

Peripherisierung und räumliche Mobilität im ländlichen Raum

Ute Samland

Beitrag zur Ad-hoc-Gruppe »Räumliche Mobilität und soziale Schließungen. Zur ungleichen Teilhabe an Mobilitätschancen«

Einleitung

Selektive Wanderungsbewegungen, Überalterung und Schrumpfung bestimmen seit zwei Dekaden den Kurs des sozialen Wandels in zahlreichen ländlichen Regionen Deutschlands. Eine flächendeckende und effiziente Ausgestaltung ländlicher Gemeinden mit Versorgungsstrukturen und -gütern kann immer weniger geleistet werden. Für die Erfüllung sowohl alltäglich anfallender Versorgungsbedürfnisse als auch für die Ausübung beruflicher Tätigkeiten oder Freizeitaktivitäten ist räumliche Mobilität daher in zunehmendem Maß erforderlich. Die Chance der Bürger/-innen in das gesellschaftliche Leben integriert zu sein, ist demnach insbesondere im ländlichen Raum wesentlich geprägt durch die Möglichkeit räumlich mobil zu sein. Weiterhin werden politische Zielsetzungen vor dem Hintergrund des Klimawandels formuliert. Etwa Verkehrsbelastungen zu minimieren und Emissionen und Ressourcenverbrauch zu senken sind seit 2002 in der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung verankert. In diesen komplexen Entwicklungen wird die Notwendigkeit eines Umdenkens gesehen, aus welchen zahlreiche Bemühungen erwachsen, den Verkehr ökologisch nachhaltig zu gestalten bzw. mit Mitteln technologischer Entwicklung zu substituieren.

Ein Lösungsansatz liegt in der Neujustierung von Optionen des öffentlichen Personennahverkehrs. Im Rahmen des Projektes¹ „NEMo – nachhaltige Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen im ländlichen Raum“ wird die Möglichkeit von Gemeinschaftsmobilität pilothaft untersucht und analysiert. Hierbei soll nicht nur ein anwendungsorientierter Beitrag zur praktischen Anwendung von Gemeinschaftsverkehr geleistet werden, sondern vielmehr soll Gemeinschaftsmobilität in einen Zusammenhang mit zivilgesellschaftlichen Wert- und Normvorstellungen, politischen Nachhaltigkeitsstrategien und bürgerschaftlichen Engagementpotentialen gestellt werden. Da es sich bei diesem Vorhaben um Gemeinschaftsmobilität im ländlichen Raum handelt, ist dieser Bezug zwingend, da gesellschaftlicher Wandel zu einem Umdenken in Versorgungs- bzw. Gewährleistungsfunktionen der öffentlichen Hand geführt hat, worin Mobilität eine Daseinsvorsorgefunktion erfüllt. In diesem Beitrag liegt der Fokus auf der

¹ Das von der Volkswagenstiftung und dem MWK mit 1,54 Mio Euro geförderte Projekt NEMo ist mit acht beteiligten Lehrstühlen interdisziplinär aufgestellt und hat eine Gesamtlaufzeit von 3 Jahren, beginnend ab März 2016.

