
Editorial

Dr. Antje-Mareike Dietrich (WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH)

„Die Leute auf dem Land fahren Auto, die wollen das auch so.“ Dieser Glaubenssatz zur Mobilität im ländlichen Raum scheint auch durch die jüngsten Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland 2023 bestätigt zu werden: Demnach ist in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen der Modal Split-Anteil des Pkw mit 65% (ländliche Region) bzw. 62% (Stadtregion) im Vergleich aller Raumtypen am höchsten, während das Fahrrad mit 6% (bzw. 9%) und der ÖV mit (7% bzw. 8%) nur eine untergeordnete Rolle spielt. Betrachtet man die Personen und die ihnen zugeordneten Mobilitätssegmente wird das Bild noch deutlicher: Pkw-Orientierte machen in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen mit einem Anteil von 72% (ländliche Region) bzw. 69% (Stadtregion) den Großteil der Bevölkerung aus. Fahrrad-Orientierte (8%) und ÖPNV-Orientierte (4% bzw. 5%) sind in diesen Räumen hingegen in der Minderheit. (MiD Kurzbericht, S. 19, infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMDV))

Aus Wissenschaft und Praxis wissen wir allerdings, dass Mobilität komplex ist und sich selten mit einer einfachen Formel oder Pauschalaussage beschreiben lässt. Spätestens in der konkreten Projektarbeit zeigt sich zudem, dass der ländliche Raum sehr vielseitig ist und die Herausforderungen und Potenziale vor Ort sehr heterogen sind. Ziel dieser Ausgabe des Journals für Mobilität und Verkehr ist es daher, die Vielfalt ländlicher Räume zu adressieren und auf die Vielzahl an methodischen Ansätzen und praktischen Lösungen vor Ort aufmerksam zu machen. Denn anders als eingangs erwähnt, ist in ländlichen Räumen sehr viel Bewegung – auch jenseits des Pkw! Dabei stehen die ausgewählten Beiträge stellvertretend für viele weitere Forschungs- und Praxisarbeiten, die

sich derzeit der Mobilität in ländlichen Räumen widmen.

Ausgangspunkt einer nachfrageorientierten Verkehrsplanung sind stets die Menschen und ihre Mobilitätsbedürfnisse. Diese stehen auch im Mittelpunkt der Arbeit von Albert und Meynerts. Albert und Meynerts erfassen die Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Stakeholdergruppen anhand eines Jobs-to-be-done-Ansatzes im Erzgebirgskreis. Die Ergebnisse zeigen, dass Komfort, Flexibilität und kürzere Reisezeiten Hauptgründe für die Nutzung des Autos sind. Hohe Kosten und Nachhaltigkeitsüberlegungen sprechen für Alternativen wie den ÖPNV. Um den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zu fördern, sind Verbesserungen bei der ÖPNV-Reisezeit und Taktung, der Haltestellen-Infrastruktur sowie der Ausbau von Radwegen und Ladeinfrastruktur für E-Bikes entscheidend.

Zu ähnlichen Ergebnissen kommt Behnen in der Untersuchung von Mobilitätsbedürfnissen und -motiven von automobilen Berufspendlern in Südniedersachsen. Festgefahrene Verkehrsroutinen, unzureichende ÖPNV-Angebote und individuelle familiäre Verpflichtungen behindern hier den Umstieg auf den Umweltverbund. Maßnahmen wie der Ausbau der Radwegeinfrastruktur, die Förderung von Homeoffice-Lösungen und die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge am Arbeitsort können zu einer nachhaltigen betrieblichen Mobilität beitragen.

Passend zu den beiden Studienergebnissen analysieren Klein et al. in einer bundesweiten Kommunalbefragung den aktuellen Stand der Radverkehrsinfrastruktur außerhalb geschlossener Ortschaften in

Deutschland. Die Ergebnisse zeigen, dass viele ländliche Regionen über unzureichende Radwege verfügen, was die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs beeinträchtigt. Die Nutzung von Wirtschaftswegen wird von den meisten Kommunen als vielversprechende Lösung angesehen, um Netzlücken zu schließen, jedoch sind rechtliche Klarheit und finanzielle Unterstützung notwendig, um den Radverkehr nachhaltig zu fördern.

Mittels Erhebung von Wegeketten via GPS-Tracking und ergänzenden Befragungen untersuchen Rösler et al. die Mobilität im Saarland. Sie zeigen, dass On-Demand-Dienste im ländlichen Raum insbesondere auf kurzen Strecken das Potenzial haben, den motorisierten Individualverkehr erheblich zu reduzieren. Die Ergebnisse unterstreichen die Notwendigkeit einer besseren Integration von Mobilitätsangeboten, um die Mobilität im Saarland zukunftsfähig und umweltfreundlich zu gestalten. Der Praxisbeitrag von Nikolić und Werner beschäftigt sich ebenfalls mit On-Demand-Verkehren und deren Rolle bei der Bekämpfung von Mobilitätsarmut. Am Beispiel von "DALLI – Dein Brandenbus" wird gezeigt, dass solche Verkehre soziale Teilhabe fördern, indem sie flexible und bedarfsorientierte Mobilitätslösungen bieten, insbesondere für ältere Menschen, Jugendliche und Personen ohne Zugang zu einem Pkw.

