

# WZB

Wissenschaftszentrum Berlin  
für Sozialforschung

## Alternativen für die Mobilität im ländlichen Raum

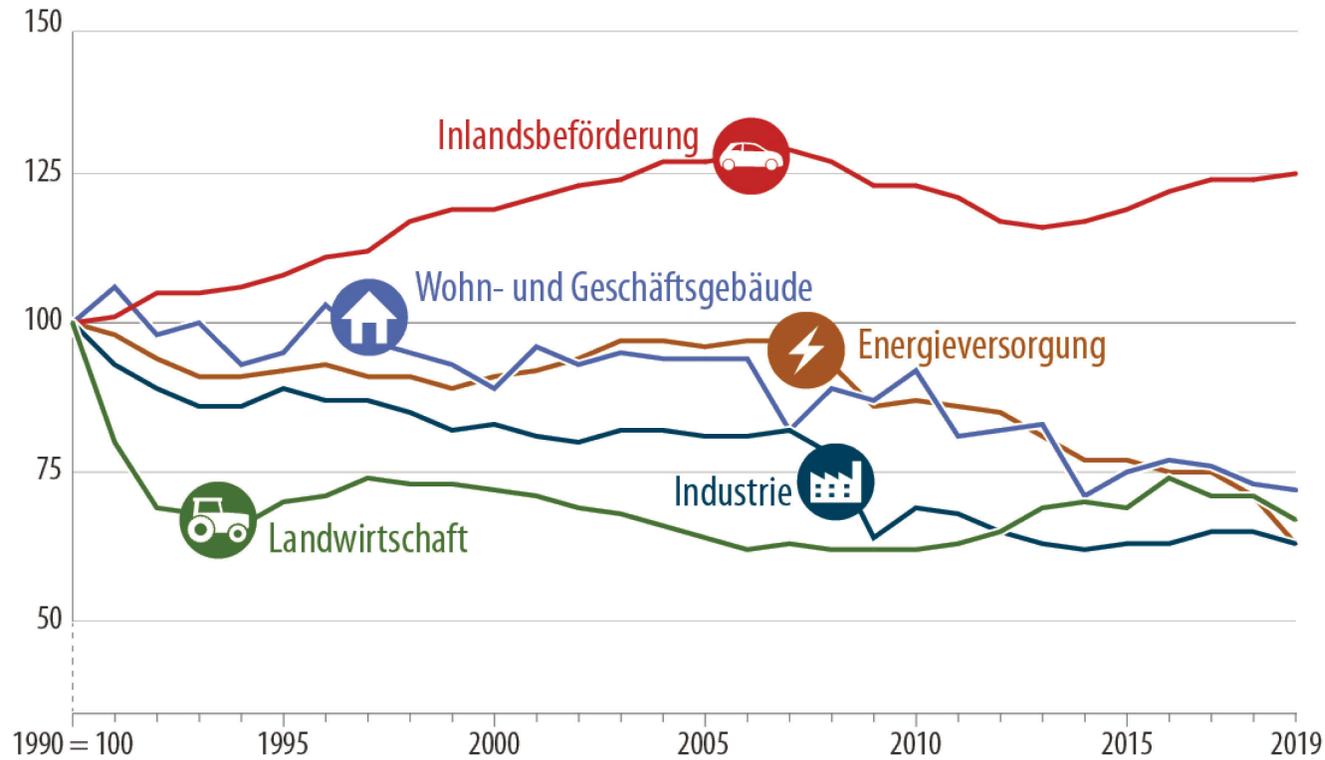
**Anke Borchering**

Forschungsgruppe Digitale Mobilität und  
gesellschaftliche Differenzierung



