

# Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum

---

Ergebnisbericht

**Auftraggeber:**

ADAC e. V.

Hansastraße 19

80686 München

Berlin, 26. Mai 2014

---

**Kontakt:**

Dipl. -Ing. Christoph Gipp

T +49 30 230 809 589

Christoph.Gipp@iges.de

---

**IGES Institut GmbH**

Friedrichstraße 180

10117 Berlin

[www.iges.de](http://www.iges.de)

Erstellt durch die IGES Institut GmbH im Auftrag des ADAC e. V.

Autoren:

Dipl.-Ing. Christoph Gipp

Petra Nienaber, M. Sc.

Dipl.-Psych. Guido Schiffhorst

---

## Inhalt

<b>Abbildungen und Tabellen</b>	<b>5</b>
<b>1. Rahmenbedingungen</b>	<b>8</b>
1.1 Ausgangssituation	8
1.2 Ziel- und Fragestellungen	8
1.3 Definition der Untersuchungsgegenstände	9
1.4 Mobilitätsverhalten Älterer – heute und in Zukunft	13
1.5 Mobilitätsstile Älterer im ländlichen Raum	14
<b>2. Heutige Mobilität Älterer im ländlichen Raum</b>	<b>16</b>
2.1 Durchführung einer eigenen Mobilitätserhebung	16
2.2 Wie stellen sich Wegezwecke und Verkehrsmittelwahl Älterer im ländlichen Raum dar?	18
2.2.1 Wegezweck Arbeit	18
2.2.2 Wegezweck Einkauf des täglichen Bedarfs	19
2.2.3 Wegezwecke Arzt- und Apothekenbesuch	20
2.2.4 Wegezweck Besuch von Freunden und Verwandten	23
2.2.5 Wegezweck Ausflüge	24
2.2.6 Mobilitätsverhalten im Ergebnisvergleich: Ältere im ländlichen Raum und „Mobilität in Deutschland“	25
2.3 Wie wirkt sich der Gesundheitszustand Älterer auf ihre Mobilität aus?	26
2.4 Wie sicher fühlen sich Ältere im Straßenverkehr?	29
2.5 Welchen Stellenwert hat der öffentliche Verkehr für die Mobilität im ländlichen Raum?	32
2.6 Welchen Stellenwert hat der Pkw für die Mobilität im ländlichen Raum?	33
2.7 Wie hoch sind die monatlichen Ausgaben Älterer im ländlichen Raum für Mobilität?	43
2.8 Welche Informations- und Kommunikationswege werden genutzt?	45
2.9 Wie ist die Einstellung Älterer im ländlichen Raum zu neuen Mobilitätsoptionen?	47
<b>3. Die Mobilitätsangebote und deren Bewertung</b>	<b>52</b>
3.1 Die derzeitigen Lösungsversuche – Best Practice-Analyse	52
3.2 Werden die derzeitigen Mobilitätslösungen den Bedürfnissen und Anforderungen der Älteren im ländlichen Raum gerecht?	54

<b>4. Ergebniszusammenfassung und Empfehlungen: Mobilitätsoptionen und Mobilitätssicherung für Ältere im ländlichen Raum</b>	<b>55</b>
<b>5. Anhang – Bewertung derzeitiger Mobilitätsstrategien</b>	<b>62</b>
<b>6. Literaturverzeichnis</b>	<b>71</b>

---

## Abbildungen und Tabellen

### Abbildungen

Abbildung 1: Siedlungsstrukturelle Regionsgrundtypen auf Landkreisebene .....	10
Abbildung 2: Differenzierte Siedlungsstrukturelle Regionsgrundtypen auf Landkreisebene .....	10
Abbildung 3: Siedlungsstrukturelle Kreistypen auf Landkreisebene .....	11
Abbildung 4: Bevölkerungsdichte auf Gemeindeebene .....	12
Abbildung 5: Zentrale Mobilitätskenngrößen nach Altersgruppen.....	13
Abbildung 6: Verkehrsverhalten der unterschiedlichen Mobilitätsstile nach Götz/Schubert .....	14
Abbildung 7: Modal Split Arbeitsweg .....	18
Abbildung 8: Zeitentfernungen bezogen auf Verkehrsmittel, Wegezweck Arbeit .....	19
Abbildung 9: Modal Split Einkaufsweg, regionale Unterschiede .....	19
Abbildung 10: Zeitentfernungen bezogen auf Verkehrsmittel, Wegezweck Einkauf .....	20
Abbildung 11: Modal Split Arztbesuch .....	21
Abbildung 12: Häufiger Arztbesuche mit zunehmendem Alter .....	21
Abbildung 13: Zeitentfernungen bezogen auf Verkehrsmittel, Wegezweck Arztbesuch .....	22
Abbildung 14: Zeitentfernungen bezogen auf Verkehrsmittel, Wegezweck Apothekenbesuch.....	22
Abbildung 15: Modal Split Besuch von Freunden und Verwandten .....	23
Abbildung 16: Zeitentfernungen bezogen auf Verkehrsmittel, Wegezweck Besuch von Freunden und Verwandten.....	24
Abbildung 17: Modal Split Ausflüge.....	24
Abbildung 18: Wegezwecke nach Altersgruppen .....	25
Abbildung 19: Zufriedenheit mit dem eigenen Gesundheitszustand .....	27
Abbildung 20: Abnahme der Zufriedenheit mit dem Gesundheitszustand der über 75-jährigen Befragten im Vergleich zu den 55-64- jährigen Befragten.....	27
Abbildung 21: Subjektives Mobilitätsempfinden .....	27
Abbildung 22: Gesundheitliche Einschränkungen .....	28
Abbildung 23: Hat sich Ihre Mobilität in den letzten Jahren verändert? .....	29

Abbildung 24: Zufriedenheit der Rad fahrenden Befragten mit ihrem Gesundheitszustand .....	31
Abbildung 25: Generelle Einschätzung der Anbindung an Bus & Bahn .....	32
Abbildung 26: Pkw-Verfügbarkeit, regionale Unterschiede .....	34
Abbildung 27: Allein Lebende nach Geschlecht und Pkw-Besitz .....	35
Abbildung 28: Führerscheinbesitz nach Altersgruppen und Geschlecht .....	36
Abbildung 29: Pkw-Führerscheinbesitz nach Altersgruppen und Geschlecht (2002 und 2008) .....	37
Abbildung 30: Anteil von Frauen und Männern an der Gesamtheit der Fahrer und Mitfahrer .....	38
Abbildung 31: Fahrer und Mitfahrer nach Haushaltsstruktur .....	39
Abbildung 32: Best Practice-Analyse – Was gibt es schon? Strukturierungsansatz .....	52
Abbildung 33: Auswahlkriterien – Best Practice-Beispiele .....	53

## **Tabellen**

Tabelle 1: Stichprobenbeschreibung zur durchgeführten telefonischen Erhebung .....	17
Tabelle 2: Wie sicher fühlen Sie sich im Straßenverkehr? .....	29
Tabelle 3: Einschätzung der Sicherheit verschiedener Verkehrsmittel, Antworten mit „sicher“ und „eher sicher“ .....	30
Tabelle 4: Einschätzung der Sicherheit des Fahrrads im Verhältnis zur Einschätzung zum eigenen Gesundheitszustand (alle Befragte sowie nur Rad fahrende Befragte).....	31
Tabelle 5: Pkw-Besitz, regionale Unterschiede .....	34
Tabelle 6: Pkw-Besitz nach Haushaltsstruktur.....	35
Tabelle 7: Führerscheinbesitz nach Haushaltsstruktur .....	36
Tabelle 8: Autofahren als Fahrer und als Mitfahrer, geschlechtsspezifische Unterschiede.....	38
Tabelle 9: Autofahren als Fahrer und als Mitfahrer im Verhältnis zum Gesundheitszustand .....	39
Tabelle 10: Geschlechtsspezifische Unterschiede bei beabsichtigtem Autokauf.....	40
Tabelle 11: Beabsichtigter Kauf eines Neu- oder Gebrauchtwagens nach Haushaltsstruktur und Pkw-Besitz.....	40

---

Tabelle 12: Beabsichtigter Autokauf nach monatlichem Haushaltsnettoeinkommen und Haushaltsgröße .....	41
Tabelle 13: Monatliche Ausgaben für Mobilität .....	43
Tabelle 14: Nutzung moderner Kommunikationsmittel .....	45
Tabelle 15: Wofür wird das Internet genutzt? .....	46
Tabelle 16: Wofür wird das Smartphone genutzt? .....	46
Tabelle 17: Kenntnis über Vorhandensein von Mobilitätsangeboten im Wohnort .....	47
Tabelle 18: Nutzung von Mobilitätsangeboten (von wöchentlich bis mehrmals im Jahr) .....	48
Tabelle 19: Elektrofahrrad-Besitz und geplante Anschaffung.....	48
Tabelle 20: Tatsächliche bzw. erwartete Änderung des Radfahrverhaltens nach Kauf eines Elektrofahrrades.....	49
Tabelle 21: Gegenwärtiges Radfahrverhalten im Verhältnis zur infrage kommenden Nutzung eines Elektrofahrrads.....	49
Tabelle 22: Zusammenhang zwischen Fahrradnutzung, Gesundheitszustand und geplantem Kauf eines Elektrofahrrads.....	50
Tabelle 23: Best Practice-Auswahl für SWOT-Analyse.....	53
Tabelle 24: Übersicht über die Best Practice-Beispiele .....	70

# 1. Rahmenbedingungen

## 1.1 Ausgangssituation

Der vielbeschworene demografische Wandel in Deutschland ist längst Gegenwart: In zahlreichen Regionen ist in den letzten Jahren ein erheblicher Bevölkerungsrückgang, eine zum Teil extreme Verschiebung der Altersstruktur hin zu älteren Mitbürgern sowie eine Abnahme ortsnaher Versorgungseinrichtungen festzustellen.

Gegenwärtig sind von diesen Entwicklungen vor allem periphere Regionen außerhalb der großen Ballungsräume und Metropolen betroffen. Unterschiede existieren insbesondere in den Umlandregionen, wo sowohl prosperierende Entwicklungen (z.B. Region München) aber auch Schrumpfungen sichtbar sind (z.B. Region Rhein-Ruhr). Alle Prognosen zum demografischen Wandel zeigen, dass sich diese Tendenzen in den nächsten Jahren und Jahrzehnten noch verstärken werden – d.h. einerseits einen größeren Kreis von Regionen betreffen und andererseits zu einer weiteren Entleerung und „Veralterung“ in den bereits jetzt betroffenen Regionen führen werden.

## 1.2 Ziel- und Fragestellungen

Der Mobilität kommt in dieser Situation eine zentrale Rolle zu: Mobilität wird noch wichtiger, um die Teilnahme der Einwohner am gesellschaftlichen Leben und den Zugang zu Arbeitsplätzen sowie zu zentralen und unverzichtbaren Dienstleistungen der täglichen Versorgung oder aber des Gesundheitswesens zu sichern.

Es ist zu erwarten, dass dem Pkw – sprich dem motorisierten Individualverkehr – auch zukünftig eine zentrale Rolle bei der Mobilitätssicherung in peripheren Räumen zukommen wird.

Um die erforderliche Mobilität auch zukünftig zu gewährleisten, gewinnen neben den klassischen Mobilitätsformen, wie privatem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), zunehmend auch innovative, multimodale Mobilitätsangebote an Bedeutung, wie z.B. Kombinationen aus privatem Pkw, Carsharing und ÖPNV. Dieser Trend zur Multimobilität wird auch durch Innovationen verstärkt, die die Verwendungsmöglichkeiten bestehender Verkehrsmittel erweitern, beispielsweise Elektrofahrräder, oder zu einer neuen Nutzung der Verkehrsmittel beitragen, etwa die Organisation von Pendler-Mitfahrgemeinschaften.

Es zeigt sich allerdings bereits heute, dass zahlreiche Angebote hauptsächlich in Regionen mit hoher Bevölkerungsdichte entwickelt und umgesetzt werden, wie z.B. Fahrradverleihsysteme oder E-Mobility-Angebote.

Ziel der Studie ist es daher, mit einem 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.

Es soll dafür herausgearbeitet werden, welche Mobilitätsoptionen sich zukünftig in den unterschiedlichen peripheren bzw. ländlichen Regionen durchsetzen könnten und ob bereits bestehende Modelle auf andere Regionen übertragen werden können.

### 1.3 Definition der Untersuchungsgegenstände

#### Definition „Ältere“

Im Mittelpunkt der Studie stehen Personen, die entsprechend dem heutigen Renteneintrittsalter und der angenommenen Abnahme individueller Mobilität mit zunehmendem Lebensalter in folgende drei Altersklassen eingeteilt werden:

- ♦ 55 bis 64 Jahre: Diese Altersgruppe steht noch im Berufsleben und soll als Kontrollgruppe dienen.
- ♦ 65 bis 74 Jahre: Diese Altersklasse kennzeichnet die aktive Phase nach dem Ausstieg aus dem Berufsleben.
- ♦ ab 75 Jahre: Diese Altersgruppe befindet sich in einer Phase abnehmender Aktivität und Mobilität.

#### Definition „Ländlicher Raum“

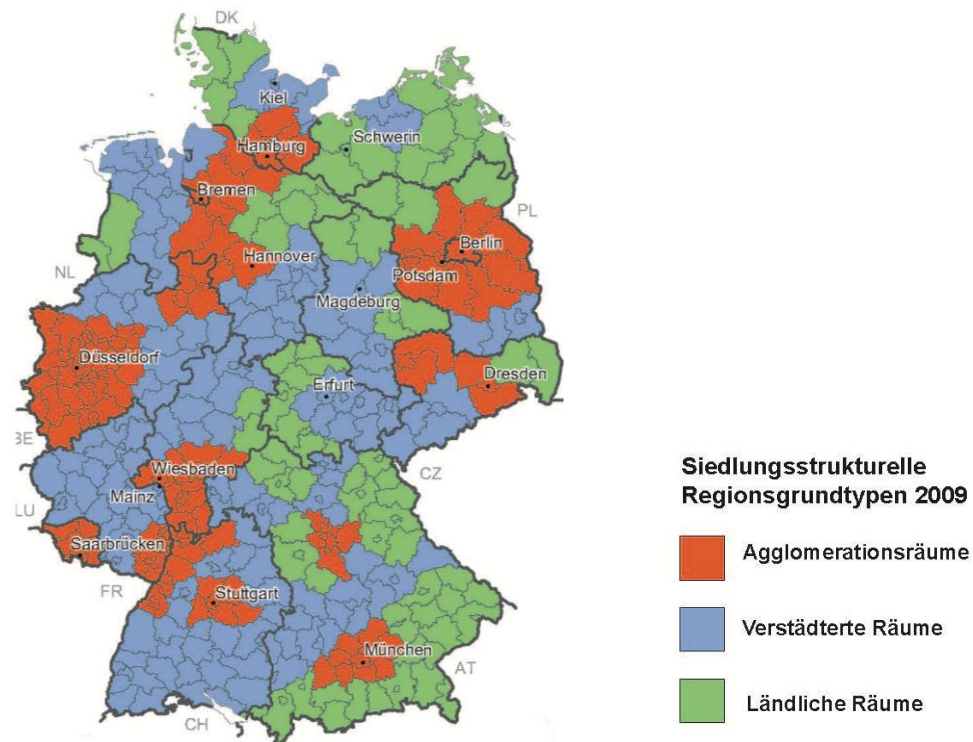
Ausgangspunkte für eine geeignete Klassifizierung ländlicher Räume sind die vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) oder vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) genutzten Raumabgrenzungs- bzw. Raumstrukturansätze.

Sowohl BBR als auch BBSR nutzen für inter- und intraregionale Vergleiche insbesondere das Instrument der siedlungsstrukturellen Regionstypen. Diese dienen als analytisches Raster für die Raumbesichtigung und ermöglichen Vergleiche von Regionen, Kreisen oder Gemeinden mit ähnlicher Siedlungsstruktur.

Gemäß der BBR-Raumordnungskategorie „Siedlungsstrukturelle Regionsgrundtypen 2009“ fallen ländliche Räume unter den Regionsgrundtyp 3 (vgl. Abbildung 1). Aufgrund der erheblichen Heterogenität innerhalb der einzelnen Grundtypen nimmt das BBSR eine weitere Differenzierung der siedlungsstrukturellen Regionstypen vor (vgl. Abbildung 2).

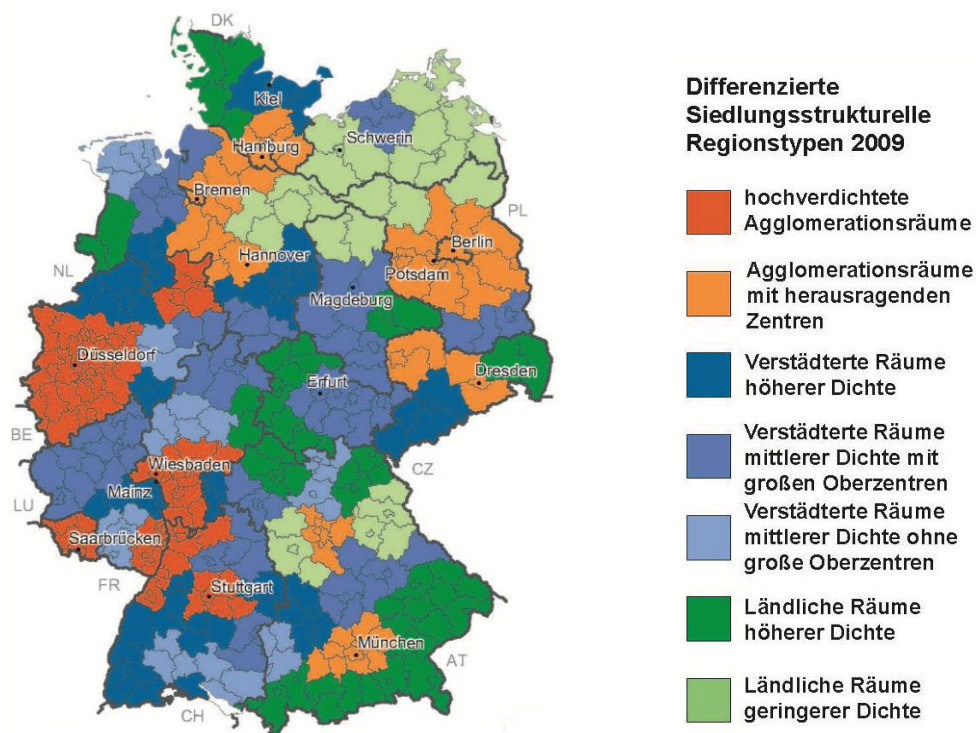
Gemäß dieser Differenzierung werden ländliche Räume in zwei Kategorien eingeteilt. Als „Ländliche Räume höherer Dichte“ (differenzierter Regionsgrundtyp 6) werden ländliche Räume mit einer Dichte über 100 Ew/km<sup>2</sup> bezeichnet. Ländliche Räume mit weniger als 100 Ew/km<sup>2</sup> werden als „Ländliche Räume geringerer Dichte“ (differenzierter Regionsgrundtyp 7) definiert. Allerdings sind auch diese Räume in sich heterogen (vgl. BBSR, 2011).

Abbildung 1: Siedlungsstrukturelle Regionsgrundtypen auf Landkreisebene



Quelle: BBSR, 2011

Abbildung 2: Differenzierte Siedlungsstrukturelle Regionsgrundtypen auf Landkreisebene

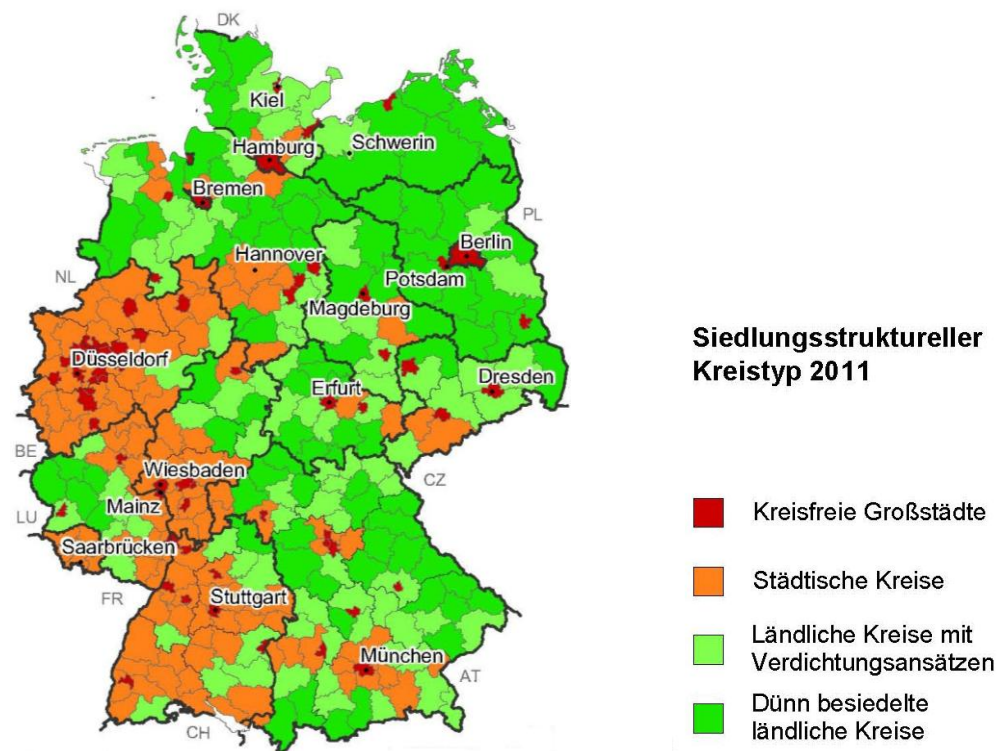


Quelle: BBSR, 2011

Als weiteres Instrument zur Bestimmung des ländlichen Raumes nutzt das BBSR den siedlungsstrukturellen Kreistyp. Für die Typenbildung wird neben dem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten die Einwohnerdichte sowohl mit als auch ohne Berücksichtigung der Groß- und Mittelstädte herangezogen. Unter die Kategorie „Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen“ fallen demnach zum einen diejenigen Kreise, in denen über die Hälfte der Bevölkerung in Groß- und Mittelstädten lebt, die aber insgesamt eine Einwohnerdichte unter  $150 \text{ Ew/km}^2$  aufweisen. Zum anderen zählen zu dieser Kategorie die Kreise, in denen weniger als die Hälfte der Bevölkerung in Groß- und Mittelstädten lebt und deren Einwohnerdichte ohne Berücksichtigung der Groß- und Mittelstädte mindestens  $100 \text{ Ew/km}^2$  beträgt (vgl. Abbildung 3).

Unter „Dünn besiedelte ländliche Kreise“ fallen gemäß der Definition des BBSR Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von unter 50 % und mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte unter  $100 \text{ Ew/km}^2$  (vgl. BBSR, 2012).

Abbildung 3: Siedlungsstrukturelle Kreistypen auf Landkreisebene



Quelle: BBSR, 2013

Nach dem Raumordnungsbericht 2005 (ROB 2005) des BBR zählen zu Peripherräumen dünn besiedelte, überwiegend ländlich geprägte Gebiete mit weniger als  $100 \text{ Ew/km}^2$  sowie mit größeren Entfernungen zu den Zentren.

Die Raumstrukturtypisierung im ROB 2005 nutzt einen Ansatz, der nicht die Bevölkerung in der jeweiligen Gemeinde betrachtet, sondern auch die in der näheren Umgebung (12 km-Umkreis) und zudem die großräumige Lage (Zentrenreichbarkeit) berücksichtigt (vgl. BBR, 2005).

In der vorliegenden Studie werden für die Definition ländlicher Räume zwei Kategorien verwendet:

- ◆ Gebiete mit der Bevölkerungsdichte 0 bis 100 Ew/km<sup>2</sup>
- ◆ Gebiete mit einer Bevölkerungsdichte zwischen 100 und 150 Ew/km<sup>2</sup>

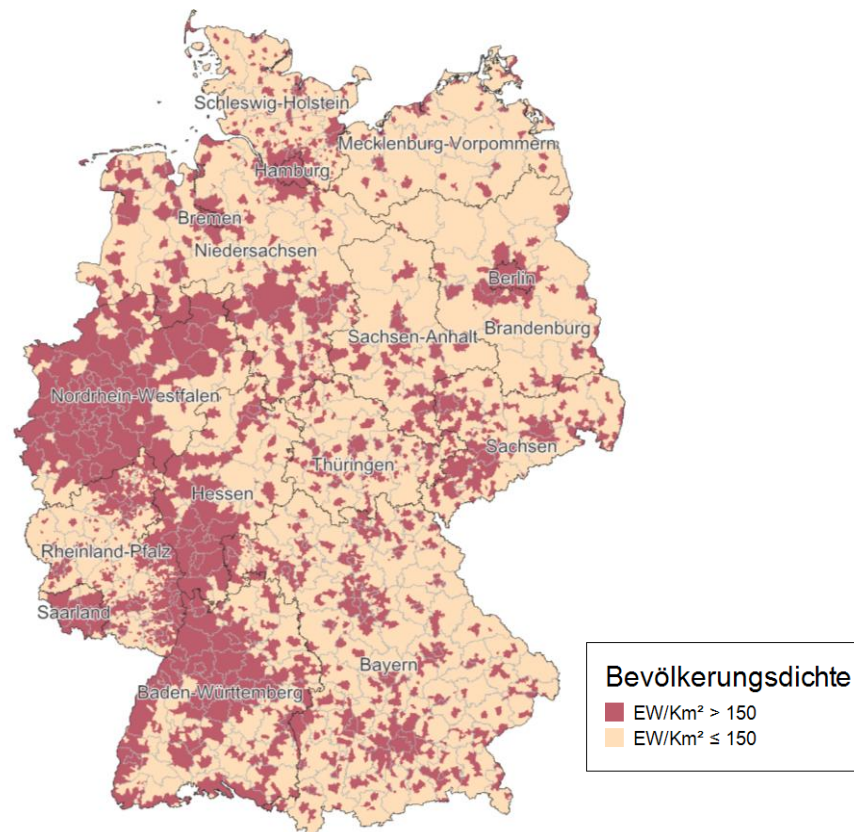
Diese Kategorisierung wurde gewählt, um in den Untersuchungsergebnissen mögliche Unterschiede zwischen ländlichen Räumen geringerer und höherer Dichte herausarbeiten zu können. Sofern nicht anders genannt, gelten die Aussagen in der Ergebnisdarstellung für beide Bevölkerungsdichten.

Die Nutzung des Dichteansatzes ermöglicht eine gemeindegrenzscharfe Darstellung. Mit diesem Vorgehen wird der sogenannte Bottom-up-Ansatz verwendet, den das BBSR seit 2009 anwendet. Da die Gemeinden zum Erscheinungsbild und zur Entwicklung der Kreise und Regionen beitragen, werden mit diesem Ansatz nur die Siedlungsstrukturmerkmale herangezogen und das Lagekriterium außen vorgelassen (vgl. BBSR, 2012).

Eine Einschätzung von Erreichbarkeitskriterien wird in der geplanten Erhebung anhand der Fragen nach den Wegen zu Anlässen der Grundversorgung erfolgen, so dass eine vorherige Einbeziehung von Lage- bzw. Erreichbarkeitskriterien in die Auswahl des Untersuchungsgebietes nicht erforderlich ist.

Abbildung 4 veranschaulicht die Verteilung der ländlichen Räume innerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Ländliche Räume mit unter 150 Ew/km<sup>2</sup> nehmen bundesweit eine Fläche von ca. 65% ein, auf der im Verhältnis zur Gesamteinwohnerzahl Deutschlands knapp 20% der Bevölkerung leben.

Abbildung 4: Bevölkerungsdichte auf Gemeindeebene



## 1.4 Mobilitätsverhalten Älterer – heute und in Zukunft

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für ein selbständiges Leben im Alter, da sie erforderlich für eine Reihe von Aktivitäten ist, die den Lebenserhalt sichern (vgl. Engeln & Schlag, 2001). Sie ermöglicht soziale Aktivitäten und gesellschaftliche Teilhabe und spielt im individuellen wie im gesellschaftlichen Rahmen eine bedeutende Rolle.

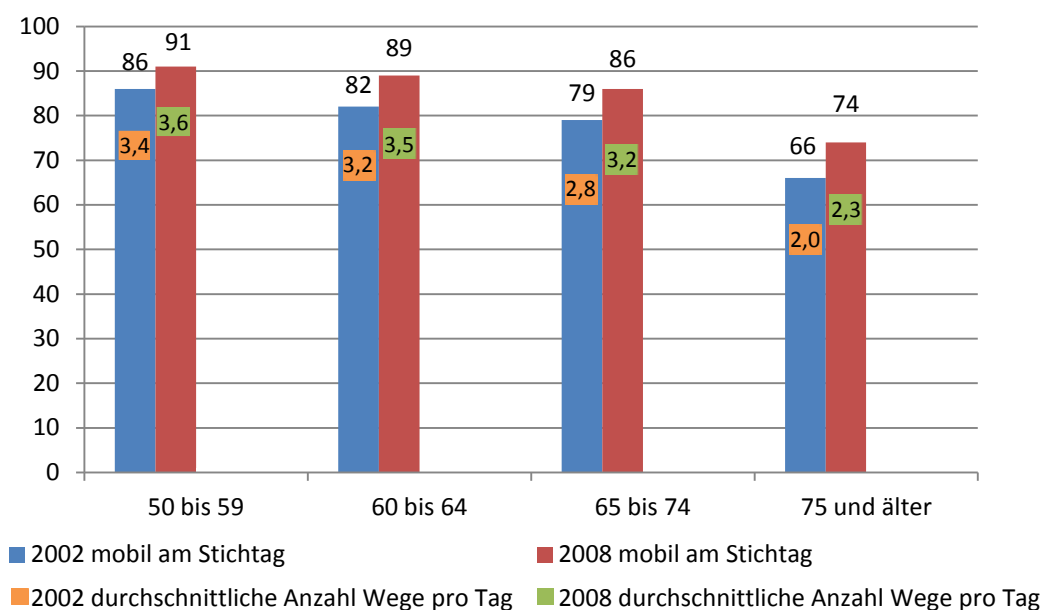
In der Regel ist die steigende Lebenserwartung mit einem Gewinn an aktiven Jahren verbunden. Mobilitätseinschränkungen aufgrund des Alterungsprozesses und damit einhergehender schwerwiegender gesundheitlicher Probleme verschieben sich in ein immer höheres Lebensalter. (Vgl. MASF, 2007)

In der Folge wird Mobilität allgemein (also sowohl MIV, ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr) bei Senioren zunehmend eine größere Rolle spielen (vgl. Kocherscheid & Rudinger, 2005).

### Mobilitätsquote und Wegezähl

Senioren legen durchschnittlich weniger Wege zurück und weisen eine geringere Mobilitätsquote<sup>1</sup> auf als jüngere Menschen (vgl. INFAS & DLR, 2010). Mit dem Eintritt in das Rentenalter (d.h. mit ungefähr 65 Jahren) ist ein zunächst leichter, in höherem Alter dann stärkerer Rückgang der Mobilität zu verzeichnen (vgl. Abbildung 5). So gingen 2008 von den 75-jährigen und älteren Senioren nur noch 74% an einem durchschnittlichen Tag aus dem Haus, während dies bei den 65- bis 74-Jährigen immerhin noch 86% waren.

Abbildung 5: Zentrale Mobilitätskenngrößen nach Altersgruppen



Quelle: INFAS & DLR, 2010

<sup>1</sup> D.h. Anteil der Personen, die am Stichtag mobil waren.

Einige wesentliche Faktoren, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen können, haben sich in den vergangenen Jahren innerhalb der Gruppe der Älteren verändert (vgl. INFAS & DLR, 2010). So hat sich beispielsweise der Gesundheitszustand älterer Menschen verbessert, eine wachsende Zahl Älterer verfügt über einen Pkw und der Anteil älterer Frauen mit Führerschein steigt (vgl. Limbourg & Matern, 2009; Kubitzki & Janitzek, 2009).

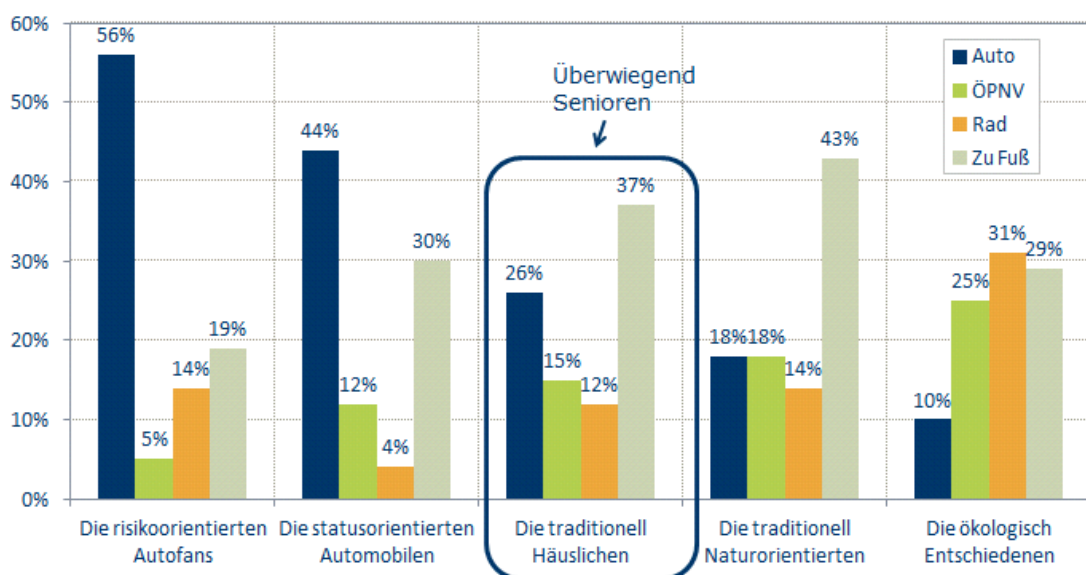
## 1.5 Mobilitätsstile Älterer im ländlichen Raum

Als Mobilitätsstile werden die typischen Verknüpfungen aus Lebensstil, Mobilitätsorientierung und Verkehrsverhalten bezeichnet. Sie beschreiben die unterschiedlichen Einstellungen der Menschen zur Mobilität, ihre differenzierte Verkehrsmittelwahl und Wegezahlen sowie z.B. eine unterschiedliche Ausstattung mit Verkehrsmitteln (vgl. Götz et al., 2002).

Entsprechend dem Mobilitätsstil-Ansatz nach Götz/Schubert lassen sich Ältere überwiegend der Gruppe der „traditionell Häuslichen“ zuordnen. Diese Gruppe zeichnet sich durch ihren Wunsch nach Sicherheit und der Vermeidung aller Risiken aus. Übertragen auf die Mobilität im ländlichen Raum bedeutet dies, dass für die „traditionell Häuslichen“ ihre nähere Umgebung ihr hauptsächlicher Bezugspunkt darstellt. Ihr ausgeprägter Sicherheitswunsch äußert sich in Ihrem Verkehrsverhalten in einem überdurchschnittlichen Zufußgehen.

Die Gruppe orientiert sich zudem stark an traditionellen Werten und Tugenden und weist starke Vorbehalte gegenüber moderner Technik auf. Für sie ist, soweit sie einen Führerschein besitzen, der Pkw nach wie vor der Mobilitätsgarant im ländlichen Raum.

Abbildung 6: Verkehrsverhalten der unterschiedlichen Mobilitätsstile nach Götz/Schubert



Quelle: Eigene Darstellung nach Götz et al., 2007

Allerdings ist eine Übertragbarkeit des Mobilitätsstil-Ansatzes nach Götz/Schubert nur eingeschränkt möglich. Zum einen fehlt die Aktualität, weil die Studien aus den 1990er Jahren stammen. Zum anderen können die Ergebnisse nicht Eins-zu-eins auf den ländlichen Raum übertragen werden, da die Untersuchungen in Freiburg und Schwerin und damit im städtischen Raum durchgeführt wurden.

Dagegen befasste sich das Projekt „NahviS – Nahverkehrsangebote im Naturpark Südschwarzwald“ zwischen 2001 und 2005 konkret mit Mobilitätsstilansätzen auf dem Land. Auch hier wurde eine starke Orientierung auf den eigenen Pkw im ländlichen Raum sichtbar.

Im Rahmen der Studie wurden mittels Mobilitätsstil-Analyse verschiedene Gruppen herausgearbeitet. Eine mögliche Übertragbarkeit auf die ältere Bevölkerung im ländlichen Raum stellt dabei die Gruppe der „Vorsichtigen“ dar. Sie zeichnet sich durch eingeschränkte bzw. fehlende Pkw-Verfügbarkeit aus und ist daher auf alternative Fortbewegungsmittel und/oder Mitnahme durch andere angewiesen.

Ähnlich den „traditionell Häuslichen“ orientieren sich auch die „Vorsichtigen“ an traditionellen Werten wie Pflichtbewusstsein, Sauberkeit, Sicherheit und die Vermeidung von Risiken. Ihr Bezugspunkt ist ebenfalls die Gemeinde und direkte Nachbarschaft. Da sie Fortbewegung oftmals mit Gefühlen der Unsicherheit verbinden, bevorzugen sie langsame Fortbewegungsmittel, insbesondere das Zufußgehen.

Für mögliche neue Mobilitätsangebote im ländlichen Raum bedeutet dies, dass flexible Bedienformen bei der Gruppe der „Vorsichtigen“ eher Unsicherheitsgefühle auslöst. Dagegen bedeutet ein vertrautes Linienangebot Sicherheit. Als Konsequenz verlangt dies ein Angebot mit flexiblen, bedarfsorientierten Zusatzrouten, da so eine Fahrplangebundenheit bestehen bleibt, die der Mobilitätsstil-Gruppe die nötige Sicherheit vermittelt. (Vgl. Götz, 2007)

Der Ansatz des NahviS-Projektes findet teilweise Verwendung innerhalb dieser Untersuchung, da die Charakterisierung der „Vorsichtigen“ im Fragebogendesign der späteren Erhebung berücksichtigt wurde. So wird u.a. nach der Pkw-Verfügbarkeit, nach Wegefragen zur Grundversorgung und Erreichbarkeit sowie nach dem jeweils genutzten Fortbewegungsmittel gefragt, um die Mobilitätspräferenzen der befragten Älteren ermitteln zu können.

Eine spätere Empfehlung von Mobilitätsoptionen für einzelne Bereiche der peripheren bzw. ländlichen Regionen und Mobilitätsstilgruppen der älteren Bevölkerung wird damit vorbereitet.

## 2. Heutige Mobilität Älterer im ländlichen Raum

### 2.1 Durchführung einer eigenen Mobilitätserhebung

#### **Bis dato unzureichende Kenntnisse zur Mobilität im ländlichen Raum**

Das allgemeine Mobilitätsverhalten wird in Deutschland bereits umfassend untersucht. Beispiele dafür finden sich in den regelmäßigen Erhebungen „Mobilität in Deutschland“, aber auch in anderen Erhebungsreihen wie etwa „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“.

Leider finden sich in allen gängigen Erhebungen kaum verwertbare Aussagen, die eine Beschreibung des Mobilitätsverhaltens im ländlichen Raum ausreichend fundiert ermöglichen. Gleiches gilt für die Zielgruppe dieser Studie – den Älteren.

#### **Entwicklung eines Erhebungsdesigns**

Daher wird im Rahmen dieser Untersuchung eine telefonische Erhebung entwickelt, durchgeführt und ausgewertet, um Informationen

- ◆ zum gegenwärtigen Mobilitätsverhalten sowie zu den Mobilitätsbedürfnissen Älterer im ländlichen Raum und
- ◆ zu den Anforderungen und Optionen altersspezifischer Mobilität

zu generieren.

Der entwickelte Fragenkatalog deckt unter anderem die folgenden Themenkomplexe ab:

- ◆ Haushaltsstruktur,
- ◆ Nutzung moderner Kommunikationsmittel,
- ◆ allgemeine Mobilitätsinformationen und Mobilitätsfähigkeiten,
- ◆ gegenwärtiges Mobilitätsverhalten sowie
- ◆ Einstellungen zu neuen Mobilitätsoptionen.

Bei diversen Fragen bestand die Möglichkeit der Mehrfachnennung.

#### **Zusammensetzung der Stichprobe**

Die Stichprobe der telefonischen Erhebung umfasste 999 Datensätze. Die Stichprobenschichtung berücksichtigt neben Altersverteilung und Geschlecht auch den siedlungsstrukturellen Indikator Einwohnerdichte, um mögliche Unterschiede zwischen den ländlichen Räumen geringerer Dichte (Gemeinden bis 100 Ew/km<sup>2</sup>) und den ländlichen Räumen höherer Dichte (Gemeinden zwischen 100 und 150 Ew/km<sup>2</sup>) herausarbeiten zu können.

Hinsichtlich der Altersverteilung erfolgte eine anteilmäßig geschichtete Ziehung der Befragten nach der tatsächlichen **Altersverteilung** in den definierten ländlichen Räumen, die sich wie folgt darstellt:

- ◆ Altersgruppe 55 bis 64 Jahre: Ca. 38% der Stichprobe
  - ◆ Altersgruppe 65 bis 74 Jahre: Ca. 32% der Stichprobe
  - ◆ Altersgruppe über 75 Jahre: Ca. 28% der Stichprobe
-



Eine gleichverteilte Schichtung nach **Geschlecht** erwies sich in der Altersgruppe über 75 Jahre als problematisch, da es in dieser Gruppe doppelt so viele Frauen wie Männer gibt. Daher wurde auch diese Gruppe anteilmäßig befragt.

- ♦ Altersgruppe 55 bis 64 Jahre: Jeweils ca. 50% der Stichprobe weiblich bzw. männlich
- ♦ Altersgruppen 65 bis 74 Jahre. Jeweils ca. 50% der Stichprobe weiblich bzw. männlich
- ♦ Altersgruppe über 75 Jahre: Ca. 62% der Stichprobe weiblich, 38% der Stichprobe männlich

Entsprechend der höheren Einwohnerzahl in Gebieten der Dichtestufe zwischen 100 und 150 Ew/km<sup>2</sup> verglichen mit Gebieten der Dichtestufe bis 100 Ew/km<sup>2</sup>, erfolgte auch in Bezug auf die **Einwohnerdichte in ländlichen Gemeinden** eine anteilmäßige Schichtung:

- ♦ Gemeinden zwischen 100 und 150 Ew/km<sup>2</sup>: Ca. 53% der Stichprobe
- ♦ Gemeinden bis 100 Ew/km<sup>2</sup>: Ca. 47% der Stichprobe

In der Ergebnisdarstellung werden die ländlichen Räume insbesondere dann getrennt betrachtet, wenn signifikante Unterschiede zwischen beiden Dichtestufen erkennbar sind.

Tabelle 1: Stichprobenbeschreibung zur durchgeführten telefonischen Erhebung

N = 999												
Regionen < 100 Ew/km <sup>2</sup>						Regionen von 100 bis < 150 Ew/km <sup>2</sup>						
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	%	
<b>Männlich</b>	90	49,7	76	50,0	51	37,5	102	50,0	87	50,0	58	38,2
<b>Weiblich</b>	91	50,3	76	50,0	85	62,5	102	50,0	87	50,0	94	61,8

IGES 2013

### Durchschnittsalter der Befragten

Das Durchschnittsalter der Befragten innerhalb der Altersgruppe beträgt

- ◆ 58,7 Jahre in der Altersgruppe 55 bis 64,
- ◆ 69,0 Jahre in der Altersgruppe 65 bis 74 sowie
- ◆ 78,6 Jahre in der Altersgruppe über 75.

Das maximale Alter innerhalb der Altersgruppe der über 75-Jährigen liegt mit drei Befragten über 90 Jahren bei 91, 93 und 96 Jahren.

## 2.2 Wie stellen sich Wegezwecke und Verkehrsmittelwahl Älterer im ländlichen Raum dar?

Um das Mobilitätsverhalten Älterer im ländlichen Raum darstellen zu können, erfolgt zunächst die Analyse der erhobenen Wegezwecke sowie der Verkehrsmittelwahl.

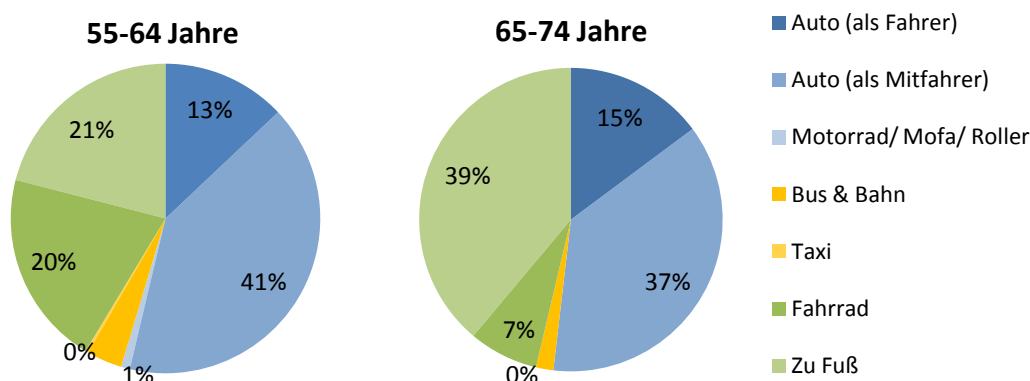
Anschließend werden die Ergebnisse der eigenen Erhebung mit den Ergebnissen aus „Mobilität in Deutschland“ verglichen, um mögliche Unterschiede zwischen dem Mobilitätsverhalten der älteren Bevölkerung im ländlichen Raum mit dem der gesamtdeutschen älteren Bevölkerung herausstellen zu können.

### 2.2.1 Wegezweck Arbeit

Berufstätigkeit in Form von Voll- oder Teilzeitbeschäftigung spielt insbesondere in der Altersgruppe 55 bis 64 Jahre eine große Rolle (ca. 90%). In der Altersgruppe 65 bis 74 Jahre üben dagegen nur noch ca. 17% eine Beschäftigung aus.

In Bezug auf die Verkehrsmittelwahl, d.h. den Modal Split, überwiegt bei den 55 bis 64-jährigen Befragten die Mitfahrt im Pkw. Die Altersgruppe 65 bis 74 Jahre weist einen hohen Anteil an Zufußgehen auf (vgl. Abbildung 7).

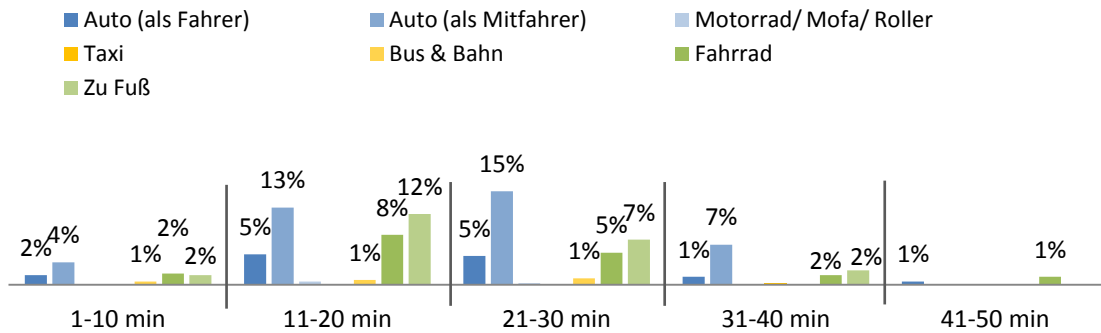
Abbildung 7: Modal Split Arbeitsweg



IGES 2013. n=324 (55-64) n=54 (65-74) Altersgruppe über 75 Jahre nicht berücksichtigt (n=1). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Über 80% aller Befragten erreichen ihren Arbeitsplatz in bis zu 30 Minuten (vgl. Abbildung 8). Bus und Bahn spielen für den Arbeitsweg eine untergeordnete Rolle.

Abbildung 8: Zeitentfernungen bezogen auf Verkehrsmittel, Wegezweck Arbeit



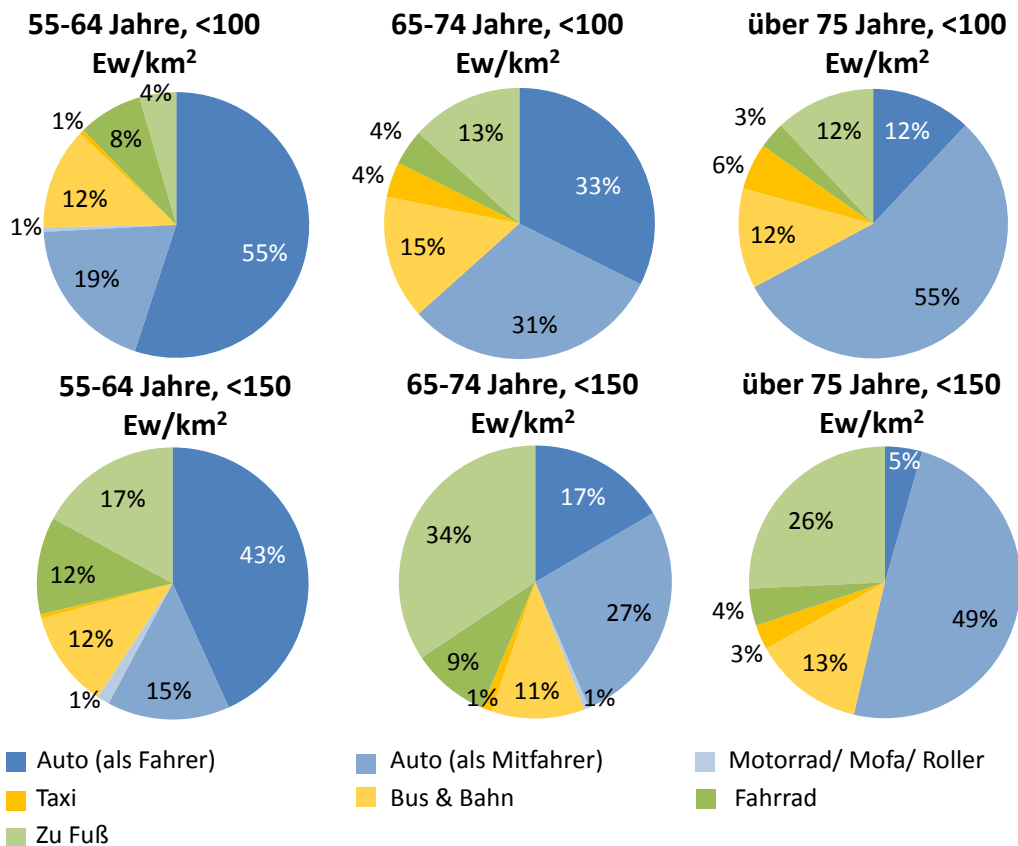
IGES 2013. n= 379. Gruppen „51-60 min“ (n=1) und „61-70 min“ (n=0) nicht dargestellt. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

### 2.2.2 Wegezweck Einkauf des täglichen Bedarfs

60% aller Befragten kaufen im Schnitt ein- bis zweimal in der Woche ein. Bei 24% der über 75-Jährigen wird der Einkauf von anderen erledigt.

Nahezu die Hälfte der Befragten von 55 bis 64 Jahren nutzt den Pkw als Fahrer zum Einkaufen, 65% der über 75-Jährigen sind Mitfahrer. Befragte der Altersgruppe 65 bis 74 Jahre nutzen zu jeweils ca. ¼ den Pkw als Fahrer, den Pkw als Mitfahrer bzw. gehen zu Fuß.