Borowski et al. widmen sich mit ihrem Beitrag dem autonomen Fahren im ÖPNV und analysieren 59 hierfür Pilotprojekte in Deutschland. Während autonome Fahrzeuge als Lösung zur Verbesserung der ÖPNV-Angebotsqualität im ländlichen Raum gelten, sind sie derzeit nur in Pilotprojekten mit Sicherheitsfahrern im Einsatz. Für eine erfolgreiche Skalierung sind technologische Fortschritte, geeignete Förderstrategien und die Integration in bestehende ÖPNV-Strukturen notwendig, um die gesellschaftlichen und verkehrlichen Vorteile voll auszuschöpfen.

Der Artikel von Kistner und Reher untersucht den Einsatz von Mobilfunkdaten zur Analyse und Optimierung des ÖPNV-Angebots in ländlichen Räumen. Sie zeigen, dass Mobilfunkdaten wertvolle Ergänzungen zu bestehenden Verkehrsanalysen bieten können, um die Erreichbarkeit und das Fahrgastpotenzial besser zu verstehen. Dabei sind jedoch zusätzliche Erhebungen notwendig, um konkrete Empfehlungen über das Fahrgastpotenzial ableiten zu können.

In ihrer Statusanalyse adressieren Kagermeier und Weibelzahl die Herausforderungen der Finanzierung

und Governance des ÖPNV im ländlichen Raum Bayerns. Ihr Bericht hebt die Notwendigkeit einer verbesserten finanziellen Unterstützung und einer stärkeren Governance durch den Freistaat hervor, um die ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum zu stärken und als Mobilitätsalternative attraktiver zu gestalten. Die Analyse macht deutlich, dass neben (daten-)technischen Lösungen auch institutionelle Reformen für den Erfolg der Mobilitätswende ausschlaggebend sind.

Auch die Integrierte Betrachtung von ÖPNV und Radverkehr stellt einen Baustein bei der Verbesserung des ÖPNV-Angebots da. Huth et al. untersuchen in ihrer Studie die Erreichbarkeit von Bahnhöfen im Landkreis Dahme-Spreewald mit dem Fahrrad. Die Analyse zeigt, dass 71 % der Bevölkerung einen Bahnhof innerhalb von 20 Minuten mit dem Fahrrad erreichen können. Dabei gibt es jedoch räumliche Unterschiede, die auf Potenziale für die Verbesserung der intermodalen Verknüpfung von Fahrrad und Bahn hinweisen.

Abschließend beleuchten Zachow und Goebel in ihrem Praxisbeispiel die Herausforderungen und Chancen des Schienengüterverkehrs im ländlichen Raum, insbesondere in der Region Mittelhessen. Trotz des Potenzials zur Reduzierung von CO₂-Emissionen und zur Stärkung der lokalen Wirtschaft sind viele ländliche Gebiete von der Schieneninfrastruktur abgeschnitten. Das Regierungspräsidium Gießen setzt auf innovative Ansätze wie die Einführung eines regionalen Schienencoachs und die Schaffung eines Netzwerks, um Wissen und Motivation für den Schienengüterverkehr zu fördern und die Reaktivierung von Schienenstrecken voranzutreiben.

Die Auswahl zeigt zum einen, dass neben klassischen Methoden zur Datenerfassung weitere technische Lösungen und automatisch erfasste Bewegungsdaten Eingang in die Evaluation und Nachfrageermittlung finden. Exemplarisch hierfür sind das GPS-Tracking oder der Einsatz von Mobilfunkdaten. Die Nutzung solcher Techniken und Datensätze hat das Potenzial, die Verkehrsplanung und Modellierung auf eine neue Basis zu stellen. Denn aus der Befragungspraxis ist bekannt, dass die Bereitschaft zur Teilnahme an klassischen Erhebungen abnehmend ist. Zum anderen macht die Themenauswahl deutlich, dass viele Innovationen dazu beitragen können, um den Umweltverbund auch in der Fläche zum Rückgrat der Mobilität zu machen. Autonomes Fahren, On-Demand-Verkehre, Intermodalität und eine moderne, sichere Infrastruktur gehören dazu. Aber auch Governance und Finanzierung müssen an die

realen Anforderungen angepasst werden. Dabei darf auch der Güterverkehr nicht auf der Strecke bleiben.

Viel Spaß beim Entdecken der Vielfalt!