Darstellung eines Vorschlags einer Perspektivverschiebung des Gemeinschaftsverkehrs im ländlichen Raum, weg vom individualistischen Motiv nachhaltigkeitsorientierter Handlungspraktiken einer sharing-economy, wie diese in städtischen Gebieten vorherrschen, hin zu einer Perspektive der Mobilität als Gemeinschaftsaufgabe, bei der jeder einzelne Bürger und jede Bürgerin zur Bereitstellung von Mobilitäts Optionen für die Mitglieder der Gemeinschaft nicht nur implizit angehalten, sondern von verschiedenen Akteuren auch explizit aufgefordert werden. Die Akteure des ländlichen Raumes haben besondere Bedingungen zu berücksichtigen bei der Entwicklung von Maßnahmen zur Förderung von Gemeinschaftsmobilität. In diesem Beitrag soll ein Perspektivwechsel vorgeschlagen werden, indem Mobilität, insbesondere Gemeinschaftsmobilität, als Aufgabe bürgerschaftlichen Engagements im Rahmen von Gemeinschaften betrachtet wird. Es kann so eine Perspektive auf Gemeinschaftsmobilität gewonnen werden, die untersucht, wie diese als eine gesellschaftliche Pflicht gegenüber der Dorfgemeinschaft oder der Bewohner/-innen des ländlichen Raumes im Allgemeinen dargestellt wird und wie die beteiligten Akteure damit umgehen. Dieser Beitrag ist gegliedert in drei Teile. Zunächst wird auf die Problemstellung und damit einhergehend auf den Zusammenhang von Peripherisierung, Daseinsvorsorge und ländliche Mobilität eingegangen. Welche besondere Rolle das zivilgesellschaftliche Engagement für gemeinschaftliche Formen von Mobilität einnimmt, wird im zweiten Teil beleuchtet. Im letzten Teil werden Schlussfolgerungen vorgestellt, die für eine Untersuchung von räumlicher Mobilität im ländlichen Raum relevant werden.

Problemstellung – Peripherisierung, Daseinsvorsorge und Mobilität im ländlichen Raum

Peripherisierungstendenzen sind eingebettet in gesellschaftliche Entwicklungen, die sich in räumlichen Entwicklungen niederschlagen. Insbesondere der demographische und soziale Wandel zeigt sich in ländlichen Räumen. Durch selektive Wanderungsbewegungen potenzieren sich Schrumpfung und Überalterung. Gleichzeitig beeinflussen räumliche Beziehungen zwischen urbanen Zentren und ihrer Peripherie die Ausgestaltung von Erreichbarkeiten. Durch die Zentralisierung von Bildungs- und Kulturstätten, ärztlichen Versorgungszentren, Supermärkten, Arbeitsplätzen und Verwaltungsapparaten in urbanen Siedlungsschwerpunkten entsteht ein zunehmend schwieriger Zugang zu diesen Gütern und Dienstleistungen, die nicht nur durch die geographische Distanz gekennzeichnet, sondern auch mit höheren Kosten, Anstrengungen und Zeiten verbunden sind, diese zu erreichen. Ein Ausgleich dieser Disparitäten wird nach dem Prinzip der gleichwertigen Lebensverhältnisse mit den Maßnahmen der Daseinsvorsorge angestrebt. Zur Daseinsvorsorge gehören alle Dienstleistungen, an deren Angebot ein öffentliches Interesse besteht, wie die „Versorgung mit Wasser, Gas, Elektrizität [...], die Bereitstellung von Post und Telefonie, die hygienische Sicherung“ und auch die Gewährleistung von sozialer Teilhabe durch Mobilität (Holz-Rau et al. 2010: 489). Gleichwohl das Leitbild der gleichwertigen Lebensverhältnisse gilt, unterliegt auch dieses einem Wandel: zunächst besagt es eine möglichst „formale Absicherung der Grundbedürfnisse [und] eine möglichst weitgehende faktische Gleichheit der Entwicklungschancen für jedermann“ (Holz-Rau et al. 2010: 490). Wobei jedoch nicht mehr der Ausgleich räumlicher Disparitäten zukünftig gewährleistet werden kann, sondern hiervon wird sich verabschiedet zugunsten der Sicherung einer Grundversorgung (ARL 2016: 6ff; Holz-Rau et al. 2010: 490). Obwohl die Sicherstellung der Grundversorgung durch eine Mindestausstattung mit Infrastrukturen und Mobilität eine politische Pflicht darstellt, ist nicht genau festgelegt, wie diese Leitvorstellung umzusetzen ist (Gegner 2007, Holzrau et al. 2010). Auf diesem regional je unterschiedlichen Verständnis

