

Mobilität Älterer in ländlichen Regionen

Schlussfolgerungen für den Landkreis Vorpommern-Greifswald

Christoph Gipp, Geschäftsführer IGES Institut GmbH

17. Januar 2018, Pasewalk, Lokales Fachforum zum Siebten Altenbericht der Bundesregierung

Inhalt

1. Mobilitätsrealität Älterer im ländlichen Raum
2. Versorgung und Erreichbarkeit im Zusammenhang
3. Mobilitätssicherung durch die öffentliche Hand
4. Mobilitätssicherung privatwirtschaftlich und zivilgesellschaftlich
5. Handlungsfelder für die Mobilitätssicherung (Auswahl)
6. Fazit



1. Mobilitätsrealität Älterer im ländlichen Raum

Foto: IGES.

Der demografische Wandel wirkt sich zunehmend auf die zukünftige ländliche Mobilitätsentwicklung aus

Herausforderungen für Mobilität und Nahversorgung im ländlichen Raum

Weiterhin oft Rückgang der Siedlungsdichte

Vergrößerung der Entfernungen

Zentralisierung der Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen

Subjektiv wahrgenommene Unterversorgung
(Bsp. Ärztedichte)

ÖV auf dem Weg von Resignation zur Revolution



Foto: IGES.

Erhebung des gegenwärtigen Mobilitätsverhaltens sowie der Mobilitätsbedürfnisse Älterer im ländlichen Raum

„Ältere“

- **55 bis 64 Jahre:** Noch im Berufsleben stehend.
- **65 bis 74 Jahre:** Aktive Phase nach dem Ausstieg aus dem Berufsleben.
- **Ab 74 Jahre:** Phase abnehmender Aktivität und Mobilität.

„Ländlicher Raum“

Differenzierte Untersuchung ländlicher Räume:

Gebiete mit einer Einwohnerdichte von

- **0-100 Ew/km²**
- **100-150 Ew/km²**



IGES im Auftrag des ADAC e.V. 2014, des ADAC Berlin-Brandenburg e.V. 2015 und des ADAC Südbayern e.V. 2017.

Wege zweck **Einkaufen**: Mitfahren mit zunehmendem Alter, Fußwegeanteil weist auf Bedeutung wohnortnaher Versorgung.



Beispiel Ländlicher Raum 100 bis <150 Ew/m²

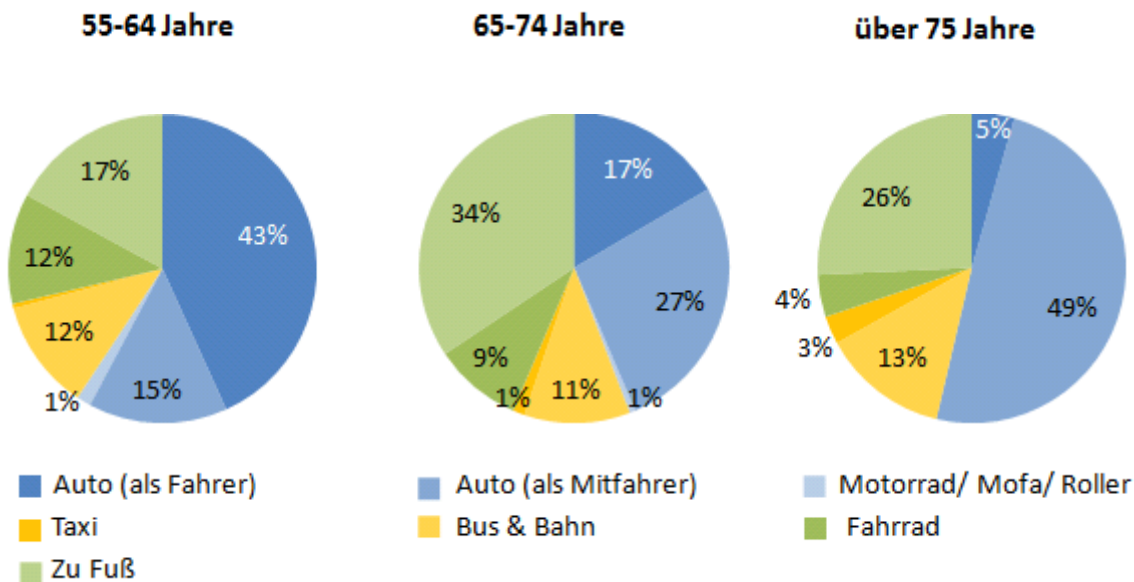
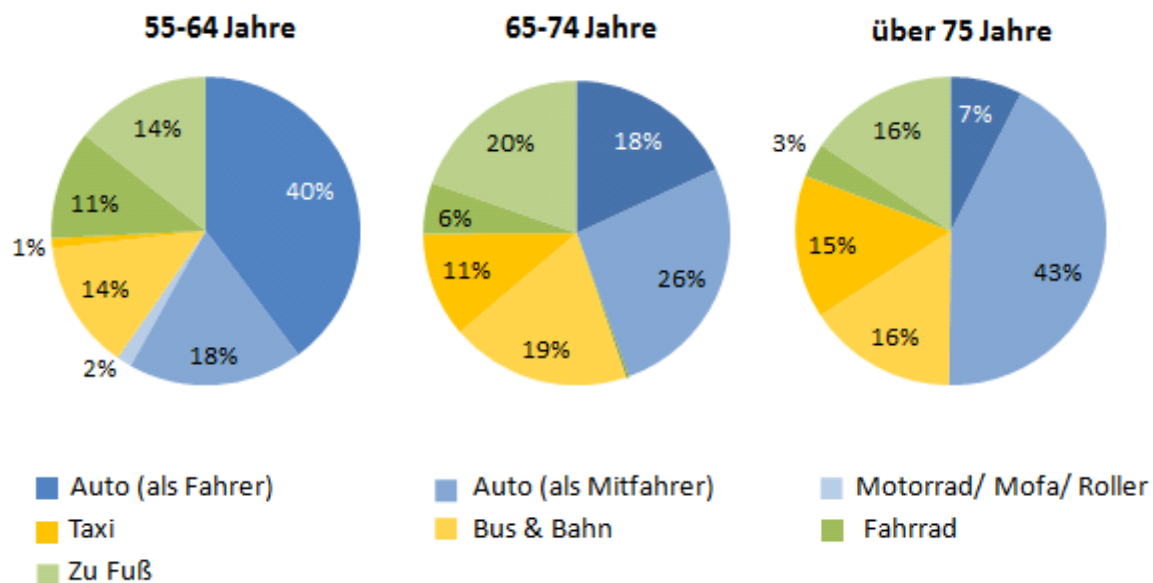


