

Dirk Wittowsky, Florian Ahlmeyer
Verkehr im ländlichen Raum

S. 2791 bis 2797

URN: urn:nbn:de: 0156-55992641



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

In:

ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.):
Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung

Hannover 2018

ISBN 978-3-88838-559-9 (PDF-Version)

URN: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-55993>

Verkehr im ländlichen Raum

Gliederung

- 1 Ausgangslage
 - 2 Charakterisierung der ländlichen Mobilität
 - 3 Lösungsansätze
- Literatur

Die Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität ohne eigenen Pkw wird im ländlichen Raum zunehmend schwieriger. Aufgrund von dispersen Siedlungsstrukturen, größer werdenden Pendlerentfernungen sowie schlechteren Erreichbarkeitsverhältnissen steigt der Bedarf nach integrierten Mobilitätskonzepten unter Einbezug aller Verkehrsträger.

1 Ausgangslage

Aufgrund der Raumstruktur und der schlechteren Erreichbarkeitsverhältnisse in ländlichen Räumen (▷ *Ländliche Räume*) liegen für die Alltagsmobilität der Bevölkerung besondere Bedingungen vor. Zum einen ist das vorhandene Infrastrukturangebot (▷ *Infrastruktur*) an Versorgungseinrichtungen – vor allem sind hier Einrichtungen der Nahversorgung, der medizinischen Versorgung und der Bildung zu nennen –, Dienstleistungsangeboten sowie Arbeits- und Ausbildungsplätzen dispers verteilt und erfordert zum Teil lange Anfahrtswege. Zum anderen fehlen für die Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen Zielgruppen (Schüler, Berufstätige, Senioren) adäquate und finanzierbare Angebote im öffentlichen Personenverkehr (ÖPV; ▷ *Öffentlicher Personenverkehr*). Daher entfällt bereits heute ein maßgeblicher Anteil der ▷ *Mobilität* auf den eigenen Pkw.

Durch die zunehmend unzureichende Finanzausstattung und die veränderten Nachfragestrukturen geraten vor allem klassische Angebote des ÖPV in ländlichen Räumen mehr und mehr unter Druck. Gleichzeitig werden in den kommenden Jahrzehnten durch soziodemografische Veränderungen und Wanderungsbewegungen weitere Einschnitte in der Aufrechterhaltung von öffentlichen ▷ *Dienstleistungen*, Bildungseinrichtungen und der Gesundheitsvorsorge sowie eine Verschlechterung der Nahversorgung mit Dingen des täglichen Bedarfs erwartet. Die Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ist jedoch ein wichtiger Standortfaktor und Grundvoraussetzung für die Lebensqualität sowie zentrale Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe aller Bevölkerungsschichten. Aus den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der jeweiligen Lebenswelten entwickelt sich zunächst eine potenzielle Nachfrage nach einer Ortsveränderung, um Freunde zu treffen, einzukaufen oder zur Arbeit zu gehen. Anschließend wird diese Nachfrage nach Aktivitäten an unterschiedlichen Zielorten im Verkehrssystem realisiert und Verkehr entsteht.

