



Martin Schiefelbusch

Alternative Mobilitätsalternativen

Mobilitätsressourcen für ländliche Regionen jenseits von ÖPNV und Pkw

Die geopolitischen und wirtschaftlichen Herausforderungen der vergangenen Monate haben Klimaschutz und Nachhaltigkeit an vielen Stellen in den Hintergrund treten lassen – der Handlungsbedarf ist hier real jedoch nicht geringer geworden. Eine „Verkehrswende“ in Richtung einer weniger autobasierten und ressourcenintensiven Mobilität sieht sich jedoch noch weiteren Schwierigkeiten gegenüber: Infrastrukturmängel und fehlendes Personal erschweren es zunehmend, Verkehrsangebote in der gebotenen Qualität zu erstellen und erfordern kostspielige Gegenmaßnahmen. Zugleich sind Mittel dafür schwerer zu bekommen, auch weil infolge von Coronanachwirkungen und der Einführung des Deutschlandtickets der „Betrieb“ des ÖPNV deutlich stärker subventioniert werden muss als zuvor.¹

Ein umfassendes Angebot, das mehr Mobilitätsoptionen schafft als nur die überkommenen Schüler- und Pendlerwege zu bedienen, ist zwingende Voraussetzung, um überhaupt Wege vom Pkw verlagern zu können. Neben dem ökologischen Nutzen schafft es Möglichkeiten zur eigenständigen Teilhabe und Sicherung der Daseinsvorsorge; ferner ist ein guter Nahverkehr auch als Signal in Richtung Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse nicht zu unterschätzen (vgl. etwa Bundesregierung 2024, S. 8–88, S. 106–108).

Auf dem Land geht es deshalb immer auch darum, die Wirtschaftlichkeit der Angebote zu verbessern:

- durch das Gewinnen zusätzlicher Fahrgäste, insbesondere im sogenannten „Jedermannverkehr“ (außerhalb des Ausbildungsverkehrs), der vergleichsweise ertragreich ist und eher außerhalb der Spitzenzeiten stattfindet und
- durch die Weiterentwicklung von (planerischen) Angebotsformen und (betrieblichen) Organisationsweisen, die für disperse Verkehre wirtschaftlich wie praktisch geeignet sind.

Vor diesem Hintergrund will der vorliegende Beitrag den Blick auf einige Konzepte lenken, die den „alternativen Angebotsformen“ zugerechnet werden können. In Abwandlung der ursprünglichen Begriffsverwendung (BMDV 2016 S. 29f) verweist „alternativ“ dabei darauf, dass diese in der Debatte über Alternativen zum Pkw oft im Schatten stehen und auch in der Planungspraxis bisher eher wenig behandelt werden. Näher betrachtet werden dabei Taxi und Mietwagen sowie bürgerschaftlich organisierte Angebote. Diese stehen beispielhaft für eine Reihe von Ansätzen, bei denen durch eine neue Sicht auf vorhandene Ressourcen sowie institutions- und sektorübergreifende Kooperationen neue Möglichkeiten für eine nachhaltigere Mobilität und eine dezidiert „ländliche“ Verkehrspolitik (vgl. Smarta 2021) entstehen könnten.

Taxi und Mietwagen – unterschätzte Möglichkeiten?

Taxi- und Mietwagenunternehmen (TMU) sind in der Fläche präsent und werden oft genutzt, um als Unterauftragnehmer des ÖPNV oder in direktem Auftrag der Landkreise Rufbus- oder ähnliche Leistungen zu erbringen. Sie für diese Aufgabe zu gewinnen, gelingt allerdings nicht immer. Aus einer Analyse für Baden-Württemberg lassen sich Erkenntnisse zu den Aktivitäten und Herausforderungen des Gewerbes ableiten, die auch Denkanstöße für andere Regionen geben (ausführlich hierzu Krause 2021; Krause/Schiefelbusch 2023).

Eckdaten des Gewerbes

2020 zählte Baden-Württemberg ca. 5500 Taxis und ca. 5000 Mietwagen, wobei die Flotte seit 2000 landesweit um rund 40 % gewachsen ist. Der Zuwachs fand vor allem bei den weniger regulierten Mietwagen (Verkehr nach § 49 PBefG) statt – ein bundesweit zu beobachtender Trend, der auch unter dem Schlagwort „Flucht in den Mietwagen“ bekannt ist. Die Mietwagenflotte ist seit 2000 um rund 70 % gewachsen. Angesichts meist regulierter Taxizahlen setzten mehr und mehr Taxibetriebe zusätzlich auf Mietwagen.

