

Klimafreundliche Mobilität in ländlichen Räumen



FOKUS



Agentur für
kommunalen
Klimaschutz

lifu
Deutsches Institut
für Urbanistik

Inhalt

1. Warum ist Mobilität ein Schlüsselthema für den Klimaschutz in ländlichen Räumen?	3
2. Was sind die Besonderheiten ländlicher Mobilität?	4
3. Was sind die zentralen Herausforderungen in Bezug auf die Förderung des Umweltverbundes in ländlichen Räumen?	6
4. Welche Ansatzpunkte für klimafreundliche Mobilität gibt es in ländlichen Räumen?	7
5. Wer ist auf kommunaler Ebene gefragt?	11
6. Wo gibt es weitere Unterstützung?	12
7. Zum Weiterlesen	13

Einleitung

Mobilität bedeutet mehr als nur Wege zurückzulegen. Die Möglichkeit, mobil zu sein, ist zentral für gesellschaftliche Teilhabe, wirtschaftliche Entwicklung und gleichwertige Lebensverhältnisse. Welche Wege wir mit welchen Verkehrsmitteln zurücklegen (können), berührt zugleich auch unmittelbar Fragen des Klimaschutzes.

Im Unterschied zu urbanen Zentren, in denen viele Ziele zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind und wo für weitere Strecken der eng getaktete öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) genutzt werden kann, stehen Menschen auf dem Land häufig vor eingeschränkten Mobilitätsangeboten. Lange Wege und schwer zu bündelnde Mobilitätsbedarfe sorgen dafür, dass für viele das Auto das Mittel der Wahl bleibt. Das kann negative Folgen haben, nicht nur für diejenigen ohne eigenen Pkw, sondern auch für Klima und Umwelt.

Die Förderung des Umweltverbundes, also des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV, ist somit gerade auch für ländliche Räume zentral, gestaltet sich jedoch vielerorts herausfordernd. Ansätze aus Stadtregionen sind aufgrund der spezifischen Rahmenbedingungen und Mobilitätsmuster nur bedingt übertragbar.

Dieses Fokuspapier geht daher auf die konkreten Voraussetzungen für die Förderung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen ein und zeigt die unter Klimaschutzaspekten zentralen Handlungsfelder auf.



MOBILITÄTSPLANUNG IN LÄNDLICHEN RÄUMEN

„Den“ ländlichen Raum in Deutschland gibt es nicht. Vielmehr reicht die Bandbreite von sub-urbanen Gemeinden mit guter Anbindung an Ballungsräume über periphere, dünn besiedelte Gegenden bis hin zu touristisch geprägten Orten. Entsprechend unterschiedlich sind die Mobilitätsbedarfe und Herausforderungen für die Förderung nachhaltiger Mobilität vor Ort. Diese sind nicht nur durch sozio-ökonomische und demographische Faktoren bedingt, sondern auch durch topographische Gegebenheiten, die Ausstattung der nähräumlichen Daseinsvorsorge, die Erreichbarkeit urbaner Zentren und schließlich die Qualität der Verkehrsinfrastruktur. Für die kommunale Mobilitätsplanung gilt es demnach, die jeweiligen Anforderungen und Rahmenbedingungen in ortsspezifische Strategien zu übersetzen.

Warum ist Mobilität ein Schlüsselthema für den Klimaschutz in ländlichen Räumen?

Ob Supermarkt, Arztpraxis, Schule, Freizeiteinrichtung oder Arbeitsplatz: In Städten können diese Ziele oftmals innerhalb eines überschaubaren Zeitraums zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV erreicht werden. In ländlichen Räumen hingegen bleibt für viele nur der Griff zum Autoschlüssel, um den Alltag zu bewältigen. Größere Entfernungen und fehlende Mobilitätsalternativen tragen dazu bei, dass die Bedeutung und damit auch die Nutzung des privaten Pkw hier deutlich höher sind als in urbanen Zentren. Während das Auto demnach für viele Menschen auf dem Land Mobilität sichert, sind der Preis dafür erhöhte Treibhausgasemissionen. Die Studie „CO₂-Fußabdrücke im Alltagsverkehr“ im Auftrag des Umweltbundesamtes (UBA) aus dem Jahr 2020 beziffert dies konkret:

- Wer täglich mit dem Auto unterwegs ist, verursacht im Schnitt 8,5 kg CO₂ pro Tag.
- In dörflichen Räumen ländlicher Regionen werden pro Person im Durchschnitt täglich 6,3 Kilogramm CO₂ im Kontext der privaten Mobilität emittiert, rund 60 Prozent mehr als in Stadtregionen.

Die Förderung nachhaltiger Mobilität bietet somit große Potenziale für den kommunalen Klimaschutz.

