

| Gesundheit | **Mobilität** | Bildung |

IGES

Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum Studie zu aktuellen und zukünftigen Lösungsansätzen für die Mobilitätssicherung

Christoph Gipp, IGES Institut GmbH

14. Oktober 2014, Berlin

Inhalt

1. Ziel und Umfang der durchgeführten Studie
2. Ausgewählte Schlaglichter aus den Befragungsergebnissen
3. Derzeitige Lösungsansätze – Best Practice-Analyse
4. Anregungen zur Diskussion und zur Mobilitätssicherung in ländlichen Räumen



1. Ziel und Umfang der durchgeführten Studie

Zu welchen Fragen arbeitet die durchgeführte Studie Lösungsansätze heraus?

Ziel der Studie ist es, mit **Fokus auf die Bevölkerungsgruppe "in der zweiten Lebenshälfte" und ländliche Regionen** zu analysieren...

- welche Mobilitätsanforderungen im Alter im ländlichen Raum bestehen,
- wie die Mobilität im Hinblick auf Kosten, Gesundheit, etc. von Älteren bewertet wird,
- welchen Stellenwert der Pkw für die Mobilität im ländlichen Raum hat,
- wie aktuell die Mobilitätsbedürfnisse bewältigt werden und
- welche Alternativen zum Pkw bestehen.

Differenzierte Betrachtung von drei Altersgruppen:

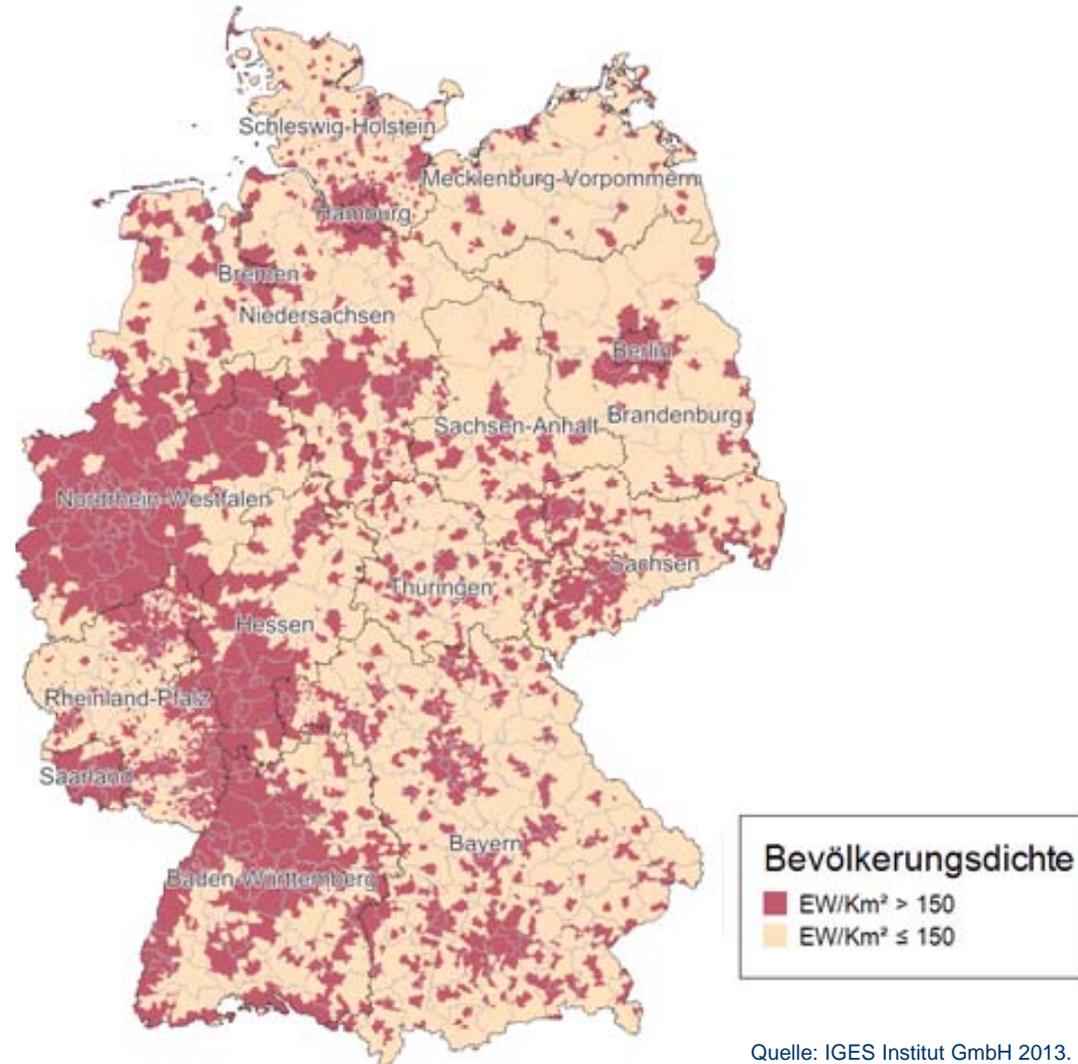
- **55 bis 64 Jahre:** Noch im Berufsleben stehend, dient als Kontrollgruppe.
- **65 bis 74 Jahre:** Kennzeichnet die aktive Phase nach dem Ausstieg aus dem Berufsleben.
- **ab 75 Jahre:** Befindet sich in einer Phase abnehmender Aktivität und Mobilität.

