

Input-Vortrag für den Workshop II: Region

## **Mobilität im ländlichen Raum**

### **1. Der ländliche Raum oder die ländlichen Räume?**

Vor dem Hintergrund der vielfältigen Regionsbedeutungen und –typen beziehe ich mich im Weiteren auf den dünn besiedelten ländlichen Raum. Vorweg ist festzuhalten, dass es nicht „den“ ländlichen Raum gibt. Es gibt viele verschiedene ländliche Räume mit teilweise sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Strukturen, wie z.B. unterschiedliche Topographie, Historie, Erwerbsmöglichkeiten, Distanzen, touristische und landschaftliche Attraktivitäten usw. Hinzu kommt, dass auch die dort lebenden Menschen nicht pauschal als „gleichförmige Landbevölkerung“ kategorisiert werden können. Auch in ländlichen Regionen ist die Pluralisierung im Bereich der Lebensstile deutlich sichtbar, mittlerweile ist in Bezug auf die Ausdifferenzierung so gut wie kein Unterschied mehr zwischen Stadt und Land zu bemerken. Verschärfend kommt aktuell hinzu, dass die Entwicklung dahin geht, dass unterschiedliche Lebensstile nicht mehr relativ gleichberechtigt nebeneinander existieren<sup>1</sup>, sondern Konkurrenzsituationen aufgemacht werden. Auch der anzunehmende demographische Wandel mit seinen Auswirkungen auf unterschiedliche Regionen wird nicht zur Entschärfung beitragen.

Diese Situation trifft sicherlich nicht nur auf Deutschland zu, sondern ist EU weit zu beobachten und wird sich auch in den neuen Mitgliedsländern noch weiter in diese Richtung entwickeln.

Es lässt sich schlussfolgern, dass auf räumlicher, struktureller und sozialer Ebene eine Situation der Pluralität und Heterogenität - sowohl zwischen Ballungsräumen und ländlichen Regionen als auch innerhalb der jeweiligen Siedlungsstrukturen – vorzufinden ist, die mit zunehmenden Konkurrenzen einhergeht.

### **2. Mobilität und Verkehr in dünn besiedelten, ländlichen Regionen**

---

<sup>1</sup> Beispielhaft hierfür steht die Aussage des Bundespräsidenten Köhler, dass man sich an Ungleichheiten gewöhnen müsse.

Was bedeutet dies nun für den Bereich Mobilität und Verkehr, insbesondere in ländlichen, dünn besiedelten Regionen?

Das Auto ist „der Mobilitätsgarant“ in solchen Regionen. Alternativen sind meist nur mangelhaft vorhanden und der Rückzug des ÖPNV aus der Fläche schreitet weiter fort. Ursache ist bspw. der Rückgang der Schüler- und Auszubildendenzahlen und somit der Wegbruch des wichtigsten finanziellen Standbeins des ÖPNV (Ausgleichspflicht § 45a des PBefG).

Wer seine Mobilitätsbedürfnisse nicht mit dem Auto befriedigen kann, ist auf dem Land schnell abgehängt, da auch die Versorgungsinfrastruktur in weiten Bereichen verschwunden ist. Neben der Abhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln, die teilweise nur noch den Schülerverkehr bedienen und daher nur dreimal täglich verkehren, kommen personelle Abhängigkeiten – Mitfahrgelegenheiten, Hol- und Bringfahrten und Besorgungen – hinzu. Dies bedeutet, dass individuelle Möglichkeiten der gesellschaftlichen Teilhabe über die Gemeindegrenzen hinaus eingeschränkt sind und somit zu einer Chancenungleichheit führen.

Betrachtet man nun die sogenannten „Mobilitätsbenachteiligten“ in ländlichen Regionen, so kann man feststellen, dass auch diese keine homogene Gruppe sind.

### **3. „Mobilitätsbenachteiligte“**

In einem vom BMBF geförderten Projekt<sup>2</sup> hat das ISOE eine Mobilitätsstilanalyse in einer dünn besiedelten Region im Südschwarzwald durchgeführt. In dieser Region verfügen 81% der Volljährigen ständig über ein Auto. Im Vergleich dazu liegt die Autoverfügbarkeit in Deutschland bei 61%.<sup>3</sup>

Mit dem Projektziel auf sozialer Ebene die Mobilität der Bevölkerung zu sichern und sogar zu verbessern, kristallisierten sich zwei Kernzielgruppen ohne ständige Autoverfügbarkeit heraus, die jedoch sowohl in ihrem soziodemographischen Profil, als auch hinsichtlich ihrer Orientierungs- und Bedürfnismuster extreme Unterschiede aufweisen:

Die „Vorsichtigen“ sind insbesondere älterer Frauen, die sehr traditionelle Orientierungen aufweisen und ihren Aktionsradius auf die Gemeinde beschränken und fußläufige Wege be-

---

<sup>2</sup> Es handelt sich um das Projekt „Neue Nahverkehrsangebote im Naturpark Südschwarzwald – NahviS“, das in Kooperation mit dem Öko-Institut Freiburg e.V. (Gesamtprojektleitung), der SüdBaden Bus GmbH (SBG) und der Car-Sharing Südbaden e.V. durchgeführt wird.

