

Wenn Wege immer weiter werden

# MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN NORDDEUTSCHEN RAUM

Text: Jan Wedemeier und Christina Benita Wilke

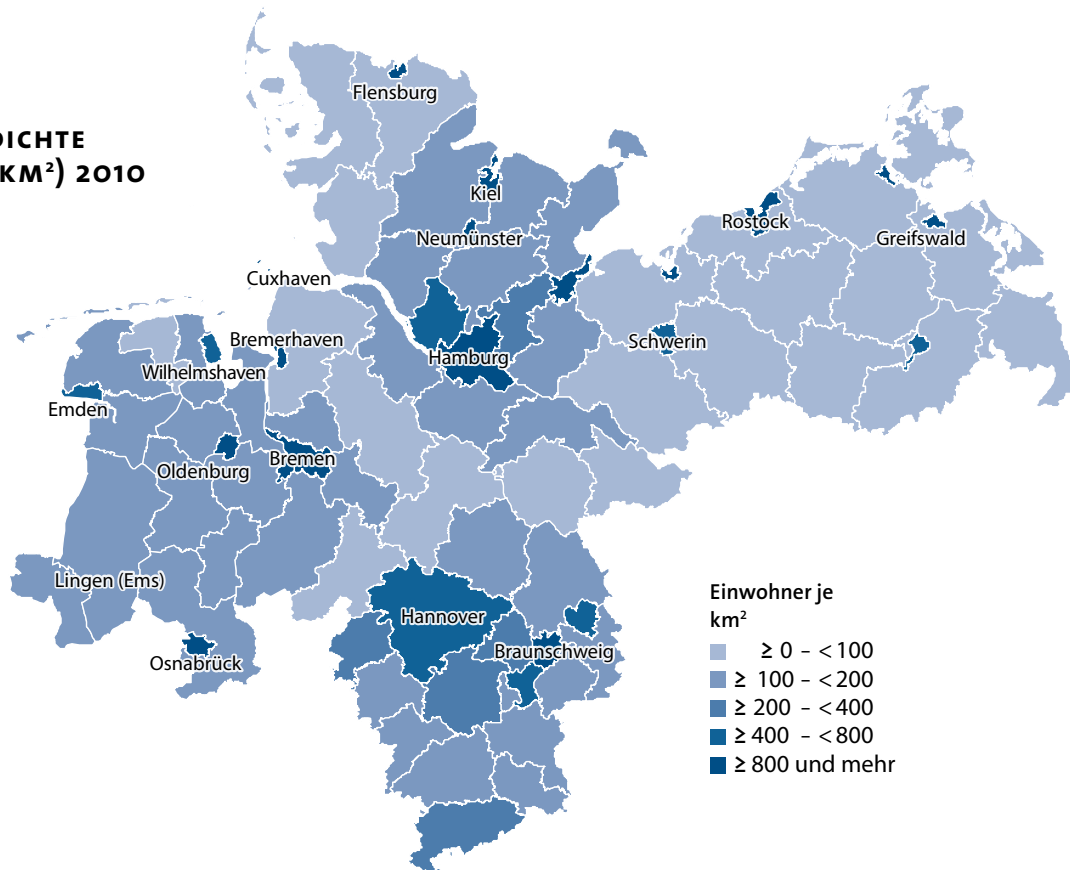
*Im Zuge der demografischen Entwicklung werden in Norddeutschland immer mehr ältere Menschen allein auf dem Land zurückbleiben. Die Sicherung ihrer Mobilität wird zunehmend schwieriger und gewinnt an Bedeutung.*

Die flächendeckende Versorgung der Bevölkerung im ländlichen Raum wird zunehmend schwieriger. Dies hat unterschiedliche Gründe. Zum einen konzentrieren sich wirtschaft-

liche Aktivitäten immer mehr auf die Ballungszentren. Zum anderen schrumpfen die ländlichen Regionen immer weiter.

Letzteres geschieht durch die Abwanderung der jüngeren und die Alterung der verbleibenden Bevölkerung. Junge Menschen sind räumlich mobil. Sie zieht es in die Städte, hier gibt es Arbeitsplätze und Möglichkeiten, eine Ausbildung oder ein Studium zu absolvieren. Urbanität sowie Kultur- und Freizeitangebote erzeugen bei jungen Menschen ein Lebensgefühl, das sich für sie auf dem Land nicht einstellt. Zurück

**ABBILDUNG 1:  
BEVÖLKERUNGSDICHTE  
(EINWOHNER JE KM<sup>2</sup>) 2010**



Quellen: BBSR (2012); HWWI.

bleiben die Älteren. Sie ziehen im Alter nur selten vom Land in die Stadt. Beide Entwicklungen betreffen zunehmend die norddeutschen Bundesländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein.