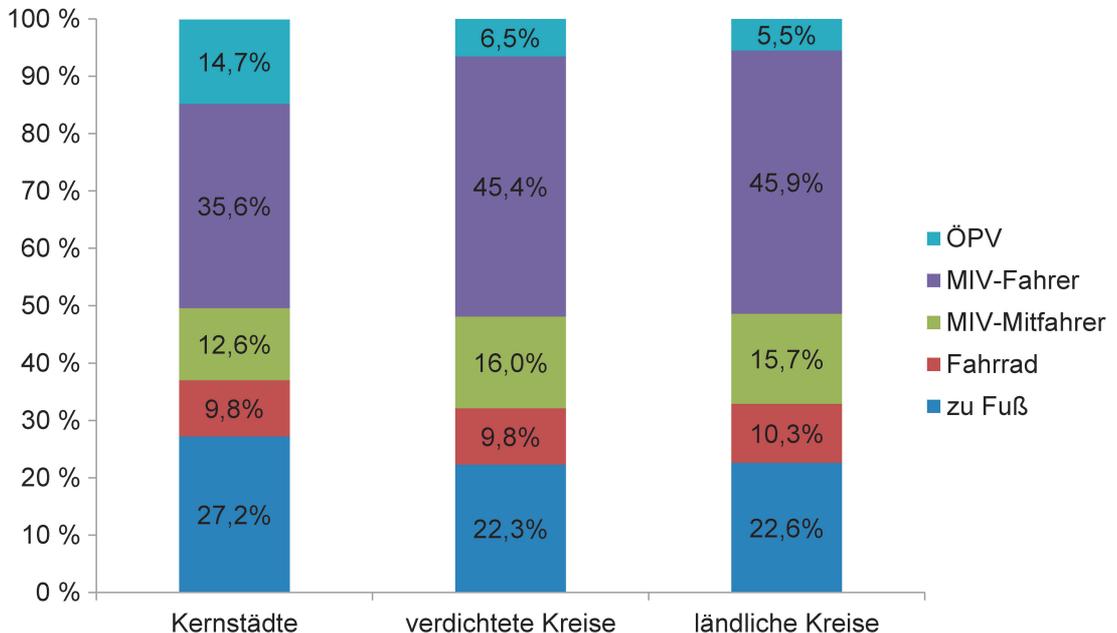
Der demografische Wandel (▷ *Demografischer Wandel*) führt aufgrund von Prozessen wie Bevölkerungsalterung und ▷ *Schrumpfung* zu einer Verschiebung der Nachfragestrukturen (z. B. weniger durch Schule und Ausbildung bedingte Wege und mehr gesundheitsbedingte Wege) sowie – zusätzlich überlagert durch Abwanderungsbewegungen – zu einem Nachfragerückgang und damit zu einer geringeren Auslastung der ▷ *Verkehrsinfrastruktur*. Wenn sich in ländlichen Regionen die Erreichbarkeit von Einrichtungen der ▷ *Daseinsvorsorge* sukzessive verschlechtert, werden die längeren Wege zu den verbleibenden Einrichtungen einen Verlust an Attraktivität für den ländlichen Raum als Standort zur Folge haben, wodurch er von weiterer Ausdünnung betroffen sein wird – eine Abwärtsspirale. Insgesamt steht die Mobilität im ländlichen Raum vor massiven ökonomischen, ökologischen und insbesondere sozialen Herausforderungen. Zwar kann ▷ *Motorisierter Individualverkehr* (MIV) die Mobilitätsbedürfnisse zum Großteil abdecken, jedoch ist Mobilität die Basis für die Organisation des Alltags und maßgeblicher Faktor der sozialen Teilhabe. Um einzelne Bevölkerungsgruppen, die beispielsweise über keinen eigenen Pkw verfügen, nicht durch fehlende Mobilitätsangebote von bestimmten Aktivitäten und Räumen auszugrenzen (z. B. Kinder und Jugendliche, sozial Schwächere und Senioren), müssen in ländlichen Räumen Alternativen angeboten werden. Auch wenn die teilweise schlechteren Erreichbarkeitsverhältnisse bewusst in Kauf genommen werden und die Attraktivität ländlicher Räume (noch) nicht infrage stellen, wird der absehbare Angebotsrückgang im ländlichen ÖPV die wirtschaftlichen und sozialen Disparitäten gegenüber urbanen Räumen eher verstärken (▷ *Disparitäten, räumliche*). Ebenfalls stehen Aspekte der Finanzierbarkeit und der Nachhaltigkeit angesichts der Folgen des

Klimawandels (▷ *Klima, Klimawandel*) und der Energiewende im Blickpunkt des gesellschaftlichen Interesses, da aufgrund der vergleichsweise längeren Wege und der fehlenden alternativen Mobilitätsangebote die verkehrsbedingten Emissionen im Alltagsverkehr ausgeprägter sind als in urbanen Kernstädten (4,9 kg CO₂ pro Tag in ländlichen Kreisen versus 4,0 kg CO₂ pro Tag in Kernstädten (vgl. infas, DLR 2010)). Zumindest ist eine Entwicklung von neuen, energieeffizienten Mobilitätsformen im ländlichen Raum bisher kaum zu beobachten. Andererseits ist der Raum zur Gewinnung von regenerativen Energien und der Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorhanden, sodass die negativen Belastungen für Umwelt, Klima und Bevölkerung potenziell verringert werden können.

