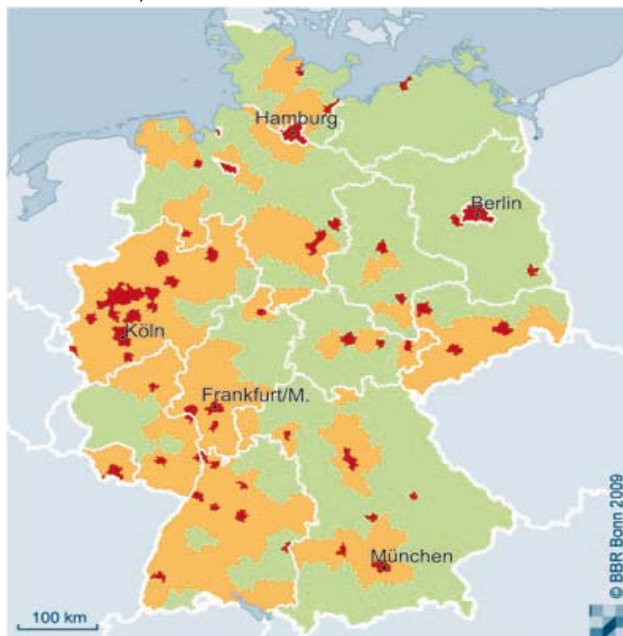


## Mobilität im ländlichen Raum

Der ländliche Raum macht etwa 60% der Gesamtfläche Deutschlands aus. Charakteristische Merkmale sind naturnahe Landschaften, das Fehlen von Oberzentren sowie eine geringe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte. Mobilität findet meist mit dem eigenen Pkw statt, wobei sich die Mobilitätskenngrößen nur in wenigen Bereichen von denen der städtischen Bevölkerung unterscheiden.

### Definition

In Deutschland gibt es zahlreiche Definitionen für den ländlichen Raum. Zu den gebräuchlichsten zählt die des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR), das zwischen Agglomerationsräumen, verstädterten Räumen und ländlichen



- Kernstädte
- Verdichtete Umlandkreise
- Ländliche Kreise

Datenbasis: Laufende Raumeobachtung des BBSR  
Geometrische Grundlage: BKG, Kreise, 31.12.2006

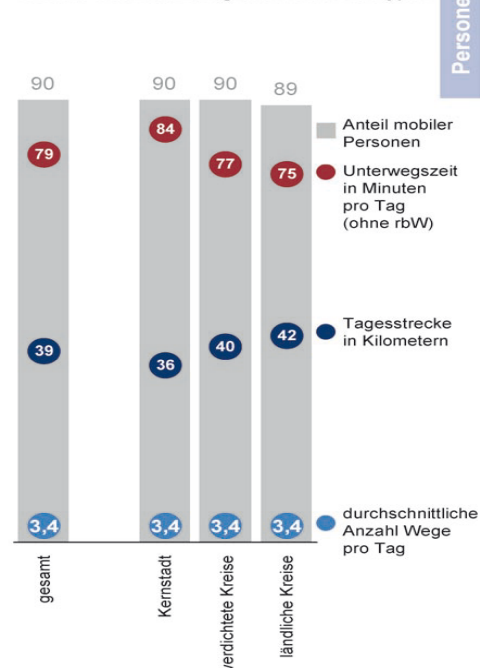
Räumen unterscheidet. Die statistische Aufbereitung findet auf Basis der Landkreise statt, wobei zwischen Kernstädten (mehr als 100.000 EW), verdichteten Umlandkreisen (über 150 EW/km<sup>2</sup>) und ländlichen Kreisen (bis 150 EW/km<sup>2</sup>) unterschieden wird. Nach dieser Definition machen ländliche Räume 59% der Fläche Deutschlands aus und beherbergen 27% der Bevölkerung.