Der Verkehrssektor gehört seit Jahren zu den größten Verursachern von Treibhausgasemissionen in Deutschland. Trotz absoluter Minderungen gegenüber 1990 werden die im Klimaschutzgesetz formulierten Emissionsziele bis 2030 wohl deutlich verfehlt werden – laut dem Treibhausgas-Projektionen Bericht des Umweltbundesamtes (2025) um 169 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente.

Hierzu tragen auch die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie der Trend zu größeren und schwereren Fahrzeugen bei, die bisherige Effizienzsteigerungen der Pkw-Flotte zunichtemachen. Um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen, braucht es daher eine deutliche Verkehrsverlagerung hin zum Umweltverbund – auch in ländlichen Räumen.

Durch die Stärkung des Umweltverbunds alleine können nach Berechnung des UBA bis 2045 30 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente eingespart werden, durch die Elektrifizierung der Pkw Flotte kumuliert weitere 117 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente.

Die Förderung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen greift neben dem Klimaschutz auch ganz konkrete Mobilitätsbedarfe vor Ort auf. Denn nicht alle Menschen wollen oder können das Auto für alltägliche Wege nutzen – sei es aufgrund des Alters, der körperlichen oder psychischen Verfassung oder auch wegen fehlender finanzieller Ressourcen. Um Mobilitätsarmut zu begegnen, gesellschaftliche Teilhabe und flexiblen Zugang zur Daseinsvorsorge für alle zu sichern und so die Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit ländlicher Räume zu erhöhen, bedarf es Konzepten, um unterschiedliche Mobilitätsträger zu integrieren und echte Alternativen zur privaten Pkw-Nutzung zu schaffen.

Was sind die Besonderheiten ländlicher Mobilität?

Mobilität in ländlichen Räumen ist für viele von längeren Wegestrecken geprägt. Vielerorts treffen dünne Besiedlung und auf zentrale Orte konzentrierte Versorgungs- und Dienstleistungsangebote auf ein unzureichendes ÖPNV-Angebot, wodurch die Abhängigkeit vom privaten Pkw hoch ist. Diese zeigt sich auch in Erhebungen zur Mobilität in Deutschland: In den am ländlichsten geprägten Regionen ...

- werden 65 Prozent aller Wege als Fahrer*in oder Beifahrer*in eines Pkws oder eines Kraftrads zurückgelegt
- verfügen über 90 Prozent der Haushalte über mindestens einen Pkw
- bewerten 16 Prozent den ÖPNV als gut bis sehr gut, 50 Prozent jedoch als mangelhaft oder ungenügend

2.



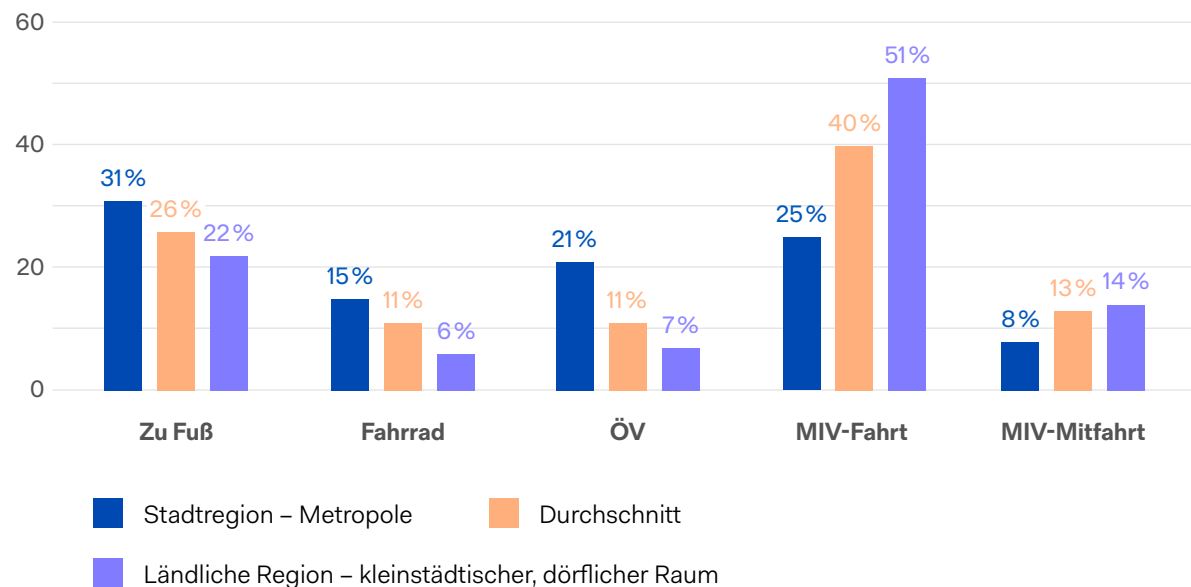


Abbildung 1: Modal Split nach Wegen (2023) (Quelle: Kurzbericht MiD 2023, S. 15)