Von Bedeutung waren aber auch rechtliche Neuerungen: 2015 wurde der gesetzliche Mindestlohn eingeführt, der die Betriebe dazu bringt, den Einsatz auf umsatzstarke Zeiten zu fokussieren. Weil für Mietwagen keine Betriebspflicht besteht, sind diese für ländliche TMU zunehmend attraktiv. Vorteile im Kampf um Personal brachte den Mietwagen 2017 weiterhin der Wegfall der Ortskundeprüfung. Im ländlichen Raum sind TMU-Betriebe in den letzten Jahren größer, aber auch immer mehr zu Mietwagenbetrieben geworden. Seit der Expansion von UBER nach Baden-Württemberg Ende 2022 ist die Zahl der Mietwagen noch einmal deutlich angestiegen – hauptsächlich in und um Stuttgart und in Heidelberg.

Die Versorgung misst sich an der Taxidichte bzw. an der Taximietwagendichte, d. h. daran, wie viele Fahrzeuge je-

¹ Der vorliegende Beitrag stellt keine offizielle Position der NVBW oder des Landes Baden-Württemberg dar.

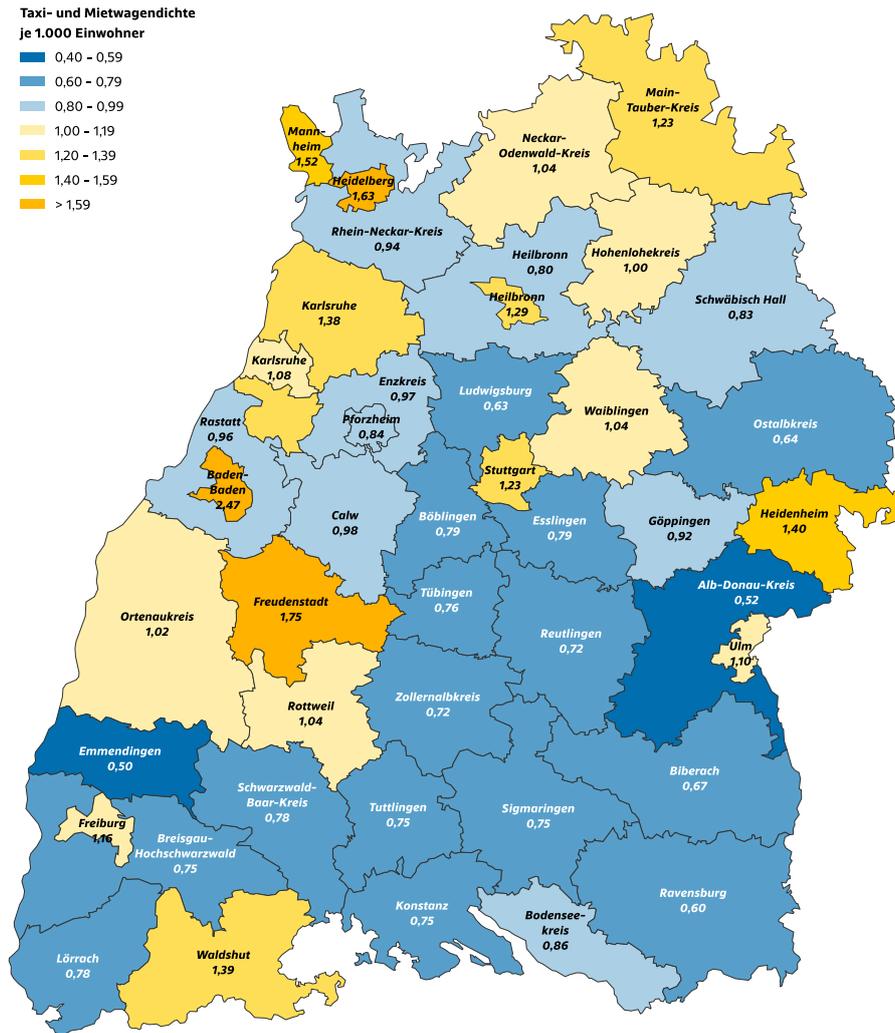


Abb. 1: Taxi- und Mietwagendichte in Baden-Württemberg

weils 1000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Im Bundesvergleich rangiert Baden-Württemberg mit einer Taxidichte von 0,46 unter dem Durchschnitt. Gleiches gilt für die moderate Taxi-Mietwagen-Dichte von 0,96. Schaut man genauer hin, so zeigt sich, dass innerhalb Baden-Württembergs große Unterschiede existieren (Abb. 1).