### Mobilität im ländlichen Raum

MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND (MiD) ist eine bundesweite Befragung von rund 25.000 Haushal-

ten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS). Sie wurde erstmals im Jahr 2002 durchgeführt und im Jahr 2008 wiederholt. Die Mobilitätskennziffern weisen nur geringe Unterschiede zwischen den drei Raumkategorien auf. Überall ist der Anteil mobiler Personen mit 90% sehr hoch, wobei durchschnittlich 3,4 Wege pro Tag zurückgelegt werden. Relativ gering sind die Unterschiede auch bei den täglich zurückgelegten Strecken, die in ländlichen Kreisen aufgrund der längeren Arbeitswege (Fernpendler) 6 km länger ausfallen als in den Kernstädten. Auffällig ist dabei, dass trotz längerer Strecke die ländliche Bevölkerung etwa 10 Minuten weniger pro Tag im Verkehr unterwegs ist als die städtische Bevölkerung, was seine Ursachen in der dominierenden Pkw-Nutzung (direkte Zielerreichung) und im geringeren Verkehrsaufkommen (keine Überlastung der Verkehrsinfrastruktur) haben dürfte.

Zentrale Mobilitätskenngrößen nach Kreistypen

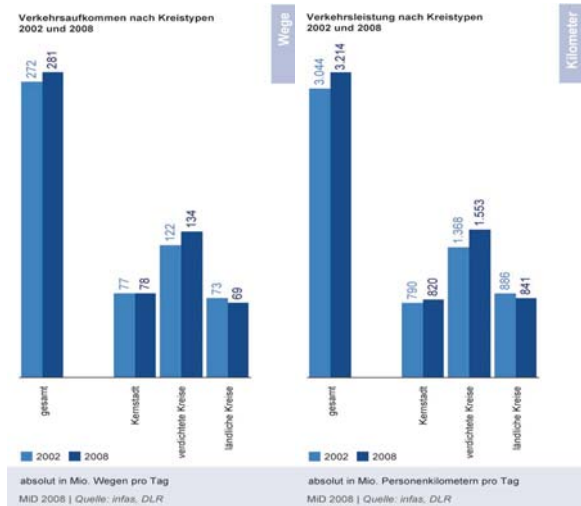


in Prozent bzw. Mittelwerte am Stichtag  
MiD 2008 | Quelle: infas, DLR

# ADAC – Fachinformation: Mobilität im ländlichen Raum

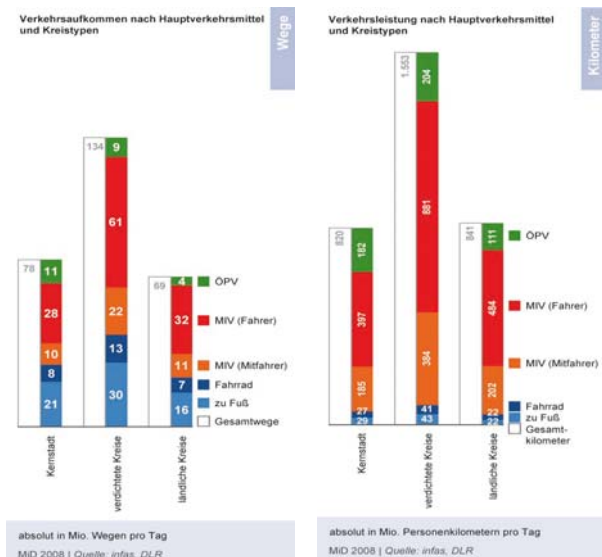
## Verkehr auf dem Land nimmt ab

Von 2002 bis 2008 sind sowohl das Verkehrsaufkommen als auch die Verkehrsleistung um etwa 6% angestiegen, wobei dieser Anstieg primär auf die verdichteten Kreise zurückzuführen war. Dagegen weist der ländliche Raum als einzige Raumkategorie einen leichten Rückgang beim Verkehrsaufkommen und bei der Verkehrsleistung auf.



