

Fachinformation

Mobilitätskenngrößen des ländlichen Raumes: Der ADAC Monitor „Mobil auf dem Land“

Ländliche Mobilität ist vor dem Hintergrund zunehmend auseinanderdriftender Lebensverhältnisse zwischen ländlichem und städtischem Raum eine der großen politischen Herausforderungen. Anders als in den Städten, die viele Mobilitätsoptionen bieten und mit ganz anderen Problemen – etwa Luftreinhaltung oder Staus – zu kämpfen haben, geht es auf dem Land darum, überhaupt Alternativen zum Pkw anzubieten. Der ADAC Monitor „Mobil auf dem Land“ verdeutlicht, wie die Menschen auf dem Land ihre Mobilität bewerten und wo Optimierungsbedarf besteht.

Definition und Methodik

Der ADAC begleitet bereits seit einigen Jahren das wichtige Thema der Mobilitätssicherung auf dem Land. „Ländlicher Raum“ bezeichnet ein Gebiet, das eine Bevölkerungsdichte von weniger als 150 Einwohnern je km² aufweist. In Deutschland betrifft dies immerhin rund zwei Drittel der Fläche und damit gut ein Fünftel der Bevölkerung. Im Rahmen des ADAC Monitors „Mobil auf dem Land“ wurden 2018 fast 3.400 Menschen im ländlichen Raum in insgesamt zwölf Bundesländern zu über 50 Aspekten ihrer Mobilität befragt. Konkret ging es darum, wie die Mobilität mit motorisiertem Individualverkehr (MIV), öffentlichem Verkehr (ÖV), Radverkehr und als Fußgänger bewertet wird und wie gut es um die Erreichbarkeit wichtige Ziele steht.

Hohe Zufriedenheit mit der Mobilität auf dem Land

Die Zufriedenheit mit der individuellen Mobilität auf dem Land ist hoch, wobei diese v.a. durch die gute Erreichbarkeit relevanter Ziele und die hohe Zufriedenheit mit dem MIV gespeist wird. Der ÖV wird dagegen deutlich schlechter bewertet. In besonders dünn besiedelten Gemeinden (unterhalb von 100 Einwohnern je km²) ist die Zufriedenheit mit ÖV, Fahrrad und Wegen zu Fuß etwas geringer, zudem fühlen sich die Menschen dort stärker in der Mobilität abgehängt. Insgesamt sind die Unterschiede zu Gemeinden mit vergleichsweise dichter Besiedlung (bis 150 Einwohner je km²) jedoch eher gering.

Bemerkenswert ist die sehr hohe Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele wie Arbeitsstätte, Einkaufen, Apotheke oder Sportplatz.

Dabei muss allerdings beachtet werden, dass es eine Gruppe von Menschen gibt, für die dies nicht gilt. Diese benachteiligten Minderheiten sollten daher bei der Entwicklung der Mobilität auf dem Land immer berücksichtigt werden.

Nutzungsverhalten

Der MIV und hier v.a. das Auto ist die stark dominierende Fortbewegungsart auf dem Land (96,6%), sowohl was Verbreitung als auch Nutzungsfrequenz anlangt. Gut die Hälfte (51,7%) nutzt das Fahrrad, nur knapp die Hälfte den ÖV (45,0%), obwohl in diesen Zahlen auch die gelegentliche Nutzung ab 3 Tagen im Jahr bereits berücksichtigt ist.

Voraussetzungen für mehr ÖV- und Fahrradnutzung

Zentrale Barrieren für eine häufigere Nutzung des ÖV sind fehlende Direktverbindungen, ein unzureichender Takt und subjektiv zu lange Fahrt-dauer. Umgekehrt sind Verbesserungen bei diesen zentralen Aspekten wichtige Voraussetzungen, um Menschen auf dem Land zum Umstieg auf den ÖV zu motivieren.

