren in Fachämtern und von Planungsverantwortlichen für den Transfer und Austausch von Wissen – auch über nationale Grenzen hinweg – ist zudem grundlegend für ein proaktives und innovatives Verwaltungshandeln auf regionaler und lokaler Ebene. Eine Verzahnung von Raum- und Verkehrs- bzw. Mobilitätsplanung ermöglicht die Erfassung und Berücksichtigung von Bedarfen über Verwaltungsgrenzen hinweg und kann so zur Vermeidung von Verkehr und Erleichterung eines Umstiegs auf umweltfreundliche Verkehrsmodi beitragen.

Für den deutschen Kontext lassen sich aus der internationalen Untersuchung und den Interviews mit Expertinnen und Experten folgende Kernbotschaften ableiten: Es zeigt sich, dass die Verbesserung der ländlichen Mobilität in Deutschland nur mit einem Bündel an Maßnahmen erreichbar ist. Zentrale Grundlage könnte die Einführung einer Versorgungspflicht und von Mindestbedienstandards darstellen, die eine verlässliche Grundversorgung im ÖPNV, die über Schülerverkehre hinausgeht, gewährleisten und so Planbarkeit und Chancengleichheit schaffen könnte. Auch eine gesetzlich verpflichtende Integration von Gemeinden in Verkehrsverbünde wäre empfehlenswert, um eine bessere Koordination der Angebote sicherzustellen und Synergien zu nutzen. Zentrale Tarif- und Buchungsstrukturen könnten, in Kombination mit günstigen und verlässlichen Ticketpreisen, zu einer Attraktivierung des Angebots und damit zu steigenden Nutzendenzahlen sowie langfristig einer Stärkung der Angebote in ländlichen Räumen führen. Es könnte eine Verpflichtung von Arbeitgebern zur Mitwirkung, sowohl finanziell in Form von Lohnsummenabgaben und Pflichtbeteiligungen als auch organisatorisch in Form von betrieblichem Mobilitätsmanagement, etabliert werden. Auf diese Weise könnten Arbeitswege nachhaltiger gestaltet werden und Unternehmen einen größeren Beitrag leisten.

Insgesamt würde ein breites Instrumentenspektrum mit gesicherter Finanzierung auf Ebene kommunaler Aufgabenträger benötigt, um bedarfsgerecht und dem lokalen Kontext entsprechend, Mobilitätszentralen und multimodale Knotenpunkte zu organisieren, zweckgebundene Budgets auszugeben, oder vereinfachte Mobilitätspläne zu entwickeln. Es wäre darauf zu achten, dass ausgewählte Maßnahmen grundsätzlich übertragbar sind und zugleich an die spezifischen Gegebenheiten ländlicher Räume in Deutschland angepasst werden.

Die Übertragbarkeit der internationalen Ansätze auf Deutschland bleibt, wegen unterschiedlicher rechtlicher Rahmenwerke, Finanzierungsstrukturen, Mobilitätskulturen sowie nicht zuletzt wegen der Heterogenität ländlicher Räume an sich, eingeschränkt. Dennoch lohnt sich der Blick in andere Länder, um Strategien zu verstehen und zu vergleichen und (Teil-)Ansätze für den deutschen Kontext zu übersetzen. Mobilitätsstrukturen sind

gewachsen und keine Lösungen, die sich von heute auf morgen umsetzen lassen, sondern teils Investitionen in Infrastrukturen mit sich bringen sowie gesellschaftlicher Legitimation, Akzeptanz und gegebenenfalls Veränderung des habitualisierten Mobilitätsverhaltens bedürfen. Verstetigung und dauerhafte Finanzierung bleiben zudem bislang ungelöste Herausforderungen, die weiter adressiert werden sollten. Politische Persönlichkeiten und Strukturen sind nicht zuletzt diejenigen, die Veränderungen ermöglichen, finanzierbar machen und so die Umsetzbarkeit von Lösungen gestalten.

Es ist davon auszugehen, dass ländliche Mobilität in Europa dort zukunftsfähig wird, wo klare Strategien, verbindliche Mindeststandards und dauerhaft finanzierte Umsetzungsstrukturen zusammenwirken. Die rechtlichen Rahmenbedingungen der Europäischen Union setzen zwar wichtige Impulse für die Förderung der Mobilität und Infrastruktur, lassen jedoch konkrete, verbindliche Vorgaben für ländliche Räume vermissen. Während Strategien wie die Kohäsionspolitik und strategische Konzepte wie das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ländliche Räume (flächendeckendes Gesamtnetz bis 2050) adressieren, werden dessen spezifische Bedürfnisse oft nur marginal berücksichtigt. Förderprogramme wie der Just Transition Fund und der Klima-Sozialfonds bieten Potenziale, um die Mobilität in benachteiligten Regionen gezielt zu verbessern. Um jedoch langfristig eine nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen zu gewährleisten, bedarf es konkreter gesetzlicher Vorgaben und gezielter Maßnahmen, die den besonderen Herausforderungen dieser Regionen gerecht werden. Hierüber sollte auch zukünftig ein europäischer Austausch stattfinden, um voneinander zu lernen und gemeinsame Ziele im Bereich der ländlichen Mobilität zu entwickeln, die Inklusion, Teilhabe und Klimaschutz ermöglichen.

Literatur

ARE – Bundesamt für Raumentwicklung, 2025a: Nationales Personenverkehrsmodell. Zugriff: <https://www.are.admin.ch/de/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/verkehrsmodellierung/npvm.html> [abgerufen am 16.10.2025].

ARE – Bundesamt für Raumentwicklung, 2025c: Programm Agglomerationsverkehr. Zugriff: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/pav.html> [abgerufen am 01.10.2025].

ARE – Bundesamt für Raumentwicklung, o. J.: Verkehrserschließung in der Schweiz. Zugriff: <https://www.are.admin.ch/de/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/verkehrserschliessung-in-der-schweiz.html> [abgerufen am 16.10.2025].