## MIV als bevorzugtes Verkehrsmittel im ländlichen Raum

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl zeigt sich, dass der ÖPNV in der Kernstadt eine etwa doppelt so große Bedeutung hat wie im ländlichen Raum, wo gerade mal 6% der Wege und 13% der Kilometer mit Bussen und Bahnen zurückgelegt werden.



werden. Ebenfalls gering ist im ländlichen Raum mit 23% die Bedeutung des zu Fuß Gehens gegenüber einem Wegeanteil von 27% in der Kernstadt. Dafür hat der Pkw sowohl in den ländlichen Kreisen als auch in den verdichteten Kreisen mit einem Anteil von 62% eine deutlich höhere Bedeutung als in der

Kernstadt, wo nur knapp die Hälfte aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt wird. Das Fahrrad hat im ländlichen Raum zwar nur einen Anteil am Wegeaufkommen von 10%, liegt aber damit immer noch deutlich vor dem ÖPNV.

## Erreichbarkeit – im ländlichen Raum nur mit dem Pkw

Tabelle 3.20  
Bewertung verkehrsmittelspezifischer Erreichbarkeit von Aktivitätsorten nach Kreistypen

positive Einschätzung der Erreichbarkeit	Kreistypen		
	Kernstädte	Verdichtete Kreise	Ländliche Kreise
zu Fuß	%		
Schule	59	48	40
Läden des täglichen Bedarfs	89	75	70
mit dem Fahrrad	%		
Schule	88	75	66
Ausbildungsplatz	51	45	44
Arbeitsplatz	54	43	45
Läden des täglichen Bedarfs	89	83	77
mit dem Öffentlichen Verkehr	%		
Schule	90	87	88
Ausbildungsplatz	81	70	56
Arbeitsplatz	67	40	31
Läden des täglichen Bedarfs	71	52	48
mit dem Pkw	%		
Schule	96	98	99
Ausbildungsplatz	94	96	98
Arbeitsplatz	90	94	93
Läden des täglichen Bedarfs	89	96	96

Personen ab 14 Jahren; ohne Stellvertreterinterviews  
\* positive Einschätzung der Erreichbarkeit = „sehr gut“ bis „einigermaßen“; die Differenz zu 100 Prozent setzt sich zusammen aus „schlecht“ bis „gar nicht“; „Ausbildungsplatz“ und „Arbeitsplatz“ wurden bei „zu Fuß“ nicht abgefragt

In allen Raumkategorien gilt das eigene Auto als Garant für optimale Erreichbarkeit. Der ÖPNV wird lediglich für Fahrten zur Schule als sehr gutes Verkehrsmittel eingeschätzt, dies aber über alle drei Raumkategorien hinweg. In den Kernstädten wird der ÖPNV noch als einigermaßen gut bewertet für Fahrten zur Arbeits-, Ausbildungs- und Einkaufsstätte. Deutlich schlechter fällt die Bewertung für diese Wegezwecke jedoch für den ländlichen Raum aus, insbesondere was die Fahrten zum Arbeitsplatz angeht. Das zu Fuß Gehen gilt in den Kernstädten – abgeschwächt aber auch im ländlichen Raum – als gutes Verkehrsmittel, um Läden des täglichen Bedarfs zu erreichen. Das Fahrrad erfährt in den Kernstädten – abgeschwächt aber auch in den ländlichen Kreisen – eine hohe Zustimmung für Fahrten zur Schule oder zum Einkaufen.

## Fazit

Die differenzierte Betrachtung der Mobilität nach Raumkategorien hat gezeigt, dass es zwischen städtischen und ländlichen Räumen kaum Abweichungen im Mobilitätsverhalten gibt. Die wenigen Unterschiede bestehen darin, dass die ländliche Bevölkerung größere Tagesentfernungen zurücklegt, weniger oft öffentliche Verkehrsmittel benutzt, seltener zu Fuß geht und bei allen Wegezwecken das eigene Auto bevorzugt. Das Fahrrad spielt im ländlichen Raum eine größere Rolle als der ÖPNV und könnte durch die starke Marktdurchdringung der Pedelecs zukünftig noch weiter an Bedeutung gewinnen.