2 Charakterisierung der ländlichen Mobilität

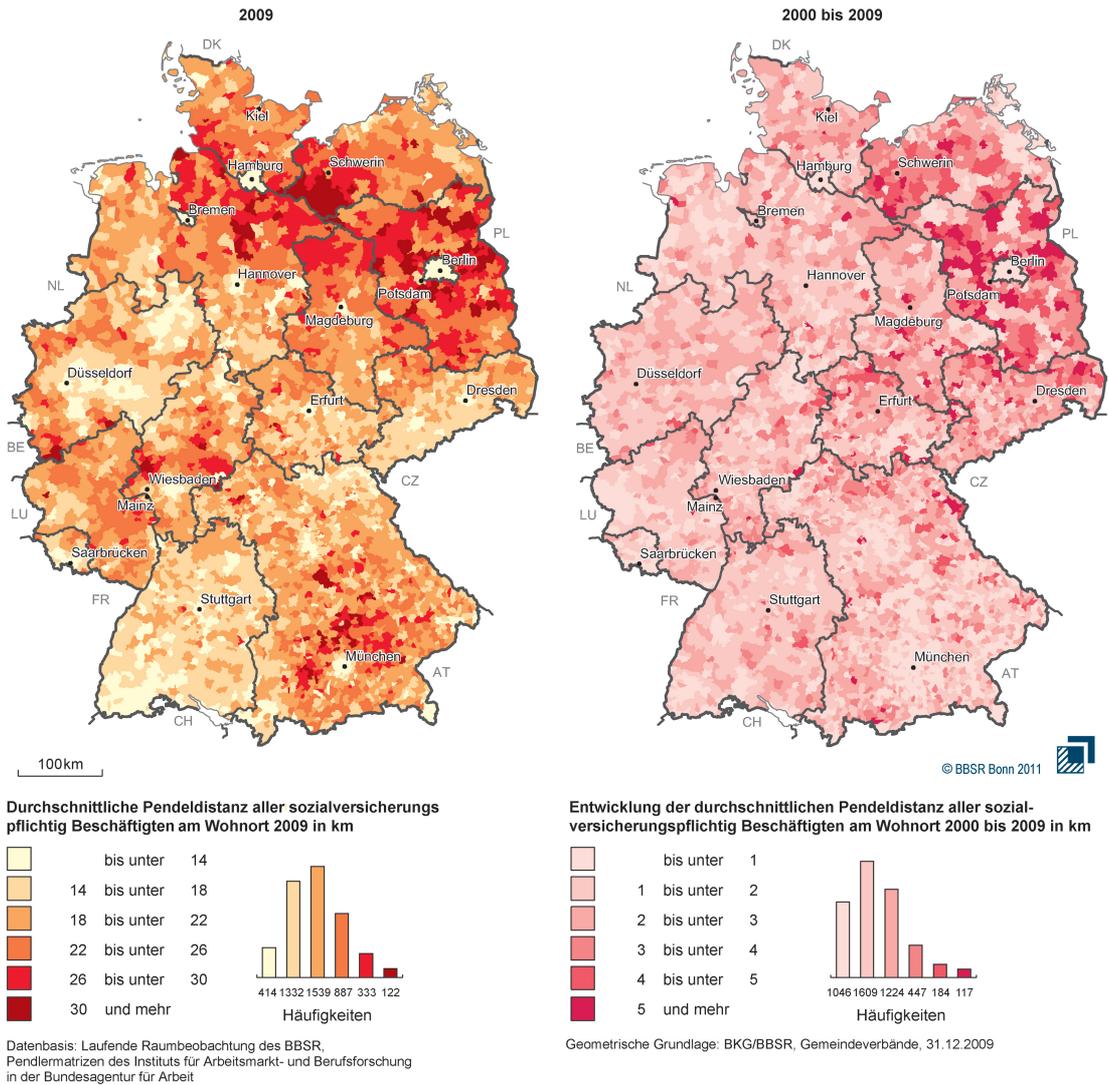
Der ländliche Raum umfasst die dünn besiedelten, überwiegend ländlich geprägten Gebiete mit weniger als 150 Einwohnern je km². Trotz dieser geringen Dichte leben hier 32 % der Bevölkerung auf 67,5 % der Fläche (vgl. BBSR 2012a). Diese Kategorisierung beschreibt jedoch nur annäherungsweise die tatsächlichen räumlichen Verhältnisse, da zwischen Agglomerationsräumen, städtischen Räumen und ländlichen Räumen zum Teil fließende Übergänge bestehen (▷ *Agglomeration, Agglomerationsraum*). Um den Verkehr in weniger dicht besiedelten Gebieten zu charakterisieren, wird synonym oft der Begriff *In der Fläche* verwendet.