Advancing Urban Transport, 2023: Barcelona-Erklärung. Zugriff: <https://www.uitp.org/about/barcelona-declaration/> [abgerufen am 07.10.2025].

Aljets, J.; Fischer, B., 2023: Mobilitätsarmut in Deutschland. Annäherung an ein unterschätztes Problem mit Lösungsperspektiven für mehr soziale Teilhabe und Klimaschutz. Agora Verkehrswende. Publikationsnummer 105-2023-DE, Version 1.0, 14. September 2023. Zugriff: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsarmut/Mobilitaetsarmut_in_Deutschland.pdf [abgerufen am 06.11.2025].

BAV – Bundesamt für Verkehr / Schweizer Geodatenportal, o. J.: Public transport stops – basic geodata set Switzerland. Zugriff: <https://inspire-geoportal.ec.europa.eu/srv/api/records/841d42ff-8177-4e07-a96b-e8e5455ae048> [abgerufen am 07.11.2025].

BAV – Bundesamt für Verkehr, 2025a: Daten für ein effizientes Mobilitätssystem. Zugriff: <https://www.bav.admin.ch/de/daten-fuer-effizientes-mobilitaetssystem> [abgerufen am 16.10.2025].

BAV – Bundesamt für Verkehr, 2025b: Finanzierung. Zugriff: <https://www.bav.admin.ch/de/finanzierung> [abgerufen am 16.10.2025].

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2020: Länderübergreifendes Mobilitätsnetzwerk. Zugriff: <https://www.mobilikon.de/laenderuebergreifendes-mobilitaetsnetzwerk> [abgerufen am 25.09.2025].

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2023: Regionen unterschiedlich an Bus und Bahn angebunden. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/startseite/topmeldungen/oev-anbindung-regionen.html> [abgerufen am 07.11.2025].

Berschin, F.; Holzhey, M.; Petersen, T.; Thalhofer, C.; Voll, J., 2023: Ermittlung des Finanzbedarfs für den ÖPNV bis 2031 – Kurzbericht. Berlin.

BMIMI – Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, 2025: Verkehrsverbünde in Österreich. Zugriff: <https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/nahverkehr/verkehrsverbuende/oesterreich.html> [abgerufen am 01.10.2025].

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, 2020: FTI-Strategie Mobilität. Innovationen in und aus Österreich für ein klimaneutrales Mobilitätssystem in Europa. Wien.

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, 2021: Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Wien.

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, 2024: Mikro-ÖV. Zugriff: https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/mikrooev.html [abgerufen am 02.12.2024].

BMV – Bundesministerium für Verkehr, 2022: Regionalisierungsgesetz (RegG). Zugriff: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-schienenpersonenverkehr/regionalisierungsgesetz-regg.html> [abgerufen am 01.10.2025].

BMV – Bundesministerium für Verkehr, 2023: Mobilität in Deutschland (MiD). Zugriff: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2023.html> [abgerufen am 04.11.2025].

BMV – Bundesministerium für Verkehr, 2024: Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2030. Zugriff: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-erarbeitung.html> [abgerufen am 25.09.2025].

BMV – Bundesministerium für Verkehr, 2025a: Mobilithek. Zugriff: <https://mobilithek.info/> [abgerufen am 04.11.2025].

BMV – Bundesministerium für Verkehr, 2025b: Baustellen, freie Ladesäulen, ÖPNV-Auslastung – Verkehrsdaten künftig zentral verfügbar. Zugriff: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/053-schnieder-baustellen-freie-ladesaeulen-oepnv-auslastung.html> [abgerufen am 05.11.2025].

BMV – Bundesministerium für Verkehr, 2025c: Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS). Zugriff: <https://fops.de/> [abgerufen am 25.09.2025].

BMV – Bundesministerium für Verkehr, 2025d: Mobilität in Deutschland (MiD). Zugriff: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html> [abgerufen am 07.11.2025].

BMV – Bundesministerium für Verkehr, 2025e: Mobilität in Deutschland – MID. Kurzbericht. Bonn, Berlin. Zugriff: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2023-kurzreport.pdf?__blob=publicationFile [abgerufen am 07.10.2025].

BMV – Bundesministerium für Verkehr, 2025f: Pressemitteilung-053/2025 Baustellen, freie Ladesäulen, ÖPNV-Auslastung – Verkehrsdaten künftig zentral verfügbar. Zugriff: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/053-schnieder-baustellen-freie-ladesaeulen-oepnv-auslastung.html> [abgerufen am 07.11.2025].

Bundesamt für Logistik und Mobilität, o. J.: Bundesamt für Logistik und Mobilität – Förderprogramme BMM. Zugriff: https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/BMM/BMM_Inhalt.html [abgerufen am 10.09.2025].

Bundeskanzleramt Österreich, 2025: Klimaticket. Zugriff: <https://www.oesterreich.gv.at/de/themen/mobilitaet/klimaticket> [abgerufen am 01.10.2025].

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie & klimaaktiv mobil (Hrsg.), 2023: Plattform Mobilitätszentralen Österreich (PMZÖ).

Cerema, 2021: Le plan de mobilité simplifié. Zugriff: <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/21675> [abgerufen am 25.09.2025].

Cludius, J.; Noka, V.; Unger, N.; Delfosse, L.; Dolinga, T.; Schumacher, K.; Suta, C.-M.; Lechtenfeld, R.; Vornicu, A.; Sinea, A.; Serarols, A.; García, M.; Giardina, F.; Lucas, K.; Radzuan, H. S. M.; Bouzarovski, S.; Krawiec, K.; Chrzanowski, P.; Ruciński, K., 2024: Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies. Zugriff: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/euro-pean-commission-publishes-final-report-transport-poverty-2024-12-11_en [abgerufen am 06.11.2025].

DELFI Verein zur Förderung einer durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation e. V., 2025: Information verbindet Menschen. Zugriff: <https://www.delfi.de/> [abgerufen am 04.11.2025].