Differenzierte Betrachtung des „ländlichen Raums“, um mögliche Unterschiede zu erkennen

- Anlehnung an Dichteansatz des BBSR
- Diskussion von Struktur- und Lagekriterien
- Gebiete mit der Dichtestufe **0 bis 100 Ew/km²** sowie **100 und 150 Ew/km²**

Ländlicher Raum in Deutschland 65% der Fläche und 20% der Bevölkerung

- Ländliche Räume mit unter 150 Ew/km² nehmen bundesweit eine **Fläche von ca. 65%** ein, auf der im Verhältnis zur Gesamteinwohnerzahl Deutschlands **knapp 20% der Bevölkerung** leben.



999 im ländlichen Raum lebende Ältere wurden per **telefonischer Erhebung** befragt

- Zusammensetzung der Stichprobe:

N = 999												
Regionen < 100 Ew/km ²						Regionen von 100 bis < 150 Ew/ km ²						
n			%			n			%			
469			46,9			530			53,1			
55-64 Jahre		65-74 Jahre		> 75 Jahre		55-64 Jahre		65-74 Jahre		> 75 Jahre		
n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	
181	18,1	152	15,2	136	13,6	204	20,4	174	17,4	152	15,2	
n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	
Männlich	90	49,7	76	50,0	51	37,5	102	50,0	87	50,0	58	38,2
Weiblich	91	50,3	76	50,0	85	62,5	102	50,0	87	50,0	94	61,8