Dies gilt auch bei der Betrachtung nach Gemeindegrößen: Während alle Stadtkreise und Großen Kreisstädte ausreichende Flotten haben, sind Kleinstädte und Landgemeinden unterversorgt. 33 Kleinstädte mit zusammen ca. 162.000 Einwohnern und 448 Landgemeinden mit zusammen ca. 1,41 Mio. Einwohnern sind sogar gänzlich ohne eigene Taxis oder Mietwagen.

Insgesamt erbringen Taxiunternehmen unterschiedliche Dienstleistungen für einen heterogenen Kundenkreis (Abb. 2). Während Großstadttaxis im Wesentlichen von der spontanen Nachfrage leben, liegt der Fokus im ländlichen Raum eher auf planbaren Touren institutioneller Nachfrager: Im Vordergrund stehen vertraglich gebundene Aufträge für Krankenkassen, Schulverwaltungen, Fördereinrichtungen

oder die örtliche Wirtschaft. Ein Ad-hoc-Geschäft, d. h. Fahrten vom Halteplatz, Abwinkertouren „von der Straße“ oder App-vermittelte Fahrten finden im ländlichen Taxigewerbe kaum (noch) statt. Der Nachteil: Die ohnehin schon geringen Ressourcen im ländlichen Raum sind demnach langfristig gebunden. Der Vorteil: Die Betriebe sind es gewohnt, Einsätze zu planen und zuverlässig auszuführen.

Herausforderungen

Schon vor der Coronapandemie hatten die Betriebe erhebliche Probleme bei der Personalbeschaffung – ein Mangel, der heute zum zentralen Engpass geworden ist. Der Fahrermangel schlägt auf die Einsatzzeit durch, wobei sich auch hier Stadt und Land unterscheiden. Vereinfacht ausgedrückt: Je ländlicher, desto mehr findet das Geschäft am Tage statt. Sind Kranken- und Schülerfahrten am frühen Nachmittag erledigt, bleibt das Fahrzeug auf dem Hof.

Grundsätzlich gilt: je kleiner die Stadt, desto „zerstrittener“ das Gewerbe. Abseits der Großstädte, wo sich das Gewerbe um die Vermittlungszentrale schart, sind die Gewerbeorganisationen schwach. Stattdessen herrscht

der Unternehmertyp des „Einzelkämpfers“ mit mehreren Fahrzeugen und eigener Funkvermittlung vor. Er ist an unternehmerisches Denken und Handeln gewöhnt. Kooperatives Handeln mit anderen TMU ist von diesem durchsetzungsfähigen Typus dagegen kaum zu erwarten. Der großen Mehrzahl der kleinen TMU ist unternehmerisches Agieren dagegen weitgehend fremd. Häufig „fehlt es an grundsätzlichen Kenntnissen“, befördert durch laxen Anforderungen beim Nachweis der Fachkunde.

Andererseits beklagen die engagierteren Unternehmen ein „fehlendes Partnerschaftsbewusstsein“ aufseiten der ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Vielfach fühlt man sich schlecht als Lückenfüller behandelt – etwa für unattraktive Randzeiten. Generell wird von den TMU ein Umgang „auf Augenhöhe“ vermisst. Dabei liegen weitere Schwierigkeiten in den im ÖPNV üblichen Vergabeverfahren: Wenn es um die Ausschreibung von On-Demand-Diensten geht, sind auch größere TMU häufig überfordert. Aber auch aus Sicht der Aufgabenträger ist das Verfahren aufwendig und führt nicht immer zum gewünschten Ergebnis. Im Gegenteil: Am Ende setzen sich meist die gleichen