Daubitz, S., 2016: Mobilitätsarmut: Die Bedeutung der sozialen Frage im Forschungs- und Politikfeld Verkehr. In: Schwedes, O.; Canzler, W.; Knie, A. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden.

Destatis, 2024: Demografischer Wandel. Zugriff: https://www.destatis.de/DE/Themen/Querschnitt/Demografischer-Wandel/_inhalt.html#469868 [abgerufen am 02.12.2024].

Dingle Hub, 2025: Shared EV Charging Initiative Launches in Dingle. Zugriff: <https://dinglehub.com/sha-red-ev-charging-initiative-launches-in-dingle/> [abgerufen am 15.10.2025].

Europäische Kommission, 2020: Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen, COM(2020) 789 final. Brüssel.

Europäische Kommission, 2021a: Langfristige Vision für die ländlichen Gebiete der EU – Für stärkere, vernetzte, resiliente und florierende ländliche Gebiete. Zugriff: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_21_3162 [abgerufen am 07.10.2025].

Europäische Kommission, 2021b: Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität, COM(2021) 811 final. Brüssel.

Europäische Kommission, 2023a: Empfehlung (EU) 2023/550 der Kommission vom 8. März 2023 zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität. Amtsblatt der Europäischen Union, L 73/23 vom 09.03.2023.

Europäische Kommission, 2023b: Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Schaffung eines gemeinsamen europäischen Mobilitätsdatenraums, COM(2023), 751 final. Brüssel.

Europäische Union, 2021: Aktionsplan Ländlicher Raum. Zugriff: https://rural-vision.europa.eu/index_en?p-refLang=de [abgerufen am 07.10.2025].

Europäisches Parlament, 2023: Richtlinie (EU) 2023/2661 vom 22. November 2023 zur Änderung der Richtlinie 2010/40/EU über den Rahmen für den Einsatz intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für Schnittstellen zu anderen Verkehrsarten. Amtsblatt der Europäischen Union L, 30.11.2023, Nr. 2661.

Eurostat, 2021: Territorial typologies manual – degree of urbanisation (DEGURBA). Zugriff: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Territorial_typologies_manual_-_degree_of_urbanisation [abgerufen am 10.10.2025].

Eurostat, o. J.: Verkehrsdatenbank. Zugriff: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/explore/all/trans-p?lang=en&subtheme=rail&display=list&sort=category> [abgerufen am 02.12.2024].

FSO – Bundesamt für Statistik, 2024: Public transportation stops in selected Swiss cities and agglomerations (time series). Zugriff: <https://www.bfs.admin.ch/asset/en/32326021?> [abgerufen am 07.11.2025].

FSO – Bundesamt für Statistik, o. J.: Public Transport – Mobility and Transport. Zugriff: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/en/home/statistics/mobility-transport/cross-sectional-topics/public-transport.html> [abgerufen am 07.11.2025].

Forschungsinformationssystem, 2022: Organisation des ÖPNV. Zugriff: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/23405/?print=true> [abgerufen am 04.11.2025].

Forschungsinformationssystem, 2022: Aktueller Stand der ÖPNV-Finanzierung. Zugriff: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/147374/> [abgerufen am 14.11.2025].

GO-MOBIL, o. J.: Das ist Go-Mobil. Zugriff: <https://www.gomobil.at/> [abgerufen am 20.03.2025].

Hive.Mobility, 2025: Customized mobility with Mobility as a Service pilots. Zugriff: <https://www.hivemobility.nl/en/project/customized-mobility-with-mobility-as-a-service-pilots/?> [abgerufen am 14.11.2025].

Hoppin, 2025: Vind Hoppinpunten. Zugriff: <https://hoppin.be/nl/vind-hoppinpunten/> [abgerufen am 14.11.2025].

Interreg Danube Region, 2024: Burgenland's New Solution for Integrated Cycling and Public Transport. Zugriff: <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport/news/burgenlands-new-solution-for-integrated-cycling-and-public-transport> [abgerufen am 20.03.2025].

Interreg Europe, 2024: Zooming in: How shared mobility is organised in Flanders. Zugriff: <https://www.interregeurope.eu/find-policy-solutions/expert-support-reports/zooming-in-how-shared-mobility-is-organised-in-flanders> [abgerufen am 20.08.2025].

KCW GmbH, 2007: Der Busverkehr im Wettbewerb. Zwischenfazit nach zehn Jahren Ausschreibungen im RMV, MVV und HVV. Berlin.

KCW GmbH, 2025: Starker ÖPNV durch nachhaltige Finanzierung und effiziente Strukturen. Berlin.

Klaas, K.; Kaas Elias, A., 2021: Verkehrswende im ländlichen Raum. VCD Factsheet 04/2021. Zugriff: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/VCD_Factsheet_Verkehrswende_laendlicher_Raum.pdf [abgerufen am 07.10.2025].

Kompetenznetz KLIMA MOBIL, o. J.: Klimamobilitätspläne. Zugriff: https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/Leitfaden_Klimamobilitaetsplaene.pdf [abgerufen am 25.09.2025].

Landeshauptstadt und Region Hannover, o. J.: Grundsätze für das Angebot. Zugriff: https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilit%C3%A4t/Bus-Bahn/Angebot-Infrastruktur/Grunds%C3%A4tze-%C3%BCr-das-Angebot?utm_source=chatgpt.com [abgerufen am 02.09.2025].

MDV – Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH, o. J.: Plus-Bus Hintergründe. Zugriff: <https://plus-bus-deutschland.de/hintergruende/> [abgerufen am 15.10.2025].

Mobilitätszentrale Burgenland, 2025a: Burgenland Busse & BAST. Zugriff: <https://www.b-mobil.info/de/pendlerinnen/burgenlandbus> [abgerufen am 16.10.2025].

MUKEM – Rheinland-Pfälzisches Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität, o. J.: Landesnahverkehrsplan. Zugriff: <https://www.landesnahverkehrsplan-rlp.de/vep.html> [abgerufen am 02.09.2025].

MUNV – Nordrhein-Westfälisches Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, 2025: Zukunftsnetz Mobilität NRW. Zugriff: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/> [abgerufen am 04.11.2025].