Abbildung 1: Modal Split (Verkehrsaufkommen) nach Regionstypen



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von infas, DLR 2010

Abbildung 2: Pendlerdistanzen in Deutschland 2009



Quelle: BBSR 2012b

Einen großen Einfluss auf die Mobilität und die Wahl des Verkehrsmittels hat die Raum- und Siedlungsstruktur (> *Siedlung/Siedlungsstruktur*). Während die Anzahl der täglich (3,4 Wege pro Tag) durchgeführten Wege und die Struktur der Aktivitätszwecke und damit das Grundbedürfnis nach Mobilität sich im Stadt-Land-Vergleich kaum unterscheiden, gibt es signifikante Unterschiede in der Mobilitätszeit und der Verkehrsleistung pro Person und Tag. Lediglich in peripheren Regionen ohne große Pendlerverflechtung (BIK-Raumtypologie: vgl. BIK 2009) ist die Anzahl der Wege mit 2,9 pro Tag leicht unterrepräsentiert. Der Zeitaufwand zur Durchführung der täglichen Mobilitätsbedürfnisse und Ortsveränderungen ist in den letzten Jahren in ländlichen Räumen zwar angestiegen, liegt jedoch mit ca. 78 Minuten noch deutlich unter den Werten in urbanen

Räumen (ca. 82 Minuten pro Tag) (eigene Auswertung auf Grundlage des Deutschen Mobilitätspanels 2012). Dabei legen die Bewohner in ländlichen Räumen mehr Kilometer (46 km pro Tag) zurück als die Bewohner anderer Regionstypen. Somit ist die Verkehrsleistung entscheidend von der Siedlungsdichte abhängig, Distanzen zu wichtigen Einrichtungen werden länger, was sich, neben dem Mangel an attraktiven Mobilitätsalternativen, letztendlich auch auf die Verkehrsmittelwahl auswirkt (s. Abb. 1).

Es besteht ein auffälliger Unterschied zwischen der ÖPV-Nutzung in den Stadtgebieten und in den anderen Regionstypen. In ländlichen Kreisen werden nur 5,5% der Wege im ÖPV zurückgelegt, womit der Anteil ca. 60% unter dem Niveau der Großstadtgebiete liegt. Die ausgeprägte Orientierung am Pkw in ländlichen Kreisen zeigt sich sowohl an der stärkeren Pkw-Nutzung (mehr als 60% der Wege) (vgl. infas, DLR 2010) als auch an dem hohen Motorisierungsgrad von über 600 Pkw pro 1.000 Einwohner (eigene Berechnung auf Grundlage des Deutschen Mobilitätspanels 2012) in peripheren Regionen ohne große Pendlerverflechtung (vgl. BIK 2009).

