



**Enak Ferlemann MdB**

Parlamentarischer Staatssekretär beim  
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Rede zum Thema**

**„Perspektiven der Mobilität im ländlichen Raum  
aus Sicht des Bundes“**

bei der Auftaktveranstaltung  
im Landkreis Cuxhaven zum  
BMVI-Modellvorhaben

**„Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen  
Räumen“**

**am 15.09.2016 in Cuxhaven (Kreishaus)**

**- Es gilt das gesprochene Wort -**

Sehr geehrter Herr Landrat Bielefeld, sehr geehrte Frau Reimann, sehr geehrter Herr Rittmeier, meine sehr verehrten Damen und Herren,

zunächst einmal vielen herzlichen Dank für die Einladung zur Auftaktveranstaltung des Modellvorhabens hier ins Kreishaus und die Möglichkeit, etwas zu den Perspektiven der Mobilität im ländlichen Raum aus Sicht des Bundes zu erläutern.

Meine Damen und Herren, ich erinnere mich noch gut an den 1. Dezember des letzten Jahres, als ich bei uns im Bundesverkehrsministerium in Berlin Frau Kasten und Herrn Kreisrat Jochimsen die Teilnahmeurkunde für das BMVI-Modellvorhaben zur langfristigen Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen überreichen durfte. Mich persönlich hat es natürlich sehr gefreut, dass der Landkreis Cuxhaven als eine von 18 Modellregionen in den nächsten zwei Jahren über unser Haus gefördert wird und sich diesem wichtigen Thema annimmt bzw. nun auf bestehende Konzepte und Ideen aufbauen kann. Ja, und nun die Auftaktveranstaltung, nachdem zwischen Januar und heute bereits kräftig gearbeitet wurde.

Über den fachlichen Hintergrund des Modellvorhabens will ich an dieser Stelle gar nicht so viele Worte verlieren, da wird nachher Herr Dr. Rittmeier aus meinem Haus noch detaillierter darauf eingehen. Mir geht es vielmehr darum, zu betonen, dass wir die Mobilität – insbesondere auch im ländlichen Raum – als Schlüsselfaktor der Daseinsvorsorge betrachten müssen. Wenn wir nicht mobil sind, wenn wir keine Mobilitätsangebote vorfinden, können wir uns nur schlecht versorgen, dann haben wir Schwierigkeiten, den Bäcker, den Supermarkt, den Arzt oder die Schule zu erreichen.

### ***Herausforderungen an die Versorgung mit Mobilität in Deutschland***

Wir wissen allerdings, dass das mit den Mobilitätsangeboten in Deutschland nicht überall gleich leicht ist. In Cuxhaven sind die Planer mit anderen Herausforderungen beschäftigt als im Großraum Hamburg oder Berlin. Und wenn ich hier im Stadtzentrum lebe, kann ich den nächsten Orthopäden vielleicht auch zu Fuß erreichen. Das wird in Elmlohe, Lintig oder Odisheim schwierig. Wir sehen: die zu überwindenden Hürden sind sehr vielfältig und in jeder Region anderer Art.

Wie gesagt: Mobilitätsangebote, zu denen insbesondere der öffentliche Personennahverkehr (kurz ÖPNV) zählt, gehören zu den Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge.

In einigen, vor allem ländlichen sowie vom demografischen Wandel besonders betroffenen Regionen – und der Landkreis Cuxhaven gehört dazu –, stößt der traditionelle Linienverkehr stark an seine Grenzen. Das liegt häufig am Rückgang der Schülerzahlen und den daraus resultierenden Finanzierungsschwierigkeiten. Dabei ist es doch besonders wichtig, dass die Verkehrspolitik auf die großen regionalen Unterschiede sowie auf die Auswirkungen des demografischen Wandels reagiert und individuelle Ansätze zur Sicherstellung eines Grundmaßes an Mobilität für die Regionen entwickelt.

Wie kann das geschehen?