der Grundversorgung gestalten sich auch die öffentlichen Mobilitätsdienstleistungen im Rahmen der Daseinsvorsorge. Die Betrachtung vorhandener Mobilitätsoptionen im ländlichen Raum macht die Bedeutung des historisch gewachsenen Zusammenhangs zwischen der Entwicklung des Automobilitäts und der Siedlungs- und Verkehrsstrukturen deutlich. Manderscheid (2013) etwa konstatiert, dass Mobilität konstitutiv für Sozialität ist. Insbesondere Automobilität bietet nicht nur schnelle und flexible räumliche Fortbewegungs- und Transportmöglichkeiten, sondern ist darüber hinaus Symbol für soziale Flexibilität und Autonomie (Manderscheid 2013: 106ff., siehe auch Burkart 1994: 219ff.). Das Auto ist noch immer das „Transportmittel Nummer eins“². Der Schwerpunkt der Mobilitätsstrukturen liegt auf der Nutzung des Automobils, was an den gewachsenen Siedlungsstrukturen, Verkehrsnetzen und der modernen flexibilisierten Arbeitsorganisation deutlich wird. Burkart hat bereits 1994 festgestellt, dass „das Auto zur Grundausstattung eines vollwertigen Gesellschaftsmitgliedes [gehört]“ (Burkhart 1994: 224). Demgegenüber verkümmert der öffentliche Nahverkehr zu einer „Restkategorie“³. Das Vorhalten öffentlichen Nahverkehrs insbesondere in dünn besiedelten Regionen stellt eine Herausforderung für haushaltsschwache Kommunen dar. Mobilität als Funktion der Ermöglichung sozialer Teilhabe unterstreicht die Wichtigkeit der Verfügbarkeit ländlicher Mobilität. Wird räumliche Mobilität als Möglichkeitsraum und Ressource betrachtet, kann soziale Ungleichheit zwischen (Im-)Mobilen, aber auch Diskrepanzen zwischen urbanem und ländlichem Raum sichtbar werden (vgl. Kaufmann et al. 2004). Unter Berücksichtigung von demographischem und sozialem Wandel sowie der Schrumpfung, geht es dann um die Sicherstellung von Mobilitätsmöglichkeiten im Alter, um Erreichbarkeit trotz eingeschränkter Mobilität und Barrierefreiheit und damit um eine langfristige Sicherung von Lebensqualität für alle ländlichen Bewohner/-innen (vgl. Wilde 2014). Ebenfalls wird gefragt, welche Mobilitätsmuster und Verkehrskosten entstehen, insbesondere bei familiären Lebensgemeinschaften, die auf mindestens ein Auto angewiesen seien (etwa Herget 2013, Ahrend, Herget 2012). Darüber hinaus wird der Zusammenhang zwischen den Infrastrukturen der Daseinsvorsorge und bürgerschaftlichem Engagement beleuchtet (Ruhrt, Knie 2007). Besonders deutlich treten kollektive Beharrungstendenzen gegenüber veränderten Mobilitätspraktiken zutage, Lösungsansätze werden zum einen in einer flexiblen Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen gesehen, zum anderen werden Maßnahmen ergriffen, die einen Mix aus unterschiedlichen Mobilitätsoptionen fördern, worin der Gemeinschaftsverkehr enthalten ist.

Im Rahmen der Entwicklung von regionalen Strategiekonzepten wird dies aufgenommen. Das Handlungskonzept des Beauftragten der Bundesregierung der neuen Länder (2011) etwa stellt ein Handlungskonzept zur „Sicherung der öffentlichen Infrastruktur in vom demographischen Wandel besonders betroffenen ländlichen Räumen“ vor, in dem es heißt:

„Ein attraktives ÖPNV-Angebot in dünn besiedelten Gebieten bedarf neben einer gesicherten Finanzierung durch den jeweils zuständigen Aufgabenträger auch der Unterstützung der Bevölkerung. So ist es zum Beispiel denkbar, dass bei ungünstigen siedlungsstrukturellen Gegebenheiten (zum Beispiel Sackgassensituation) Anwohner den Transfer zum Haltepunkt an der Durchgangsstraße in eigener Regie gegebenenfalls mit Unterstützung des Verkehrsunternehmens organisieren und so das regionale ÖPNV-System wirtschaftlicher machen. Auch Bürgerbusse oder die Mitnahme nicht mobiler Nachbarn sind unterstützungswürdige bürgerschaftliche Ansätze zur Verbes-

² Die Berliner Zeitung titelte am 21.09.2011: „Auto bleibt Transportmittel Nummer eins“.

³ Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs beträgt gerade einmal 5 Prozent, davon entfallen 66 Prozent auf den Schüler- und Ausbildungsverkehr (Knie 2005, 66).

serung der Mobilität in dünn besiedelten Regionen.“ (Der Beauftragte der Bundesregierung für die neuen Länder 2011: 17)

Die Mobilitätsstudie Niedersachsen (2012) gibt an, dass insbesondere in Gebieten, in denen ein Anschluss an öffentliche Mobilitätsangebote nur unzureichend oder gar nicht gegeben ist, diskutiert werden sollte, inwiefern alternative auf Mitnahmeverkehr basierende Mobilitätsoptionen für eine Entlastung der Situation sorgen könne.

Engagement und Mobilität im ländlichen Raum

Eine so formulierte Förderung von Gemeinschaftsmobilität bringt damit das schon angeklungene zivilgesellschaftliche Engagement in den Blick, insbesondere wenn eine Verbindungslinie zwischen ländlichem Raum, sozialer Teilhabe und Mobilität gezogen wird. Die Enquete-Kommission des 14. Deutschen Bundestages (2002) führt aus, dass bürgerschaftliches bzw. zivilgesellschaftliches Engagement (hier synonym verwendet) eng mit demokratischem Gedankengut verknüpft ist. Sie geht von einer veränderten Verantwortungsrelation zwischen Staat bzw. Kommune und der Zivilgesellschaft aus, in der „gesellschaftliche Steuerung im besten Fall zu einer Selbststeuerung von Netzwerken [wird], in denen staatliche Instanzen ein wichtiger Knotenpunkt sind“ (Enquete-Kommission des 14. Deutschen Bundestages 2002: 45). Weiter heißt es, dass „Staat und Kommunen unter diesen Bedingungen ein neues Selbstverständnis [zukommt]: weg von der Vorstellung einer staatlichen und kommunalen Allzuständigkeit hin zu einem Selbstverständnis als gewährleistende, moderierende und ermöglichende Instanz“ (Enquete-Kommission des 14. Deutschen Bundestages 2002: 45). Der selbstbewusste und selbstverantwortliche Bürger ist aufgefordert sich um die Belange des Gemeinwesens selbst zu kümmern (Enquete-Kommission des 14. Deutschen Bundestages 2002: 45). Diesem Verständnis folgt auch Herfried Münkler, der den Bürger als einen Akteur charakterisiert, „der sich des Wertes wie der Voraussetzungen eines auf politischer Partizipation und gesellschaftlicher Solidarität begründeten Zusammenlebens bewusst ist, der die Lasten der Selbstregierung kennt und sich im Wissen um die langfristig negativen Folgen der Verweigerung dieser Lasten ihnen unterzieht“ (Münkler 2002, S. 118; zit. n. Olk 2004, 7). Bürger und Bürgerinnen geraten in die Rolle eines aktiven und für das Gemeinwesen interessierte Gesellschaftsmitglied, welches „Formen der Solidarität, Verbundenheit und [das] Zusammenhandeln entwickelt“ und über „ökonomische, soziale, räumliche und kulturelle Differenzen hinweg“ wirken (Olk 2004, 7). Diese gesellschaftspolitische Grundlegung veranlasst die Kommunen daseinsvorsorgliche Aufgaben im Rahmen bürgerschaftlichen Engagements zumindest in Teilen in die Verantwortung des Bürgers zu entlassen. Obgleich bürgerschaftliches Engagement eine lange und starke Tradition hat, wie sich etwa in der umfangreichen und vielfältigen Vereinslandschaft sowie lokaler Nachbarschaftshilfe zeigt, ist jedoch der Versuch einer Responsibilisierung des Bürgers beobachtbar, welche dem Bürger weitergehende Aufgaben der Daseinsvorsorge zuweist (vgl. etwa Steinführer 2014; Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016). Der Bürger ist aber nicht nur politisch aufgefordert, sondern vielmehr auch intrinsisch motiviert die als unbefriedigend erlebten Verhältnisse durch Eigenleistung zu verbessern (Steinführer 2014).