Insgesamt ist die Verkehrsentwicklung im ländlichen Raum gekennzeichnet von einer Verschlechterung der Erreichbarkeitsverhältnisse für zentrale Einrichtungen der Daseinsvorsorge, steigenden Infrastrukturkosten sowie sinkenden kommunalen Einnahmen. Darüber hinaus ist eine Zunahme der individuellen Aktionsräume durch längere Wege, besonders Berufs- und Freizeitwege, zu beobachten (\triangleright *Aktionsraum*). Die Pluralisierung von Haushalts- und Lebensformen (Multilokalität) sowie flexible Arbeitsmodelle (Fernpendler) fördern diese wachsenden Pendlerdistanzen (s. Abb. 2)

Klassische Lösungsansätze beinhalten entweder die Verbesserung der Erreichbarkeit einzelner Einrichtungen oder die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und dessen Verknüpfung mit alternativen Mobilitätsformen (z. B. nachfrageorientierte Mitfahrssysteme oder Vermittlungsportale im Internet). Zumeist handelt es sich um (zum Teil kostenintensive) Pilotprojekte, die mit öffentlichen Mitteln finanziert werden und oftmals nach Beendigung der Förderphase an der schlechten Finanzierungslage der ländlichen Kommunen oder an der fehlenden dauerhaften Nutzerakzeptanz scheitern.

3 Lösungsansätze

Der Verkehr in ländlichen Räumen muss anderen Anforderungen gerecht werden als in verstäderten Räumen und Agglomerationsräumen; hier werden sich ungleiche Entwicklungspfade aufspannen. Somit sind ländliche Räume auf Impulse zur Entwicklung von effizienten und ressourcenschonenden Mobilitätskonzepten angewiesen. Zudem muss für den Erhalt und die Instandhaltung der bestehenden Straßeninfrastruktur, gerade in dünn besiedelten ländlichen Räumen, bis zu einem Drittel des kommunalen Gesamtinvestitionsbedarfs aufgewendet werden. Besonders vor dem Hintergrund steigender Ansprüche an das ländliche Wegenetz durch die Bereitstellung von Nutzungsflächen für regenerative Energien ergeben sich neue Herausforderungen. Durch die kaum vermeidbare Ausdünnung öffentlicher und privater Dienstleistungen muss sowohl die Zentralisierung und Schließung als auch die Verkleinerung oder Privatisierung von Einrichtungen in der Planung mit bedacht werden. Ferner wird die Substituierung von bestimmten Wegen durch nicht

stationäre Angebote als „Service to people“ (z. B. rollender Tante-Emma-Laden) oder telematische Lösungen wie E-Commerce, Telearbeit, E-Health und E-Learning angestrebt, um die Versorgung der Bevölkerung unabhängig von den jeweiligen Erreichbarkeitsverhältnissen sicherzustellen.

Der konventionelle, liniengebundene ÖPV kann die Mobilitätsbedürfnisse der ländlichen Bevölkerung nur unzureichend erfüllen. Sinkende Bevölkerungszahlen, die Abnahme des Berufs- und Ausbildungsverkehrs (in ländlichen Räumen sind bis zu 95 % der Fahrgäste des ÖPV Schüler) sowie der steigende Anteil älterer Menschen erfordern neue Mobilitätskonzepte abseits von starren Fahrplänen und fixen Routen. Komplexe Strukturen der Aktivitäts- und Mobilitätsmuster und die Veränderung traditioneller Nachfragestrukturen (geringere Bündelungsfähigkeit) bedeuten eine große Herausforderung und Chance zugleich. Es bestehen verschiedene Ansatzpunkte, um dem Rückzug des öffentlichen Nahverkehrs in ländlichen Räumen entgegenwirken zu können und Alternativen zum MIV aufzuzeigen. Diese beinhalten die Entwicklung regionsspezifischer Mobilitätsmanagementkonzepte, Angebotsstrukturen, die vorrangig regionale Verkehrsbeziehungen statt lokale berücksichtigen, sowie die Aktivierung und den Einbezug von bürgerlichem Engagement und Eigenverantwortung. Damit einher gehen die Flexibilisierung der Angebotsstruktur sowie die Veränderung der Organisationsstrukturen des Nahverkehrs, um zu versuchen, den MIV und den ÖPV besser zu kombinieren. Auch Rahmenbedingungen für eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Entwicklung an Hauptachsen) müssen geschaffen werden, um vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, des Klimawandels und der Energiewende eine intelligente Vernetzung von Verkehrs-, Energie- und IT-Systemen zu einem integrativen Gesamtsystem zu forcieren.