**ABSEITS DER GROSSTÄDTE WIRD ES ZUNEHMEND EINSAMER**

Norddeutschland weist in großen Teilen eine im bundesweiten Vergleich geringe Bevölkerungsdichte auf. Die geringste Bevölkerungsdichte verzeichnen mit weniger als 40 Personen je km<sup>2</sup> die Landkreise Mecklenburg-Strelitz und Müritz in Mecklenburg-Vorpommern. Und auch Ostfriesland ist nur dünn besiedelt: Hier wohnen in vielen Regionen weniger als 90 Personen auf einem km<sup>2</sup>. Der norddeutsche Landkreis mit der höchsten Bevölkerungsdichte ist Pinneberg mit 456 Menschen je km<sup>2</sup>, was in etwa der Dichte der Stadt Emden entspricht. Die Großstädte der Region haben hingegen eine wesentlich höhere Bevölkerungsdichte. In Hamburg und Kiel leben mehr als 2 000 Menschen je km<sup>2</sup> (vgl. Abbildung 1).

Die norddeutschen Regionen werden gemäß der Prognosen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) bis 2030 in vielen Gebieten weiter deutlich an Bevölkerung verlieren (vgl. Abbildung 2).

Dies betrifft vor allem die ohnehin schon

dünn besiedelten Regionen in Mecklenburg-Vorpommern. Hier ist mit weiteren Bevölkerungsrückgängen um bis zu 25 % zu rechnen. Eine gegenläufige Entwicklung wird in den ländlichen Regionen südlich von Oldenburg und im Emsland zu verzeichnen sein. Hier wird die Bevölkerung stetig anwachsen. Gleiches gilt für einige Regionen um Städte herum aufgrund ihrer zentralen Lage und räumlichen Nähe zu den Kernstädten. So findet insbesondere in den bereits heute verdichteten Regionen um Hamburg eine weitere Suburbanisierung statt.

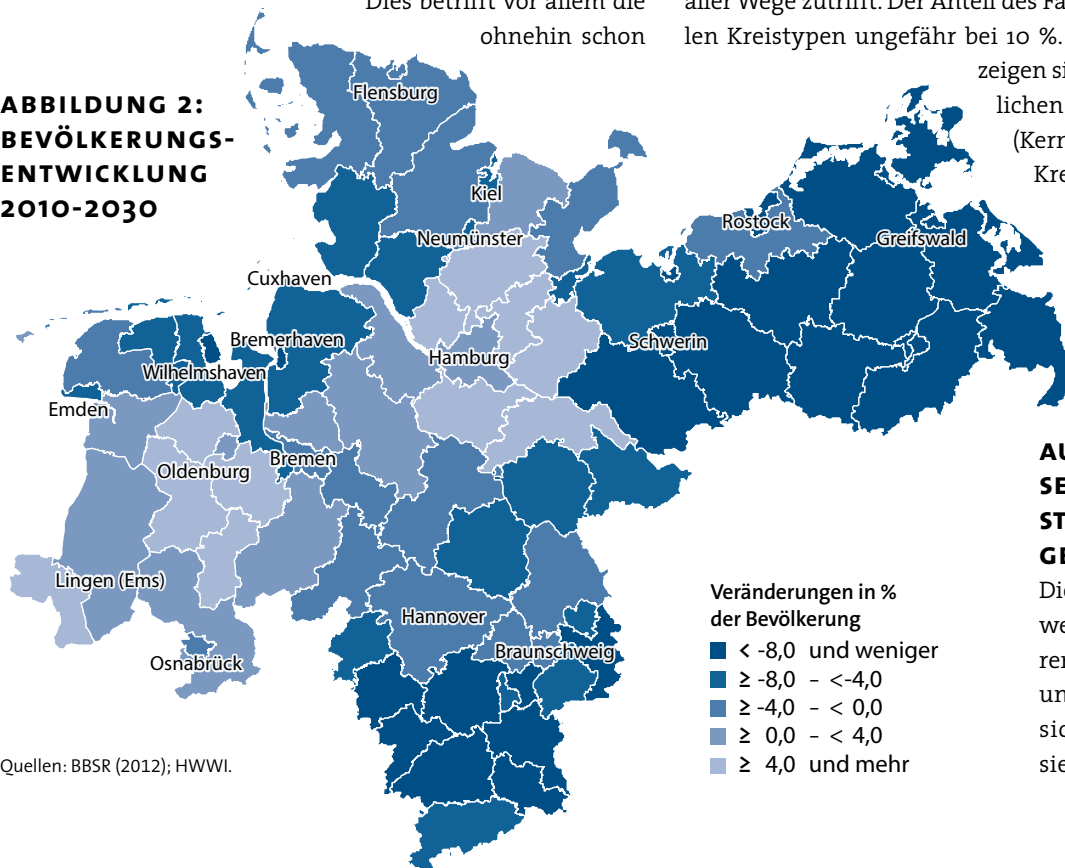
Im Jahr 2030 wird es in Norddeutschland sieben Landkreise mit weniger als 40 Bewohnern je km<sup>2</sup> geben. Hinzu deuten Prognosen des BBSR für Deutschland darauf hin, dass der Anteil der Älteren im ländlichen Raum von derzeit etwa 20 % auf dann etwa 40 % ansteigen wird.