Foto: IGES.

IGES im Auftrag des ADAC 2014 e.V., n=199 (55-64) n=163 (65-74) n=136 (>75). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Auch beim Wegezweck **Arztbesuch** ist ein hoher Anteil des Individualverkehrs zu verzeichnen

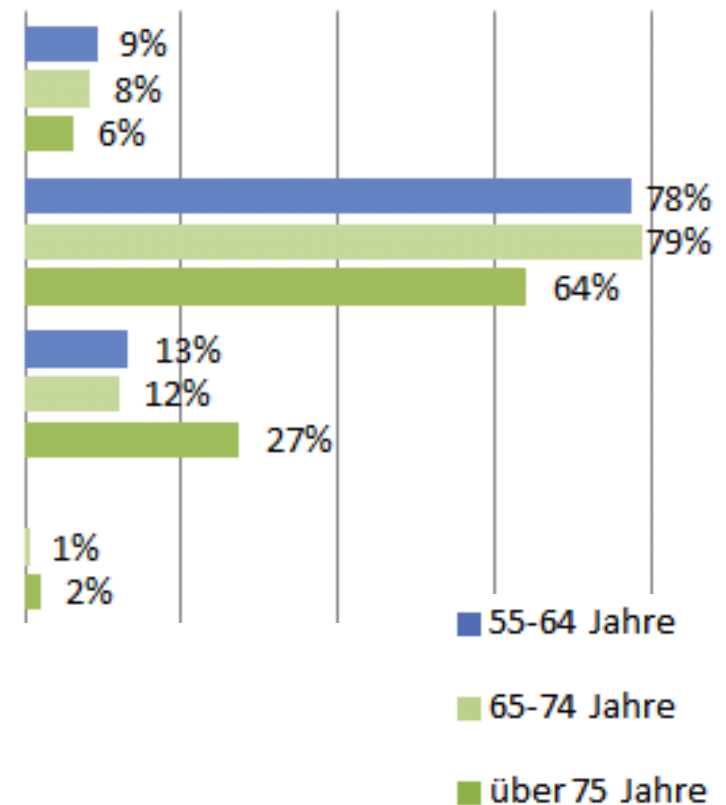


IGES im Auftrag des ADAC 2014 e.V., n=378 (55-64) n=321 (65-74) n=286 (>75). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Welchen Stellenwert hat der öffentliche Verkehr für die Mobilität im ländlichen Raum?

- Bus und Bahn spielen **nicht die wichtigste Rolle**.
- Erreichbarkeit von Bus und Bahn wird zwar als positiv eingeschätzt. Das tatsächliche Angebot wurde jedoch nicht bewertet.
- Häufigste **Nutzungshemmnisse** sind für Ältere im ländlichen Raum
 - die schwierige Mitnahme von Gepäck (auch Einkäufe),
 - Unflexibilität sowie
 - lange Reisezeiten.

Generelle Einschätzung der Anbindung an Bus und Bahn (< 150 Ew/m²):



IGES im Auftrag des ADAC 2014 e.V., n=505. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Welchen Stellenwert hat der Pkw für die Mobilität Älterer im ländlichen Raum?