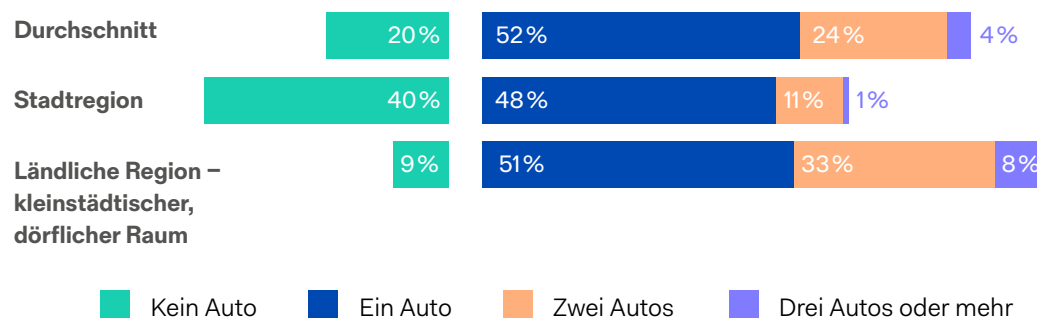


Abbildung 2: Autoverfügbarkeit je Haushalt (2023) (Quelle: Kurzbericht MiD 2023, S. 13)

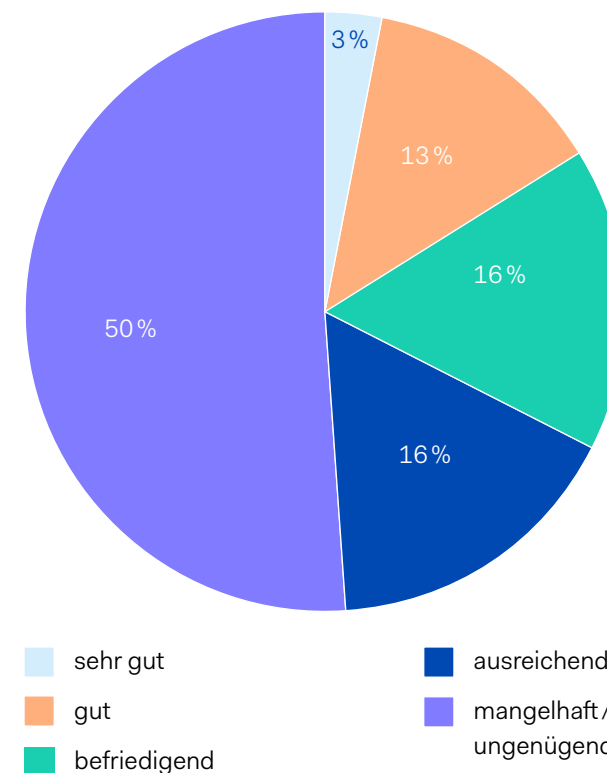


Abbildung 3: Zufriedenheit mit dem ÖPNV am Wohnort (2023) (Quelle: Kurzbericht MiD 2023, S. 27)

Ist das Auto erst einmal angeschafft und die Nutzung in Routinen überführt, bedingen sich diese Strukturen gegenseitig. Eine mangelnde Nachfrage der Bürger*innen nach alternativen Mobilitätsangeboten sorgt dafür, dass ihrem Ausbau von öffentlicher Stelle eine niedrige Priorität zugeschrieben wird. Dadurch steigt die Abhängigkeit vom Auto weiter.

Was sind die zentralen Herausforderungen in Bezug auf die Förderung des Umweltverbundes in ländlichen Räumen?

Über alle Raumtypen hinweg zeigt sich: Die Förderung des Umweltverbundes und der Aufbau nachhaltiger Mobilitätsroutinen ist komplex und oftmals langwierig. Aufgrund der bisher starken planerischen aber auch individuellen Autozentriertheit gilt dies insbesondere für ländliche Räume. Diese strukturellen Rahmenbedingungen beeinflussen maßgeblich die Handlungsmöglichkeiten von Kommunen und die Mobilitätsmuster der Bürger*innen.

Rahmenbedingungen

Ländliche Räume sind durch geringe Bevölkerungsdichten und kleinteilige Siedlungsstrukturen geprägt. Damit einher gehen längere Wege, die sich schwer bündeln lassen und oftmals eine geringere Nachfragebasis (mit Ausnahme des Schüler*innenverkehrs) für den öffentlichen Verkehr schaffen. Der demografische Wandel verschärft diese Problemlagen: Eine alternde Bevölkerung und die Abwanderung von vor allem jüngeren Menschen aus ländlich geprägten Räumen verändern die Nachfrage und damit auch die Auslastung von Nahversorgungseinrichtungen, Schulen und Gesundheitsangeboten. Diese konzentrieren sich zunehmend auf einzelne zentrale Orte, wodurch immer weitere Wege zurückgelegt werden müssen.