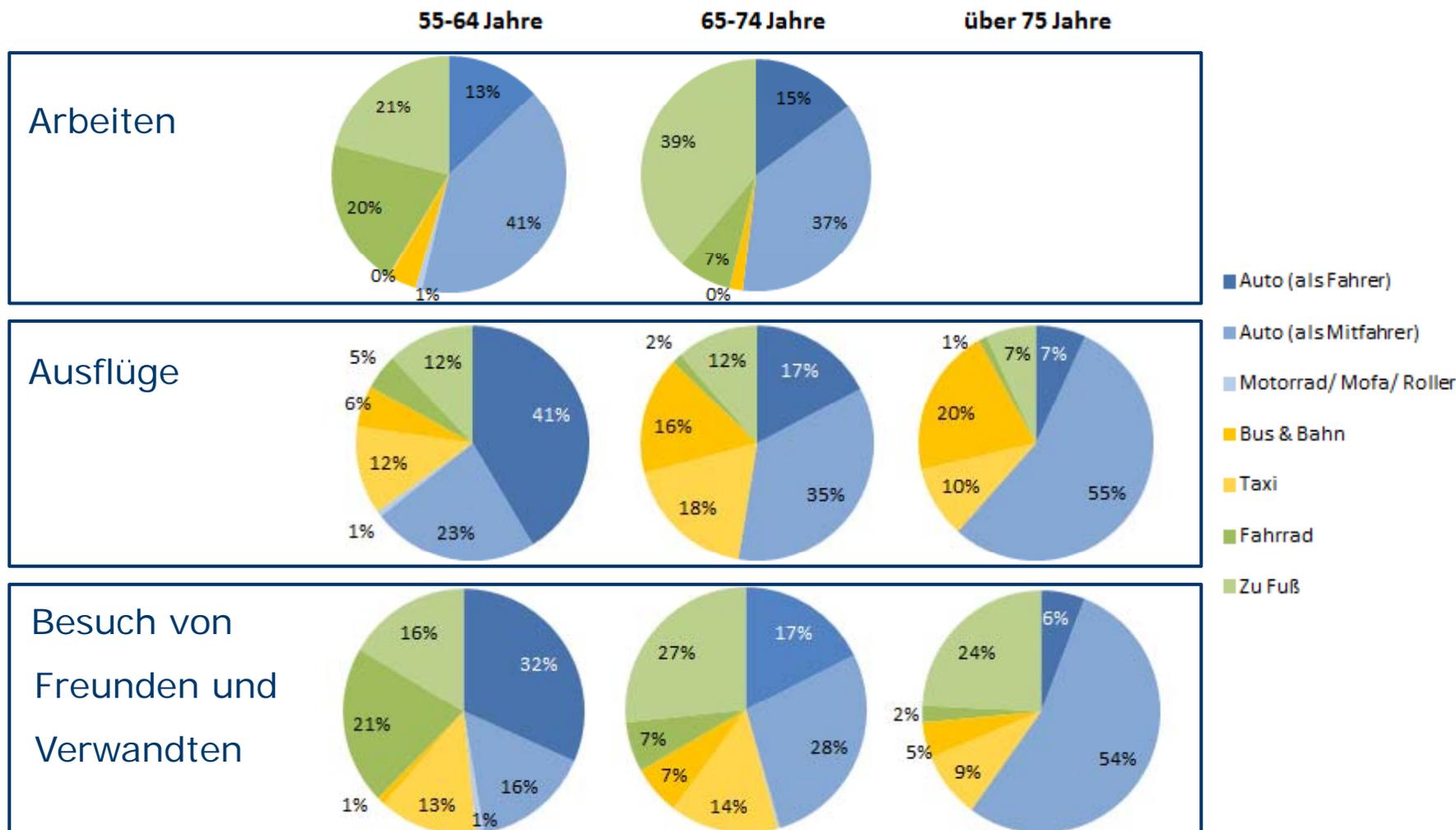


2. Ausgewählte Schlaglichter aus den Befragungsergebnissen



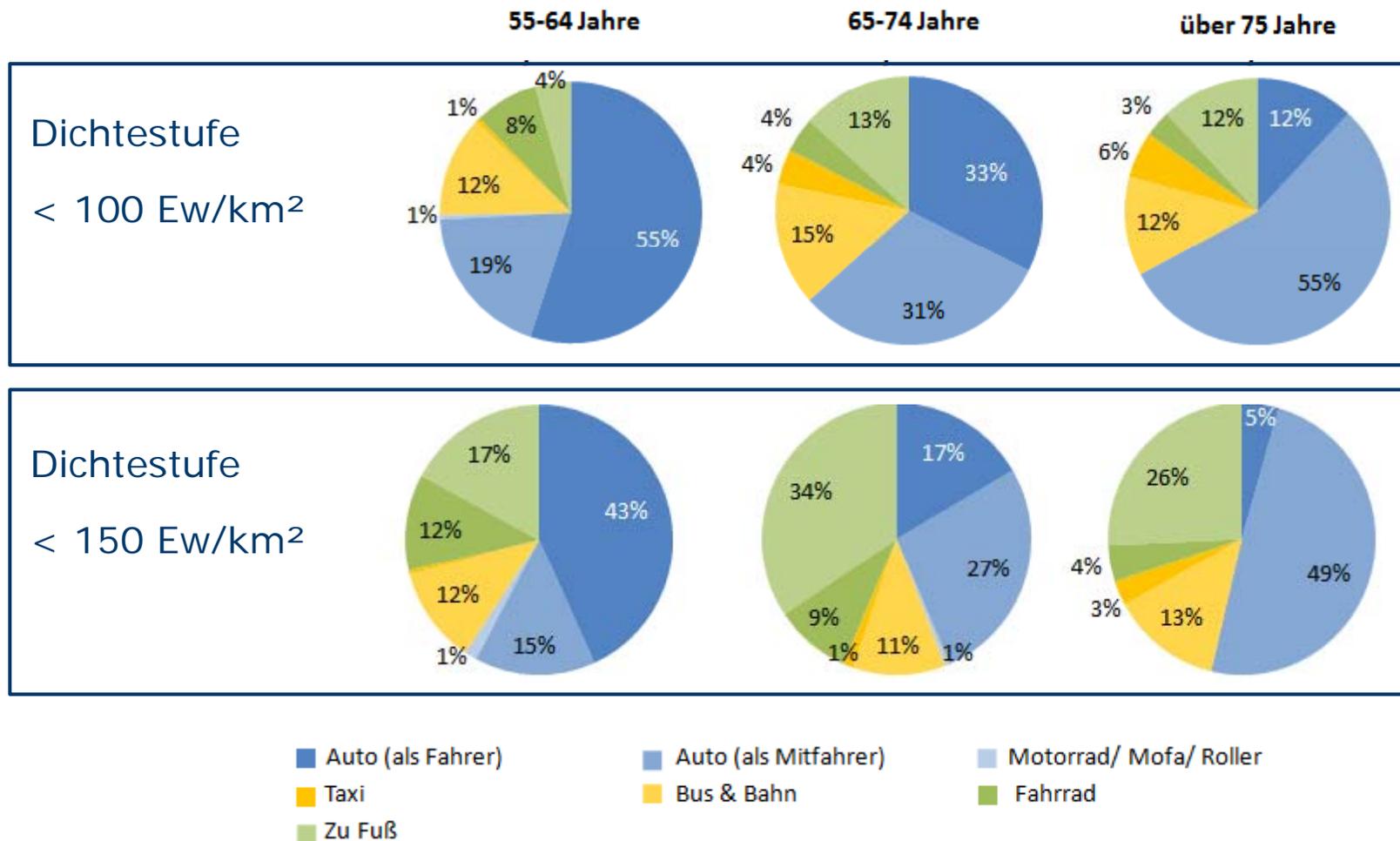
Wegezwecke und Verkehrsmittelwahl

Modal Split nach Wegezwecken



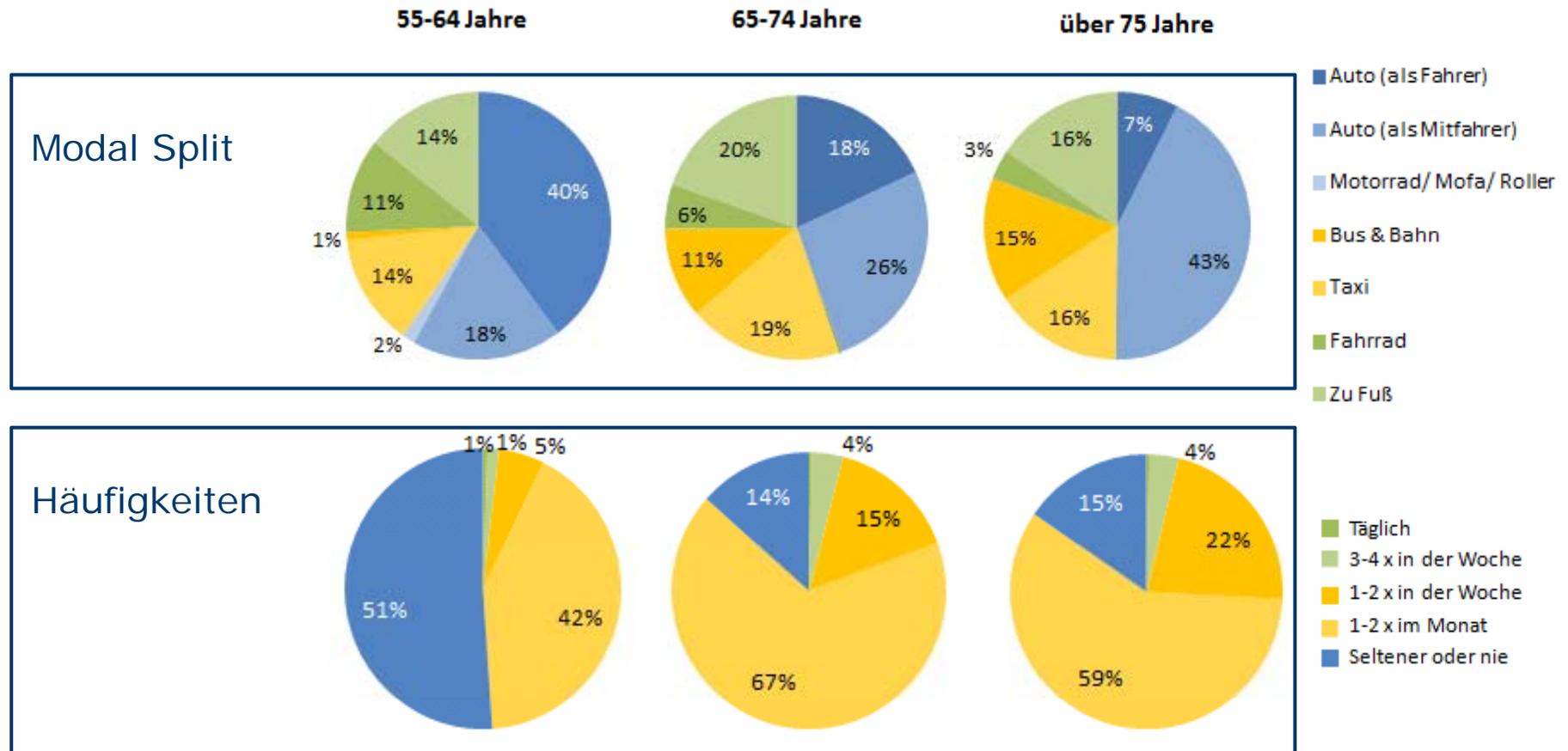
IGES 2013. Oben: n=324 (55-64) n=54 (65-74) Altersgruppe über 75 Jahre nicht berücksichtigt (n=1). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Mitte: n=365 (55-64) n=289 (65-74) n=245 (>75). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Unten: n=376 (55-64) n=319 (65-74) n=272 (>75). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Beim Wegezweck Einkaufen zeigen sich regionale Unterschiede im Modal Split



IGES 2013. n=178 (55-64<100) n=142 (65-74<100) n=125 (>75<100). n=199 (55-64<150) n=163 (65-74<150) n=136 (>75<150). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

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



Oben: IGES 2013. n=378 (55-64) n=321 (65-74) n=286 (>75). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
 Unten: IGES 2013. n=378 (55-64 Jahre). n=321 (65-74 Jahre). n=286 (>75 Jahre). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt

Wie stellt sich die Verkehrsmittelwahl Älterer im ländlichen Raum dar?