So setzt sich die aktuelle Mobilitätslandschaft aus verschiedenen teilweise ineinandergreifenden Mobilitätsoptionen zusammen, die sowohl den formal organisierten kommunalen Kollektivverkehr als auch semiformale und informale Formen von Gemeinschaftsverkehr umfassen. Der öffentliche Kollektivverkehr, der nach starren Fahrplänen mit spezifischen Haltepunkten mit großen Standardfahrzeugen und üblichen Anstellungsverhältnissen verkehren, erfährt zunehmende Ergänzung durch

die Entwicklung und Etablierung von flexibleren Bedienstrukturen, wie dem Bürgerbus oder dem Dorfbus, die auf ehrenamtlicher Organisation und Durchführung basieren. Die dritte Ebene ist die der Gemeinschaftsverkehre, die informell organisiert und durchgeführt werden und damit die flexibelste, aber auch die unstrukturierteste Form der Mobilitätsoptionen ausmacht. Gemeinschaftsmobilität wurde im ländlichen Raum aktiv gefördert im Rahmen zahlreicher Projekte, wobei jedoch trotz elaborierter und innovativer Mobilitätskonzepte gänzlich ein „Mangel an Umsetzung und Durchdringung der Praxis mit den Konzepten und Maßnahmen“ (Sonnenberger et al. 2013, 178) festgestellt wurde. Die Bedenken völlig fremde Personen mitzunehmen, ungeklärte Zuständigkeit im Schadensfall sowie unvorhersehbare Wartezeiten, umfangreiche Registrierungsverfahren, die Befürchtung eine breitere Nutzung des Mitnahmeverkehrs könne das ÖPNV-Angebot weiter verringern, fehlende Öffentlichkeitsarbeit, aber auch Stigma-Empfindungen, die durch das Stehen am Straßenrand entstehen, werden als Gründe für das wiederholte Scheitern angeführt.

Beide aufgeführte Punkte – das bürgerschaftliche Engagement, welches Aufgaben der Daseinsvorsorge übernimmt und die Schwierigkeiten diese tatsächlich umzusetzen – beschreiben die Ambivalenz, welche die Beförderung von Maßnahmen ländlicher Mobilität begleiten. Gemeinschaftsmobilität, die als Mittel zu einer nachhaltigen Regionalentwicklung in Zeiten des demographischen, des sozialen und des Klimawandels gesehen wird, nimmt der Bürger eine zunehmend wichtige Rolle bezüglich der Unterstützung der Daseinsvorsorgefunktion ländlicher Mobilität ein. Betrachtet man aber bisherige Projekte und Maßnahmen zur Förderung von Gemeinschaftsmobilität im ländlichen Raum, bleibt unklar, wie der Bürger konkret als Mobilitätsanbieter „aktiviert“ werden soll. Der Fokus auf die Anwendungsebene zeigt ein mangelndes Verstehen bzw. Wissen zu Gemeinschaftsmobilität auf und darauf bezogene individuelle und kollektiv herrschende Beharrungstendenzen und wie Verhaltensänderungen im Wechselspiel zwischen individuellen Einstellungen und strukturellen Rahmenbedingungen erreicht werden können (vgl. auch Canzler et al. 2016). Bisher gibt es weder umfangreiches Wissen zu (Gemeinschafts-)Mobilitätsverhalten, noch zu möglichen politischen Strategien der Operationalisierung.