**BEI DER VERKEHRSMITTELWAHL LANDET DAS AUTO AUF PLATZ EINS**

Vergleicht man die verschiedenen siedlungsstrukturellen Kreistypen, so zeigen sich zum Teil deutliche Unterschiede in der Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel. So werden auf dem Land 60 % der Wege mit dem Auto zurückgelegt, während dies in den Kernstädten nur für knapp die Hälfte aller Wege zutrifft. Der Anteil des Fahrradverkehrs liegt in allen Kreistypen ungefähr bei 10 %. Deutliche Unterschiede

zeigen sich dagegen beim Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) (Kernstädte 15 %, verdichtete Kreise 6 %, ländliche Kreise 5 %) und beim Verkehrsmittel „zu Fuß“ (Kernstädte 27 %, verdichtete Kreise 22 %, ländliche Kreise 23 %) (vgl. MID 2008).<sup>1</sup>

**ABBILDUNG 2: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG 2010-2030**



Quellen: BBSR (2012); HWWI.

**AUF DEM LAND MÜSSEN LÄNGERE WEGESTRECKEN ZURÜCKGELEGT WERDEN**

Die Verteilung nach Hauptwegezwecken, unter anderem für Freizeit, Einkaufen und Arbeit, unterscheidet sich zwischen den drei siedlungsstrukturellen