- **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**.



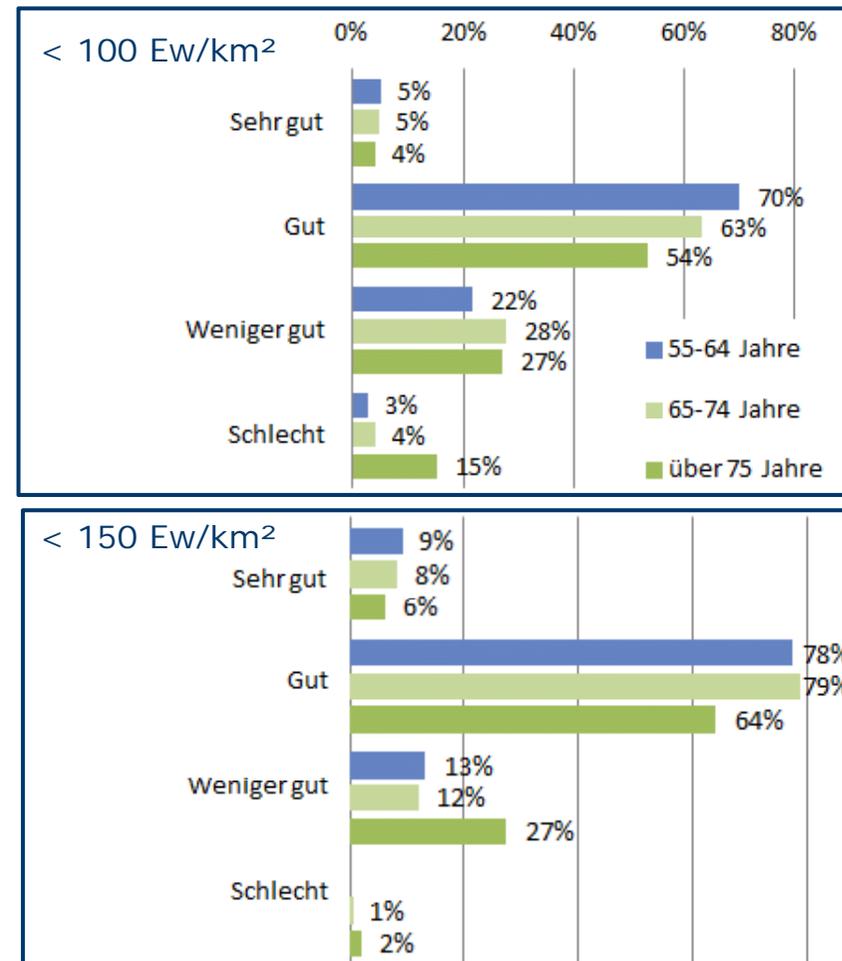
Die Bedeutung von Bus & Bahn sowie Pkw*

* Radverkehr sowie Fußwege etc. wurden ebenfalls untersucht

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

- **Bus und Bahn spielen nicht die wichtigste Rolle** bei den Wegezwecken Älterer im ländlichen Raum.
- Insgesamt die Befragten die Erreichbarkeit von Bus und Bahn zwar als positiv ein. 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:

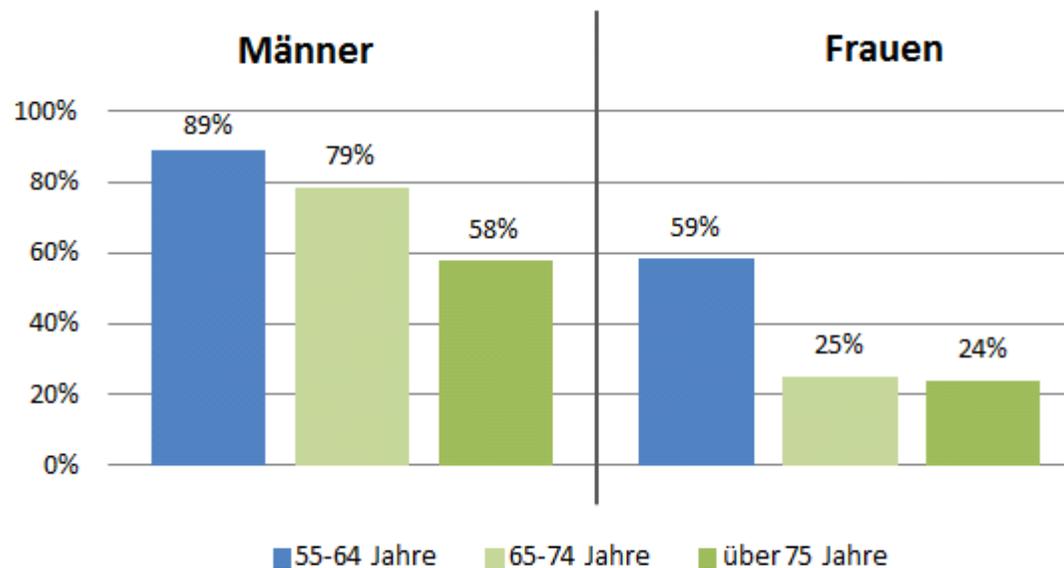


IGES 2013. n=443 (<100 Ew/km²) n=505 (<150 Ew/km²). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Führerscheinbesitz nach Altersgruppen und Geschlecht