NTA – National Transport Authority, 2018: Statement of Strategy 2018–2022. Zugriff: https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2018/03/NTA_Statement_of_Strategy_2018-2022_ENGLISH.pdf [abgerufen am 03.12.2024].

NTA – National Transport Authority, 2024: Connecting Ireland Phase 3. Implementation Review 2024. Zugriff: <https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2025/07/Connecting-Ireland-Phase-3-Implementati-on-Review.pdf> [abgerufen am 26.09.2025].

NTA – National Transport Authority, 2025: TFI Local Link Kerry. Zugriff: <https://www.locallinkkerry.ie/> [abgerufen am 15.10.2025].

Neumann, R.; Rüdiger, D., 2024: Mobilstationen in Deutschland – Grundstrategien beim Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger: Konkurrenz, Koexistenz, Vorrang. Zugriff: https://files.cmd.nrw/files/2025-02/2025_02_18_Mobilit%C3%A4tsstationen%20in%20Deutschland_0.pdf?VersionId=hsVFQv05Ls-k0HP1Dz0TbleKMeHSdkrgu&utm [abgerufen am 26.09.2025].

OECD – Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, 2022: Competition and Regulation in the Provision of Local Transportation Services. OECD Competition Policy Roundtable Background Note. Zugriff: <https://www.oecd.org/daf/competition/competition-andregulation-in-the-provision-of-local-transportation-services-2022.pdf> [abgerufen am 03.12.2024].

Peuker, E., 2022: Art. 175 AEUV – Kohäsionspolitik, Strukturfonds und Maßnahmen außerhalb der Fonds. In: Calliess/Ruffert, 2022: EUV/AEUV. 6. Auflage, Art. 175 AEUV Rn. 5.

Pütz, T.; Schönfelder, S.; Eberle, J., 2018: Verkehrsbild Deutschland. Angebotsqualitäten und Erreichbarkeiten im öffentlichen Verkehr. Herausgeber: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). BBSR-Analysen KOMPAKT 08/2018. Bonn.

SMARTA Project, 2021: Policy Recommendations for Sustainable Shared Mobility and Public Transport in European Rural Areas.

SMARTA Project, 2024a: Demand Responsive Transport in Rural Areas of Castilla y Leon. Zugriff: <https://ruralsharedmobility.eu/good-practices/> [abgerufen am 03.12.2024].

SMARTA Project, 2024b: Rezopouce. Organizing modern hitch-hiking. Zugriff: <https://ruralsharedmobility.eu/good-practices/> [abgerufen am 03.12.2024].

SMARTA Project, 2024c: Mobility Hubs. Zugriff: <https://ruralsharedmobility.eu/demonstrators/mobility-hubs/> [abgerufen am 02.12.2024].

SMARTA Project, 2025: Mobility Hubs. Zugriff: <https://ruralsharedmobility.eu/demonstrators/mobility-hubs/> [abgerufen am 15.10.2025].

SOLVA, 2025b, Belgien: Präsentation Abschlussveranstaltung. 30.10.2025.

Schweizerische Eidgenossenschaft, 2025: Nationales Personenverkehrsmodell. Zugriff: https://map.geo.admin.ch/#/?map?lang=de¢er=2641903.24,1315141.58&z=2.008&topic=ech&layers=ch.swisstopo.zeitreihen@year=1864,f;ch.bfs.gebaeude_wohnungs_register,f;ch.bav.haltestellen-oev;ch.swisstopo.swisst-lm3d-wanderwege,f;ch.vbs.schiessanzeigen,f;ch.astra.wanderland-sperrungen_umleitungen,f&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&featureInfo=default&catalogNodes=ech,457 [abgerufen am 01.10.2025].

Stark, K.; Kehlbacher, A.; Mattioli, G., 2023: Mobilitätsarmut und soziale Teilhabe in Deutschland. Studie für Agora Verkehrswende. Zugriff: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsarmut_Hintergrund/DLR-Agora_Studie_Mobilitaetsarmut.pdf [abgerufen am 12.03.2025].

UBA – Umweltbundesamt, 2025: Verkehrswende: Busverkehr verdoppeln, Bahnverkehr steigern. Zugriff: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehrswende-busverkehr-verdoppeln-bahnverkehr?> [abgerufen am 14.11.2025].

VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V., 2021: Verkehrswende im ländlichen Raum. VCD Factsheet 04/2021. Berlin.

VMBW – Verkehrsministerium Baden-Württemberg, 2024: Ergebnisdokumentation Modellprojekt Mobilitäts-pass. Zugriff: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/240131_Ergebnisdokumentation_Mobilit%C3%A4tspass_barrierefrei.pdf [abgerufen am 07.11.2025].

VRN – Verkehrsverbund Rhein-Neckar, o. J.: Mobilitätszentralen. Zugriff: <https://www.vrn.de/mobilitaet/mobiz/index.html?utm> [abgerufen am 02.09.2025].

VRR -Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, 2025: Open Data ÖPNV. Zugriff: <https://www.opendata-oepnv.de/ht/de/datensaetze> [abgerufen am 04.11.2025].

Worldbank, 2024: Population ages 65 and above (% of total population). Zugriff: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.65UP.TO.ZS> [abgerufen am 03.12.2024].

Worldometer, 2024: Countries in the world by population (2024). Zugriff: <https://www.worldometers.info/world-population/population-by-country/> [abgerufen am 03.12.2024].

infas – Institut für angewandte Sozialwissenschaften; DLR – Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt; IVT – Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme; infras – infras 360 GmbH, 2018: Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). Zugriff: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de> [abgerufen am 07.10.2025].

ÖBB Shared Mobility, 2025: Mobilitätslösungen für Gemeinden. Zugriff: <https://www.oebb.at/de/reiseplanung-services/mobilitaetsloesungen/mobilitaetsloesungen-fuer-gemeinden> [abgerufen am 25.09.2025].