# Emissionen in der EU\*

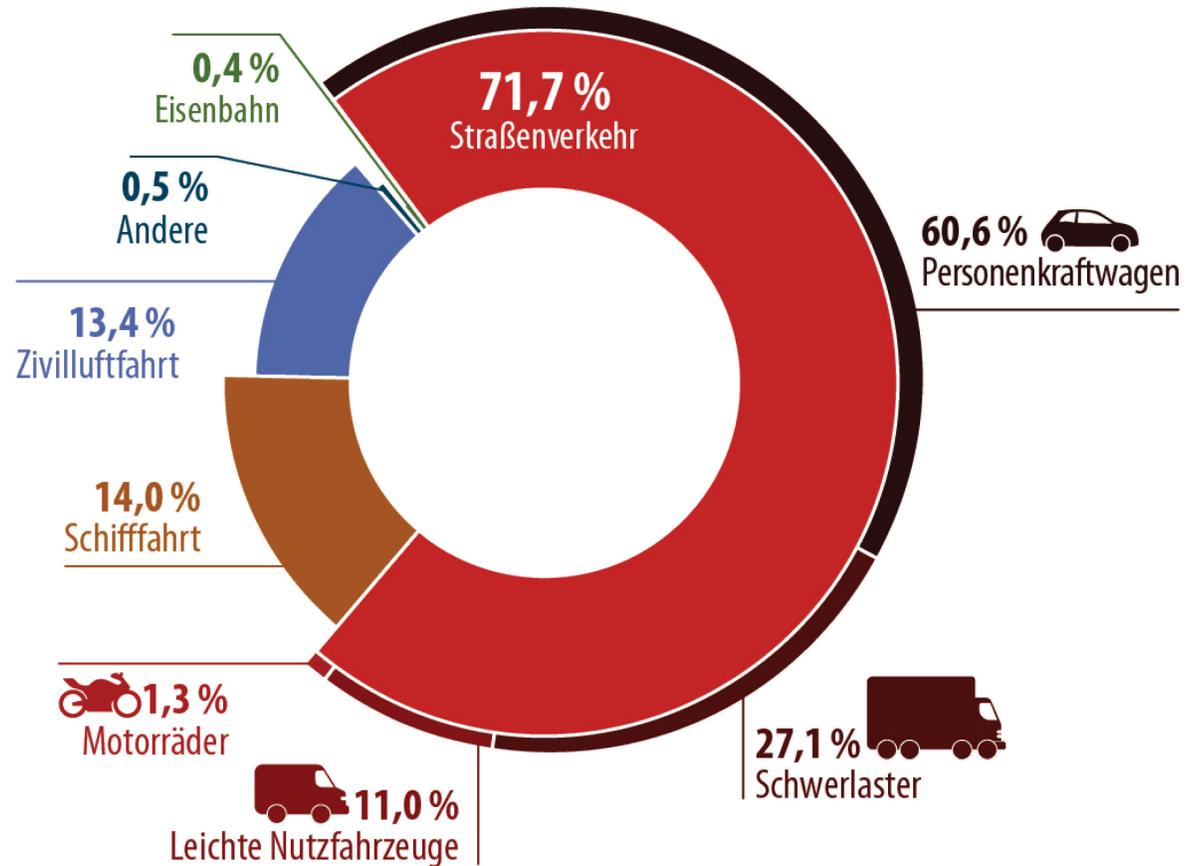
Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen nach Sektor seit 1990 (in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten)



Quelle: Europäische Umweltagentur, 2022 | \* Daten ohne das Vereinigte Königreich (EU-27)

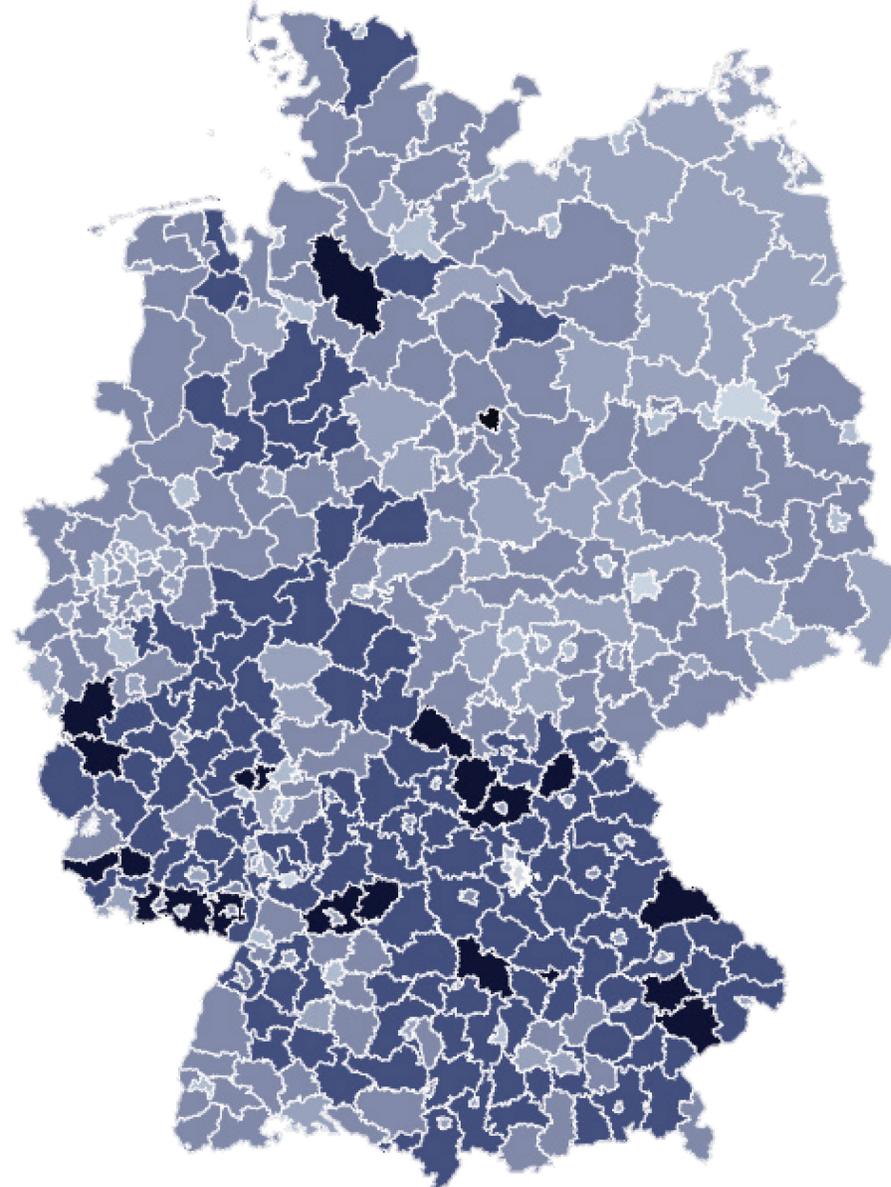
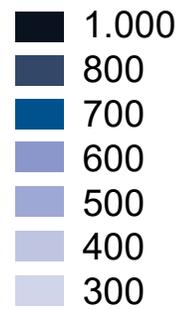
# Verkehrsbedingte Emissionen in der EU

Aufschlüsselung der CO<sub>2</sub>-Emissionen nach Verkehrsträgern (2019)



# Angemeldete Pkw pro 1.000 Einwohner\*innen auf Kreisebene

Stand 1. Januar 2023



Quelle: Kraftfahrtbundesamt



# Allgemeine Ergebnisse zu Homeoffice in Deutschland

 **2,44 Tage** pro Woche im Homeoffice

**24 %** der Erwerbstätigen arbeiten regelmäßig im Homeoffice

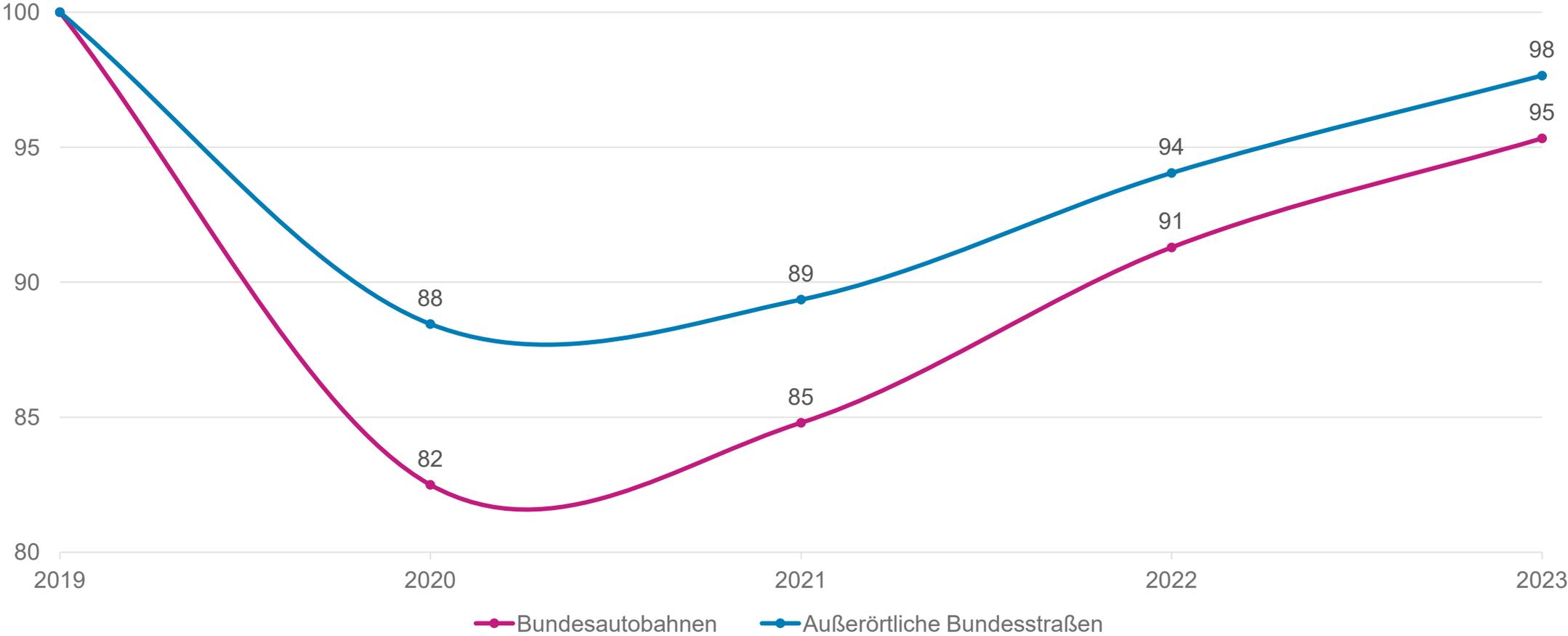
**20 %** der Erwerbstätigen arbeiten 2 Tage oder mehr im Homeoffice

**65 %** der Erwerbstätigen gehen davon aus, in Zukunft genauso häufig wie aktuell im Homeoffice zu arbeiten

**Bildung** und der **ökonomische Status** haben einen höchst signifikant positiven Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit, regelmäßig im Homeoffice zu arbeiten.



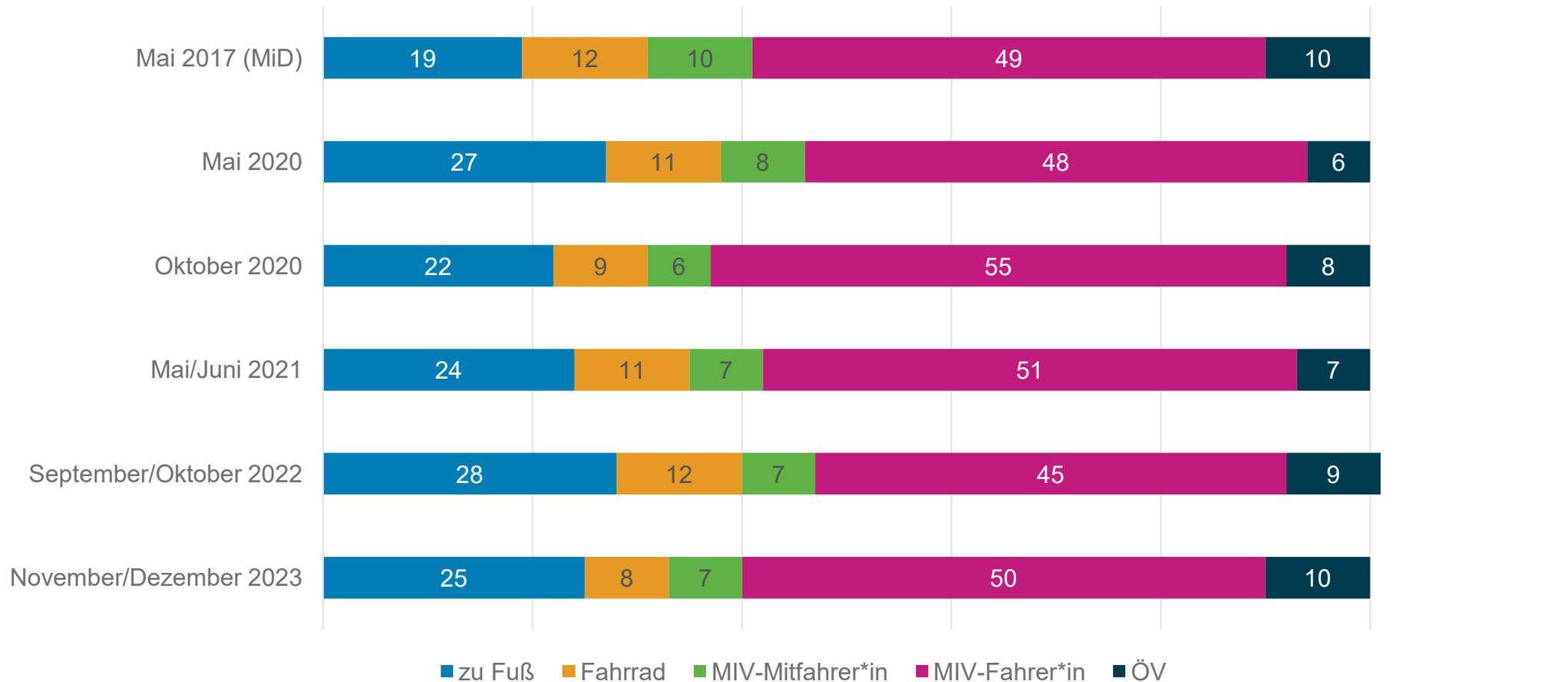
# Deutschland – Fahrleistung in Prozent



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

# Modal Split bundesweit (2017 bis 2023)

Wege, Angaben in Prozent

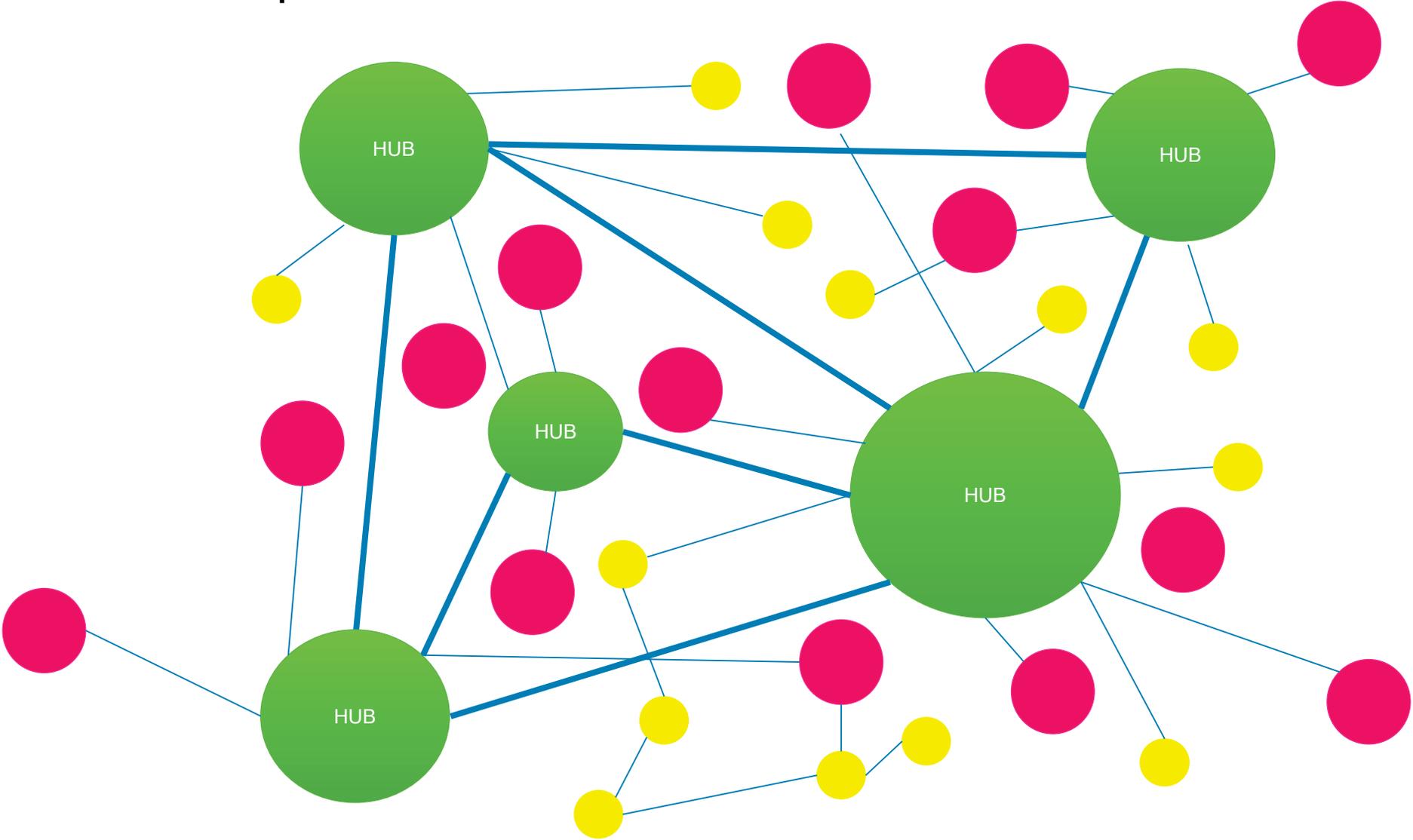


Datenbasis: Mobicor für Personen ab 16 Jahren im November/Dezember 2023, 2022, 2021, 2020 sowie Ausschnitt aus der MiD 2017. Anteile der genutzten Verkehrsmittel (Modal Split) für die am Stichtag unternommenen Wege. Stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume in MOBICOR (+/- 10 %)

**WZB**

\*MIV = Motorisierter Individualverkehr

# Hub and Spoke



Quelle: eigene Darstellung

## Thesen für einen Perspektivenwechsel in der urbanen Mobilität

- Für den klimagerechten Umbau der Straße in den Städten und auch auf dem Land ist ein Perspektivwechsel nötig: die Anforderungen von Fußgänger\*innen, Kindern, Senior\*innen, mobilitätseingeschränkten Personen sind die zentrale Planungsgrundlage.
- Die Dominanz des Autos relativiert sich. Das Auto wird in den Städten im Alltag zunehmend zu einer Mobilitätsreserve. Die Bereitschaft der Menschen zu klimagerechterem Mobilitätsverhalten ist mehrheitlich vorhanden.
- Wer privat ein Auto fahren möchte, muss sich einen privaten Parkplatz suchen. Das parkende Privatauto verschwindet weitestgehend aus dem öffentlichen Straßenraum. Dieser steht zum Parken nur noch für Menschen mit nachgewiesener Berechtigung zur Verfügung, für Laden und Liefern, für Gewerbe, für soziale Dienste, für geteilte Mobilitätsformen.
- Empfehlung für eine Flächenaufteilung in verdichteten urbanen Räumen im ersten Schritt: 1/3 Parken mit Berechtigungsnachweis, 1/3 gewerbliches Parken und Sharing, 1/3 Entsiegelung für zivilgesellschaftliche Nutzung auf innerörtlichen Straßen.
- Kommunen können und müssen ihre Handlungsspielräume besser nutzen. Die bestehenden gesetzlichen Grundlagen geben ihnen Instrumente in die Hand (Umwidmungen auf der Grundlage der Landesstraßengesetze).

## Thesen für einen Perspektivenwechsel in der urbanen Mobilität

- Wahlergebnisse und parlamentarische Mehrheiten sind die Grundlage und Legitimation für Verwaltungshandeln. Beteiligung ist da sinnvoll und erforderlich, wo es um konkrete Umsetzungen geht.
- Dabei ist eine klare Kommunikation in alle gesellschaftlichen Gruppierungen wichtig. Akzeptanz ist höher, wenn die Maßnahmen gestaltbar und im Einzelfall auch revidierbar sind. Der Mehrwert von Maßnahmen muss für alle gesellschaftlichen Gruppierungen nachvollziehbar sein, dafür muss ein Korridor für Konflikte und Lösungen erkennbar sein.
- Auf kostspielige Baumaßnahmen kann verzichtet werden, wenn Straßen umgewidmet werden, wenn Versiegelung von Parkplätzen durch Begrünung ersetzt, wenn zivilgesellschaftliches und nachbarschaftliches Engagement unterstützt wird.
- Wissenschaft kann die Datengrundlagen generieren und bereitstellen und durch die Anwendung wissenschaftlicher Methoden die Legitimität der Ergebnisse erhöhen. Sie kann zur Wissensgenerierung beitragen und den Transfer von Ergebnissen und Erfahrungen aus anderen Projekten organisieren. Wissenschaft kann so wirksam sein.
- Learning by gemeinsamen Doing: Ko-Produktion von Wissen deckt Defizite auf wie beim Gewerbeparken



**WZB**

Wissenschaftszentrum Berlin  
für Sozialforschung

**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!**

[anke.borcherding@wzb.eu](mailto:anke.borcherding@wzb.eu)