

8. Flexibel und bedarfsgerecht: mobil in ländlichen Räumen

Diplom-Geograph/Stadtplaner Thomas J. Mager

tjm-consulting mobilitätsmanagement

Der ländliche Raum

80% der Gesamtfläche Deutschlands gehören per Definition zum ländlichen Raum, wobei hier 60% der Bevölkerung leben. Viele Unternehmen, insbesondere klein- und mittelständische Betriebe, haben sich in Gemeinden und Mittelstädten des ländlichen Raumes angesiedelt. Die ländlichen Regionen bieten eine hohe Lebensqualität und eine weitgehend intakte Umwelt. Viele Menschen wohnen und arbeiten in den ländlichen Regionen, wo andere Urlaub machen. Merkmale des ländlichen Raumes sind also eine geringe infrastrukturelle Ausstattung, die geringe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte sowie ein hoher Anteil von Landwirtschaft, Natur und Landschaft.

Mobilität für den ländlichen Raum

Die Sicherstellung der Mobilität durch eine hinreichende Verkehrsinfrastruktur gehört zu den Kernaufgaben öffentlicher Daseinsvorsorge, um anhaltenden Bevölkerungsverlusten entgegenzuwirken und die ländlichen Räume als Wirtschaftsstandorte weiterzuentwickeln. Die Verkehrsinfrastruktur hat im ländlichen Raum für die Bevölkerung eine grundlegende Bedeutung, um vom jeweiligen Wohnort zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz, zu Einkaufsmöglichkeiten und zu sozialen Infrastruktureinrichtungen zu gelangen. Die flächenhafte Erschließung des ländlichen Raums erfolgt in erster Linie durch ein engmaschiges Straßennetz – das vorherrschende Verkehrsmittel ist der PKW. Der Umweltverbund hat nur eine untergeordnete Bedeutung.

Der ÖPNV ist ein unverzichtbares Element unseres Gesamtverkehrssystems, damit insbesondere jene Bevölkerungsgruppen, die nicht über einen PKW verfügen, ihren Mobilitätsbedürfnissen nachkommen können. Ziel muss es sein, die Erreichbarkeit der Zentren und zentralörtlichen Funktionen für alle gleichermaßen zu sichern. Die ländlichen Regionen bedürfen einer flächendeckenden Anbindung an die übergeordneten Verkehrsnetze.

Das "Grundrecht" auf Mobilität muss zur Gleichheit der Lebensverhältnisse in den Regionen führen und ermöglicht die Teilnahme am sozialen, politischen und wirtschaftlichen Leben. Dies kann nur durch ein gezieltes gesamtheitliches Engagement des Staates erreicht werden.

Der demographische Wandel

Der demographische Wandel hat große Auswirkungen auf den ländlichen Raum und führt zu einer eingeschränkten Mobilität, hiervon betroffen ist insbesondere der ÖPNV. Eine weitere Folge sind die ungünstigeren Bedingungen in der Grundversorgung mit Waren und privaten, wie öffentlichen Dienstleistungen. Darüber hinaus kommt es durch die Abwanderung jüngerer, gut ausgebildeter Menschen zu einem verstärkten Fachkräftemangel. Zu guter Letzt kommt es zu einer stärkeren Ausdünnung von Ortskernen und vermehrten Gebäudeleerständen.

Der demographische Wandel führt im Ergebnis im ländlichen Raum zu einem steigenden Anteil von sogenannten mobilen Senioren, die inzwischen überwiegend Führerscheinbesitzer sind, sich durch hohe Freizeit- und Urlaubsaktivitäten auszeichnen und daher bis ins hohe Alter mobil sind. Auf der anderen Seite wird der ländliche Raum gekennzeichnet durch immer weniger Schüler und Auszubildende, was über kurz oder lang zu Schließung von Schulstandorten führt. Dies bewirkt weitere Wege zu Schulen und Ausbildungsstätten und zieht letztlich eine Schwächung des Rückgrades des ÖPNV in der Region nach sich.

Was will der Kunde im ländlichen Raum?

Die Fahrzwecke der Kunden unterscheiden sich nicht von denen in urbanen Räumen. Die Kunden wollen in erster Linie eine gute Erreichbarkeit von Arbeits- und Bildungsstätten, öffentlichen Einrichtungen und Freizeiteinrichtungen sowie von Bekannten und Freunden. und das zu unterschiedlichen Zeiten, von unterschiedlichen Quell- und Zielorten aus, schnell, preiswert, bequem und natürlich mit Service. Kurzum der Kunde will Erreichbarkeit, passgenau und individuell.

Ein weiterer Ansatz zur Lösung von Mobilitätsproblemen in ländlichen Räumen liegt in der Reduzierung der Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse durch eine entsprechende Planung der Siedlungsentwicklung. Insbesondere auch der Aufbau flexiblerer und mobiler Infrastrukturangebote nach dem Prinzip „Das Angebot kommt zum Kunden“. Hierbei kommt den Mobilitätszentralen als Kristallisationspunkten der Mobilität im ländlichen Raum eine große Bedeutung zu, in dem Sie hier den Kunden zusätzliche Dienstleistungsangebote offerieren.

Mobil im ländlichen Raum mit Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV)

Das entscheidende Instrument zur Sicherstellung der Mobilität der Bevölkerungsgruppen ohne PKW in ländlichen Räumen ist der ÖPNV. In vielen Regionen konzentriert sich der ÖPNV insbesondere auf die Schülerbeförderung. Das Busliniennetz und die regionalen Schienenverkehrsangebote sind begrenzt und werden immer weiter ausgedünnt, da sie kaum oder nur in seltenen Fällen beispielsweise durch die Kombination mit Freizeitverkehren wirtschaftlich betrieben werden können.