Österreichisches BMIMI – Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, 2025: 1-2-3-Ticket – Fakten. Zugriff: <https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/1-2-3-ticket/fakten.html> [abgerufen am 10.09.2025].

Interviews

ARE – Bundesamt für Raumentwicklung, 2025b: Interview am 27.05.2025.

Cerema, Frankreich, 2025: Interviews am 24.06.2025 und 01.07.2025.

De Lijn, Belgien, 2025: Interview am 15.07.2025.

Department of Transport, Irland, 2025: Interview am 28.05.2025.

Gemeindeverband Stand Montafon, Österreich, 2025: Interview am 05.06.2025.

Kanton Aargau, Abteilung Bau, Verkehr und Umwelt, Schweiz, 2025: Interview am 13.05.2025.

Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Schweiz, 2025: Interview am 04.06.2025.

Local Link Kildare, Irland, 2025: Interview am 12.06.2025.

Local Link Mayo, Irland, 2025: Interview am 08.07.2025.

Mobilitätszentrale Burgenland, Österreich, 2025b: Interview am 13.06.2025.

Netwerk Duurzame Mobiliteit (NDM), Belgien, 2025: Interview am 05.06.2025.

SOLVA, Belgien, 2025a: Interview am 04.07.2025.

Abbildungen

Abbildung 1:	Mehrstufige Forschungsmethodik	11
Abbildung 2:	Finanzierung des ÖPNV in Deutschland	18
Abbildung 3:	Flächendeckung von Mobilitätsstationen in Flandern (Belgien)	23
Abbildung 4:	Deutsche Übersetzung des französischen Leitfadens zur Erstellung vereinfachter Mobilitätspläne	25
Abbildung 5:	Umgesetzte Verbindungen des Connecting Ireland Plans	26
Abbildung 6:	Vorgehen bei der Erarbeitung der Handlungsempfehlungen	31
Abbildung 7:	Zuständigkeiten im ÖPNV in Deutschland	35
Abbildung 8:	Aufbau und Aussehen eines Mobility Hubs in Flandern	41

Tabellen

Tabelle 1:	Handlungsempfehlungen	32
Tabelle 2:	Tabellarischer Überblick EU-Rechtsrahmen	59
Tabelle 3:	Tabellarischer Überblick Zuständige Behörden	65

Abkürzungen

Abkürzung	Bedeutung
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
ARE	Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BDSG	Bundesdatenschutzgesetz
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
BMIMI	Österreichisches Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BULEplus	Bundesprogramm Ländliche Entwicklung und regionale Wertschöpfung
DELFI	Durchgängige Elektronische Fahrgastinformation
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt;
DSGVO	Datenschutz-Grundverordnung
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
ESF	Europäischer Sozialfonds
GMWSB	Gemeinsame Geschäftsstelle Modellprojekte „Wirtschaftliche Entwicklung und Strukturförderung ländlicher Räume“
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
IKEM	Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaften
infras	infras 360 GmbH
IVS-Richtlinie	Richtlinie zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme
IVT	Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme
KSF	Klima-Sozialfonds
MaaS	Mobility as a Service (Mobilität als Dienstleistung)
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MiD	Mobilität in Deutschland
MUKEM	Rheinland-Pfälzisches Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität
NTA	National Transport Authority (Irland)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher straßengebundener Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PDME	Plan de Mobilité Employeur (betrieblicher Mobilitätsplan)
PDMS	Plans de Mobilité Simplifiés (vereinfachte Mobilitätspläne)
PSO	Public Service Obligations (Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung)
ROG	Raumordnungsgesetz
SRMP	Sustainable Regional Mobility Plan (Nachhaltiger regionaler Mobilitätsplan)
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (Nachhaltiger städtischer Mobilitätsplan)
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
VMBW	Verkehrsministerium Baden-Württemberg
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Anhang 1

Tabellarischer Überblick EU-Rechtsrahmen

Die Tabelle differenziert zwischen zwei Arten von Instrumenten. Zum einen werden unverbindliche Strategien aufgeführt, welche keine Rechtsfolgen auslösen. Zum anderen sind verbindliche Rechtsakte enthalten, deren Vorgaben und Ziele von der EU-Kommission und den Mitgliedsstaaten zwingend zu befolgen sind. Mit der Kategorie Zuständigkeit soll danach unterschieden werden, welche Institution die Bestimmungen vorrangig umzusetzen hat, während unter der Kategorie Zielgruppe die Gruppen fallen, welche von den Strategien bzw. Rechtsakten profitieren sollen.

Tabelle 2
Tabellarischer Überblick EU-Rechtsrahmen

Bezeichnung	Instrument	Ziel	Inhalt	Zuständigkeit	Zielgruppe	Datum/Zeitraum
Aktionsplan Ländlicher Raum	Strategie	Stärkung des ländlichen Raums	Entwurf von Leitlinien, Kern- und Begleit- maßnahmen	EU-Kommission	Hoheitsträger, Unter- nehmen, Verbraucher	In Erarbeitung
Barcelona Declaration	Strategie	Kooperation zur sozialen Verkehrs- wende stärken	Feststellungen und Forderungen der EU-Verkehrsminister	EU-Kommission	Verbraucher	2023
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)	Rechtsakt	Verringerung wirt- schaftlicher, sozialer und territorialer Ungleichheiten	Finanzielle Unter- stützung spezieller nationaler oder regionaler Programme	EU-Kommission	Hoheitsträger	Seit 1975 (aktuelle Laufzeit: 2021–2027)
Fazilität Connecting Europe Verkehr	Rechtsakt	Bau, Sanierung oder Modernisierung von Verkehrsinfrastruktur	Finanzierung der TEN-V mit 25,81 Mrd. EUR	EU-Kommission	Hoheitsträger	2021–2027
Gemeinsamer Europäischer Mobilitätsdatenraum	Strategie	Auffindbarkeit von Daten verbessern und Nutzung erleichtern	Aufbau eines Rahmens für die Verknüpfung und den Zusammen- schluss verschiedener Verkehrsdaten- ökosysteme	EU-Kommission, Mit- gliedsstaaten	Hoheitsträger, Unter- nehmen, Verbraucher	Seit 2022