- Mit zunehmendem Alter nimmt Führerscheinbesitz ab
- Abnahme des Führerscheinbesitzes bei Frauen ab 65 Jahren besonders deutlich
- Weibliche Befragte häufiger Mitfahrer als männliche Befragte

Führerscheinbesitz nach Altersgruppen und Geschlecht:



IGES 2013. n= 999.

Welchen Stellenwert hat der Pkw für die Mobilität 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.



Mobilität hat (s)einen Preis

Wie hoch sind die monatlichen Ausgaben Älterer im ländlichen Raum für Mobilität?

Ausgabe- zweck	Ø monatliche Ausgaben		
	Gesamt		
	€	n	%
Ø Tanken	141	320	30
Ø Bus und Bahn	37	403	38
Ø Taxi	46	300	28
Ø Sonstiges	96	34	3
Gesamt	320	1057	100

- **Ausgaben für Kraftstoffe an erster Stelle**
- **Unerwartet** ist der im Vergleich zu Ausgaben für Bus & Bahn **hohe Anteil an Kosten für das Taxi**.
- Der hohe Anteil der Taxikosten unterstützt die Hypothese, dass **Bus & Bahn die Bedürfnisse Älterer im ländlichen Raum derzeit nicht ausreichen befriedigen**.

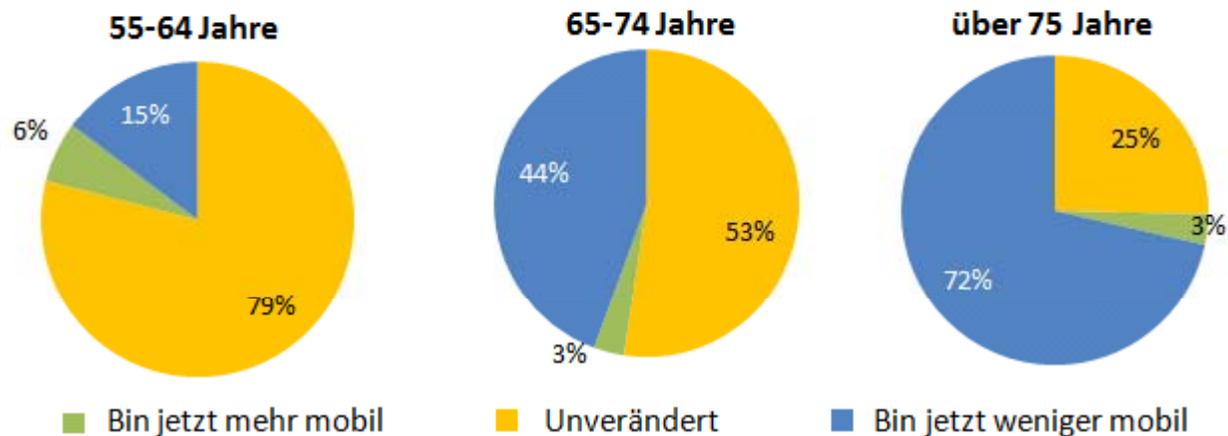


Das Sicherheitsgefühl
Limits für Wege zu Fuß und auf dem Rad?

Wie wirkt sich der Gesundheitszustand Älterer auf ihre Mobilität aus?

- Mit zunehmendem Alter bewerten Ältere im ländlichen Raum ihre Mobilität subjektiv schlechter im Vergleich zu den letzten Jahren.
- Als **Handlungsschwerpunkt** zeigt sich die **Altersgruppe der über 75-Jährigen**, da hier die Einschätzung der eigenen Mobilität besonders rückläufig ist.

Hat sich Ihre Mobilität in den letzten Jahren verändert?



IGES 2013. n = 966. Gruppe „keine Angabe“ nicht dargestellt.

Sicherheitsgefühl

Wie sicher fühlen sich Ältere im Straßenverkehr?

- Das **Gefühl von Sicherheit im Straßenverkehr nimmt** bei Älteren im ländlichen Raum mit zunehmendem Alter **ab**.
- Der **Pkw** wird von Älteren im ländlichen Raum dabei **als sicherster Verkehrsmittel bewertet**.
- **Mit zunehmendem Alter** wird von Älteren im ländlichen Raum das **Fahrradfahren und Zufußgehen** als **eher unsicher** empfunden.