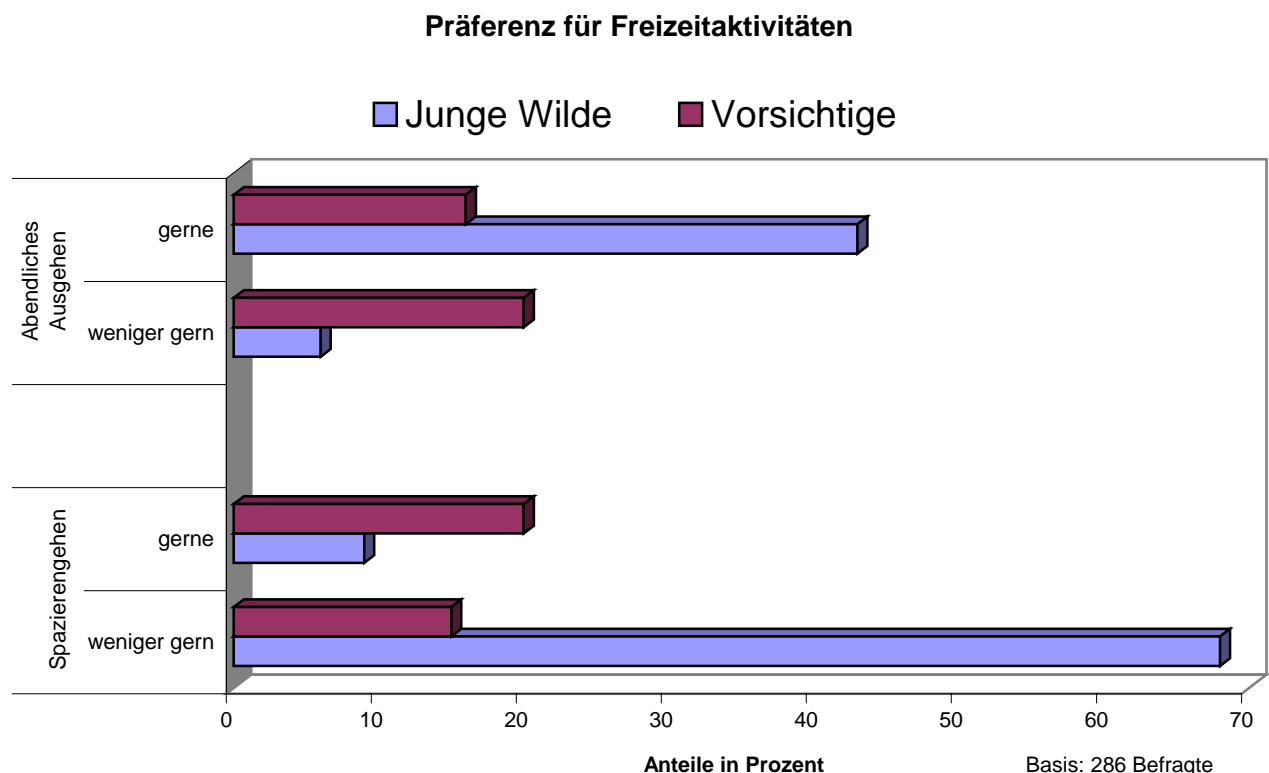
<sup>3</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2002/2003



vorzugen. Wichtig ist ihnen insbesondere Sicherheit bei sämtlichen Formen der Fortbewegung. Aber auch von dieser Gruppe können nicht alle Bedürfnisse innerhalb der Gemeindegrenzen befriedigt werden, so dass sie häufig auf den ÖPNV oder Mitfahrgelegenheiten angewiesen sind.

Die andere Gruppe sind die „jungen Wilden“. Wie der Name sagt, sind dies insbesondere Jugendliche und junge Erwachsene, die entweder noch keinen Führerschein haben, oder sich noch kein eigenes Auto leisten können. Im Gegensatz zu den „Vorsichtigen“ wollen sie vorrangig der Enge der Heimatgemeinde entfliehen. Traditionelle Werthaltungen werden abgelehnt, wichtiger sind Fun und Erlebnis, sowie der Wunsch nach mehr Flexibilität und Spontaneität. Auch bezüglich der Mobilitätsorientierungen sind deutliche Unterschiede erkennbar. Zu Fuß gehen ist den „jungen Wilden“ zu langweilig, viel lieber bewegen sie sich schneller und durchaus auch risikobereit fort.