Bezeichnung	Instrument	Ziel	Inhalt	Zuständigkeit	Zielgruppe	Datum/Zeitraum
IVS-Richtlinie	Rechtsakt	Verbesserung der Datenverfügbarkeit und -qualität	Vorgaben zum Ausbau von Datenpunkten	EU-Kommission, Mitgliedsstaaten	Hoheitsträger	Seit 2010 (Überarbeitung in 2023)
Just Transition Fund (JTF)	Rechtsakt	Unterstützung von benachteiligten Regionen auf dem Weg zur Klimaneutralität	Finanzielle Unterstützung bei Projekten des Strukturwandels	EU-Kommission	Hoheitsträger, Unternehmen	2021–2027
Klimasozialfonds	Rechtsakt	Vermeidung von Mobilitätsarmut	Einnahmen aus dem ETS 2 sollen in Maßnahmen investiert werden, die Preisanstiegen im Mobilitätssektor entgegenwirken	Mitgliedsstaaten	Unternehmen, Verbraucher	2026–2032
Multimodale Reiseinformationsdienste	Rechtsakt	Verbesserung der Reiseplanung	Einrichtung EU-weiter nationaler Datenzugangspunkte	Mitgliedsstaaten	Unternehmen, Verbraucher	Seit 2023
New European Urban Mobility Framework	Strategie	sichere, zugängliche, inklusive, intelligente, widerstandsfähige und emissionsfreie urbane Mobilität	Stärkung bestehender Infrastrukturen und Ergänzung neuer Instrumente	EU-Kommission, Mitgliedsstaaten	Hoheitsträger	2021
Pakt für ländliche Mobilität	Strategie	Förderung der Zusammenarbeit von Stakeholdern auf allen Ebenen	Aufbau eines Netzwerks durch Öffentlichkeitsarbeit und Einrichtung einer zuständigen Stelle	EU-Kommission	Hoheitsträger, Unternehmen, Verbraucher	Seit 2021
Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität	Strategie	Reduzierung der verkehrsbedingten THG-Emissionen um 90% bis 2050	Leitlinien, Aktionsplan und Etappenziele	EU-Kommission	Hoheitsträger, Unternehmen, Verbraucher	Seit 2020

Bezeichnung	Instrument	Ziel	Inhalt	Zuständigkeit	Zielgruppe	Datum/Zeitraum
SUMP-Empfehlung	Strategie	Umsetzung von Strategien für nachhaltige städtische Mobilität	Aufforderung zur Auflage von nationalen SUMP-Unterstützungsprogrammen	Mitgliedsstaaten	Hoheitsträger	2023
TEN-V-Rationalisierungsrichtlinie	Rechtsakt	Genehmigungs- und Vergabeverfahren für grenzüberschreitende Projekte vereinfachen	Vorgaben zur formalen Ausgestaltung der Verfahren	Mitgliedsstaaten	Hoheitsträger, Unternehmen	2021
TEN-V-Verordnung	Rechtsakt	Festlegung gemeinsamer Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur	Lagepläne, Fristen und technisch-planerische Anforderungen	EU-Kommission, Mitgliedsstaaten	Hoheitsträger	2024
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V-Policy)	Strategie	Entwicklung einer kohärenten, effizienten, multi-modalen und hochwertigen Verkehrsinfrastruktur	Ernennung von Koordinatoren und Festlegung von Korridoren	EU-Kommission	Mitgliedsstaaten	Seit 1996

Quelle: IKEM

Anhang 2

Exkurs zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

Die EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 stellt eine zentrale rechtliche Grundlage für die Sicherstellung von ÖPNV-Angeboten in ländlichen Räumen dar. Besonders im Hinblick auf neue Mobilitätsformen kann die Verordnung von Relevanz sein. Im folgenden Exkurs werden ihre Funktions- und Wirkungsweise erläutert.

Wesentlicher Regelungsinhalt der Verordnung sind vergaberechtliche Vorgaben hinsichtlich des gemeinwirtschaftlichen öffentlichen Personenverkehrs und dessen Finanzierung.

Öffentlicher Personenverkehr wird definiert als Personenbeförderungsleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, die für die Allgemeinheit diskriminierungsfrei und fortlaufend erbracht werden (vgl. Art. 2 a).

Zur Gewährleistung eines funktionierenden öffentlichen Personenverkehrs werden Betreibern von Personenverkehrsdiensten sogenannte „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“ auferlegt. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind bestimmte Anforderungen an den Umfang des zu erbringenden Personenverkehrs, die für den Betreiber eigentlich unwirtschaftlich, aber zur Gewährleistung des öffentlichen Personenverkehrs erforderlich sind. Im Gegenzug hierzu erhält der Betreiber aus öffentlichen Mitteln Ausgleichsleistungen.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge

Die rechtliche Grundlage für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bildet ein „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“, der zwischen der zuständigen Behörde und einem Betreiber von Personenverkehrsdiensten geschlossen wird (vgl. Art. 2 i).

Die Verordnung regelt, wie öffentliche Dienstleistungsaufträge zu vergeben sind. Hierbei kommen grundsätzlich die Direktvergabe oder das wettbewerbliche Vergabeverfahren in Betracht.

Kennzeichnend für die Direktvergabe ist, dass bei dieser der öffentliche Dienstleistungsauftrag an einen Betreiber ohne vorherige Durchführung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens „direkt“ an einen Betreiber vergeben wird (vgl. Art. 2 h).

Ziel der Verordnung ist es grundsätzlich den Wettbewerb auch im Bereich der öffentlichen Personenverkehrsdienste zu stärken, indem die Möglichkeit der Direktvergabe nur noch bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen möglich ist. In der Folge soll nach dem Bestreben der Kommission das wettbewerbliche Vergabeverfahren die Regel und die Direktvergabe die Ausnahme darstellen.