- Pkw- / Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit nehmen mit zunehmendem Alter im ländlichen Raum ab.
- Die Befragten im ländlichen Raum sind daher mit zunehmendem Alter auf Alternativen zum eigenen Pkw angewiesen.
- Es existiert bereits ein hoher Anteil an Pkw-Mitfahrten bei allen Wegezwecken.
- Die drei häufigsten Umstände, unter denen die Befragten das Autofahren aufgeben würden, sind:

„Wenn ich mich selbst nicht mehr sicher fühle“ (37%)

„Wenn ich Medikamente nehmen muss, die meine Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen“ (23%)

„Wenn mir der Arzt davon abrät“ (17%)

- Ein Großteil der Älteren ist sich ggf. vorhandenen gesundheitlichen Einschränkungen bewusst.

IGES im Auftrag des ADAC 2014 e.V.

Wesentliche Befunde im Überblick

Mobilitätsverhalten der Beispielzielgruppe Ältere Menschen

- Mehr als die Hälfte aller Wege wird im Pkw als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt.
- Je jünger die Befragten, um so deutlicher steht das Fahren des Pkw als Fahrer im Vordergrund, während mit zunehmendem Alter das Mitfahren im Pkw steigt.
- Der Anteil der Fußwege und Radfahren nimmt mit zunehmendem Alter ab, die Abhängigkeit von anderen Mobilitätszwecken steigt.
- Bus und Bahn spielen eine eher untergeordnete Rolle für die befragten Älteren im ländlichen Raum.
- Insbesondere bei den Wegezwecken Arztbesuch und Ausflüge hat das Taxi eine unerwartet hohe Bedeutung.
- Wenn verfügbar, würden von den befragten Älteren im ländlichen Raum
 - 6% einen Rufbus,
 - 10% Carsharing,
 - 15% das Elektrofahrrad sowie
 - 16% Mitnahmeverkehr

nutzen.



Foto: IGES.



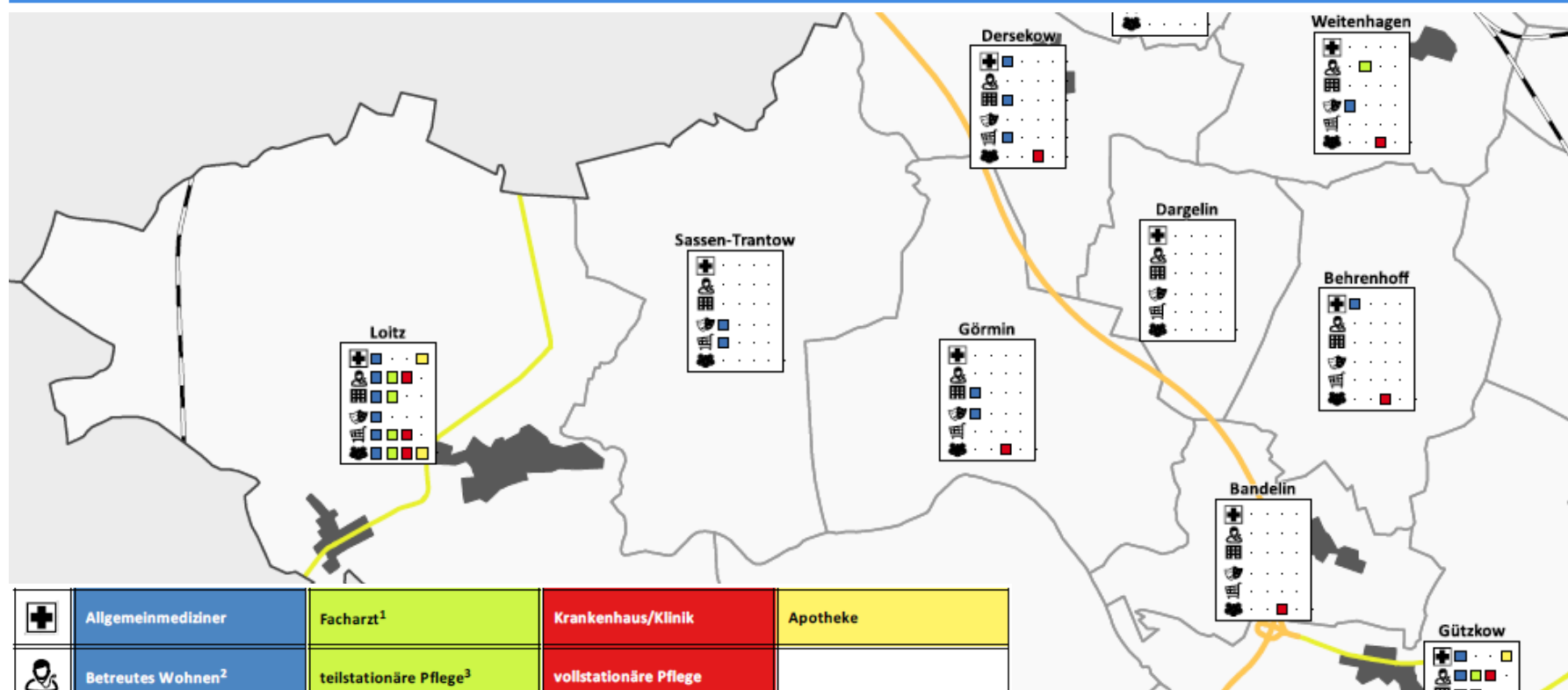
Foto: IGES.



