

**Pressemitteilung****Öko-Institut****Julia Wolke**

27.03.2025

<http://idw-online.de/de/news849700>Buntes aus der Wissenschaft  
Gesellschaft, Politik, Umwelt / Ökologie, Verkehr / Transport  
überregional**Von A nach B – nachhaltige Mobilität auf dem Land braucht Vielfalt und Beständigkeit**

**Der private PKW ist in einigen ländlichen Regionen bislang erforderlich, um verlässlich zur Arbeit, zur Schule, zum Arzt oder zum Einkaufen zu kommen. Doch um Mobilität nachhaltiger und gleichzeitig sozial gerecht zu gestalten, braucht es entsprechende Maßnahmen gegen steigende Emissionen, eingeschränkte Mobilität für Menschen ohne Auto und hohe Kosten für Haushalte. Auf dem Land ist ein Mix aus Elektromobilität, mehr Angeboten im öffentlichen Verkehr und von privaten Dienstleistern sowie besserer Infrastruktur für Fahrrad und zu Fuß nötig.**

Zum Podcast „Wie kommt die Verkehrswende aufs Land?“ des Öko-Instituts  
<https://www.oeko.de/podcast/wie-kommt-die-verkehrswende-aufs-land>

Ein Fünftel der Bevölkerung in Deutschland lebt auf dem Land, genauer gesagt auf bis zu zwei Dritteln der Gesamtlandesfläche. Im Gegensatz zur Stadt fehlt es häufig an Mobilitätsangeboten oder diese entsprechen nicht den Bedarfen vor Ort. Daneben besteht weiterhin die Notwendigkeit die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors insgesamt zu reduzieren, auch in ländlichen Regionen. Es braucht entsprechende Maßnahmen, doch wie können die auf dem Land aussehen? Ein multimodaler Ansatz umfasst alternative Konzepte sowie den Ausbau der E-Mobilität.

Individuelle Lösungen auf kommunaler Ebene

Mobilitätsbedarfe in Kommunen sind so individuell wie die Umstände vor Ort – je nach Landformen, Wetterbedingungen, Altersstruktur und mehr. Dafür gilt es die passenden Mobilitätsangebote wie etwa Carsharing, Lastenrad-Sharing oder den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu finden.

Nelly Unger, Expertin für nachhaltige Mobilität am Öko-Institut, sieht die Vorteile partizipativer Prozesse: „Im besten Fall gibt es einen Prozess, in dem die Bürger\*innen mitgenommen werden.“ Es bietet sich zudem an, verschiedene Optionen zu testen. So können beispielsweise im sogenannten Reallabor Kommunen und Bürger\*innen unter Hilfestellung von Wissenschaftler\*innen transdisziplinär zusammenarbeiten und adäquate Lösungen entwickeln. Es gibt Erfolgsbeispiele wie die Entstehung eines sozialen Fahrdienstes und eines Lastenrad-Sharings in Waldburg (Baden-Württemberg), der im Rahmen des Forschungsprojekts MobiQ entstanden ist. Auch in Wunsiedel (Bayern) gibt es gleich mehrere Angebote, darunter das „fichtelcar“ Carsharing oder den „night Liner“ – ein Busverkehr, der zu ausgewählten Veranstaltungen auf individuellen Routen eingesetzt wird.

Um den Bedarfen zu begegnen und nachhaltige Mobilität zu fördern, müssen die Angebote allerdings auch beständig sein. Denn nur dann ist die Transformation hin zu nachhaltiger Mobilität möglich.

E-Mobilität sozialgerecht fördern

Der Zugang sowohl zum Auto als auch zu alternativen Mobilitätsangeboten ist für einkommensschwache Haushalte häufig eingeschränkt, da das eigene Auto und auch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ein hoher Kostenfaktor sein können. Auch der Zeitfaktor spielt eine Rolle bei der Frage nach sozial gerechter Mobilität, denn das tägliche Pendeln kann viel Zeit in Anspruch nehmen. „Es braucht Angebote, die die Leute da abholen, wo sie stehen“, so die Wissenschaftlerin Unger. „Beispielsweise ist es für eine Großfamilie nicht immer einfach und attraktiv auf den Zug umzusteigen, wenn es mit dem Auto günstiger und zeitsparender wäre.“

Die E-Mobilität ist auch auf dem Land ein zentraler Baustein für die Verkehrswende. Doch die Anschaffungskosten von Neuwagen sind aktuell noch hoch, zudem gibt es noch keinen ausreichenden Gebrauchtwagenmarkt für günstige E-Autos. Das Social Leasing könnte eine Lösungsoption sein. Frankreich bietet diese Option bereits für Menschen mit mittlerem und unterem Einkommen sowie einem Arbeitsweg von mindestens 15 Kilometern an. Beim Social Leasing subventioniert der Staat Leasingverträge für E-Autos, wodurch die Leasingraten auf 100 bis 150 Euro monatlich reduziert werden können. Die Wissenschaftler\*innen des Öko-Instituts betrachten in einem laufenden Projekt Social Leasing Programme für fünf europäische Länder, darunter auch Deutschland.

### Wissen statt Alltagsberatung

Der Podcast „Wenden bitte!“ des Öko-Instituts richtet sich an alle mit politischem und ökologischem Interesse aus Politik, Wissenschaft, Medien, NGOs und Öffentlichkeit. Den Podcast moderieren Mandy Schoßig, Leiterin Öffentlichkeit & Kommunikation am Öko-Institut, und Nadine Kreutzer, Journalistin und Moderatorin. Rund eine Stunde lang sprechen sie mit einem Experten beziehungsweise einer Expertin aus dem Öko-Institut über anstehende Nachhaltigkeitstransformationen – genug Zeit für die „Langstrecke der Umweltpodcasts“. Die Spezial-Folgen greifen tagesaktuelle politische und gesellschaftliche Themen auf.

Podcast „Wenden bitte!“, Episoden der 5. Staffel

Episode 2 „Wie kommt die Verkehrswende aufs Land?“ mit Nelly Unger, erschienen am 27.3.2025

Episode 1: „Wie geht’s weiter mit der Klimapolitik?“ mit Anke Herold, erschienen am 13.1.2025

Alle Staffeln und Episoden des Podcasts auf [www.oeko.de/podcast](http://www.oeko.de/podcast)

Der Podcast ist erhältlich auf allen gängigen Podcast-Portalen – etwa bei Apple Podcasts sowie bei Spotify.

wissenschaftliche Ansprechpartner:

Nelly Unger

Wissenschaftliche Mitarbeiterin im Institutsbereich

Ressourcen & Mobilität

Öko-Institut e.V., Büro Berlin

Telefon: +49 30 405085 301

E-Mail: [n.unger@oeko.de](mailto:n.unger@oeko.de)