Da es sich um eine EU-Verordnung handelt, gilt diese unmittelbar in den Mitgliedsländern der EU und es bedarf keines weiteren nationalen Umsetzungsakts. Die EU-Mitgliedsländer sind an die Vorgaben der Verordnung gebunden und müssen ihre Vergabepaxis hinsichtlich des öffentlichen Personenverkehrs anpassen. Dies bedeutet, dass Länder, die bisher beispielsweise nur öffentliche Dienstleistungsaufträge im Wege der Direktvergabe erteilt haben, zukünftig diese nur bei Vorliegen der Voraussetzungen der Verordnung vergeben dürfen.

Geltungsbereich der Verordnung

Artikel 5 der Verordnung regelt die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge und bestimmt die Fälle in denen eine Direktvergabe zulässig ist.

Gemäß Abs. 1 findet die Verordnung aber keine Anwendung für öffentliche Dienstleistungsaufträge für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen, außer die Aufträge stellen Dienstleistungskonzessionen dar. Bei Dienstleistungskonzessionen trägt das Betriebsrisiko nicht der Auftraggeber, sondern der Auftragnehmer und es handelt sich um keinen öffentlichen Dienstleistungsauftrag.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass aufgrund dieser Einschränkung die Verordnung ungeachtet ihrer Einordnung als Dienstleistungsauftrag oder Dienstleistungskonzession insgesamt für den Schienenpersonenverkehr gilt und für den Personenverkehr auf der Straße (Bus u. Straßenbahn) nur, wenn es sich um die Vergabe einer Dienstleistungskonzession handelt.

Direktvergaben im Rahmen der Verordnung

Direktvergaben sind weiterhin gem. der Verordnung in den folgenden Fällen möglich:

1. Vergabe an interne Betreiber (vgl. Art. 5 Abs. 2)
Dies ist der Fall, wenn der Personenverkehrsdienst von der zuständigen Behörde selbst betrieben oder von einer getrennten rechtlichen Einheit betrieben wird, über die die Behörde Kontrolle ausübt.
 2. Rechtfertigung durch außergewöhnliche Umstände (Schiene) (vgl. Art. 5 Abs. 3a)
 3. Dienstleistungsaufträge unter einem gewissen Volumen (vgl. Art. 5 Abs. 4)
 4. Rechtfertigung durch strukturelle und geografische Merkmale des Marktes (Schiene) (vgl. Art. 5 Abs 4a)
 5. Betreiber von Schienenpersonenverkehrsdienst verwaltet bereits die gesamte Eisenbahninfrastruktur oder den größten Teil davon (Schiene) (vgl. Art. 5 Abs. 4b)
 6. Notmaßnahmen bei Unterbrechung des Verkehrsdienstes oder bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation (vgl. Art. 5 Abs. 5)
 7. Eisenbahnverkehr außer andere schienengestützte Verkehrsträger wie Untergrund- oder Straßenbahn (vgl. Art. 5 Abs. 6)
- Höchstdauer 10 Jahre
 - findet ab dem 25. Dezember 2023 keine Anwendung mehr (vgl. Art. 8 Abs. 2 iii)

Die jeweiligen Ausnahmen setzen ihrerseits jeweils voraus, dass die Direktvergabe nach dem jeweiligen nationalen Recht nicht untersagt ist. Das bedeutet, dass Länder, die sich bisher gegen eine Vergabe durch Direktvergabe entschieden haben, nicht gezwungen werden zukünftig Direktvergaben bei Vorliegen der Voraussetzungen vorzunehmen. Stattdessen ist es prinzipiell möglich, öffentliche Dienstaufträge ausschließlich per wettbewerblichen Vergabeverfahren zu vergeben.

Finanzierung

Maßgeblich für die Finanzierung sind Artikel 4 und Artikel 6.

Artikel 4 Abs. 1 b) begrenzt dabei die Höhe der Ausgleichsleistungen in Fällen, wo kein wettbewerbliches Verfahren durchgeführt wurde. Zur Berechnung der Ausgleichsleistung bei Direktvergaben verweist Artikel 6 zusätzlich auf Anhang 1, der Berechnungsregeln aufstellt.

Zuständige Behörde

Die zuständige Behörde im Rahmen der Verordnung vergibt auf staatlicher Seite die öffentlichen Dienstleistungsaufträge und gewährt entsprechend auch die Ausgleichsleistung. Zuständige Behörde ist gem. Art. 2 b) jede Behörde oder Gruppe von Behörden eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem bestimmten geographischen Gebiet befugt ist, oder jede mit einer derartigen Befugnis ausgestattete Einrichtung. Die Verordnung selbst bestimmt daher nicht selbst, wer konkret die zuständige Behörde ist. Maßgeblich für die Bestimmung der zuständigen Behörde sind daher die nationalen, regionalen Gesetze und gegebenenfalls kommunalen Verordnungen, wobei je nach Kompetenzverteilung in den verschiedenen Ländern eine Vielzahl an Behörden in Betracht kommen kann.

Auf den folgenden Seiten ist eine Übersicht über die Zuständigkeiten in den fünf für die Detailanalyse ausgewählten Ländern sowie Deutschland dargestellt. Diese soll einen Überblick über die Verteilung der Zuständigkeiten geben und den Vergleich rechtlicher Grundlagen ermöglichen. In Deutschland liegt die Verantwortung für den öffentlichen Personenverkehr laut Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Art. 8a vollständig bei den Landesbehörden. Auch in Frankreich gibt es keine zuständige Bundesbehörde. In Österreich, der Schweiz und Belgien sind die Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern aufgeteilt. In Irland liegt die Verantwortung für öffentlichen Personenverkehr vollständig beim Bund. Bei den Zuständigkeiten auf Landesebene wurden jeweils einzelne Regionen ausgewählt, die landesspezifische Regelungen exemplarisch darstellen sollen.