2. Versorgung und Erreichbarkeit im Zusammenhang

Foto: IGES.

Einrichtungen der Daseinsvorsorge im Landkreis Vorpommern-Greifswald, Bsp. Amt Peenetal/Loitz

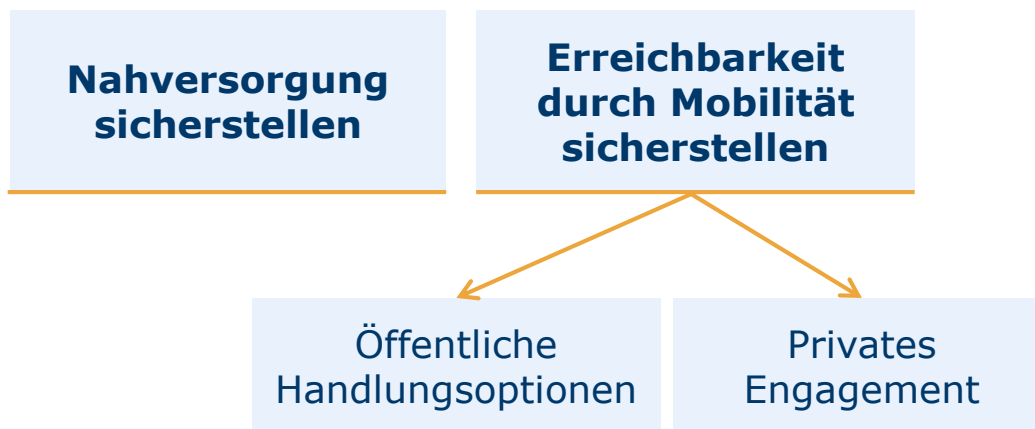


	Allgemeinmediziner	Facharzt ¹	Krankenhaus/Klinik	Apotheke
	Betreutes Wohnen ²	teilstationäre Pflege ³	vollstationäre Pflege	
	Grundschule	weiterführende Schule	Volkshochschule	Universität
	Jugend-Freizeiteinrichtung	Kino/Theater	Museum/Dauerausstellung	
	Lebensmittelhandel	Bäckerei	Fliescherei	
	Kreditinstitut	Beratungsstelle	Kinderbetreuung	Bibliothek

Datengrundlage:
Landkreis Vorpommern-Greifswald, 09/2017.
Kartengrundlage:
© GeoBasis-DE / BKG 2016. Darstellung: IGES 2017.

Der ländliche Raum braucht zukunftsfähige Lösungen für Mobilität und Nahversorgung!

- Mobilität und Nahversorgung als Teil der Daseinsvorsorge
- Zwei Lösungsansätze zur Sicherung der Daseinsvorsorge:



A photograph of a city street scene. In the foreground, a white bus with a colorful advertisement on its side is driving. The advertisement features a cartoon character and the text 'HOLST DU SCHON MEIN AUTO? BEI AUTO EXPERT'. The bus is on a road with a sidewalk and a crosswalk. In the background, there are trees without leaves, suggesting a cold season, and a row of multi-story buildings. The sky is blue with some clouds. The overall scene is bright and clear.

3. Mobilitätssicherung durch die öffentliche Hand

Foto: IGES.

Welchen Beitrag kann die öffentliche Hand für die Mobilitätssicherung in Vorpommern-Greifswald leisten?

1.

Öffentlichen Verkehr

als Aufgabe der Daseinsvorsorge unterstützen und weiterentwickeln

2.

Individuelle Mobilitätslösungen

unterstützen

3.

Verknüpfung optimieren,
u.a. von ÖV und individueller Mobilität

**Barrierefreiheit
schaffen!
Helfen und
informieren!**

4.