Kommune

Für Kommunen stellen diese Rahmenbedingungen erhebliche organisatorische und finanzielle Herausforderungen dar. Attraktive Infrastrukturen und Angebote des Umweltverbundes zu schaffen verursacht Kosten, während die Nachfrage geringer ausfällt als in Städten. Verkehrsverflechtungen enden außerdem nicht an Gemeinde- und Landkreisgrenzen. Die interkommunale Zusammenarbeit erzeugt jedoch komplexe Abstimmungsbedarfe und wirft Fragen der Zuständigkeit und Finanzierung auf. In vielen kleineren Gemeinden fehlt es darüber hinaus an Personal und planerischem Know-how, um umfassende Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen.



INDIVIDUUM UND MOBILITÄTSROUTINEN

Die Verkehrsmittelwahl ist von Gewohnheiten geprägt, die nur schwer zu durchbrechen sind. Eine qualitativ hochwertige Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr und ein gutes ÖPNV-Angebot schaffen zwar die Voraussetzungen, reichen alleine allerdings oftmals nicht aus, um Autofahrende tatsächlich zum Umstieg auf klimafreundliche Mobilitätsformen zu bewegen. Sogenannte Push-Maßnahmen wie etwa die **Einführung einer Parkraumbewirtschaftung** oder die **Anordnung von Tempo 30** innerorts können vor diesem Hintergrund die Attraktivität des Umweltverbundes steigern. Anreize in Form von Testangeboten, Mobilitätsberatungen oder Mobilitätsbudgets fördern das eigene Erleben nachhaltiger Mobilität und können so weitere Impulse setzen. Schließlich kann die Kommune selbst auch mit gutem Beispiel vorangehen, beispielsweise mit der Umstellung der eigenen Fahrzeugflotte auf E-Mobilität.

Welche Ansatzpunkte für klimafreundliche Mobilität gibt es in ländlichen Räumen?

Eine nachhaltige Verkehrswende in ländlichen Räumen erfordert flexible, klimafreundliche Mobilitätskonzepte, die sowohl Emissionen verringern als auch auf die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner*innen reagieren. Dabei können die konkreten Ansätze für die verschiedenen Mobilitätsträger ganz unterschiedlich aussehen:

ÖPNV UND FLEXIBLE BEDIENTFORMEN

Aktuelle Herausforderungen

Klassische Linienverkehre sind in ländlichen Räumen oftmals wirtschaftlich nicht tragfähig. Eine Bündelung der Fahrten und damit ein effizienter ÖPNV-Betrieb sind aufgrund der zerstreuten Siedlungsstruktur nicht immer möglich. Die für viele Bevölkerungsgruppen unzureichende Taktung, schlechte Erreichbarkeit von Haltestellen und unübersichtliche Tarifstrukturen tragen dazu bei, dass insgesamt die Zufriedenheit und damit einhergehend die ÖPNV-Nutzung gering sind.

Klimaschutzpotenzial

Ein hierarchisiertes ÖPNV-Angebot kann übergeordnete Bus- und Bahnlinien mit dichter Taktung bereitstellen, die zentrale Orte und regionale Zentren verbinden, während Regionalbusse und Schülerverkehre wichtige Siedlungs- und Gewerbegebiete in der Fläche erschließen. Kleine Siedlungen abseits der Hauptachsen werden durch flexible Bedienformen wie Rufbusse, Anruf-Sammel-Taxis oder Bürgerbusse angebunden, die als Zubringer zum übergeordneten Netz dienen. Verbundlösungen über Nachbarkommunen und Landkreise verbessern die Erreichbarkeit und Effizienz. Bedarfsverkehre mit variabler Route können die schwer planbare Nachfrage effizient abdecken. Gleichzeitig sind digitale Plattformen und Apps für Buchung und Auskunft deutlich nutzer*innenfreundlicher. Die Aufwertung von Haltestellen durch Mit Fahrradboxen, Schließfächern oder digitalen Informationstafeln lassen sich Haltestellen aufwerten und attraktiver gestalten.

Langfristige und zuverlässige Finanzierungsmodelle sind entscheidend, um flexible Angebote über Förderphasen hinaus nachhaltig zu betreiben und privaten Haushalten eine Anpassung ihrer Routinen zu ermöglichen.



PRAXISTIPP

- Der **Marktbus der Gemeinde Losheim** bringt die Bürger*innen an drei Tagen in der Woche kostengünstig in den Kernort.
- Im Rahmen des **Modellprojekts SMILE 24** werden Expressbusse, Nah-Shuttles, Bike- und Car-Sharing so integriert, dass Bürger*innen auch ohne eigenen Pkw mobil sind.

FUSS- UND RADVERKEHR

Aktuelle Herausforderungen

Häufig fehlt eine durchgängige und sichere Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, zum Beispiel an Landstraßen oder zwischen kleineren Orten, aber auch innerorts. Werden Geschwindigkeitsbegrenzungen für den motorisierten Verkehr nicht konsequent durchgesetzt oder sind Querungsstellen und Kreuzungsbereiche zugeparkt, beeinflusst dies die Attraktivität und Sicherheit des zu Fuß Gehens und Radfahrens negativ. Haltestellen des ÖPNV sind nur selten mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Pedelecs oder E-Bikes ausgestattet.