Notwendigkeit einer Perspektivänderung – ländliche Formen von Gemeinschaftsmobilität als Sonderfall

Aufgrund des Zusammenspiels von staatlichem Handeln und zivilgesellschaftlichem Engagement bei der Organisation und Einfügung von Gemeinschaftsmobilität in den ländlichen Verkehr gibt es eine Perspektivverschiebung auf die Betrachtung von Mobilität. Nicht die individualistische Seite von Mobilität, sondern das Automobil als Ort von Vergemeinschaftung gerät in den Blick. Dies zieht veränderte Engagementformen nach sich: neben klassischen Vereinen, wie dem Bürgerbusverein, und zivilgesellschaftlichen Initiativen, wie etwa Fahrdienste, die Gemeinschaftsmobilität fördern, soll Gemeinschaftsmobilität als Engagement gefördert werden, das nicht an klar definierte Positionen und spezifische Assoziationsformen gebunden ist. Das Anbieten von Gemeinschaftsfahrten mit dem Privatauto stellt vielmehr eine Praxis dar, die eine Eingliederung in alltägliche Mobilitätspraktiken und ein allgemeines Interesse an dörflicher Gemeinschaft und Nachbarschaftshilfe verlangt. Die Frage, die sich daran anschließen lässt, ist die nach dem Engagement-Begriff, der hier verwendet wird und in welcher Spannweite Gemeinschaftsmobilität als Engagement auftritt. Für die Analyse von Gemeinschaftsmobilität können dann zwei Ebenen unterschieden werden. Zum einen kann auf der Prozessebene die Herstellung von Gemeinschaftsmobilität als Alltagspraxis untersucht werden. Hier könnte sich eine Heuristik der Grenzziehung bewähren: Grenzziehungen als Mechanismen zur Herstellung von sozialer

Ordnung, die die Dimensionen Öffentlichkeit und Privatheit, Fremdheit und Vertrautheit oder Raum und Zeit umfasst. Andererseits kann Gemeinschaftsmobilität als zu förderndes Ziel betrachtet und untersucht werden, im Sinne von Gemeinschaftsmobilität als Akt der Grenzverschiebung. Das Thema Gemeinschaftsmobilität wird von unterschiedlichen zivilgesellschaftlichen Akteuren aufgenommen und umgesetzt: als Selbst- oder Nachbarschaftshilfe oder durch konkrete Ehrenämter, auf Basis eigener Motivation oder von außen herangetragen, wie dies als Maßnahmen der (kommunalen) Daseinsvorsorge sowie durch anwendungsorientierte wissenschaftliche Forschungsprojekte beobachtet werden kann. Die Frage ist dann, wie sich durch aktivierende Maßnahmen auf der einen und praktische Ausübung auf der anderen Seite, Gemeinschaftsmobilität entwickelt bzw. gehemmt wird. Gleichfalls kann gefragt werden, inwiefern „Aktivierung“ mit „Erziehung“ gleichgesetzt wird. Nullmeier (2006) etwa formuliert, dass

„[e]ine Politik, die nicht nur zur Eigenverantwortung aus Entlastungsgründen auffordert, sondern auch Regelungen und Programme der individuellen Befähigung zur Eigenverantwortung fördert, die subjektive Bedingungen der Wahrnehmung von Eigenverantwortung schaffen will, überfordert sich.“ (Nullmeier 2006, 156)

Peripherisierungstendenzen verstärken gewissermaßen den Zwang über alternative Modi von Mobilität und deren Praktiken nachzudenken. Aus genannten Gründen scheint es ebenso notwendig über die Praktiken der Förderung nachzudenken. Damit einhergehend ist zu klären, welche Chancen in einer solidarischen Gemeinschaft liegen.