Vergleich Anteile Geschäftsfelder im Stadtkreis Karlsruhe und im Alb-Donau-Kreis

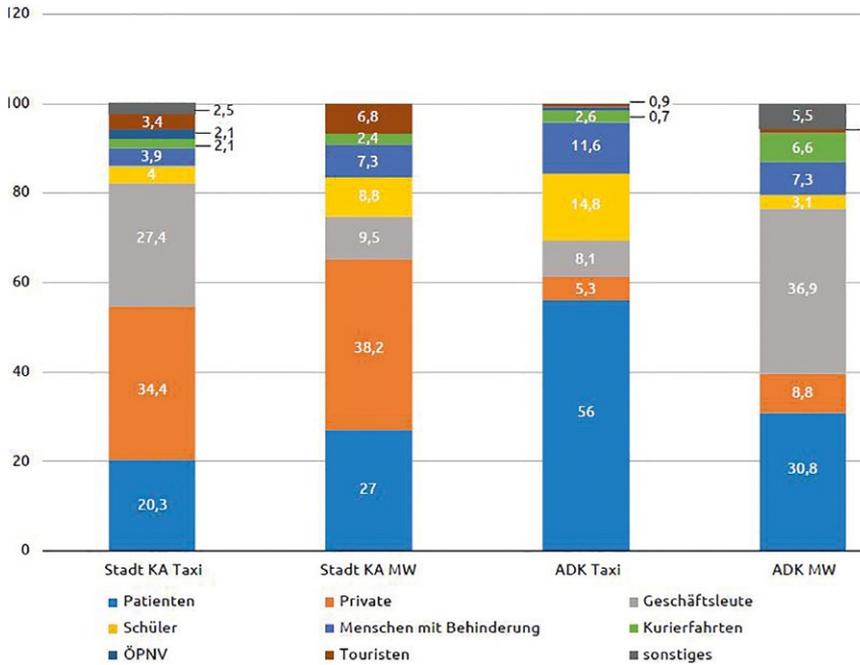


Abb. 2: Geschäftsfelder von Taxiunternehmen

teuren Anbieter durch, schon, weil die günstigen Anbieter nichts von der Ausschreibung wissen oder mit der Ausschreibung überfordert sind.

Chancen

Alternativ sieht das PBefG sogenannte Sondervereinbarungen vor (siehe Kasten), denen alle leistungsbereiten TMU beitreten können. Damit existiert ein etabliertes Verfahren, das die Unternehmer aus ihrem „Brot- und Buttergeschäft“ für die Krankenkassen kennen und das die Zugangsschwelle erheblich senkt.

Sondervereinbarung

Für Taxis und Mietwagen außerhalb der Großstädte bilden sogenannte Sondervereinbarungen die tragende wirtschaftliche Säule. Sondervereinbarungen sind eine schlanke und niederschwellige Form der Vertragsgestaltung – hauptsächlich für Krankenfahrten. Rechtlich basieren sie auf § 51 Abs. 2 PBefG bzw. auf § 133 Abs. 1 SGB V. Sondervereinbarungen werden meist zwischen den Krankenkassen und den Verbänden des Taxi- und Mietwagengewerbes ausgehandelt, was zumindest ansatzweise für „Augenhöhe“ sorgt. Das Instrument ist rechtlich jedoch keineswegs auf die Krankenbeförderung begrenzt: Auch Schülerfahrten und Leistungen im Rahmen des ÖPNV können so vergeben werden. Bei Sondervereinbarungen hat die Genehmigungsbehörde das letzte Wort: Sie sind genehmigungspflichtig, zumindest aber anzeigepflichtig. Jeder leistungswillige Unternehmer kann somit der Vereinbarung beitreten.

Für eine stärkere Nutzung von Taxi- und Mietwagenunternehmen spricht ebenso die „Wirtschaftlichkeit“. Keine andere Verkehrsform ist „im Einkauf“ so günstig. In der Regel reicht ein Stundensatz von 32 bis 35 Euro. Tarifverträge haben in der Branche keine Bedeutung. Gezahlt wird selten mehr als der gesetzliche Mindestlohn. Und die Fixkosten, die bei mittelgroßen Betrieben 20 bis 25 % der Gesamtkosten ausmachen, werden bereits im Normalbetrieb eingefahren. Was zu finanzieren bleibt, sind im Wesentlichen zusätzliche Personalkosten und variable Kosten.

Kaum einer kennt die Nachfrage so gut wie die örtlichen Taxiunternehmer. Zuweilen seit Jahrzehnten sind sie mit den örtlichen Verhältnissen ihrer Stadt oder ihrer Gemeinde vertraut. Dennoch spielt ihre Expertise bei der ÖPNV-Planung praktisch keine Rolle. Das Ob und das Wie liegt bei der Politik, der Verwaltung oder beim beauftragten Planungsbüro. Das kann gut gehen, hat aber in der Branche den Ruf einer Planung vom grünen Tisch. Die Expertise der TMU bei der Planung zu berücksichtigen, heißt, ein lebensnahes Bild der Nachfrage zu gewinnen. Zuhören in der Planungsphase, wird von den TMU zudem als Zeichen der Wertschätzung empfunden und erhöht deren Akzeptanz, wenn es später darum geht, das Projekt erfolgreich auf die Straße zu bringen.