Wenn der Fuß- und Radverkehr in der kommunalen Planung nicht ausreichend verankert ist, reduziert das die Sichtbarkeit. So rücken die Vorteile und Potenziale aktiver Mobilität nicht ins Bewusstsein der Bürger*innen, was dazu beiträgt, dass sie oftmals auf das Auto zurückgreifen.

Klimaschutzpotenzial

Auch in ländlichen Gegenden können viele kurze Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Hierfür braucht es eine vor allem auch subjektiv sichere Infrastruktur und lückenlose Netze. Pedelecs erweitern die Reichweite und können von unterschiedlichen Zielgruppen genutzt werden, während E-Lastenräder klimafreundliche Alternativen zum Pkw sind, wenn es um den Transport von Gütern oder Einkäufen geht.

Intermodale Lösungen wie sichere Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen oder Ladeinfrastruktur für Pedelecs erleichtern die Kombination von Rad- und ÖPNV-Nutzung. Bikesharing-Angebote, die unterschiedliche Fahrradtypen wie E-Bikes, Falt- und Lastenräder bereitstellen, können zusätzliche Anreize schaffen, das Auto häufiger stehen zu lassen. Für viele dieser Lösungen können **Fördermittel über die Nationale Klimaschutzinitiative** beantragt werden.

Für die Förderung des Fußverkehrs ist vor allem auch die Umfeldqualität entscheidend, die durch Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und eine klare Wegweisung gestärkt wird.



PRAXISTIPP

- Der gemeinnützige Bürgerverein „BUMO – Burgdorf mobil“ betreibt mit dem **Landradl** ein interstationäres Fahrradverleihsystem. Die Pedelecs und elektrischen Lastenfahrräder können kostenfrei über eine App ausgeliehen werden.
- Mit „**Die Weiterfahrer**“ wurde am Bahnhof Anklam eine Mobilitätsstation errichtet. Nutzer*innen können unterschiedliche E-Fahrzeuge, darunter Pedelecs und E-Lastenräder, ausleihen, um die letzte Meile zu überwinden. Auch Stellplätze am Bahnhof für das eigene Fahrrad können über „Die Weiterfahrer“ gebucht werden.

MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Aktuelle Herausforderungen

Die Mobilität in der Fläche hängt weiterhin stark vom MIV ab. Viele Haushalte besitzen einen Zweit- oder Drittwagen, wobei bei einem Viertel dieser Fahrzeuge die Jahresfahrleistung unter 10.000 km liegt. Fehlende öffentliche Ladeinfrastrukturen erschweren es, E-Autos zu nutzen.

Klimaschutzpotenzial

Carsharing, Ridesharing und Elektromobilität bieten in ländlichen Räumen Potenziale, die Umweltbelastungen durch den MIV zu reduzieren.

In ländlichen Räumen verfügen die meisten Haushalte über private überdachte Stellplätze oder Garagen, sodass Photovoltaik-Dächer für eine dezentrale Energieversorgung genutzt werden können. Öffentliche Ladepunkte an Zielorten kann die Nutzung von E-Mobilität auch für Besucher*innen und Bewohner*innen von Mehrfamilienhäusern attraktiver machen. Einheitliche

Karten- und Bezahlsysteme machen das Ganze noch nutzer*innenfreundlicher.

Bei gemeinschaftlicher Pkw-Nutzung müssen private Haushalte weniger Fahrzeuge vorhalten und finanzieren. Stationäre Carsharing-Angebote an zentralen Orten wie Rathäusern, Bahnhöfen, Gasthöfen oder Dorfgemeinschaftshäusern erhöhen die Zugänglichkeit. Interstationäre Angebote und Mehrtagestarife ermöglichen den Nutzenden, flexibel zu bleiben. Kleinbusse für Gruppenfahrten oder verleihbare Anhänger können Carsharing-Angebot ergänzen. Die Fahrzeuge werden nur dann gebucht und bezahlt, wenn sie gebraucht werden, wodurch räumlich und zeitlich weit verteilte Mobilitätsbedarfe effizient abgedeckt werden.

Ridesharing-Angebote ermöglichen die Organisation gemeinsamer Fahrten im privaten Pkw. Sichtbare Mitfahrbanke und digitale Buchungssysteme unterstützen die Nutzung.