Folgende Grafik zeigt die Differenzen zwischen diesen beiden Gruppen hinsichtlich der Präferenz für die Freizeitaktivitäten „abendliches Ausgehen“ und „Spaziergehen“. Die Anteile der Personen, die sich weder positiv noch negativ in Bezug auf die Aktivitäten geäußert haben, sind in der Grafik nicht abgebildet.



Aufgrund der unterschiedlichen Präferenzen weisen beide Gruppen deutliche Unterschiede in Bezug auf Wegezwecke, –ziele und Zeiten auf. So wollen die „Vorsichtigen“ hauptsächlich tagsüber mobil sein und benötigen Verbindungen zu Einkaufsmöglichkeiten, Ärzten und auch in nahe gelegene Ortsteile, um ihre sozialen Kontakte zu pflegen. Die „jungen Wilden“ wollen zwar ebenfalls tagsüber ihre Nachmittagsaktivitäten und ihren Freundeskreis pflegen, aber auch (spät)abendliche Anschlussmöglichkeiten zum Ausgehen sind ihnen wichtig.<sup>4</sup>

Anhand dieser beiden Gruppen wird deutlich, dass pauschale Angebote des ÖPNV entweder nur einer Gruppe gerecht werden, oder im schlimmsten Falle an allen Bedürfnissen vorbei planen.

#### **4. Mobilitätssicherung im ländlichen Raum**

Grundsätzlich sollte sich die Pluralität und Unterschiedlichkeit der Bedürfnisse, Wünsche, Lebensstile und Lebenssituationen auch auf der Angebotsseite niederschlagen, mit vorrangiger Berücksichtigung der Bedürfnisse der „Mobilitätsbenachteiligten“ in den dünn besiedelten Regionen, die stark auf die Nutzung des Autos ausgerichtet sind.

Zur Sicherung und Schaffung von Chancengleichheit und Lebensqualität für alle sollte von einer nachfrageorientierten, häufig autofixierten Planung Abstand genommen werden. Statt dessen ist eine vorausschauende Planung gefragt, die Mobilität statt nur Verkehr zum Gegenstand hat und die zu eher modularen und flexiblen Infrastrukturlösungen führt, die bei sich ändernden Bedarfsstrukturen auch problemloser angepasst werden kann.

Insbesondere für die neuen Mitgliedsländer könnte ein neues, anderes Planungsleitbild eine Chance darstellen, aus den Fehlern der anderen zu lernen, ohne sie selbst erst machen zu müssen. Beispielsweise könnte bei der Verkehrswegeplanung nicht allein die Zielsetzung der Verflüssigung des Autoverkehrs bei Annahme des Status Quo plus potenzieller Zunahme verfolgt werden, sondern bereits ein Fortbewegungsmix aus Auto, Fahrrad, Fuß samt ÖPNV-Verbindung und problemlosen Umstiegsmöglichkeiten geplant und umgesetzt werden.

---

<sup>4</sup> Weitere Ergebnisse des Projektes sind in den projekteigenen Zeitschriften „landauf landab“ 1 + 2 nachzulesen, die über das ISOE erhältlich sind.



## HGDÖ-Konferenz „Wohin verkehrt Europa“

am 17./18.6.2004 im Öko-Haus, Frankfurt/Main

---

Übergreifend ist es notwendig, dass die gesellschaftliche Pluralität in Form von Multioptionalität und –modalität als Leitbildelemente Einzug halten und der Fokus über Verkehr hinaus auf Mobilität ausgeweitet wird, indem auch andere Politikfelder eingebunden werden. Die Bandbreite reicht von der Sozialpolitik bis zur Wirtschaftspolitik. Mobilitätsangebote werden so zum positiven Standortfaktor.

Nur wenn Mobilität mittels attraktiver Alternativen (hierbei ist die Bandbreite von Informations- und Kommunikationstechnologien bis zur Qualität der Nähe gemeint) auch jenseits des eigenen Automobils gewährleistet werden kann, ist eine Veränderung zu einer nachhaltigeren Mobilitätskultur denkbar. Hier greifen dann technische Möglichkeiten, spezifische Bedürfnismuster, sowie gesellschaftliche Anforderungen und politische Gestaltung ineinander.

Steffi Schubert

Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) GmbH

Hamburger Allee 45

60486 Frankfurt/Main

Tel.: 069 / 707 6919-28

Email: [schubert@isoe.de](mailto:schubert@isoe.de)