Rahmenbedingungen

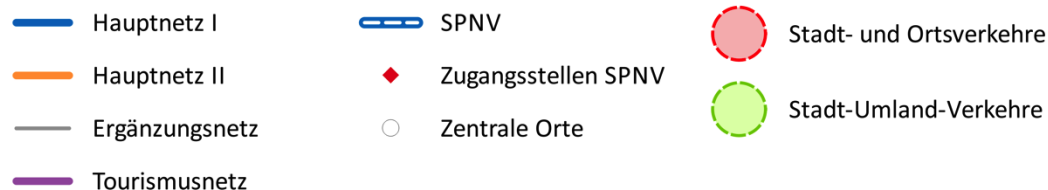
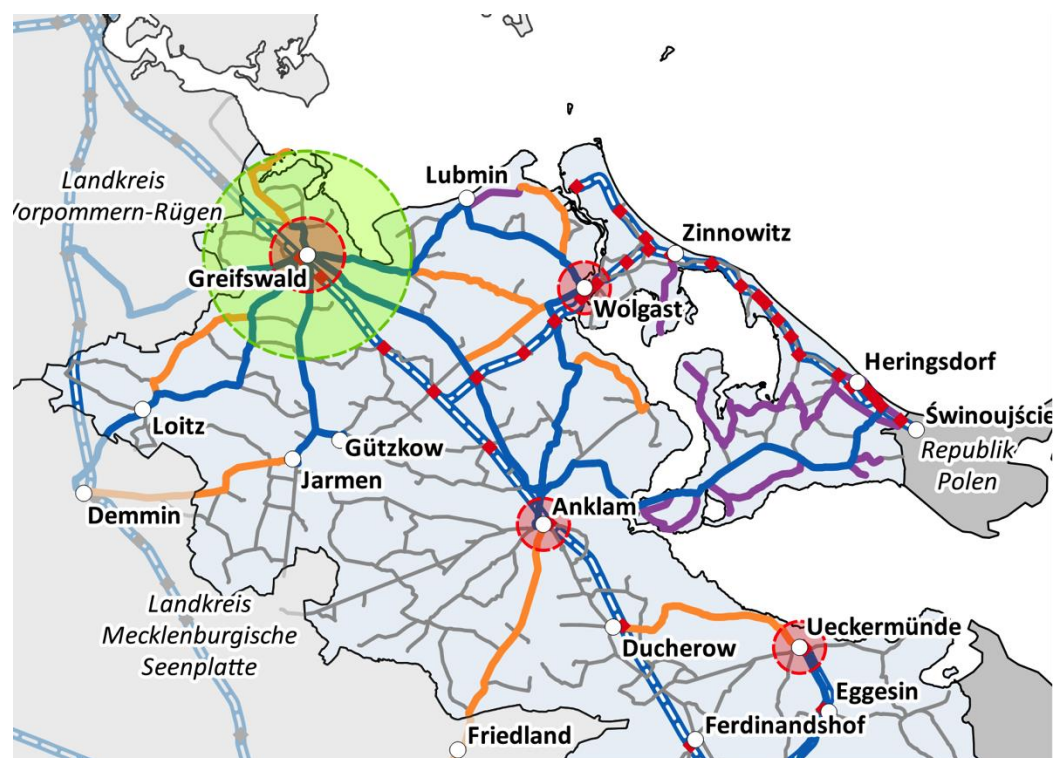
- Weiterentwickeln und an Anforderungen anpassen (Flexibilität)
- Finanzierung schlagkräftiger machen

5.

Neues zulassen

- Innovation aktiv vorantreiben (z.B. ILSE-Rufbus)
- Sektorübergreifende Lösungen schaffen: Tourismus, Gesundheit ...

Beispiel: Netzkonzeption entsprechend Nahverkehrsplan Vorpommern-Greifswald, nördlicher Teil des Landkreises



Erste Umsetzungen bereits gestartet:

- Taktverkehre Insel Usedom seit 2017
- Stärkungen im Hauptnetz seit 2018, z.B.
 - Anklam – Wolgast
 - Greifswald – Anklam
 - Demmin - Greifswald
- Flächenerschließung durch ILSE-Rufbus im Amt Peenetal/Loitz seit Ende 2017

Karte: IGES 2017. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Mindestbedienungsqualität für den Landkreis Vorpommern-Greifswald

Regiobus	Mindest- bedienzeitraum	Netzebene I	Netzebene II	Ergänzungsnetz
Mo-Fr (Schule)	06:00–08:00 Uhr 12:00–16:00 Uhr	1-h-Takt*	2-h-Takt*	Mind. 2 Fahrtenpaare
	08:00–12:00 Uhr 16:00–18:00 Uhr	2-h-Takt*		
Mo-Fr (Ferien)	ca. 06:00–18:00	2-h-Takt*	2-h-Takt*	Mind. 2 Fahrtenpaare
Sa		Mind. 3 Fahrtenpaare	Mind. 2 Fahrtenpaare	
So & Feiertage		Mind. 2 Fahrtenpaare	Mind. 2 Fahrtenpaare	

- * Mindesttakt / anzustrebende Fahrtenfolge im taktähnlichen Verkehr
- Zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen
- Bedarfsgerechte Verdichtung/Ausweitung auf Verbindungsrelationen zur Anbindung touristischer Schwerpunkte (saisonal)

Beispiel „ILSE-Rufbus“ Flächenererschließung durch flexible Verkehrsangebote

Wann und wohin kann ich mit dem **ILSE BUS** fahren?