PRAXISTIPP

- Das Mitfahrnetzwerk „**HÖRI-MIT**“ verbindet unterschiedliche Ortschaften auf der HÖri, einer Halbinsel am Bodensee. Fahrer*innen und Mitfahrer*innen können sich online registrieren und ihre Fahrten koordinieren.
- Ziel von „**LandMobil**“ im Landkreis Reutlingen war es, intermodale Wegeketten zu fördern. Hierfür wurden unterschiedlichste Mobilitätsträger integriert, darunter auch E-Car-Sharing.
- Im Rahmen der BULEplus-Fördermaßnahme „**LandMobil – Unterwegs in Ländlichen Räumen**“ entwickelten rund 40 Modellprojekte Ansätze für nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen. Die zentralen Erkenntnisse zu Rahmenbedingungen und Erfolgsfaktoren wurden in einem **Praxisleitfaden** zusammengefasst.



VERKEHRSVERMEIDUNG

Das Verkehrsaufkommen zu reduzieren hilft ebenfalls dabei, Treibhausgasemissionen einzusparen. Verkehrsvermeidung in ländlichen Räumen bedeutet vor allem, Wege zu verkürzen oder überflüssige Fahrten zu vermeiden. Dazu trägt die Stärkung der Nahversorgung durch wohnortnahe Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen ebenso bei wie die Förderung digitaler Angebote, etwa Homeoffice oder Telemedizin. Ergänzend können mobile Angebote – beispielsweise rollende Supermärkte, Liefersdienste oder mobile Arztpraxen – direkt zu den Menschen kommen.

Projekte wie der „KombiBus“ in der Uckermark verbinden Güter- und Personentransport, wodurch ebenfalls Fahrten vermieden werden.

Ein Mobilitätsträger allein wird jedoch für die meisten keine echte Alternative zum Auto sein. Gefragt ist daher ein integriertes Gesamtsystem, in dem die verschiedenen Mobilitätsträger aufeinander abgestimmt sind und sich ergänzen.

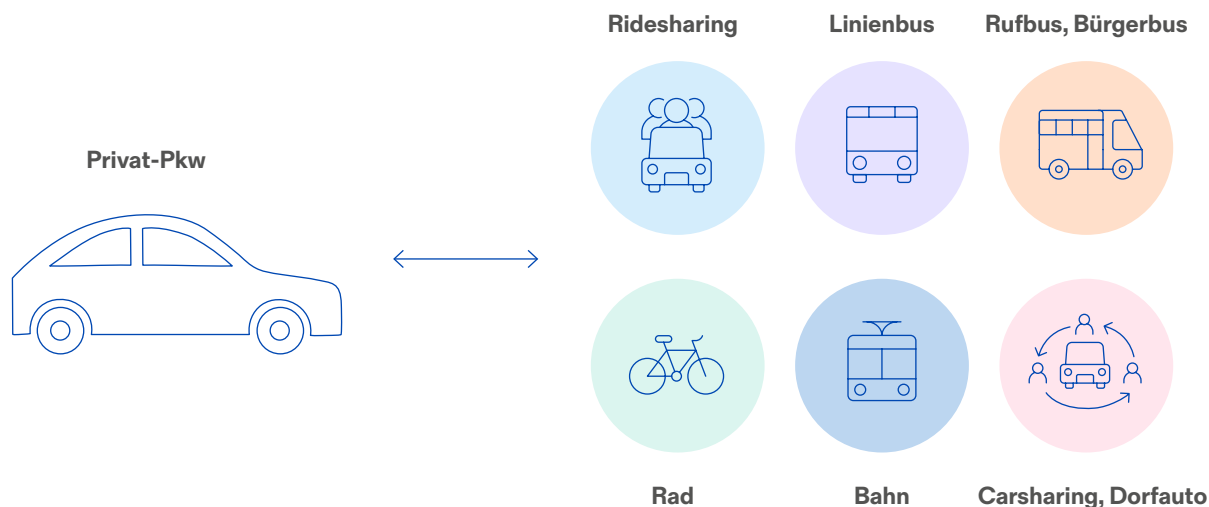


Abbildung 5: Zusammenwirken von verschiedenen Lösungen als Alternative zum Privat-Pkw (Quelle: interkommunalMobil, S. 37)



INTERMODALE WEGEKETTEN

Intermodalität bezeichnet die Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer Wegekette, etwa die Verbindung von Fahrrad und Bus oder Auto und Bahn auf dem Weg zur Arbeit. Für ländliche Räume ist die Förderung intermodaler Angebote besonders bedeutsam: Gut aufeinander abgestimmte Schnittstellen wie sichere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen, Park-and-Ride-Anlagen oder flexible On-Demand-Verkehre als Zubringer können dazu beitragen, den Umweltverbund attraktiver zu machen und die Abhängigkeit vom privaten Pkw zu reduzieren.



PRAXISTIPP

Viele nachhaltige Mobilitätsangebote in ländlichen Räumen werden zunächst über Förderprojekte umgesetzt. Um die Angebote weiterzuentwickeln und über die Projektlaufzeit hinaus zu verstetigen, bedarf es entsprechender Finanzierungsmöglichkeiten, die frühzeitig abgestimmt werden müssen. In der Praxis bewährt hat sich oftmals eine Mischfinanzierung aus Nutzungsentgelten, Mitgliedsbeiträgen, öffentlicher Finanzierung und weiteren Projektförderungen oder Sponsoring.