Nachdem der die letzten zehn Jahre zu beobachtende Trend zum Aufbau hochwertiger On-Demand-Verkehre als Ergänzung des Linienverkehrs vom Gewerbe zunächst kritisch gesehen wurde, wuchs zuletzt unter dem Motto „Das können wir doch auch“ bei einigen TMU die Bereitschaft, sich aktiver mit dem Thema On-Demand-Verkehr zu beschäftigen. Auch die Gewerbeverbände haben das Thema inzwischen aufgegriffen und propagieren unter dem Titel „ÖPNV-Taxi“ eine neue Form der Zusammenarbeit (anon. 2024).

In Abgrenzung zu den bisherigen ÖPNV-Einsätzen, wie dem Anruf-Sammel-Taxi (AST), suggeriert dieser Begriff mehr Gleichberechtigung mit den Auftraggebern und letztendlich auch die Aussicht auf Fördermittel. Kern des Konzepts ist – stark vereinfacht – eine Weiterentwicklung des Instruments „Sondervereinbarung“ (vgl. Kasten). Fahrgäste können unter festgelegten Bedingungen – insbesondere dem Vermeiden einer Konkurrenz zum Linienverkehr – ein Taxi bestellen und zum ÖPNV-Tarif nutzen. In einer Sondervereinbarung ist festgelegt, dass die Unternehmen die Differenz zum Taxitarif als Zuschuss erhalten. Damit besteht für sie ein Anreiz, Fahrten zu über-

nehmen, ohne dass die Leistungen vorab definiert oder ausgeschrieben werden müssen. Das erste nach diesem Prinzip arbeitende ÖPNV-Taxi-Projekt wurde 2022 in Freudenstadt begonnen und dort schrittweise auf fast das Kreisgebiet ausgeweitet. Bundesweit sind aktuell rund ein Dutzend Vorhaben in unterschiedlicher Ausgestaltung in Betrieb oder Planung. Mitte Januar hat der Verkehrsausschuss des NRW-Landtags beschlossen, das ÖPNV-Taxi weiter auszurollen.

Wer sich genauer umsieht, findet jedoch noch weitere Angebote, die von und mit TMU durchgeführt werden und ÖPNV-ähnlich sind: Das 50-50-Taxi als zielgruppenbezogenes Angebot, der freigestellte Schülerverkehr und diverse kommunale Sammeltaxen sind als Konzepte etabliert und haben mehr Freiheitsgrade als typische ÖPNV-Angebote. Damit sind natürlich Vor- wie Nachteile verbunden, die hier nicht im Einzelnen diskutiert werden können. Mit Blick auf eine bessere Nutzung der „Resource Taxi“ sind diese Ansätze jedoch einer näheren Betrachtung wert.

Vom Bürgerbus zum Gemeinschaftsverkehr

Mobil zu sein, ist die Voraussetzung für die Teilhabe am öffentlichen Leben. In vielen ländlichen Räumen gehen Gemeinden deshalb neue Wege, um die Versorgung ihrer Bevölkerung zu sichern und die Attraktivität der Kommune aufrecht zu erhalten. Dies gilt für die Nahversorgung, für soziale Dienste und für die Mobilität. Um dies zu gewährleisten, ist ehrenamtliches Engagement unverzichtbar geworden. Dieser Ansatz kommt auch im Verkehr zur Anwendung. Durch bürgerschaftliches Engagement entstehen neue Angebote, die den hauptamtlich betriebenen ÖPNV ergänzen können.

Ehrenamtlich getragene Verkehrsangebote sind in Deutschland vor allem unter dem Begriff „Bürgerbus“ bekannt – der hierzulande erste Verkehr in Heek-Legden im Münsterland feierte im April sein 40-jähriges Bestehen (Regionalverkehr Münsterland 2025). Aktuell wird die Zahl solcher Verkehre bundesweit auf etwa 400 geschätzt. Mit diesem Begriff sind allerdings zweierlei Schwierigkeiten verbunden:

- Der Begriff Bürgerbus ist nicht eindeutig definiert und auch nicht im PBefG oder anderen Regelwerken verankert. In der Praxis wird die Bezeichnung „Bürgerbus“ zwar weitgehend, aber nicht nur konsistent verwendet.
- Neben dem Bürgerbus hat sich inzwischen eine ganze Reihe ähnlicher Mobilitätsdienste etabliert, die im regulatorischen und fachsprachlichen Kontext ebenso wenig definiert sind. Eine Beschränkung auf den „klassischen“ Bürgerbus hat wenig Sinn, zumal die Übergänge in der Praxis fließend sind.