Haltestellen

Der ILSE-Bus verkehrt ohne Fahrplan und Linie ganz nach Ihren Mobilitätswünschen. Sie können sich kreuz und quer zwischen allen Haltestellen im Amt Peenetal/Löitz sowie nach Demmin und wieder zurück bewegen; nur Fahrten innerhalb Demmins können nicht durchgeführt werden. Dafür ist der ILSE-Bus aber auch als Zubringer zum Linienbus nutzbar.

Fahrtzeiten

Der ILSE-Bus fährt immer von Montag bis Freitag zwischen **08:00 Uhr - 18:00 Uhr** (außer an gesetzlichen Feiertagen) sofern nicht innerhalb von 30 Minuten ohnehin ein Linienbus verkehrt. Buchen Sie Ihre Busfahrt bis zu 60 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit; Vorbestellungen und Dauerbuchungen sind selbstverständlich möglich.

Buchung per Telefon

Rufen Sie Ihren ILSE-Bus von Montag bis Freitag zwischen 07:00 Uhr und 17:00 Uhr ganz einfach telefonisch unter **Tel.: 039997 10308**. Unter dieser Nummer erhalten Sie auch gerne Auskunft zum ILSE-Bus sowie sonstigen Busangeboten.

Buchung per Internet und Smartphone

Buchen Sie Ihren ILSE-Bus rund um die Uhr ganz einfach online unter www.ilse-bus.de.

Fahrtpreis

Im ILSE-Bus gelten die Fahrpreise und Fahrkarten der Tarifgemeinschaft Vorpommern-Greifswald. Fahrausweise erhalten Sie direkt beim Fahrpersonal im ILSE-Bus.

Wie buche ich den **ILSE BUS**?

1. Fahrtwunsch nennen

Geben Sie telefonisch oder online Ihren Fahrtwunsch an.

2. Vorschlag prüfen

☒ Passt die vorgeschlagene Abholzeit?
☐ Anschlüsse sind garantiert.

3. Fahrt buchen

Bestätigen Sie den Vorschlag oder ändern Sie Ihren Fahrtwunsch.

4. Gute Fahrt

Ab zur vereinbarten Haltestelle und los geht's!

Tel.: 039997 10308
www.ilse-bus.de



BEI **ILSE** BRAUCHT MAN KEINEN PLAN, BEI ILSE RUFT MAN EINFACH AN.

Der neue **ILSE BUS** - Neu seit Nov. 2017
ILSE fährt ohne Fahrplan und kann zusätzlich gebucht oder vorbestellt werden, via Telefon, Internet oder per Smartphone.

Quelle: Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH.



4. Mobilitätssicherung privatwirtschaftlich und zivilgesellschaftlich

Foto: IGES.

Für privates Engagement zur Mobilitätssicherung bestehen drei grundlegende Lösungsansätze

Selbsthilfe / „Bürger fahren für Bürger“

„Teilen bzw. Nutzen statt Besitzen“

Privatwirtschaftliches Engagement

Mobilität auf Basis bürger-schaftlichen Engagements

- Bürgerbus, betrieben durch in einem Verein organisierte ehrenamtliche Fahrer
- Senioren- und Bürgerfahrdienste

Sharing-Modelle

- Gemeinsame Nutzung von Autos oder Fahrrädern
- Wirtschaftliche Tragfähigkeit in ländlichen Räumen problematisch

Mitnahmeverkehre im privaten Pkw

- Klassische private Mitnahme im engen sozialen Umfeld
- Fahrgemeinschaften, z.B. Pendler
- Private Mitnahme mit unbekannten Personen (organisiert und spontan)
- Überregionale Mitfahrplattformen, regionale Mitfahrerportale

- Taxi als Teil des ÖPNV-Angebotes im ländlichen Raum (v.a. Krankenfahrten)
- Entgeltliche Hol- und Bringdienste für Waren
- „Grauer Markt“ der Personenbeförderung (v.a. touristische Hol- und Bringdienste)
- Innovationen in Haus-zu-Haus-Beförderung (Geschäftsmodell Uber)

Beispiel „Mitfahrbank“ als funktionierendes Selbsthilfemodell



Foto: IGES 2017.



5. Handlungsfelder für die Mobilitätssicherung (Auswahl)

Foto: IGES.

BMVI-Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität“ zeigt Kommunikationsdefizite

- Pilotierungsansätze innerhalb des Modellvorhabens auch auf Vorpommern-Greifswald übertragbar
- Mobilitätszentrale Vorpommern als Kümmerer?
- Regelmäßigkeit der Informationsangebote vor Ort entscheidend!