Zuständige Behörden

Tabelle 3

Zuständige Behörden für öffentliche Dienstleistungsaufträge

Merkmal	Belgien	Frankreich	Irland	Österreich	Schweiz	Deutschland
Zuständige Bundesbehörde	keine vorhanden (vgl. Dekret vom 21.12.1989 „über die Öffentlichen Verkehrsbetriebe in der Wallonischen Region“)	(-)	National Transport Authority (vorher: Dublin Transport Authority) (vgl. Art. 2 Public Transport Regulation Act 2009)	Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (vgl. § 39 ÖPNRV-G1999)	Der Bund im gegenseitigen Einvernehmen mit den Kantonen, (vgl. Art. 28, 32 PBG) Bundesamt für Verkehr (BAV) (vgl. Art. 5 S. 1 ARPV)	(-)
Zuständige Landesbehörde (genannte Beispiele dienen der exemplarischen Darstellung)	Region Wallonien: Wallonische Regierung (vgl. Art. 36), Verkehrsbetreiber der Wallonie „TEC- Transport en Commun“ „interner Betreiber“ (vgl. Art. 1 Nr. 14 „21 décembre 1989 – Décret relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne“)	Schiene: 1. Region Ile-de-France: „Ile-de-France Mobilités“ (Article L1241-1 Code des transports) 2. Städtische Gemeinschaften, Metropolen und Gemeindeverbände: „Les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM)“ (Article L123-1 Code des transports)	(-)	Tirol: Verkehrsverbund Tirol GesmbH	Kantone im gegenseitigen Einvernehmen mit dem Bund, Art. 28, 32 PBG Gemeinden können weitere Angebote oder Angebotsverbesserungen oder Tarifierleichterungen bestellen, (vgl. Art. 28 S. 4 PBG)	Berlin: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt für den gesamten ÖPNV (vgl. § 27 Abs. 2 Berliner Mobilitäts-gesetz) Bayern: Schienenpersonennahverkehr: Staatsministerium (vgl. Art. 15 Abs 2 Bay-ÖPNVG); Allg. ÖPNV: Landkreise und kreisfreie Gemeinden (vgl. Art. 8 Abs. 3 BayÖPNVG)

Merkmal	Belgien	Frankreich	Irland	Österreich	Schweiz	Deutschland
Verantwortlichkeiten	Selbständige Wahrnehmung der Verkehrsdienstleistungen per internen öffentlichen Dienstleistungsauftrag an TEC (vgl. Art. 32 21 décembre 1989 – Décret relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne)	Direkte Vergabe von Verkehrsdienstleistungen Selbstständige Wahrnehmung der Verkehrsdienstleistungen (Article L2121-17-4)	(-)	Aufgabe des Bundes ist gemäß diesem Bundesgesetz die Sicherstellung eines Grundangebotes im öffentlichen Schienenpersonen-nah- und Regionalverkehr im Umfang der im Fahrplanjahr 1999/2000 bestellten odererbrachten Leistungen. (vgl. § 7 ÖPNRV-G 1999) Aufgabe der Länder und Gemeinden ist die auf Basis des Angebotes gemäß § 7 vorzunehmende Planung einer nachfrageorientierten Verkehrsdienstleistung (Reduzierung, Ausweitung oder Umschichtung von Verkehrsleistungen) (vgl. § 11 ÖPNRV-G 1999)	Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Angebots (vgl. Art. 28 S. 1 PBG)	Für die Sicherstellung einer ausreichenden den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG) Bayern: Die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs ist eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis (vgl. Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG)

Merkmal	Belgien	Frankreich	Irland	Österreich	Schweiz	Deutschland
Verantwortlichkeiten	(-)	(-)	(-)	Der Abschluß von Verträgen über Verkehrsdienstleistungen im Personenregionalverkehr, die über das Angebot gemäß § 7 hinausgehen oder Angebotsverbesserungen im Kraftfahrlinienverkehr darstellen, fällt unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen des § 26 Abs. 3 in den Aufgabenbereich der Länder und Gemeinden, wobei die budgetäre Bedeckung zu berücksichtigen ist. (vgl. § 13 ÖPNRV- G 1999)	(-)	(-)
Rechtsgrundlage	Art. 36 Décret relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne	Schiene: Article L2121-17 Code des transports Bus: Article L1221-3 Code des transports	Dublin Authority Regulation Act 2008 Public Transport Regulation Act 2009	Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999) Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (KraftfahrLinien-gesetz – KfLG)	Personenbeförderungsgesetz (PBG) Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV)	§ 8a PBefG: ÖPNV exklusive Schiene § 5 Abs. 3 AEG: Schienenpersonennahverkehr

Merkmal	Belgien	Frankreich	Irland	Österreich	Schweiz	Deutschland
Auswirkungen der Verordnung	Direktvergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Wege eines In-House-Verfahrens	Die Verordnung ermöglichte die direkte Vergabe von Verkehrsdienstleistungen. Dabei gilt die Anforderung, dass eine Regulierungsbehörde das Verfahren kontrolliert. Die Einführung der AOM erfolgte auf Grundlage von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung.	Direct Award Public Service Contracts (vgl. Art. 52 Dublin Authority Regulation Act)	Nichtkommerzielle Verkehrsdienste, die zur Gewährung von Sonder-tarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen aus Fahrpreisersätzen finanziert werden, können nach Entscheidung der zuständigen Behörde auch in Form einer allgemeinen Vorschrift im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgestaltet werden (vgl. § 2 Abs. 4 ÖPNRV-G 1999)	Keine Auswirkungen, aber ähnliches Verfahren Ausschreibungsverfahren (vgl. Art. 32 PBG) Personenbeförderungsberechtigt liegt grundsätzlich ausschließlich beim Bund (vgl. Art. 4 PBG) Bund kann an Unternehmen Personenbeförderungskonzessionen erteilen (vgl. Art. 6 PBG)	Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist gem. § 8a Abs. 1 S. 1 PBefG möglich, wenn die Verkehrsleistung nicht ohne Ausgleichsleistung erbracht werden kann Zuständige Behörde ist befugt zur eigenen Erbringung oder Direktvergabe

Quelle: IKEM