Wie sicher fühlen Sie sich im Straßenverkehr?

Altersgruppe	Sicher bis eher sicher	Eher unsicher bis unsicher
55 bis 64-Jährige	88%	12%
65 bis 74-Jährige	63%	37%
über 75-Jährige	48%	52%

IGES 2013. n = 369 (55-64 Jahre) n=324 (65-74 Jahre) n=284 (>75 Jahre). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.



Analog und Digital vernetzt

Welche Informations- und Kommunikationswege werden genutzt?

- Information und Buchung von Mobilitätsangeboten spielt bei älteren Internet- und Smartphone-Nutzern im ländlichen Raum bereits eine große Rolle.
- **Internet- und Smartphone-Nutzung nimmt jedoch mit zunehmendem Alter im ländlichen Raum stark ab.**
- Klassische Informations- und Kommunikationswege können durch Internet und Smartphone ergänzt, aber nicht ersetzt werden!

Nutzung ausgewählter moderner Kommunikationsmittel:

Altersgruppe	Anteil der Internet-Nutzer	Anteil der Smartphone-Nutzer
55 bis 64-Jährige	76%	27%
65 bis 74-Jährige	28%	12%
über 75-Jährige	13%	6%

IGES 2013. n = 996 (Internet) und n=995 (Smartphone). Gruppe „keine Angabe“ nicht dargestellt.



Wer kennt seine Alternativen zum Auto?

Wie ist die Einstellung Älterer im ländlichen Raum zu neuen Mobilitätsoptionen?

- Bei Älteren im ländlichen Raum ist **sowohl der Bekanntheits- als auch Nutzungsgrad von den alternativen Mobilitätsoptionen gering.**

- Wenn das jeweilige Angebot in ihrem Wohnort verfügbar wäre, würden von den befragten Älteren im ländlichen Raum
 - 6% einen Rufbus,
 - 10% Carsharing,
 - 15% das Elektrofahrrad sowie
 - 16% Mitnahmeverkehrnutzen.

- **60% aller befragten Älteren im ländlichen Raum nehmen an, dass sich ihre Mobilität in Zukunft nicht ändern wird!**

A photograph of a diverse group of people in a meeting. In the foreground, a man in a white shirt is pointing with a white marker at a whiteboard. Behind him, a woman with blonde hair and another man are looking on with interest. The background is slightly blurred, showing a whiteboard with some faint lines and text.

3. Die derzeitigen Lösungsversuche – Best Practice-Analyse

Klassische Mobilitätsoptionen im ländlichen Raum

- Motorisierter privater Individualverkehr
 - Pkw
 - Motorrad
- Nicht-Motorisierter privater Individualverkehr
 - Zu Fuß gehen
 - Fahrrad
- Klassischer ÖPNV
 - Bus
 - SPNV

Mobilitäts-Innovationen im ländlichen Raum

- Motorisierter privater Individualverkehr
 - Antriebsformen (z.B. Elektroautos)
 - Pedelecs
- Gemeinschaftliche Nutzung von Pkw
 - Carsharing
 - Mitfahrplattformen
- Neuer ÖPNV
 - Bedarfssysteme (Rufbus)
 - Bürgerbusse
- Ehrenamtliche Mobilität
- Neue kommunale Organisations- und Steuerungsinstrumente

Auswahlkriterien für Best Practise Beispiele

- Region
 - Raumkategorie (D)
 - Internationale Erfahrungen (Fokus Europa)
- Verkehrsmodus
 - Klassische Mobilität
 - Innovationen / Vernetzte bzw. Multimobilität
- Zielgruppe
 - Nur Ältere
 - Auch Ältere
- Wirkungsindikatoren
 - Übertragbarkeit
 - Finanzierungsbedarf
 - Akzeptanz bei den Zielgruppen
 - ...

Zehn ausgewählte Best-Practices wurden einer SWOT-Analyse unterzogen



Mobilitätslösung	Best-Practice-Beispiel
Multimobilität	ÖPNV-Modell Altmarkkreis Salzwedel KombiBUS Namo Rad + Bus MobilAbo
Elektromobilität	E-ifel mobil Inmod
Mitnahmeverkehr	Mobilfalt flinc compano Co-ordinated Car Pendlernetz Mitpendler NRW
Carsharing	Mobility CarSharing DorfAuto Gnötzheim
Carsharing und Elektromobilität	Stadtmobil Südbaden
Bedarfsorientierter ÖPNV	Flexibus MultiBus SoMit IMPULS 2005 SeniorenMobil TWIST SAMPO / SAMPLUS Garantiert mobil! Patientenbus Rufbus Nauen Bürgerbus Hoher-Fläming Wittenberger Modell
Neue Organisationsinstrumente	HEIKO – Rollende Lebensn REWE – Häuslicher Liefers Mobiler Zahnarzt

