



Mobilitätstrends und Anforderungen in ländlichen Gebieten

Demographische Situation in ländlichen Gebieten

In den ländlichen Gebieten besteht der Trend, dass junge Leute in die Städte „abwandern“ um Arbeitsplätze zu finden, Fahrzeiten zu den Arbeitsstellen zu verringern und am städtischen Leben teilzunehmen. Das ist zwar einerseits ein „positiver“ Trend, da damit Pendlerverkehr mit dem Privat-Pkw verringert wird, andererseits verringert das aber die Zahl der Nutzer des ÖPNV in den ländlichen Gebieten. Diese Situation führt dazu, dass es dort auch schwerer wird, den ÖPNV aufrecht zu erhalten und führt auch zu Einschränkungen bei der Erhaltung anderer Infrastruktur in den ländlichen Gebieten, bei der Erhaltung der Schulen, Postfilialen, Einkaufsstätten u. a. m. Um die Herausforderungen zu bewältigen, die durch die schrumpfenden Einwohnerzahlen in ländlichen Gebieten entstehen, fördert das Projekt SmartMove das Konzept nachfragedeckender ÖPNV-Netzwerke. Weitere Informationen sind auf der SmartMove-Website enthalten (www.smartmove-project.eu).

Die „alternde“ Gesellschaft

Das Älterwerden der europäischen Einwohner stellt ein besonders wichtiges Problem für die Gewährleistung der Mobilität im ländlichen Raum dar. Details sind im Merkblatt „Aktive Mobilität für ältere Einwohner“ enthalten.

Abhängigkeit vom Pkw

Wegen der geringen Besiedlungsdichte und der großen Entfernungen zwischen den Ortschaften ist es nicht möglich, einen häufig verkehrenden und schnellen ÖPNV in den ländlichen Gebieten zu betreiben; damit wird der Privat-Pkw die Hauptform der Mobilität besonders in wirtschaftlich gut situierten ländlichen Regionen in Europa. Eine 2014 durchgeführte Studie im BRAWISIMO-Projekt erfasste Daten zum Mobilitätsverhalten in Bratislava und Wien und wies nach, dass in den ländlichen Gebieten Niederösterreichs 66% aller Fahrten mit dem Pkw durchgeführt wurden. Der ÖPNV tendierte dazu, nur die vom öffentlichen Verkehr „abhängigen“ Nutzer zu befördern – Schüler, ältere Menschen oder ärmere Menschen, die sich die Pkw-Fahrten nicht leisten können.

Informationsdefizite

Selbst dann, wenn Alternativen zum Privat-Pkw vorhanden sind, werden diese häufig von den Einwohnern nicht wahrgenommen. Wenn die gelegentlichen ÖPNV-Nutzer (oder die bisher nicht den ÖPNV nutzenden Einwohner) die vorhandenen Optionen kennen, überschätzen sie die längeren Fahrzeiten oder die Fahrtkosten des ÖPNV. Weiterhin führen selten verkehrende Busse oder Haltestellen außerhalb der Ortschaften dazu, dass der ländliche ÖPNV wenig auffällig in Erscheinung tritt. Auch wenn „fortschrittliche“ Lösungen vorhanden sind – wie z. B. Anrufbusse, Sammeltaxis oder E-Bikes – fehlen den potenziellen Nutzern oft die Informationen über den ÖPNV.

In diesem Kontext können personenbezogene Marketingaktionen zum Verkehrsverhalten sehr effizient wirken. Die AMB-Kampagne im Waldviertel Niederösterreichs führte dazu, dass die Nutzerzahl des ÖPNV sich sogar um 33% erhöhte (im Vergleich zum allgemeinen Anstieg um 19%). Mehr über die SmartMove-Marketing-Methoden finden Sie im Merkblatt „Aktive Beratungskampagnen zur Mobilität in ländlichen Gebieten“.

Kosteneinsparungen

Sowohl die Bus-ÖPNV-Systeme als auch die nicht motorisierten Zubringersysteme (Rad, zu Fuß) führen zu signifikanten Kosteneinsparungen im Vergleich zur Fahrt mit dem Pkw. Das erklärt, warum das Fahrradfahren eine der führenden Mobilitätsarten im ländlichen Raum ist, speziell dann, wenn diese Regionen wirtschaftlich nicht sehr weit entwickelt sind. Das „Eurobarometer“ 2011 wies nach, dass 19,1% der ungarischen Bevölkerung das Fahrrad als Haupttransportmittel nutzen; das ist der 2. Platz hinter den Niederlanden. Da der Fahrradanteil in den ungarischen Städten nur 5% der Verkehrsarten ausmacht, ist damit erkennbar, dass der Hauptanteil in den ländlichen Regionen liegt. Entsprechend dem BRAWISIMO Projekt gehören das Zufußgehen (33%) und das Fahrradfahren (14%) zu den Hauptformen der Mobilität in der Slowakischen Republik.

Mobilität und Gesundheit

Es ist nicht einfach, die Bevölkerung zu aktiven Formen der Mobilität zu überzeugen und dazu nur „allgemeine“ Begründungen wie Klimawandel und Energieeffizienz ins Spiel zu bringen. SmartMove setzt deshalb auch auf die positiven Gesundheitseinflüsse durch Radfahren und Zufußgehen.

Der „negative“ Gesundheitsaspekt des Autofahrens wird oft unterschätzt. Entsprechend den durchgeführten Forschungen im Informationsportal Planetizen auf dem Gebiet der Stadtplanung und -entwicklung besteht ein klarer Zusammenhang zwischen der räumlichen Verteilung einer weit entwickelten Pkw-Mobilität und Übergewicht und Diabetes. Forschungen an der Umea Universität in Schweden lassen auf einen Zusammenhang zwischen intensiver Pkw-Mobilität und Übergewicht, Nackenschmerzen, Einsamkeit, hohen Scheidungsraten, Stress und Schlaflosigkeit schließen.

Foto: **Roman Klementschtz**



Kofinanziert durch das Programm
„Intelligente Energie – Europa“
der Europäischen Union

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieses Informationsblattes liegt bei den Autoren. Sie stellt nicht zwangsläufig die Meinung der Europäischen Union dar. Weder die Exekutivagentur für kleine und mittlere Unternehmen (EASME) noch die Europäische Kommission sind verantwortlich für eine etwaige Nutzung der in diesem Informationsblatt enthaltenen Informationen.