Wer ist auf kommunaler Ebene gefragt?

In ländlichen Räumen tragen die Kommunen die Hauptverantwortung für die Förderung nachhaltiger Mobilität, stehen dabei jedoch vor besonderen Herausforderungen. Als Träger der Daseinsvorsorge müssen sie sicherstellen, dass alle Einwohner*innen Zugang zu Bildung, Versorgung, Gesundheit und Arbeit haben, unabhängig von der jeweils dafür zurückzulegenden Wegstrecke. Gleichzeitig verfügen viele Kommunen über begrenzte finanzielle und personelle Ressourcen, was es erschwert, neue Angebote zu planen und umzusetzen.

Die Förderung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen ist zudem eine Gemeinschaftsaufgabe. Während die Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur in Ortsdurchfahrten beispielsweise in den Verantwortungsbe-
reich der Kommune fällt, kann je nach Baulastträger die Zuständigkeit ab der Kommunengrenze auch beim Land oder dem Landkreis liegen. Für den ÖPNV wiederum ist häufig der Landkreis zuständig. Dadurch ist eine integrierte Planung oft komplex und zeitaufwendig. Damit die Verkehrsnetze auch die tatsächlichen Mobilitätsmuster und -bedarfe der Bevölkerung abbilden und so Erreichbarkeit sichern, braucht es interkommunale Zusammenarbeit.

Um wirksame Lösungen zu schaffen, sind Kommunen daher auf Kooperationen mit Landkreisen, Verkehrsverbünden, Nachbarkommunen und zivilgesellschaftlichen Akteur*innen angewiesen.



KLIMAMOBILITÄTSPLÄNE IN LÄNDLICHEN RÄUMEN

Klimamobilitätspläne sind strategische Planungsinstrumente, die Kommunen und Landkreisen helfen, ihre Mobilität systematisch und langfristig an den Klimaschutzziele auszurichten. Sie bündeln Maßnahmen über verschiedene Verkehrsträger hinweg, definieren klare Zielpfade und schaffen Verbindlichkeit. Gerade in ländlichen Räumen können Klimamobilitätspläne dazu beitragen, die oft kleinteiligen Initiativen zu bündeln, Synergien zwischen Kommunen zu schaffen und ein gemeinsames strategisches Vorgehen zu sichern.

Der [Leitfaden des Kompetenznetzes Klima Mobil](#) unterstützt bei der Erstellung eines Klimamobilitätsplans.

Bürger*innen und Wirtschaft mitnehmen

Nachhaltige Mobilität kann nur erfolgreich sein, wenn sie von den Menschen vor Ort mitgetragen wird. Beteiligungsverfahren sollten daher zielgruppenorientiert gestaltet sein. Besonders wichtig ist, jene Gruppen einzubeziehen, die in Beteiligungsverfahren häufig unterrepräsentiert sind – etwa Menschen mit geringem Einkommen, Kinder und Jugendliche, ältere Menschen, Personen mit Migrationserfahrung oder Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder Behinderungen. Gespräche über ihre konkreten Mobilitätsprobleme und -bedürfnisse führen oft zu Lösungen, die am Ende allen zugutekommen.

Die Einbindung der Bürger*innen ist dabei nicht nur für die Akzeptanz der Angebote zentral, sondern kann auch wichtiger Treiber der Umsetzung sein. Angebote wie Bürger*innenbusse werden durch gemeinnützige Bürger*innenvereine getragen, die Kommune unterstützt oftmals finanziell.

Auch die lokale Wirtschaft kann eine wichtige Rolle spielen, beispielsweise durch Kooperationen im Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement, bei der Unterstützung von Sharing-Angeboten oder der Errichtung von Ladeinfrastruktur.

Wo gibt es weitere Unterstützung?

Deutschlandweit haben sich viele Kommunen und Landkreise bereits auf den Weg gemacht, nachhaltige Mobilität vor Ort zu stärken. Gerade weil ländliche Räume oft mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert sind, kann der Erfahrungsaustausch wertvolle Impulse für eigene Projekte liefern.

Auf Länderebene fördern unter anderem folgende Netzwerke den Austausch:

- [Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen](#)
- [Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen](#)
- [MOBILOTSIN Niedersachsen](#)
- [Kompetenznetz Klima Mobil](#) und [Zukunftsnetzwerk ÖPNV](#) in Baden-Württemberg
- [move.SH Schleswig-Holstein](#)
- [Wir bewegen Bayern](#) und [Bayern Innovativ](#)
- [Kommunales Mobilitätsnetzwerk Saarland](#)
- [Kompetenzzentrum Mobilität der Metropolregion Hamburg](#)
- [Thüringer Mobilitätsnetzwerk](#)



LESETIPP

Im Online-Nachschlagewerk „[Mobilikon](#)“ finden Sie viele verschiedene Praxisbeispiele und Umsetzungshilfen zur Förderung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen.