Aus Sicht der Mobilitätsforschung – und das hat längst auch Eingang in die Politik gefunden – ist klar, dass wir uns besonders in ländlichen Regionen von den tradierten Vorstellungen des ÖPNV lösen müssen. Mit einem „weiter-so-wie-bisher“ in Form von einem Linienangebot mit Bussen und Bahnen erreichen wir nicht die Menschen, die Busse und Bahnen nutzen wollen oder müssen. Es liegt auf der Hand, dass neuartige Konzepte und innovative Mobilitätsformen in den öffentlichen Verkehr integriert werden müssen. Eine Lösung können nachfragegesteuerte flexible Bedienungsformen – in der Regel mit kleineren Fahrzeugen – darstellen. Durch den Einsatz von Rufbussen und Anrufsammeltaxis sowie den Sonderformen „Kombibus“ (Verbindung von Personen- und Güterbeförderung) und „Bürgerbus“ (Personenbeförderung durch ehrenamtliche Fahrer) kann eher ein wirtschaftliches und attraktives Angebot auch im ländlichen Raum aufrechterhalten werden. Das ist dann viel besser an die Rahmenbedingungen des Bevölkerungsrückgangs angepasst und orientiert sich an der tatsächlichen Nachfrage.

Flexible Bedienungsformen im ÖPNV bieten zudem den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, durch neue und individualisierte Serviceangebote den bisherigen Kundenstamm zu sichern, neue Geschäftsfelder zu erschließen und damit sogar wieder Kunden zu gewinnen. Auch in Gebieten mit hinreichender ÖPNV-Nachfrage können solche flexible Bedienungsformen zunehmend an Bedeutung gewinnen, wenn es darum geht, z.B. für den stark zunehmenden Anteil an älteren Menschen zielgruppengerechte Mobilitätsangebote zu machen.

## ***Beitrag des BMVI zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den ÖPNV***

Das BMVI hat in den vergangenen Jahren zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den ÖPNV im ländlichen Raum beigetragen. Es hat beispielsweise die Entwicklung flexibler Bedienungsformen mit unterschiedlichen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben unterstützt. Auch dieses Modellvorhaben dient dazu, weitere konkrete Lösungsansätze für die Sicherung der Mobilität zu erarbeiten.

Darüber hinaus ist mit der Anfang 2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes und der damit entfallenen Beschränkung auf besonders gelagerte Einzelfälle die Möglichkeit ausgeweitet worden, flexible Bedienungsformen zu genehmigen. Wir haben darauf hingewirkt, dass der ordnungsrechtliche Rahmen eine Flexibilisierung des ÖPNV dort, wo der Linienverkehr an die Grenzen seiner Tragfähigkeit stößt, noch weitergehend zulässt.

## ***Neue Kommunikationsformen und Breitbandausbau***

Und dann sind da neben flexiblen Bedienformen natürlich auch noch die sogenannten neuen Kommunikationsformen, also Smartphone, Internet und Co., die unsere Mobilität verändern. Sie erlauben innovative Formen der Mobilität, wie etwa Mitfahrgelegenheiten, Bike- und Carsharing, sowie deren Verknüpfung mit dem ÖPNV. Dadurch ergeben sich auch gerade im ländlichen Bereich neue Möglichkeiten, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger nachhaltig zu sichern.

Beim Stichwort „neue Kommunikationsformen“ dürfen wir natürlich nicht vergessen, dass der Versorgung mit digitaler Infrastruktur in Zeiten des demografischen Wandels in ländlichen Regionen eine wachsende Bedeutung zukommt, da die Lebensqualität und Attraktivität einer Region dadurch ganz entscheidend geprägt werden. Das BMVI betrachtet Mobilität und digitale Infrastruktur im Gesamtzusammenhang. Digitale Netze sind – neben den Verkehrsnetzen – wichtige Lebensadern für die Volkswirtschaft und ebenfalls wesentliche Elemente der Daseinsvorsorge. In dem Maße, wie es gelingt, diese zunehmend vernetzten Bereiche weiter voranzubringen und zu modernisieren, gestalten wir unser Land zukunftsfähig. Deshalb stellt die Bundesregierung rund 4 Mrd. Euro für die Förderung zur Unterstützung des Breitbandausbaus in Deutschland zur Verfügung.