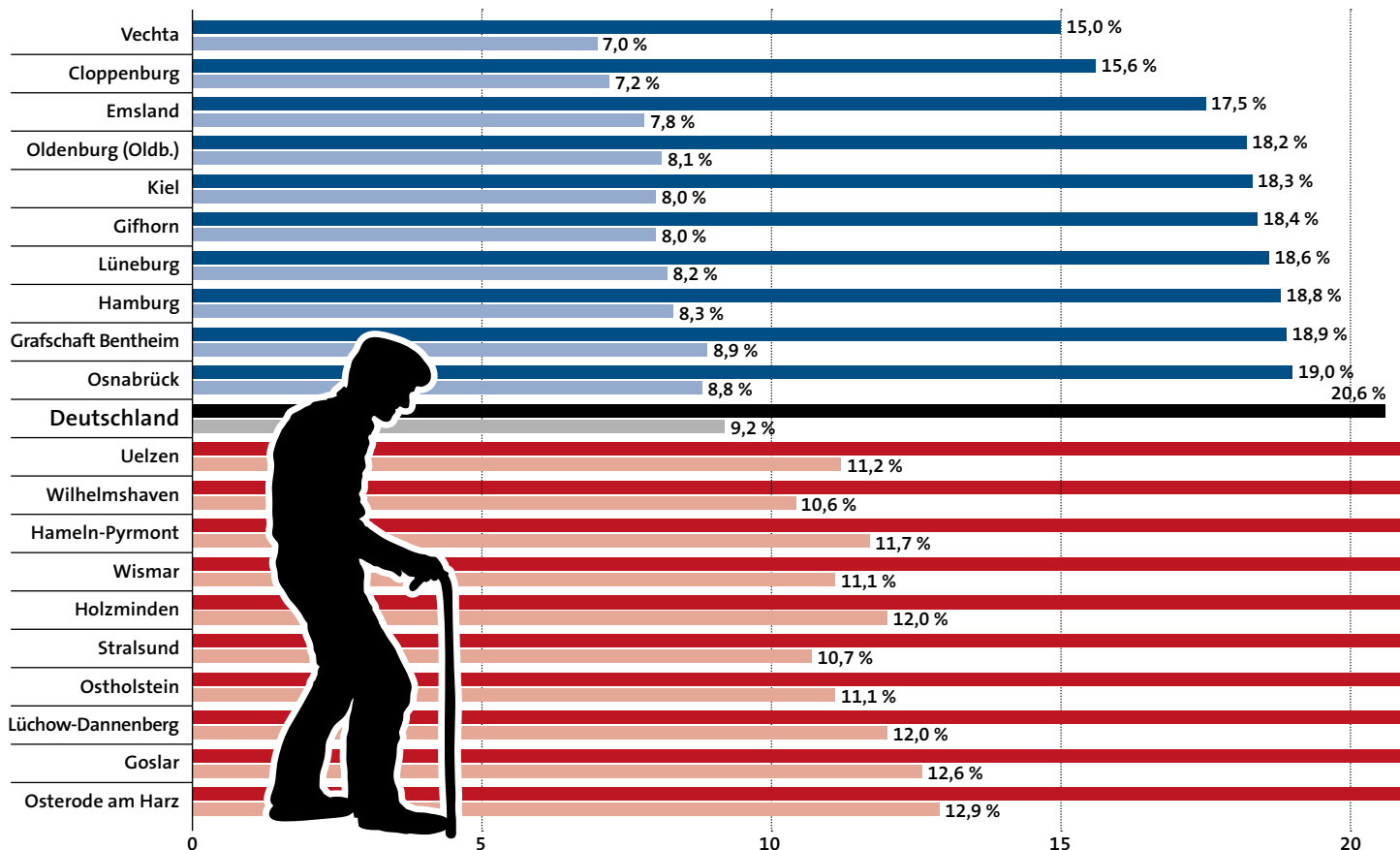
Kreistypen nicht signifikant. So werden etwa ein Drittel der Wege zum Freizeitweck und nur 12 % bis 14 % als Arbeitsweg zurückgelegt. Die täglich zurückgelegten Wegestrecken liegen in den Kernstädten mit 36 km etwas niedriger als die 40 km in den verdichteten und die 42 km in den ländlichen Kreisen. Insbesondere in den Randlagen Norddeutschlands müssen lange Pkw-Fahrzeiten in Kauf genommen werden, um von den Zentren der entsprechenden Landkreise zu den Oberzentren zu gelangen. So finden sich in den drei Regionen Lüchow-Dannenberg, Dithmarschen und Aurich mit mehr als 67 Minuten die längsten Reisezeiten zu den Oberzentren. In den Oberzentren sind in der Regel wesentliche Infrastruktur- und Dienstleistungsangebote, zum Beispiel besondere Warenhäuser, Fachkliniken, Theater und Museen, Hochschulen, Behörden und spezialisierte Arbeitsmärkte, angesiedelt. Die Mittelzentren hingegen sind bedeu-

tend im Hinblick auf ihre Funktion als Arbeitsmarkt. Sie übernehmen aber auch die Versorgung der Peripherie mit Waren und Dienstleistungen, zum Beispiel Schwimmbädern, Krankenhäusern, Berufsschulen und Kaufhäusern.

### IN ALTERNDEN REGIONEN VERÄNDERT SICH DIE MOBILITÄT DER BEVÖLKERUNG

In Mecklenburg-Vorpommern, aber auch in einzelnen Regionen in Schleswig-Holstein und Niedersachsen liegt der Anteil der Älteren (65+) schon heute bei einem Viertel der Gesamtbevölkerung (im deutschen Durchschnitt beträgt der Anteil 20,6 %). Im Zuge des demografischen Wandels wird sich die Alterung weiter verstärken. Insbesondere der Anteil der über 75-Jährigen wird anwachsen. Eine Ausnahme ist der ehemalige Regierungsbezirk Emsland (vgl. Abbildung 3).

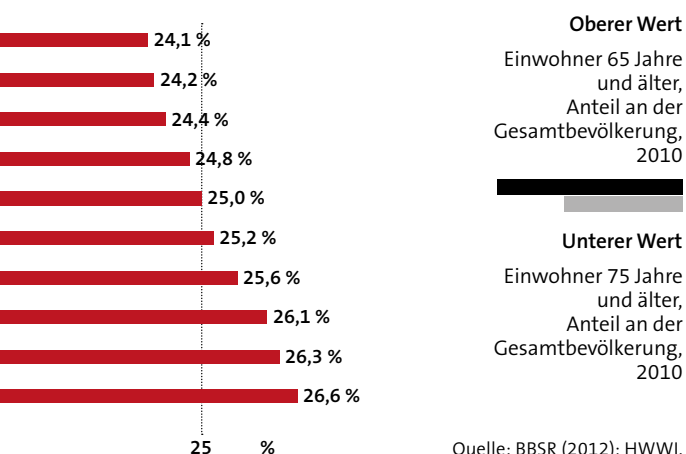
**ABBILDUNG 3: DIE ZEHN LANDKREISE UND KREISFREIEN STÄDTE MIT DEN JEWEILS GERINGSTEN/HÖCHSTEN ANTEILEN AN EINWOHNERN 65+/75+**