Mobilitätslösung	Mitnahmeverkehr
Best Practice Beispiel	Mobilfalt
Einsatzregion	Sontra, Nentershausen, Herleshausen und Witzenhausen im Werra-Meißner-Kreis sowie Niedenstein im Schwalm-Eder-Kreis, Nordhessen
Raumkategorie	ländlicher Raum
Realisierungsstatus	Beginn April 2013
Verkehrsmittel	klassischer ÖPNV, motorisierter privater und gewerblicher Individualverkehr
Zielgruppe	keine spezielle Zielgruppe
Kurzbeschreibung	Seit April 2013 ergänzen in drei nordhessischen Pilotgebieten private Fahrten den klassischen Linienbusverkehr im NVV. Die Mobilfalt-Fahrten können über ein IT-gestütztes Buchungssystem durch registrierte Kunden angeboten und gebucht werden. Umgesetzt wurde ein durchgehender Taktfahrplan von frühmorgens bis Mitternacht, der durch ein Taxi gesichert wird, falls eine Fahrt nicht durch einen privaten Anbieter erfolgen kann. Fahrer erhalten für die durchgeführte Dienstleistung eine Vergütung in Höhe von 30 Cent/km, die Kosten für den Mitfahrer basieren auf dem NVV-Tarif (ein Euro für eine Fahrt innerhalb einer Gemeinde).
Besonderheiten	Registrierung per Internet notwendig

Zehn ausgewählte Best-Practices wurden einer SWOT-Analyse unterzogen

Kategorie der Mobilitätslösung	Best Practice-Beispiel
Multimobilität	1. Sachsen-Anhalt als Beispiel der Organisation ländlicher Multimobilität (Wittenberger Modell / ÖPNV-Modell Altmarkkreis Salzwedel)
Elektromobilität	2. inmod
Mitnahmeverkehr	3. Mobilfalt 4. compano 5. Pendlernetz / M 6. KombiBUS / M
Carsharing	7. Mobility Carsha 8. Stadtmobil Süd
Bedarfsorientierter ÖPNV	9. Garantiert mob 10. Bürgerbus Hoh

Elektromobilität	inmod
<p>In Teilen Mecklenburg-Vorpommerns wird seit Herbst 2012 das neue Verkehrssystem inmod angeboten. inmod setzt auf Attraktivität durch Geschwindigkeit und dabei auf zwei verschiedene Mobilitätsformen. Zum einen gibt es auf den Hauptstraßen Schnellbuslinien mit wenigen Haltestellen, zum anderen werden Elektrofahräder als Zubringer zum Streckennetz des ÖPNV eingesetzt und stehen Bewohnern, Pendlern und Touristen zur Verfügung, die die Fahrradboxen mit einer sogenannten inmod-card öffnen können.</p>	
Stärken	Schwächen
<p>Verknüpfung von Schnellbuslinien. Zeitgewinn aufgrund weniger Haltestellen. Elektrofahrräder als Zubringer. Fitnesserhalt wird gefördert.</p>	<p>Registrierung vorausgesetzt. Wetterabhängig. Nicht nutzbar für mobilitätseingeschränkte Menschen, gesundheitliche Fitness vorausgesetzt. Nicht durchgehend verfügbar.</p>
Chancen	Risiken
<p>Flächenerschließung im ländlichen Raum.</p>	<p>Wirtschaftlichkeit (bisher wird Projekt gefördert und Nutzung der Elektrofahräder ist kostenlos).</p>



4. Anregungen zur Diskussion und zur
Mobilitätssicherung in ländlichen Räumen

- Der Pkw hat eine große Bedeutung für die Mobilität Älterer im ländlichen Raum.
- Weder ÖV noch alternative Mobilitätsoptionen sind bisher eine nachhaltige Alternative.
- Angebote des öffentlichen (Nah-)Verkehrs müssen stärker Nutzerwünschen entsprechen und (auch) speziell auf Ältere zugeschnitten sein.
- Besonderer Fokus sollte auf Angeboten des Mitnahmeverkehrs liegen.

Über das Thema Mobilitätssicherung im ländlichen Raum sollte verstärkt aufgeklärt werden

- Eine zeitnahe öffentliche Auseinandersetzung mit dem Thema ist anzustreben.
- Für ein attraktives Bus- und Bahnangebot sind neue Finanzierungsmöglichkeiten des öffentlichen Nahverkehrs nötig.
- Das Handlungsfeld Gesundheitsmobilität im ländlichen Raum sollte stärker in den Fokus gerückt werden.



Speziell für die Klientel „Ältere im ländlichen Raum“ muss Aufklärungsarbeit zu Fahrerassistenzsystemen und Elektrofahrrädern geleistet werden.

Die gefühlte Verkehrssicherheit Älterer im ländlichen Raum muss erhöht werden.

**Christoph Gipp,
Petra Nienaber**

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin

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

petra.nienaber@iges.de
Fon +49 30 230 809 565

www.iges.de