Insbesondere in ländlichen Regionen und den Randlagen der Städte besteht Handlungsbedarf, da ein privatwirtschaftlicher Ausbau aufgrund höherer Kosten bei geringerer Einwohnerdichte vielfach unrentabel ist. Der Landkreis Cuxhaven ist hierfür ein gutes Beispiel: nur rund 69 Prozent der Haushalte können hier derzeit eine Internetgeschwindigkeit von mindestens 50 Mbit/s erhalten. Der Landkreis liegt damit unter dem Landesdurchschnitt von Niedersachsen von 73 Prozent und dem Bundesdurchschnitt von 71,2 Prozent. Aber Sie haben ja bereits einen Antrag auf Förderung von Beratungsleistungen gestellt, der vom BMVI nun noch bewilligt werden muss. Zusätzlich möchte ich Sie aber ermutigen, zügig auch die Ausbauplanung für das Breitbandnetz voranzutreiben. Dafür stellt unser Haus viele Mittel zur Verfügung. Es lohnt sich!

### ***Ein Blick in die Zukunft: Elektromobilität und automatisiertes und vernetztes Fahren***

Meine Damen und Herren, wie ich eingangs erwähnte, freue ich mich, dass der Landkreis in den kommenden zwei Jahren als Modellregion gefördert wird. Doch gleichzeitig ist es auch wichtig, etwas weiter in die Zukunft zu schauen und die Potenziale technischer Möglichkeiten abzuwägen. Ich denke hier besonders an zwei in letzter Zeit viel diskutierte Themen: Elektromobilität sowie automatisiertes und vernetztes Fahren.

Sicherlich hakt es an der einen oder anderen Stelle noch, was die Verbreitung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb angeht. Da geht es in den Diskussionen oft um zu teure Akkus, um zu geringe Reichweiten oder um fehlende Ladesäulen. Teilweise haben die Kritiker mit ihren Äußerungen vielleicht auch Recht, teilweise werden Themen aber auch einfach nur medial aufgebauscht. Mit dem Marktanzreizprogramm zum Kauf von Elektromobilen mit einem Volumen von 1,2 Mrd. Euro und dem Programm zum Ausbau der Ladeinfrastruktur im Umfang von 300 Mio. Euro hat die Bundesregierung in diesem Jahr wichtige Weichen gestellt.

Wie auch immer, ich möchte auf einen anderen Punkt hinaus: Die Förderung der Elektromobilität ist für den ländlichen Raum ein wichtiger Maßnahmenbereich. Denn zum einen ergeben sich Chancen für die Verbreitung von Elektrofahrzeugen durch den einfacheren Zugang zu privater Ladeinfrastruktur aufgrund des dominierenden Anteils von Ein- und Zweifamilienhäusern und der damit verbundenen Ausstattung mit privaten Stellplätzen und Garagen. Das ist ja ein viel größeres Problem, wenn Sie in einem Mehrparteienhaus wohnen und keinen festen Parkplatz mit Lademöglichkeit für Ihren Pkw haben.

Zum anderen bieten die in vielen Regionen bereits bestehenden, umfangreichen Strukturen für eine regenerative Stromerzeugung durch Photovoltaik, Windenergie und Biomasse eine Basis für eine dezentrale Verknüpfung von Energie- und Verkehrssystem durch die Einbindung von Elektrofahrzeugen als Stromspeicher.

### ***...und automatisiertes und vernetztes Fahren***

Ja, und das zweite angesprochene Thema ist das automatisierte und vernetzte Fahren: Schon heute laufen im europäischen Ausland Tests mit autonom fahrenden Kleinbussen, die kostengünstig die sogenannte letzte Meile abdecken können – also jene Gebiete, die mit dem Linienverkehr nicht rentabel bedient werden können.