Digitale Informationsmedien

- z.B. Kurzfilm zur ÖPNV-Nutzung für Senioren
- Erklärung zentraler Sachverhalte aus Sicht der Zielgruppe
- Verbreitung online und über Präsentation an wichtigen Einrichtungen/Treffpunkten

Persönliche Interaktion mit der Zielgruppe - Mobilitätstraining -

- „(Wieder-) Erlernen“ der Nutzung durch professionell begleiteten Selbstversuch
- Informieren und Informationsdefizite identifizieren
- Angebote verstetigen durch Multiplikatoren (z.B. Verkehrswachten, etc.)

Persönliche Interaktion mit der Zielgruppe - Mobilitätskümmerer -

- Dezentrale Ansprechpartner vor Ort informieren und helfen (z.B. Dorfladen)
- Bestehende soziale Anlaufpunkte als Informationsvermittler qualifizieren

Mobilitätstraining für Ältere. Welche Inhalte sollen aus Nutzersicht vermittelt werden?

Reihenfolge in absteigender Wichtigkeit

- Fahrplan
- Internet & App-Schulung
- Tarif
- Sicherheit während der Fahrt
- Fahrscheinkauf
- Ein- & Ausstieg mit Gehhilfen
- Punktueller Busfahrtraining

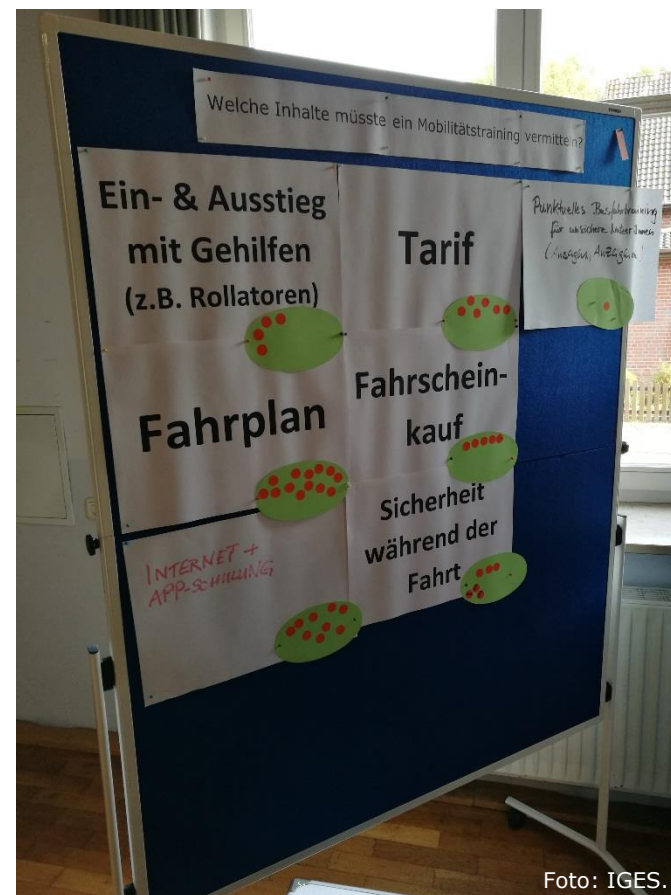
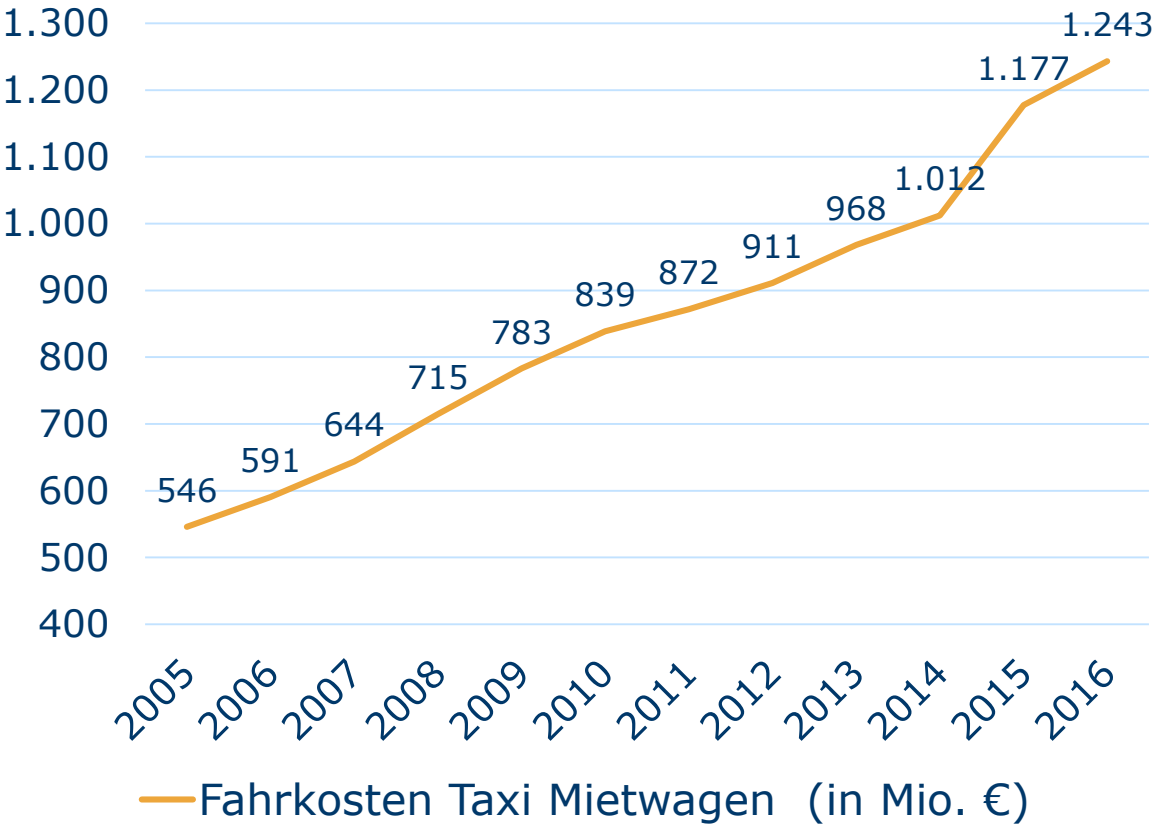