Individualisierte Mobilitätsangebote wie z.B. Anrufsammeltaxis oder Ruf-/Bürgerbusse stellen sicherlich eine sinnvolle Option für die Mobilität auf dem Land dar. Allerdings bieten sie subjektiv nicht dieselbe Planbarkeit bei gleichzeitiger Flexibilität wie klassische ÖV-Angebote.

Beim Fahrrad zeigen sich Potenziale für einen weiteren Ausbau des Fahrradverkehrs v.a. im Ausbau der Radwegeinfrastruktur.

Motorisierter Individualverkehr

Fast jeder Befragte nutzt das Auto oder ein motorisiertes Zweirad mindestens gelegentlich, davon gehört der Großteil zur Gruppe der Vielnutzer.

MIV dominiert auf dem Land nicht nur bezüglich der Nutzungshäufigkeit, er wird auch insgesamt am besten bewertet. Dies liegt v.a. an der guten Zuverlässigkeit der Zielerreichung im nahen Umkreis und der Anbindung des Wohnorts an Bundesstraßen. Die größte Unzufriedenheit herrscht mit dem Baustellenmanagement im weiteren Umkreis und dem Verhalten von Radfahrern.

Öffentlicher Verkehr

Fast die Hälfte der Befragten nutzt den ÖV so gut wie überhaupt nicht, nicht einmal jeder Zehnte ist Vielfahrer. Über die Hälfte der Befragten geben an, dass der ÖV überhaupt keine Rolle für sie spielt. Gründe hierfür sind vor allem die schlechte direkte Verbindung und die unzumutbare Zeit der Zielerreichung. Flexible Bedienformen wie etwa Rufbusse oder Anrufsammeltaxis spielen auf dem Land bisher ebenfalls kaum eine Rolle.

Im Vergleich zu allen anderen Verkehrsmitteln ist man mit dem ÖV mit Abstand am wenigsten zufrieden. Die Kosten für Bus- und Bahntickets, die Information durch den Anbieter bei Störungen und die Taktung bzw. tageszeitliche Verteilung der Verbindungen gehören zu den drei am schlechtesten bewerteten Faktoren im gesamten Mobilitätsindex für den ländlichen Raum.

Fahrrad

Knapp die Hälfte der Landbevölkerung nutzt das Fahrrad, wobei lediglich ein Zehntel Vielfahrer sind. Für über die Hälfte der Nichtnutzer spielt das Rad generell keine Rolle. Als Hauptgrund wird die unzumutbare Zeit der Zielerreichung genannt. Das Angebot an Radwegen wird am besten und der Winterdienst am schlechtesten bewertet.

Fußverkehr

Mehr als Dreiviertel der Befragten legen Wege zu Zielen wie Einkaufen, Freizeitgestaltung oder zur Haltestelle regelmäßig zu Fuß zurück. Der Fußverkehr schneidet im Gesamtindex mit ähnlich guten Bewertungen wie der MIV ab.

Am zufriedensten sind die Landbewohner mit dem Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet bemängeln aber fehlende Sitzmöglichkeiten.

Zielerreichbarkeit

Vergleicht man die Erreichbarkeit der Ziele von Menschen über 18 Jahren (beispielsweise Arbeitsstätte, Einkaufen oder Apotheke) mit den der Jugendlichen bis 18 (z.B. Schule, Club oder Kino), so fällt das Urteil der älteren Altersgruppe deutlich positiver aus, wenngleich das Niveau insgesamt bei beiden Gruppe sehr hoch liegt.

Wer seine Ziele mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreicht, ist deutlich zufriedener als Landbewohner, die den ÖV nutzen. Die Erreichbarkeit der Clubs/Diskos wird von Jugendlichen mit Abstand am schlechtesten bewertet.

Ausgebremst, abgehängt und auf das Auto angewiesen

Der hohen Zufriedenheit mit der individuellen Mobilität auf dem Land steht ein Gefühl der Vernachlässigung durch die Politik entgegen.