Literatur

- Ahrend, C., Herget, M. 2012: Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum. Handbuch für nachhaltige Regionalentwicklung. Berlin: Technische Universität Berlin.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.) 2016: Daseinsvorsorge und gleichwertige Lebensverhältnisse neu denken. Perspektiven und Handlungsfelder. ARL Positionspapier, Nr. 108, https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/pospaper_108.pdf (letzter Aufruf 19. September 2016).
- Bundesregierung 2002: Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. Nationale Nachhaltigkeitsstrategie. Berlin: Bundesregierung.
- Canzler, W., Dienel, H.-L., Götz, K., Kesselring, S., Knie, A., Lanzendorf, M., Rammler, S., Reutter, U., Scheiner, J., Schönduwe, R. 2016: Beharrung und Wandel in der Mobilität. Die Verkehrswende als Ausgangspunkt für eine neue Forschungsagenda. Positionspapier. Frankfurt am Main: Institut für sozial-ökologische Forschung ISOE.
- Der Beauftragte der Bundesregierung für die neuen Länder 2011: Daseinsvorsorge im demografischen Wandel zukunftsfähig gestalten. Handlungskonzept zur Sicherung der privaten und öffentlichen Infrastruktur in vom demografischen Wandel besonders betroffenen ländlichen Räumen. Zusammenfassung. Berlin: Der Beauftragte der Bundesregierung für die neuen Länder.
- Deutscher Bundestag 2002: Bericht der Enquete-Kommission „Zukunft des Bürgerschaftlichen Engagements“. Bürgerschaftliches Engagement: auf dem Weg in eine zukunftsfähige Bürgergesellschaft. Deutscher Bundestag – 14. Wahlperiode. Drucksache 14/8900. Berlin: Deutscher Bundestag.
- Gegner, M. 2007: Verkehr und Daseinsvorsorge. In O. Schöller, W. Canzler, A. Knie (Hg.), Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 455–470.

- Herget, M. 2013: Verkehrsverhalten und Mobilitätsstrategien von Familien in ländlichen Räumen Deutschlands unter besonderer Berücksichtigung rollentypischer Arbeitsteilung. Dissertation. Berlin: Technische Universität Berlin.
- Holz-Rau, C., Günthner, S., Krummheuer, F. 2010: Daseinsvorsorge ist keine Dortseinsvorsorge. Hinweise zur Planung in dünn besiedelten Räumen. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7-2010, 489–504.
- Kaufmann, V., Bergmann, M. M., Joye, D. 2004: Motility: Mobility as capital. International Journal of Urban and Regional Research, Vol. 28, Issue 4, 745–756.
- Knie, A. 2005: Auto im Kopf. Die Auswirkungen moderner Verkehrsinfrastruktur auf die Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum. Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie, 53. Jg., Heft 1, 59–69.
- Manderscheid, K. 2013: Automobile Subjekte. In J. Scheiner (Hg.), Mobilitäten und Immobilitäten. Menschen - Ideen - Dinge - Kulturen - Kapital. 1. Auflage. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Band 142. Essen: Klartext.
- Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung 2012: Mobilität in ländlichen Räumen Niedersachsens. Ergebnisbericht. Köln: Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung.
- Nullmeier, F. 2006: Paradoxien der Eigenverantwortung. In L. Heidbrink, A. Hirsch (Hg.), Verantwortung in der Zivilgesellschaft. Zur Konjunktur eines widersprüchlichen Prinzips. Frankfurt am Main: Campus, 151–164.
- Olk, T. 2004: Zivilgesellschaft, bürgerschaftliches Engagement und Sozialkapital – Ressourcen für sozialräumliche Revitalisierungsprozesse? In Stiftung SPI (Hg.), Zivilgesellschaft stärken – Bürgerschaftliches Engagement in E&C-Gebieten fördern. Dokumentation zur Veranstaltung vom 3. und 4. November 2004. Berlin: Sozialpädagogisches Institut Berlin SPI, 6–18.
- Ruhrort, L., Knie, A. 2007: Land ohne Bus und Bahn. Bürgerschaftliches Engagement in schrumpfenden Regionen. WZB Mitteilungen, Heft 118. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung WZB.
- Sonnenberger, M., Gallego Carrera, D. 2012: Literaturbericht: Konzepte des kollektivierten Individualverkehrs. Interdisziplinärer Forschungsschwerpunkt: Risiko- und Nachhaltige Technikentwicklung. Stuttgart: Internationales Zentrum für Kultur- und Technikforschung der Universität Stuttgart ZIRN.
- Steinführer, A. 2014: Bürger in der Verantwortung. Veränderte Akteursrollen in der Bereitstellung ländlicher Daseinsvorsorge. Raumforschung und Raumordnung, 73. Jg., Heft 1, 5–16. Berlin: Springer.
- Wilde, M. 2014: Mobilität und Alltag. Einblicke in die Mobilitätspraxis älterer Menschen auf dem Land. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.