Deshalb wird in Baden-Württemberg seit 2015 (NVBW u. a. 2015) der Begriff „Gemeinschaftsverkehr“ als Bezeichnung für alle Arten bürgerschaftlich getragener Verkehre verwendet.² Er lässt sich wie folgt definieren:

Die Grundidee von **Gemeinschaftsverkehr** ist es, Mobilitätsbedürfnisse speziell in dünnbesiedelten Räumen „gemeinschaftlich“ zu erfassen und zu bedienen, um eine ökonomisch tragbare, die sozialen Bedürfnisse respektierende und zur ökologischen Nachhaltigkeit des Verkehrs beitragende Lösung zu erreichen. Gemeinschaftsverkehre integrieren öffentliche, privatwirtschaftliche und bürgerschaftliche Ressourcen.

Angebotsformen

Unter dem Dach des Gemeinschaftsverkehrs wurden vier Modelle ausgearbeitet, die jeweils mit einer eigenen Bezeichnung und funktionalen Merkmalen versehen sind:

Der **Bürgerbus** zählt als sogenannte alternative Bedienungsform zu den Linien- und Bedarfsbetrieben zum öffentlichen Personennahverkehr einer Kommune. Dabei steuert das ehrenamtliche Fahrpersonal einen Kleinbus, der mit Pkw-Führerschein gefahren werden darf. Es handelt sich um Linienverkehr nach festem Fahrplan und mit festen Haltestellen.

Das **Bürgerrufauto** hingegen ist eine Alternative, wenn die Nachfrage für einen Bürgerbus zu gering, aber eine Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs dennoch notwendig ist. Das Bürgerauto ist ein kleineres Fahrzeug, das im bedarfsgesteuerten Betrieb eingesetzt wird. Die Fahrt muss deshalb vorbestellt werden. Das Bedienungsgebiet ist räumlich und zeitlich festgelegt. Fahrtwünsche werden, soweit möglich, zusammengefasst, das Bürgerrufauto ist also kein Taxi, das den Fahrgast individuell zu seinem Ziel bringt. Die wesentlichen Unterschiede zum Bürgerbus sind Fahrzeuggröße und Betriebsweise. Das Bürgerrufauto kann von jedermann genutzt werden.

Bürgerfahrdienste hingegen sind Mobilitätsangebote, die sich stark an den Anforderungen der jeweiligen Zielgruppe orientieren und den Kreis der potenziellen Fahrgäste vornehmlich einschränken. Sie werden überwiegend für Senioren und Personen mit Mobilitätseinschränkungen angeboten und fahren nach Vorbestellung von Haustür zu Haustür. Dabei bestehen zwei Varianten:

² In der hier beschriebenen Bedeutung wurde das Konzept nach Kenntnis des Verfassers erstmals um 2000 durch G. W. Heinze im Rahmen von BMBF-Forschungsprojekten formuliert. Der Urheber sah dies als Alternative zur unhandlichen Bezeichnung ÖPNV. Das für den vorliegenden Beitrag relevante Begriffsverständnis bezieht sich mehr auf die darauf folgende Weiterentwicklung, die den Kooperationsaspekt betont.



■ Sozialer Bürgerfahrdienst:

Fahrten auf Bestellung mit Bündelung der Fahrtwünsche und Fahrzeug des Anbieters

■ Pkw-Bürgerfahrdienst:

Fahrten auf Bestellung meist ohne Bündelung in privaten Pkw der Aktiven.

Erfolgsfaktoren	Hemmnisse
örtliche „Kümmerer“, die das Projekt vorantreiben	Probleme bei der Nachfolge/Freiwilligenrekrutierung
Einbindung in den Ort	keine Grenzen in der Beanspruchung Freiwilliger
Koordination vor Ort mit relevanten Akteuren	wenig konkrete Vorstellungen der Kümmerer/Freiwilligen im Vorfeld
Nutzung von Best-Practise-Beispielen	Gründungsprobleme
persönliche Ansprache Freiwilliger/Eingehen auf deren persönliche Anforderungen	bestehende Hilfsangebote werden nicht angenommen

Jedes Projekt wird vor Ort weiter ausgestaltet, etwa hinsichtlich

Bedienzeit und Verkehrsgebiet, Trägerschaft, Organisation und Finanzierung. Lokale Kenntnisse, Bedürfnisse der Einwohner und Möglichkeiten sind dabei wichtig. Bei der Gründung eines solchen Mobilitätsangebots sind ein paar Grundregeln zu beachten:

- Bestehende Verkehrsangebote sollten ergänzt und nicht ersetzt werden. Eine gute Abstimmung mit den vor Ort bestehenden Nahverkehrsleistungen im Sinne des geltenden Nahverkehrsplans ist deshalb nötig.
- Das Angebot muss so gestaltet werden, dass es möglichst vielfältige Mobilitätswünsche bedienen kann.
- Alle sollten von dem Angebot profitieren. Zwar bilden zumeist ältere Menschen die Hauptfahrgastgruppe, ein Interesse an besserer Mobilität haben jedoch viele Bevölkerungskreise.