Die Herausforderung für die Mobilität der Zukunft in ländlichen Räumen wird darin liegen, attraktive Alternativen zum MIV zu positionieren, die jenseits der bereits vorhandenen Lösungsansätze bestehen (Integration MIV und ÖPV, Stärkung selbstorganisierter Mobilitätslösungen, Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)), und zudem durch Kampagnen und Informationsverbreitung ein nachhaltiges und gesundheitsbewusstes Mobilitätsverhalten zu aktivieren. Dafür ist auch ein übergreifendes planerisches Verständnis notwendig, um die zahlreichen guten Ansätze aus Pilotprojekten aufzugreifen. Da der MIV auch in naher Zukunft eine dominierende Rolle spielen wird und eine flächendeckende vom Pkw unabhängige Mobilität nicht realisierbar sein wird, ist die Transformation der Antriebsformen (Hybridtechnologien und E-Mobility) für den individuellen und gewerblichen motorisierten Verkehr ein zentraler Baustein für ressourceneffiziente Mobilität. Daneben muss ein (ausgedünntes) öffentliches Mobilitätsportfolio installiert werden, das sich aus Linien- und Flächenbedienungen sowie flexiblen nachfrageorientierten Bedarfsverkehren (inklusive Taxiverkehren), Bringdiensten, digitalen Services, selbstorganisierten Mobilitätsformen (z. B. Bürgerbusse und Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten) und aus ergänzenden Leihangeboten (z. B. Carsharing und Leihfahrräder) zusammensetzt.

Literatur

- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2012a): Laufende Raumbeobachtung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung. – Raumabgrenzungen. <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/Kreistypen4/kreistypen.html?nn=443222> (01.06.2015).
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2012b): Raumordnungsbericht 2011 des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung. http://www.bbsr.bund.de/cIn_032/nn_23566/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2012/ROB2011.html (01.06.2015).
- BIK – ASCHPURWIS + BEHRENS GmbH (2009): BIK Regionen. <http://www.bik-gmbh.de//produkte/regionen/index.html> (01.06.2015).
- Deutsches Mobilitätspanel (2012): <http://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/>.
- infas – infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, DLR – Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. Institut für Verkehrsforschung (2010): MID 2008 – Mobilität in Deutschland, Tabellenband. http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Tabellenband.pdf (01.06.2015).

Weiterführende Literatur

- Böhler-Baedecker, S.; Jansen, U.; Kindl, A.; Reuter, C.; Schäfer-Sparenberg, C.; Walter, C. (2010): Chancen und Risiken flexibler Bedienungsformen im ÖPNV in ländlichen Räumen. In: Informationen zur Raumentwicklung (7), 477-488.
- Canzler, W.; Karl, A. (2010): Mit der Subjektförderung zur Mobilitätssicherung? Chancen und Barrieren für einen innovativen Landverkehr. In: Informationen zur Raumentwicklung (7), 505-515.
- Kuhn, E.; Klingholz, R. (2013): Vielfalt statt Gleichwertigkeit. – Was Bevölkerungsrückgang für die Versorgung ländlicher Regionen bedeutet. Berlin.
- Röhrig, C. (2015): Landleben mit Zukunft? Empfehlungen und Strategien zur Sicherung von Mobilitäts- und Versorgungserfordernissen in strukturschwachen ländlichen Räumen in Nordhessen sowie Definition einer Minimalausstattung. Kassel.

Bearbeitungsstand: 05/2017