Foto: IGES.

Beispiel Gesundheitsmobilität: Erreichbarkeitssicherung medizinischer Versorgung

Kostenwachstum der Ausgaben der Krankenkassen für Gesundheitsmobilität



Datengrundlage: BMG. Ausgabenstatistik der gesetzlichen Krankenversicherung. KJ 1

Beispiel Gesundheitsmobilität: Erreichbarkeitssicherung medizinischer Versorgung

Sicherstellung der (Patienten-)Mobilität

Bessere Erreichbarkeit der ärztlichen Versorgung
Neue flexible Mobilitätsoptionen u.a. für Patienten

Nutzen für Landkreis & ÖPNV-Betreiber

Sicherstellung des Versorgungsauftrages durch ein
innovatives Geschäftskonzept
Optimierung und Stabilisierung des klassischen ÖPNV

Nutzen für Gesundheitswirtschaft

Erreichbarkeit sichert Wirtschaftlichkeit der
Versorgungsstandorte (z.B. Praxen, Krankenhäuser)
Erfüllung des Versorgungsauftrages (z.B. der KV)

Zusatznutzen für Patienten und allg. Mobilität

Ggf. Koordinierung mit Praxen – verkürzte Wartezeiten?
Zusätzliche Mobilität nützt allen

Finanzierungsquellen = Nutznießer

Versorger im Gesundheitswesen, Fahrgäste/Patienten, ggf. Kommunen ...

Beispiel Zukunft: Autonome Mobilität als Lösungsoption probieren

Bayern:

- Pilotversuch der DB AG in Bad Birnbach
- Erste Autonome Buslinie Deutschlands auf öffentlichen Straßen seit Okt 2017

Brandenburg:

- Versuchsprojekt im Landkreis Ostprignitz-Ruppin für autonomen ÖPNV auf dem Land
- Unterstützung durch ADAC Berlin-Brandenburg e.V.
- Betriebsstart für Herbst 2018 avisiert

Weitere Aktivitäten u.a. in

- Kreis Nordfriesland, Schleswig-Holstein
- Etc.



Foto: IGES.

6. Fazit

Foto: IGES.

Gesamtstrategie „Mobilität in der Fläche“ zur Mobilitätssicherung und für innovative Mobilitätskonzepte.

Die zukünftige Mobilitätssicherung muss **alle Zielgruppen** mitdenken und erfordert dabei die **Zusammenarbeit vieler Akteure**.

Mögliche **wesentliche Aspekte einer Gesamtstrategie** „Mobilität in der Fläche“, um die individuelle Mobilität Älterer im ländlichen Raum zu erhalten:

- Verkehrsgebiet und Rahmenbedingungen vor Ort beachten
- Kooperation aller Akteure erforderlich (Verwaltungen, Verbünde, Unternehmen, soziale Institutionen, Ehrenamt, etc.)
- Sinnvolle Verzahnung der unterschiedlichen Angebote
- Finanzierung zwischen den Akteuren abstimmen
- Einbeziehung externer Partner (Gesundheit, Tourismus, Einzelhandel, Postdienste, etc.)
- Flankierende Maßnahmen notwendig (Marketing, Schulung und Information zu neuen Angebotsformen)

Der **Nahverkehrsplan bildet eine Grundlage** für eine Gesamtstrategie „Mobilität in der Fläche“. **Erste Maßnahmenumsetzungen im Landkreis greifen!**

Kontakt:

Dipl.-Ing. Christoph Gipp

IGES Institut GmbH

Friedrichstraße 180
10117 Berlin

christoph.gipp@iges.de
Fon +49 30 230 809 589
Fax +49 30 230 809 11

www.iges.de