Erfahrungen

Das Konzept des Gemeinschaftsverkehrs soll den ÖPNV in der Fläche nicht ersetzen – dies wäre spätestens dann zum Scheitern verurteilt, wenn die Verkehrsmengen so groß sind, dass größere Fahrzeuge erforderlich werden. Es soll aber dort ergänzen, wo klassische Konzepte an ihre Gren-

zen stoßen. Dabei geht es hier vor allem um die innerörtliche Feinerschließung, das Schließen kleinerer Netzlücken im ÖPNV und um Verkehre, bei denen eine persönliche Betreuung der Fahrgäste wichtig ist.

Die lokale Ausgestaltung ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Damit kann zum einen das Konzept bestmöglich auf die konkrete Situation zugeschnitten werden, zum anderen trägt der lokale Einfluss zu Motivation und Zufriedenheit bei. Tabelle 1 enthält Erfolgsfaktoren und Hemmnisse, wie sie im Rahmen des Projekts Komobil 2035 identifiziert wurden.

Für viele Initiativen sind die Fahrgeldeinnahmen nachrangig, und sie verstehen sich eher als soziales denn als Verkehrsprojekt. Ihre Zahl nahm deshalb nach einer Änderung des Personenbeförderungsgesetzes 2013 stark zu, bei der die Möglichkeiten für einen genehmigungsfreien Betrieb erweitert wurden. In Baden-Württemberg stieg die Zahl seitdem von ca. 90 auf knapp 300 (Abb. 3). Für die Zukunft wird entscheidend sein, wie gut die meist von jüngeren Senioren getragenen Initiativen Nachfolger für altersbedingt ausscheidende Aktive gewinnen können.

Entwicklung der Gemeinschaftsverkehre in Baden-Württemberg

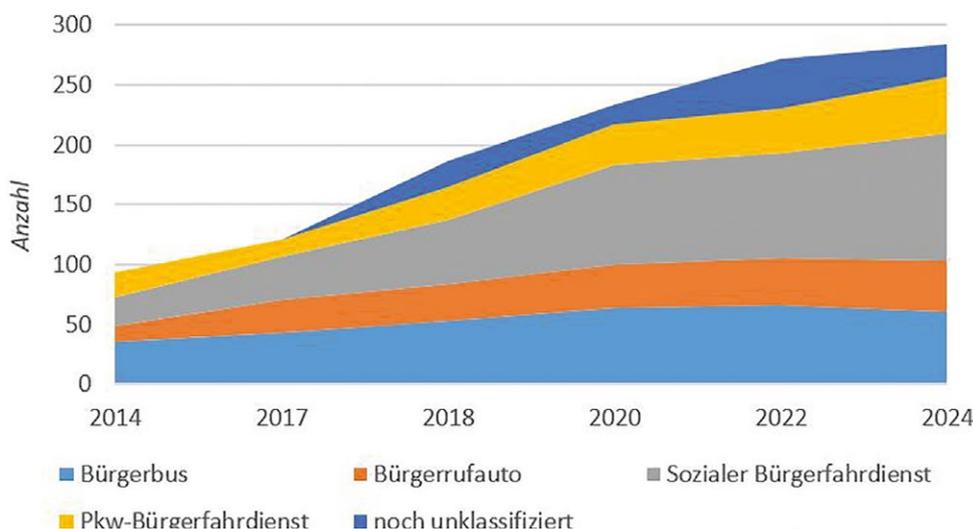


Abb. 3: Entwicklung der Gemeinschaftsverkehre in Baden-Württemberg

Weitere Ansatzpunkte

Neben den genannten Modellen gibt es zahlreiche weitere Konzepte, mit denen ländliche Mobilität jenseits des klassischen Individual- und öffentlichen Verkehrs effizienter und nachhaltiger gestaltet werden kann. Tabelle 2 fasst diese stichwortartig zusammen.