Die Altersstruktur bestimmt wesentlich die Wahl der Verkehrsmittel. So verwenden 26 % der Jugendlichen unter 17 Jahren den ÖPV, während dies nur 6 % der 25- bis 64-Jährigen tun. In der Alterskohorte der über 65-Jährigen liegt die Nutzung am ÖPV mit 8 % leicht höher. 63 % der 25- bis 64-Jährigen, aber auch ein Großteil der 18- bis 24-Jährigen (57 %) und der über 65-Jährigen (49 %) nutzen den motorisierten Individualverkehr (MIV) – bei den Älteren sogar mit leicht steigender Tendenz gegenüber früheren Jahren (+1 Prozentpunkt). Dieser Trend zeigt sich auch in der täglichen Pkw-Nutzung: Die 65- bis 74-Jährigen sowie die über 75-Jährigen nutzen immer häufiger das Auto. So stieg die tägliche Nutzung bei der letztgenannten Gruppe in den letzten Jahren um 6 Prozentpunkte auf 22 % an.

**DASEINSVERSORGUNG WIRD IN SCHRUMPFENDEN REGIONEN ZUNEHMEND SCHWIERIGER WERDEN**

Der Bevölkerungsrückgang bei gleichzeitiger Alterung der verbleibenden Bevölkerung in ländlichen Regionen hat erhebliche Auswirkungen auf die Bereitstellung einer flächendeckenden Daseinsversorgung. Die Grundversorgung der Bevölkerung mit Bildung (wie Bibliotheken und Schulen), Gesundheit (wie Fachärzte und Krankenwagen) und Sicherheit (wie Feuerwehr und Polizei) wird – auf den Einwohner gerechnet – nicht nur kostenintensiver, sondern auch immer schwieriger zu bewerkstelligen. Auch die infrastrukturelle Anbindung dünnbesiedelter Kreise wird zunehmend auf den Prüfstand gestellt werden müssen.



Quelle: BBSR (2012); HWWI.  
© Infografik B&E

**SPANNENDE FORSCHUNGSASPEKTE**

Der demografische Wandel lässt Norddeutschland nicht unberührt und wird auch zu Veränderungen der Mobilität im ländlichen Raum führen. Dadurch ergeben sich spannende Forschungsfragen:

- *Wie unterscheidet sich die Mobilität in den einzelnen Regionen Norddeutschlands? Welche regionalen Verflechtungen bestehen? Wie beeinflussen diese die wirtschaftliche und demografische Entwicklung sowie die Mobilität?*
- *Wie könnte eine optimale Aufstellung des ÖPV in der Fläche organisiert werden? Welche regionalen Anschauungsbeispiele und Best-Practice-Beispiele für Norddeutschland gibt es?*
- *Wie kann in schwach besiedelten Regionen eine ökologisch-nachhaltige Mobilität sichergestellt werden?*
- *Welche Formen können die medizinische Versorgung und andere relevante Güter der Daseinsversorgung im ländlichen Raum bei gleichzeitig abnehmender Mobilität der Älteren annehmen?*
- *Welche Kosten werden sich wie verschieben? Was bedeutet dies für die Nahversorgung der Bevölkerung und die Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen der Daseinsvorsorge?*
- *Wie können Modelle und Lösungen für die Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen des kurzfristigen, täglichen Bedarfs aussehen? Inwieweit können diese Modelle die Mobilität beeinflussen?*

1) Das Projekt Mobilität in Deutschland (MID) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur unterscheidet zwischen drei Kreistypen: 1. Kernstädte, 2. verdichtete und 3. ländliche Kreise. Kernstädte sind Metropolkerne oder Städte mit mindestens 100 000 Einwohnern. Verdichtete Kreise sind gemäß der Klassifizierung des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung (BBR) Kreise mit mindestens 150 Einwohnern/km<sup>2</sup>. In der Regel sind dies die Umlandkreise der Kernstädte. In ländlichen Kreisen liegt die Einwohnerdichte laut BBR unterhalb von 150 Einwohnern/km<sup>2</sup>.

**LITERATURHINWEISE**

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (2012): Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung [Elektronische Ressource], INKAR, Bonn.

Mobilität in Deutschland (MID) (2008): Alltagsverkehr in Deutschland: Struktur, Aufkommen, Emissionen, Trends, Verbundprojekt infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn.