

# Vergleich von Tätigkeits- und Mobilitätsmustern zwischen städtischen und ländlichen Räumen

## Bachelor's Thesis von Lena Fuchs

Mentor:

Dr.-Ing. Antonios Tsakarestos

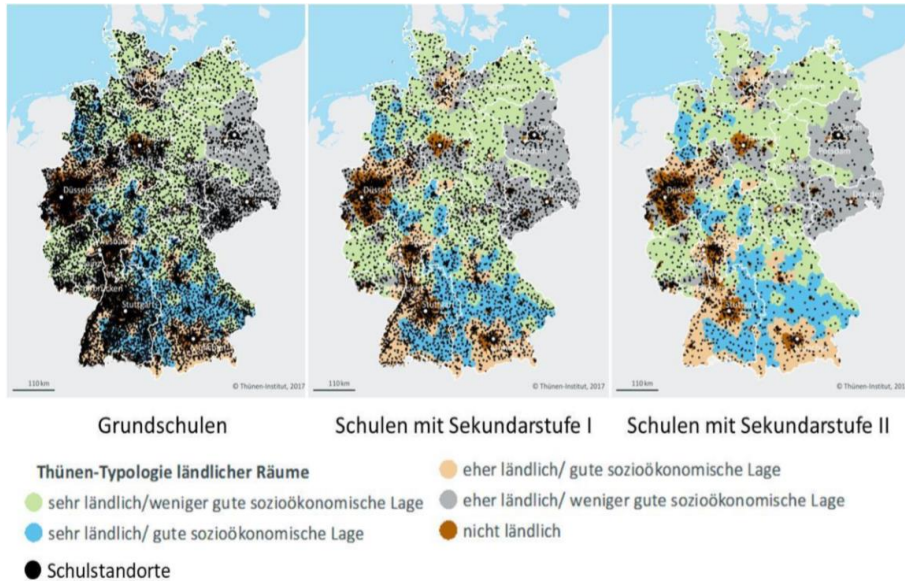


Abb. 1 Regionale Verteilung der Schulstandorte

Bevölkerungsgruppe und Raum beeinflussen sich dabei gegenseitig. Doch auch räumliche Gegebenheiten haben einen Einfluss auf die Tätigkeiten und die dadurch entstehende Mobilität, wie beispielsweise die durch die Siedlungsdichte bedingte Verteilung von Schulen im Raum (siehe **Abb. 1**). Die Dichte bzw. die Beschaffenheit der Räume ist verantwortlich für Unterschiede in den Mobilitätsmustern, da eine geringere Dichte mit geringeren Aktivitätsgelegenheiten einhergeht. Das wiederum resultiert in längeren Wegen und damit einer abweichenden Verkehrsmittelwahl. Ein schlechteres ÖPNV-Angebot auf dem Land und häufigere Pkw-Nutzung bedingt so auch einen höheren Motorisierungsgrad. Längere Wege werden zudem seltener zurückgelegt, die ländliche Bevölkerung ist jedoch auch allgemein gesehen etwas immobil. Ein Großteil der räumlich bedingten Unterschiede lässt sich also insbesondere im Mobilitätsbereich finden und weniger im Bereich der Tätigkeitsmuster. Den Zusammenhang der untersuchten Merkmale und deren Ursachen zeigt **Abb. 3**.

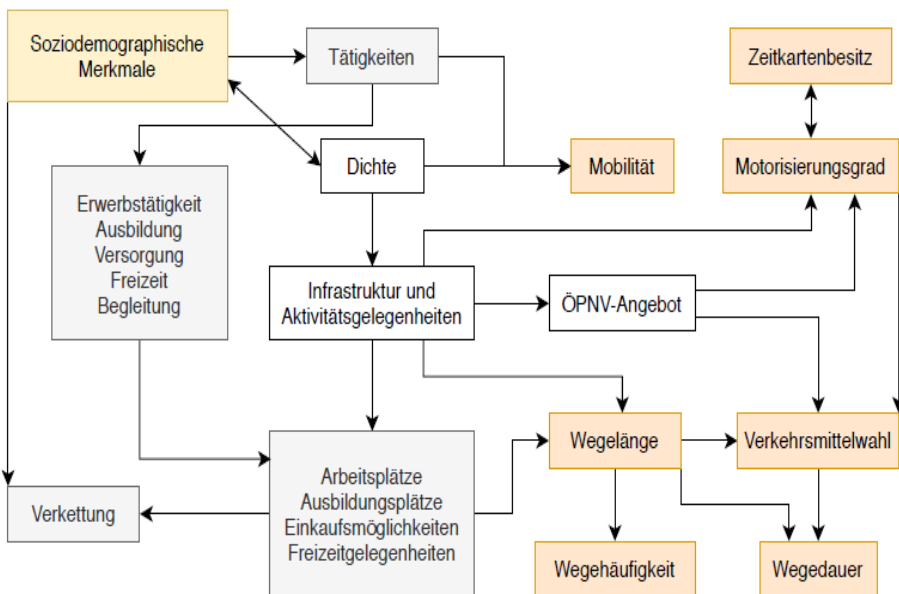


Abb. 3 Zusammenhang und Einflussfaktoren von Tätigkeiten und Mobilität

Die Bachelorarbeit befasst sich mit den Unterschieden in Tätigkeits- und Mobilitätsmustern zwischen städtischen und ländlichen Räumen sowie deren Einfluss auf die Verkehrsnachfrage. Räumliches Unterscheidungsmerkmal ist der regionalstatistische Regionstyp RegioStaR 2, welcher vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur entwickelt und in deren Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ verwendet wurde. Zu den Tätigkeiten, die den Alltag der Menschen bestimmen und einen Ortswechsel erfordern gehören Erwerbstätigkeit, Ausbildung, Versorgung und Erledigungen, Freizeit und Begleitung. Diese grundlegenden Aktivitäten sind in den Raumtypen überwiegend gleich. Ähnliches gilt für die Verknüpfung der Aktivitäten im Tagesverlauf. Unterschiede entstehen insbesondere durch den Einfluss soziodemographischer Merkmale wie beispielsweise Alter und Haushaltstyp. Die dadurch entstehenden verhaltenshomogenen Bevölkerungsgruppen lassen sich nicht eindeutig einem Raumtyp zuordnen, doch gibt es oft einen bevorzugten Wohnort.

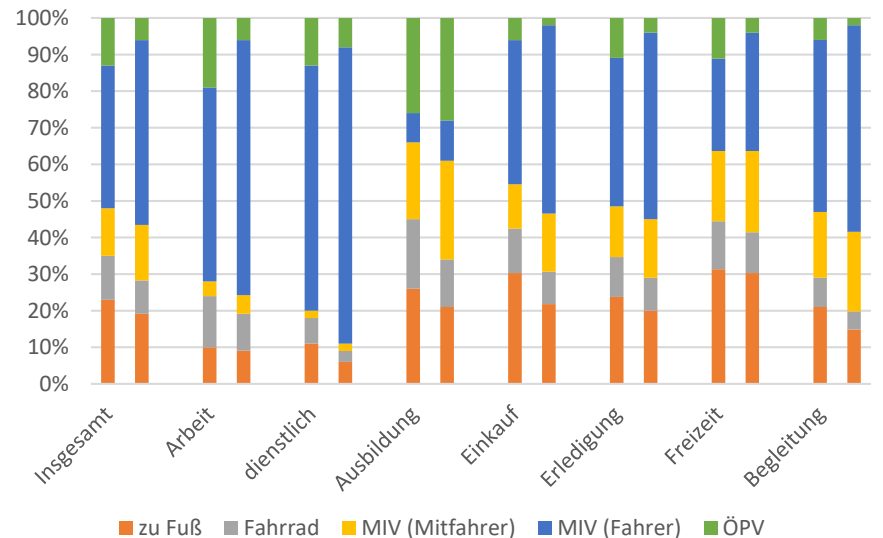


Abb. 2 Modal Split nach Wegezwecken (Tätigkeiten) und Raumtyp

Zu den Merkmalen, die sich am meisten auf die Verkehrsnachfrage auswirken gehört der Modal Split (**Abb. 2**). Auch die Länge und Dauer der Wege zu nahezu allen Tätigkeiten sind Merkmale, die sich sehr deutlich zwischen den Raumtypen unterscheiden, ebenso Motorisierungsgrad und Mobilitätsquote. So ist eine deutlich höhere Pkw-Nutzung auf dem Land zu verzeichnen, die Bevölkerung ist aber etwas seltener unterwegs. Begleitwege finden ähnlich häufig statt, betreffen aber unterschiedliche Altersgruppen und damit Zeiten. Die Verkehrsnachfrage ist außerdem stark mit der Zusammensetzung der Bevölkerung verknüpft, wobei die verschiedenen Bevölkerungsgruppen jeweils unterschiedliche Wegezwecke aufweisen. Pflichtaktivitäten sind so nur in bestimmten Altersgruppen relevant, auch die zeitliche Flexibilität und der Tagesverlauf ändern sich im Laufe des Lebens. Viele der weiteren Merkmale sind zwar in den Räumen verschieden, hängen aber entweder weniger mit der Verkehrsnachfrage zusammen oder die Unterschiede sind sehr gering.