Während es für eigentlich alle dieser Ansätze auch Anwendungsbeispiele gibt, bleibt doch festzustellen, dass besonders die auf eine Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure setzenden Ideen deutlich seltener realisiert werden. Praktische, rechtliche und organisatorische

Ansatz	Angebote (beispielhaft)
Integration bürgerschaftlichen Engagements (Gemeinschaftsverkehr)	Bürgerbusse, ehrenamtliche Fahrdienste
Integration privater Mitnahmeverkehre	ländliche Mitfahrinitiativen, Fahrgemeinschaften
Nutzung eines gemeinsamen Fahrzeugpools durch mehrere Nutzergruppen	Integration Hotel-, Kirchen- und Vereinsbusse
Nutzen von Abhol-, Liefer-, Post- und Kurierdiensten sowie Dienstleistungsfahrten	Kombifahrzeuge Personen-Güterverkehr
sektorübergreifende Nutzung von Mobilitätsressourcen	Integration Werks-, Schüler-, Patientenfahrten
mobile Dienstleistungen	mobile Läden, Bürgerbüros, mobile Arztpraxen
Unterstützung intermodaler Angebote durch Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur	Servicestationen Mobilität, Fahrradstationen, P+R-Plätze
Einrichtung virtueller Dienstleistungsplattformen	virtuelle Marktplätze, Dienstleistungsbörsen
Beratung, Kommunikation und Information zu Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten vor Ort	Mobilitätsmanagement, Mobilitätsbroker, Servicestationen Mobilität, Bürger- oder Servicebüros

Tab. 2: Weitere Konzepte (Quelle: Schiefelbusch 2014, erweitert nach mobikult 2007)

Unterschiede sind hier oft Hemmnisse, für deren Überwindung ein besonderer Handlungsdruck und Lösungswille erforderlich ist. Während die Verkehrsplanung traditionell gewohnt ist, von oben nach unten zu denken und quasi ein „Gemälde aus einer Hand“ zu schaffen, gleicht das Vorgehen hier eher dem Zusammensetzen eines Mosaiks aus vielen Teilen. Damit ist die Frage verbunden, wer dafür zuständig sein sollte, dieses Puzzle tatsächlich zusammenzufügen. Planungswissen ist dabei weiterhin gefragt; es muss jedoch erweitert werden um die Fähigkeiten zur Kommunikation mit den verschiedenen Akteuren und zur Zusammenarbeit in neuen Konstellationen.



Dr. Martin Schiefelbusch MA MSc

Verkehrsplaner und Geograf, Beratung und Forschung zu ländlicher Mobilität, Projektleiter Neue Angebotsformen und Gemeinschaftsverkehre bei NVBW-Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH, Stuttgart

Quellen:

- anon. (2024): Update zum ÖPNV-Taxi, in: Taxi heute 9–10/24, S. 8–9.
- BMDV (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen – Planungsleitfaden, online: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?__blob=publicationFile.
- Bundesregierung (2024): Gleichwertigkeitsbericht der Bundesregierung 2024 – Für starke und lebenswerte Regionen in Deutschland, online: <https://www.publikationen-bundesregierung.de/pp-de/publikationssuche/gleichwertigkeitsbericht-2024-2296688>.
- Komobil 2035 (2019): Übertragbarkeit der Handlungsansätze für unterschiedliche räumliche und organisatorische Ebenen. Marburg (unveröffentlicht).
- Krause, T. (2021): Die Situation des Taxi- und Mietwagengewerbes in Baden-Württemberg, online: https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/fileadmin/user_upload/Text-Dateien/Taxi_und_Mietwagen/Taxistudie-NVBW.pdf.
- Krause, T./Schiefelbusch, M. (2023): Das Taxi – neue Wege für die Zusammenarbeit mit dem ÖPNV?, in: Der Nahverkehr 9/2023, S. 22–27.
- mobikult (2007): Mobilität ist Kultur. Unveröffentlichte Projektunterlagen.
- NVBW u. a. (2015): Grundlagenpapier Bürgerbusse und Gemeinschaftsverkehre. Stuttgart, online: https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/fileadmin/user_upload/Text-Dateien/Gemeinschaftsverkehre/Buergerbusse-Gemeinschaftsverkehre_Grundlagenpapier.pdf.
- Regionalverkehr Münsterland (2025): 40 Jahre Bürgerbus, online: <https://www.rvm-online.de/fahrgast/aktuelles/40-jahre-buergerbus>.
- Schiefelbusch, M. (2014): ÖPNV von unten: Ländliche Mobilität als ein Gemeinschaftswerk, in: Der Nahverkehr 7–8/2014, S. 7–13.
- Smarta Consortium (2021): Policy Recommendations for Sustainable Shared Mobility and Public Transport in European Rural Areas, online: https://rurals-haredmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations_Final-Version_web.pdf.