Vor diesem Hintergrund muss der ÖPNV in ländlichen Räumen verschiedene Wege parallel verfolgen:

- bessere Verknüpfung der Angebote der verschiedenen Verkehrsträger
- bessere Vernetzung der Netze
- bessere Kooperation der Aufgabenträger und eine verbesserte Nahverkehrsplanung
- bessere Differenzierung der Angebote
- Ergänzung der regulären ÖPNV-Linienverkehrsangebote durch flexible Angebotsformen, sprich Bedarfsverkehre wie Rufbusse und Anrufsammeltaxis.

Selbstorganisierte Mobilität durch Vereine oder in Nachbarschaftshilfe mittels der Bildung von Fahrgemeinschaften, Mitfahrgelegenheiten nimmt im ländlichen Raum an Bedeutung zu. Im Zusammenhang mit den flexibilisierten Angeboten erhalten regionale Mobilitätszentralen als Kernorganisatoren eines vernetzten Verkehrsmanagements immer größere Bedeutung.

Mobil im ländlichen Raum mit Radverkehr

Auf dem Land spielt das Fahrrad bei kurzen Wegen zur Schule und zum Einkauf, für Berufspendler zum nächsten ÖPNV-Haltepunkt sowie zunehmend auch im Tourismus eine Rolle. Durch die Vernetzung von Fahrrad, Bus und Bahn können die jeweiligen Stärken der einzelnen Verkehrsmittel gut kombiniert werden, wodurch der Einzugsbereich der Zugangsstellen zum ÖPNV ausgedehnt werden können. Angesichts der weitläufigen Siedlungsstruktur ermöglicht die Fahrradmitnahme im ÖPNV, dass eine eigenständige Mobilität auch ohne Auto möglich wird.

Die Ausweisung und der Ausbau von touristischen Radrouten im ländlichen Raum haben zu einer starken Zunahme des Radverkehrs geführt. Die Fahrradmitnahme im ÖPNV, ggf. mittels Busanhänger, hat den Aktionsradius der Touristen deutlich erweitert.

Mobil im ländlichen Raum mit Fußverkehr

Fußverkehr im ländlichen Raum hat vor allem eine Bedeutung im Nahbereich, sprich bei kurzen Wegen zur Schule, zum Einkaufen und für Berufspendler zum nächsten ÖPNV-Haltepunkt. Die Bedeutung dieses innerörtlichen Fußverkehrs hat in den letzten 4 Jahrzehnten stark nachgelassen, da sich die Siedlungsentwicklung im ländlichen Raum auf monotone autogerechte Einfamilienhausgebiete konzentriert hat.

Der Fußverkehr im ländlichen Raum gewinnt verstärkt an Bedeutung im Tourismus durch den Ausbau und die Ausweisung von Wanderrouten.

Mobil im ländlichen Raum mit Autoverkehr/Car-Sharing

Das Auto stellt in der Regel im ländlichen Raum das Hauptverkehrsmittel dar, obwohl gerade hier die Chancen gut wären Nahmobilität umweltfreundlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad auszuüben. Aufgrund des Rückzugs des ÖPNV aus der Fläche können die Mittel- und Oberzentren oft nur noch mit dem Auto erreicht werden, um den Arbeits- und Ausbildungsplatz oder sonstige Einrichtungen zu besuchen.

Car-Sharing als organisiertes Autoteilen hat sich seit mehr als zehn Jahren sehr gut entwickelt und es kam vielfach zu Kooperationen mit ÖV-Unternehmen. Die Professionalisierung des Car-Sharings hat dazu geführt, dass man Car-Sharing Angebote meistens erst in Städten über 50.000 Einwohner findet. Eine Möglichkeit Car-Sharing auch im ländlichen Raum umzusetzen besteht in der Integration von Mietwagen der Autohändler oder durch Nutzung von Dienstfahrzeugen aus Behörden und Betrieben bis hin zum kommunalen Fahrzeugpool.

Auf dem Weg zum mobilen ländlichen Raum – flexibel und bedarfsgerecht!

Der demographische Wandel führt zur Entleerung und Überalterung des ländlichen Raums. Durch die Dominanz des Autos und das Ausbluten des Umweltverbundes werden die Probleme nicht gelöst, sondern verstärkt. Flexible und bedarfsgerechte Mobilität für alle Bürger ist und bleibt eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge. Verkehrswege sind sowohl in Städten als auch auf dem Land die Lebensadern. Auch in der Fläche muss es möglich sein, ohne Pkw über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mobil zu sein. Vor Ort kann am besten entschieden werden, welche Mobilität gebraucht bzw. gewünscht wird, wobei das Verkehrsverhalten der Menschen ihren Lebensumständen entspringt. Es richtet sich nicht nach planerischen, methodischen oder politischen Ansätzen sondern jeder nutzt, was ihm nützt!

Erfolgsfaktoren ländlicher Mobilität

Erfolgreich sind langfristig auf die Bedürfnisse der Nutzer zugeschnittene Mobilitätsangebote zum Beispiel durch die Vernetzung aller Mobilitätsformen zu einem Angebot aus einer Hand. Ein weiterer Erfolgsfaktor ist die Positionierung eines Verantwortlichen in der Region, der sich stark macht für das Thema Mobilität. Die Zusammenarbeit mit allen Beteiligten, regelmäßige Abstimmungen und ein konsequentes „Dranbleiben“ am Thema sichert Erfolg für Mobilität im ländlichen Raum. Der Appell an die politisch Verantwortlichen heißt daher: Zeigen Sie Kreativität und Mut im Umgang mit neuen konzeptionellen Ideen für mehr Mobilität im ländlichen Raum!