Der Aussage „Die Menschen auf dem Land sind auf das Auto angewiesen, um mobil zu sein“ stimmt eine deutliche Mehrheit zu. Der ländliche Raum wird von der Landbevölkerung politisch als benachteiligt gesehen: Für drei Viertel der Befragten ist das Leben auf dem Land mit höheren Mobilitätskosten verbunden, zwei Drittel wünschen sich dort mehr Fahrdienst- und Mobilitätsangebote. Ebenfalls hohe Zustimmung erhält die These „Der ländliche Raum ist bezogen auf die Mobilität ausgebremst und abgehängt“.

Für Viele könnten auch die Investitionen höher sein, wobei der größte Investitionsbedarf im Ausbau des schnellen Internets und in Ausbau/Erhalt der Bahninfrastruktur gesehen wird. Mit den Investitionen in den Ausbau und Erhalt von Straße ist man im Durchschnitt recht zufrieden.

Diese Statements stehen im starken Gegensatz zu der subjektiv empfundenen hohen Zufriedenheit mit der eigenen (Auto-) Mobilität. Anscheinend nimmt man Nachteile bewusst in Kauf, arrangiert sich damit und kompensiert sie durch die vielen Vorteile des Landlebens. Die Erwartungshaltung der Landbevölkerung dürfte in diesem Zusammenhang ebenfalls eine wichtige Rolle spielen.

Das Auto nutzt man zwar gern, oft und effizient, um seine Ziele zu erreichen, sieht dieses Mobilitätsverhalten angesichts der bestehenden Rahmenbedingungen aber auch als alternativlos. Entsprechend würden die Menschen im ländlichen Raum sicherlich sensibel auf Einschränkungen und Verschlechterungen des MIV reagieren.

Handlungsbedarf für die Politik

Das Mobilitätsverhalten in städtischen und ländlichen Regionen ähnelt sich in vielen Aspekten. Unterschiede bestehen darin, dass die ländliche Bevölkerung zwar längere Wege am Tag zurücklegt, dafür aber weniger Zeit benötigt. Die sehr hohe Bedeutung des MIV auf dem Land und die meist geringe Nutzung des ÖV sind weitere deutliche Unterschiede.

Die Ergebnisse des ADAC Monitors sind in ihrer deutlich positiven Ausprägung überraschend, allerdings geht ohne Auto auf dem Land fast nichts. Im Gegensatz dazu hat der ÖV noch starkes Verbesserungspotenzial und ist für viele Befragte keine wirkliche Alternative, insbesondere nicht für Berufstätige. Die Abhängigkeit vom MIV und die Defizite des ÖV belegen, dass man sich auf dem Land notgedrungen mit den bestehenden Problemen arrangiert. Allerdings wird auch deutlich, dass man sich vernachlässigt und abgehängt fühlt – hier besteht also Handlungsbedarf für die

Politik, gleichwertige Lebensverhältnisse zu ermöglichen.

Wenngleich insgesamt vieles positiv bewertet wird, muss sich die Politik demnach fragen, warum in zahlreichen ländlichen Regionen starke Abwanderungstendenzen bestehen. Es gilt, den ländlichen Raum attraktiver zu gestalten und gerade für junge Menschen und Familien als gute Alternative zum Leben in Städten in den Fokus zu rücken.

So dominierend das Auto im ländlichen Raum auch sein mag, so wichtig ist es auch, für jene Menschen Optionen zu schaffen, die nicht selbst fahren können oder wollen. Der Staat muss hier seiner Aufgabe der Daseinsvorsorge nachkommen und gleichwertige Lebensbedingungen schaffen – auch und gerade in so einem wichtigen Aspekt wie der Mobilität.

Alle Details des ADAC Monitors „Mobil auf dem Land“ finden Sie – ebenso wie zu dem ADAC Monitor „Mobil in der Stadt“ [online hier](#).

Herausgeber
ADAC e. V.
Ressort Verkehr
Hansastraße 19
80686 München