Nutzen Sie für die Recherche nach aktuellen Förderoptionen auch die Förderdatenbank des Bundes und prüfen Sie, ob Ihre Landesenergieagentur Unterstützungs- und Beratungsangebote zu diesem Thema hat. Des Weiteren finden Sie Informationen zu Fördermöglichkeiten für den Radverkehr, unter anderem zur Kommunalrichtlinie, in dem Factsheet „[Wie Ihre Kommune fahrradfreundlich wird](#)“.



Zum Weiterlesen

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2025): Aktive Mobilität in ländlichen Kommunen: Praxisbeispiele und Erfolgsfaktoren. Bonn. Online verfügbar unter https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/berichte-kompakt/2023-2027/bk-2025-01-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (15.01.2026)

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.) (2023): Mobil in ländlichen Räumen – Erfolgsfaktor Kooperation. Bonn. Online verfügbar unter https://www.region-gestalten.bund.de/Region/DE/vorhaben/mogleb/mogleb-publikation-mobil-in-l%C3%A4ndlichen-r%C3%A4umen.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (15.01.2026)

Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (BMLEH) (Hrsg.) (2024): Ländliche Mobilität gestalten. Erfahrungen aus der BULEplus-Fördermaßnahme LandMobil – Unterwegs in Ländlichen Räumen. Berlin. Online verfügbar unter https://www.bmleh.de/SharedDocs/Downloads/DE/Broschueren/praxis-leitfaden-landmobil.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (15.01.2026)

Bundesministerium für Verkehr (BMV) (Hrsg.) (2025): Handlungsleitfaden Nachhaltig mobil in ländlichen Räumen. Berlin. Online verfügbar unter https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/nachhaltig-mobil-in-laendlichen-raeumen.pdf?__blob=publicationFile (15.01.2026)

Follmer, Robert (2025). Mobilität in Deutschland – MiD. Kurzbericht. Online verfügbar unter https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Kurzbericht.pdf (15.01.2026)

Fraunhofer IAO (Hrsg.) (2022): Kooperative Mobilitätskonzepte im Ländlichen Raum. Stuttgart. Online verfügbar unter <https://publica-rest.fraunhofer.de/server/api/core/bitstreams/68b77d5f-2d78-41c6-95cf-f66d66e55f92/content> (15.01.2026)

Klaas, Katharina & Kaas Elias, Alexander (2021): Verkehrswende im ländlichen Raum. Berlin. Online verfügbar unter https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/VCD_Factsheet_Verkehrswende_laendlicher_Raum.pdf (15.01.2026)

Kuhnimhof, Tobias & Nobis, Claudia (2018). Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Online verfügbar unter https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archiv/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf (15.01.2026)

Ruhrort, Lisa; Barwisch, Timo & Kühnel, Felix (2025). interkommunalMobil – Nachhaltige Mobilität in ländlichen Regionen und deren Verflechtungsräumen. Weiterentwicklung von Planungsinstrumenten, Organisationsformen und finanziellen Rahmenbedingungen für eine integrierte Mobilitätsplanung. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/92_2025_texte.pdf (15.01.2026)

Schelewsky, Marc; Follmer, Robert & Dickmann, Christian (2020). CO2-Fußabdrücke im Alltagsverkehr. Datenauswertung auf Basis der Studie Mobilität in Deutschland. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/5750/publikationen/2020_12_03_texte_224-2020_co2-fussabdruecke_alltagsverkehr_0.pdf (15.01.2026)

Wehnemann, Kai; Koßmann, Marcel; Purr, Katja; Pagel, Maximilian; Steinbrenner, Joscha & Voß-Stemping, Judith (2025). Treibhausgas-Projektionen 2025 – Ergebnisse kompakt. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/ergebnisse_kompakt_2025_2_aufgabe.pdf (15.01.2026)

Im Auftrag des:



Bundesministerium
für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

Haben Sie Fragen?
Sprechen Sie uns an:

Agentur für kommunalen Klimaschutz



030 39001-170



agentur@klimaschutz.de



klimaschutz.de/agentur

Impressum

Herausgeber: Agentur für kommunalen Klimaschutz
am Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH (Difu),
Zimmerstr. 13-15, 10969 Berlin, im Auftrag des Bundes-
ministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

Autor*innen: Levke Sönksen, Elke Bojarra-Becker
Agentur für kommunalen Klimaschutz

Redaktion: Susanne Müller
Agentur für kommunalen Klimaschutz

Layout: Drees + Riggers

Alle Rechte vorbehalten. Berlin, Januar 2026.
Diese Veröffentlichung wird kostenlos als Download
angeboten und ist nicht für den Verkauf bestimmt.

Cover: YesPhotographers / Shutterstock