Bis solche Kleinfahrzeuge auch im ländlichen Raum der Bundesrepublik fahren, dauert es sicherlich noch ein wenig. Doch bin ich davon überzeugt, dass diese Entwicklung keine Utopie ist. Diese Fahrzeuge können einen idealen Beitrag zur Flächenerschließung und Anbindung an die nächsten ÖPNV-Verkehrsknoten leisten. Um die notwendigen Forschungen voranzutreiben und dafür zu sorgen, dass Deutschland auf diesem Gebiet Leitanbieter werden kann, wurde von der Bundesregierung die „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren – Leitanbieter bleiben, Leitmarkt werden, Regelbetreiber einleiten“ beschlossen und wird unter Federführung des BMVI umgesetzt.

Was heißt das genau?

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass optimale Rahmenbedingungen und die erforderlichen Voraussetzungen für die Einführung von Systemen des automatisierten und vernetzten Fahrens geschaffen werden können. Sozusagen als Vorstufe zum späteren möglichen autonomen Fahren. Wir haben mit der „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“ (Strategie AVF) Leitlinien verabschiedet, um die Wachstums- und Wohlstandschancen der Mobilität der Zukunft zu nutzen.

Gerade vor wenigen Wochen, im Juli 2016, hat das BMVI ein auf fünf Jahre angelegtes Forschungsprogramm zur Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr veröffentlicht. Mit dem Programm sollen verkehrs- und gesellschaftspolitische Themenstellungen erforscht werden.

Mit Blick auf die Einführung von Technologien in den Regelbetrieb im Straßenverkehr wurde eine Förderrichtlinie „Automatisiertes und vernetztes Fahren auf digitalen Testfeldern in Deutschland“ veröffentlicht. Damit fördern wir Entwicklung und Erprobung von AVF-Technologien auf digitalen Testfeldern.

Eine weitere Förderrichtlinie wird das Zusammenwirken von Fahrer und Fahrzeug, die Organisation des Straßenverkehrs, Kooperation und Vernetzung sowie gesellschaftliche Aspekte zum Schwerpunkt haben. Und ganz offen gesprochen: Es bestehen nahezu unabhängig von Alter, Geschlecht oder ländlichem bzw. städtischem Raum hohe Erwartungen an den Nutzen von automatisierten und vernetzten Fahrens (AVF). Denn

- AVF kann perspektivisch bessere Serviceangebote für die tägliche Mobilität bieten und zu einem verbesserten Umweltschutz und verbesserter Verkehrssicherheit beitragen,
- AVF wird in Bezug auf die Zeitersparnis, den Fahrkomfort und die Verringerung von Staus einen erheblichen Beitrag leisten,
- und mit Blick auf den demografischen Wandel in Deutschland wird der erwartete Nutzen „Verbesserung der Mobilität für Menschen mit Behinderung und Ältere“ zukünftig an Relevanz hinzugewinnen.

Im ländlichen Raum wird durch AVF ein zusätzliches Potenzial für zielgruppenorientierte Service-Dienste, wie z.B. neuer ÖPNV-Angebote mit Bedarfssystemen oder Car-/Ride-Sharing, gesehen. Dadurch entsteht ein hoher persönlicher und gesellschaftlicher Nutzen mit größerer Nutzerzahl.

### ***Multimodale Angebote: Mobilitätsstationen und Radverkehr***

Nun möchte ich mich allerdings noch einmal kurz lösen von dieser „Zukunftsmusik“ und zurück ins „Hier und Jetzt“ im Landkreis Cuxhaven kommen. Sie planen im Rahmen der investiven Maßnahmen, die wir ebenfalls über das Modellvorhaben fördern, gemeinsam mit der Stadt Geestland den Aufbau einer rad+bus.STATION in Bad Bederkesa. Mit dem Bau der Station setzen Sie ein im Mobilitätskonzept definiertes Ziel um, um die Mobilität zu verbessern. Es freut mich sehr, dass Sie bei dieser Investition einen integrierten Ansatz wählen, also nicht nur ein Verkehrsmittel im Blick haben, sondern neben dem Bus auch noch das Fahrrad.

Dem Radverkehr kommt nämlich aus unserer Sicht ebenfalls eine entscheidende Rolle als ergänzendes Verkehrsmittel zum motorisierten Individualverkehr zu. Es ist – ebenso wie der ÖPNV – ein Baustein zur Sicherung der allgemeinen Mobilität. Das BMVI fördert im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans auch Projekte, die innovative Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum entwickeln. So wird z.B. derzeit ein Projekt im Landkreis Barnim gefördert, das Maßnahmen zur Verlagerung von individuellen Fahrten im Schüler- / Pendler- und touristischen Verkehr zu intermodalen Fahrten vorsieht. Die Verknüpfung der Verkehrsmittel Rad und Bus steht dabei im Vordergrund. Wunderbar, dass Sie das hier mit der rad+bus.STATION ebenfalls auf der Agenda stehen haben.

### *Der BVWP 2030 (im Landkreis Cuxhaven)*

Zu guter Letzt möchte ich nicht unerwähnt lassen, dass neben der Mobilitätssicherung für die Bevölkerung im Landkreis Cuxhaven selbst auch seine überregionale Anbindung nicht außer Acht gelassen werden darf und auf unsere Aktivitäten im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) im Kreis Cuxhaven bzw. der Region hinweisen.

Der BVWP 2030 mit einem Volumen von knapp 270 Mrd. Euro bildet die Grundlage für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes und wurde am 3. August dieses Jahres vom Bundeskabinett beschlossen. Der Fokus liegt auf der Stärkung der Hauptachsen und Knoten. Die fünf wesentlichen Innovationen des neuen BVWP sind: eine klare Finanzierungsperspektive bis 2030, das Prinzip Erhalt und Ersatz vor Aus- und Neubau stärken, eine klare Prioritätensetzung, die Beseitigung von Engpässen sowie die breite Öffentlichkeitsbeteiligung.

Für die Anbindung des Landkreises Cuxhaven sind dabei die Projekte

- A 20, Abschnitt Elbtunnel (Niedersachsen / Schleswig-Holstein) und A 20, Küstenautobahn (Niedersachsen)
- A 26, Drochtersen – Hamburg (A 7)
- die Ortsumgehungen und Verlegungen der B 73 zwischen Cuxhaven und Stade sowie
- die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Cuxhaven – Stade

von entscheidender Bedeutung.



Meine Damen und Herren, Sie sehen: Mobilität ist nicht nur ÖPNV oder nur Pkw oder nur Fahrrad. Ein gesunder Mix verschiedener Verkehrsträger und der intelligente Einsatz moderner Technologien können helfen, unsere Daseinsvorsorge zu sichern und weniger abhängig vom motorisierten Individualverkehr zu sein, der im ländlichen Raum so dominant ist. Ich wünsche Ihnen allen, dass der Landkreis Cuxhaven die Chancen und Möglichkeiten dazu nutzt und mit Hilfe unseres Modellvorhabens die Sicherung von Versorgung und Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen nach vorne bringen kann. Ich wünsche den verantwortlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, dass Sie bei der Bevölkerung und bei institutionellen Partnern, mit denen im Projekt zusammengearbeitet wird, auf offene Ohren stoßen. Und ich wünsche uns allen heute Nachmittag eine gelungene Auftaktveranstaltung mit interessanten Vorträgen und regen Diskussionen und gebe das Wort nun gerne weiter an Frau Elke Reimann aus der Niedersächsischen Staatskanzlei. Sie wird nun auf die Sicht des Landes zu sprechen kommen und die Strategien zur Sicherung der Daseinsvorsorge in Niedersachsen erläutern.

Vielen Dank!