Abbildung 9: Modal Split Einkaufsweg, regionale Unterschiede



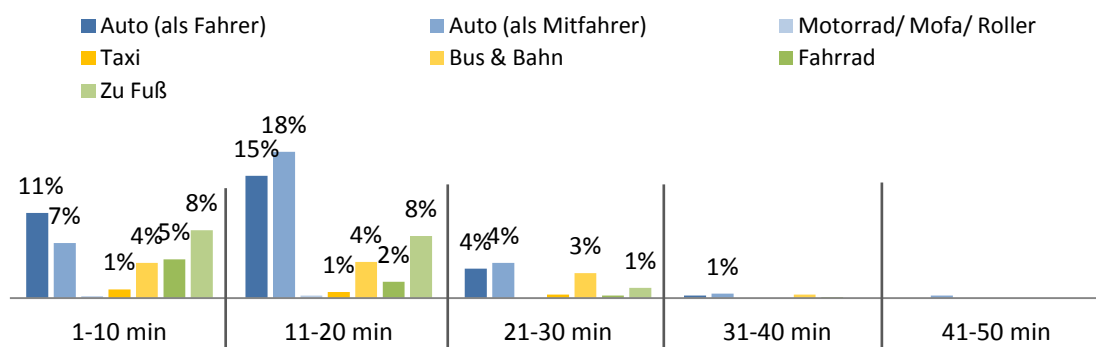
IGES 2013. n=178 (55-64<100) n=142 (65-74<100) n=125 (>75<100). n=199 (55-64<150) n=163 (65-74<150) n=136 (>75<150). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Beim Wegezweck Einkaufen sind regionale Unterschiede erkennbar. Die befragten Älteren in Regionen mit einer Einwohnerdichte unter 150 Ew/km<sup>2</sup> legen Wege zum Einkaufen deutlich häufiger zu Fuß zurück als in Regionen unter 100 Ew/km<sup>2</sup>, dafür jedoch deutlich weniger mit dem Pkw (vgl. Abbildung 9).

Die Einkaufsgelegenheiten der Befragten sind mehrheitlich zwischen 11 und 20 Minuten von ihrem Wohnort entfernt. Wie in Abbildung 10 dargestellt, wird dabei überwiegend der Pkw, sowohl als Fahrer als auch als Mitfahrer, genutzt.

Hier wird der Unterschied zwischen der Grundversorgung im ländlichen und im städtischen Raum deutlich. In der Stadt sind Grundversorgungseinrichtungen aufbauend auf selbst durchgeführten Analysen<sup>2</sup> zu Fuß mehrheitlich innerhalb von zwanzig Minuten erreichbar. Dagegen sind Ältere im ländlichen Raum für den Wegezweck Einkaufen häufig auf den Pkw oder andere motorisierte Verkehrsmittel angewiesen, da die Entfernungen zwischen Wohnung und Versorgungseinrichtungen oft nicht fußläufig zurückzulegen sind.

Abbildung 10: Zeitentfernungen bezogen auf Verkehrsmittel, Wegezweck Einkauf



IGES 2013. n = 937. Gruppen „51-60 min“ (n=1) und „61-70 min“ (n=0) nicht dargestellt. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

### 2.2.3 Wegezwecke Arzt- und Apothekenbesuch

Über die Hälfte der Befragten ab 65 Jahren besuchen ein- bis zweimal monatlich einen Arzt. Dabei ist der Pkw mit im Schnitt 50% über alle Altersgruppen das meistgewählte Verkehrsmittel (vgl. Abbildung 11).

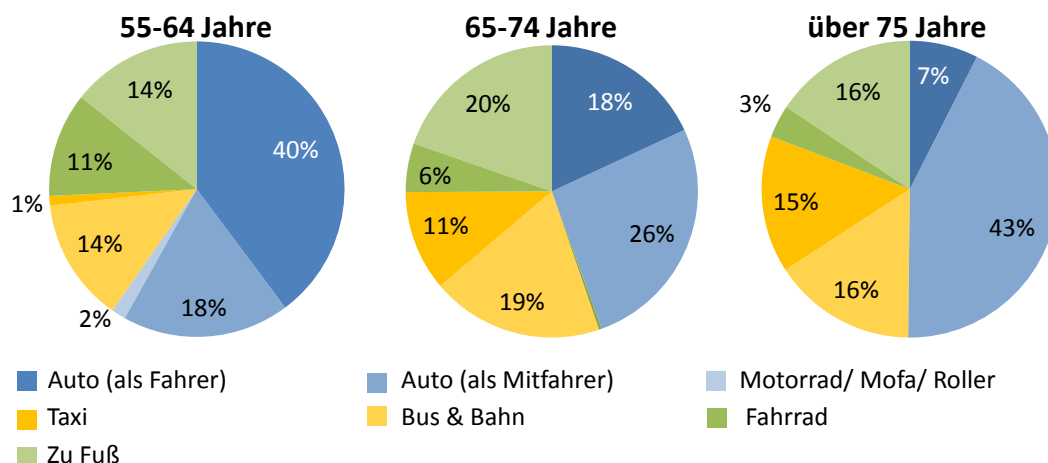
Das Zufußgehen ist ebenso wie die Nutzung von Bus und Bahn über alle Altersgruppen in etwa gleichbleibend. Mit zunehmendem Alter steigt jedoch die Taxinutzung auf 15% bei den Befragten über 75 Jahren.

In dieser Altersgruppe wird auch eine Erhöhung des Anteils der Pkw-Mitfahrer im Vergleich zu den anderen Altersgruppen deutlich.

<sup>2</sup> Basiert auf internen Projekten des IGES.

Die hohen Anteile des Individualverkehrs bei den Fahrten zeigen, dass Ältere im ländlichen Raum in hohem Maß selbstorganisiert einen Arztbesuch durchführen müssen. Der Anteil von Bus und Bahn ist vergleichsweise niedrig. Es ist zu vermuten, dass dies unter anderem auf die im Vergleich zu städtischen Regionen geringere Angebotsquantität des öffentlichen Nahverkehrs zurückzuführen ist.

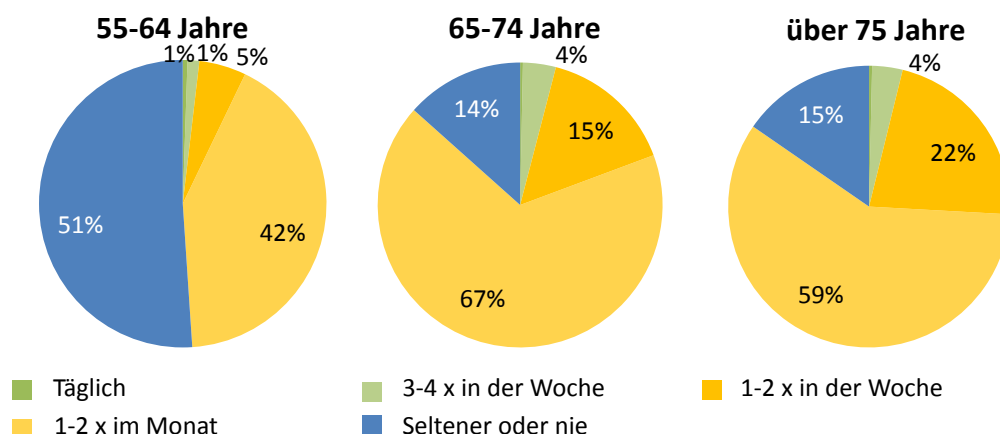
Abbildung 11: Modal Split Arztbesuch



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

Mit zunehmendem Alter steigt die Häufigkeit der Arztbesuche. Während der Anteil der Befragten, die ein- bis zweimal in der Woche einen Arzt aufsuchen, in der Altersgruppe 55 bis 64 Jahre bei 5% liegt, gehen in der Altersgruppe über 75 Jahre bereits 22% ein- bis zweimal wöchentlich zum Arzt (vgl. Abbildung 12).

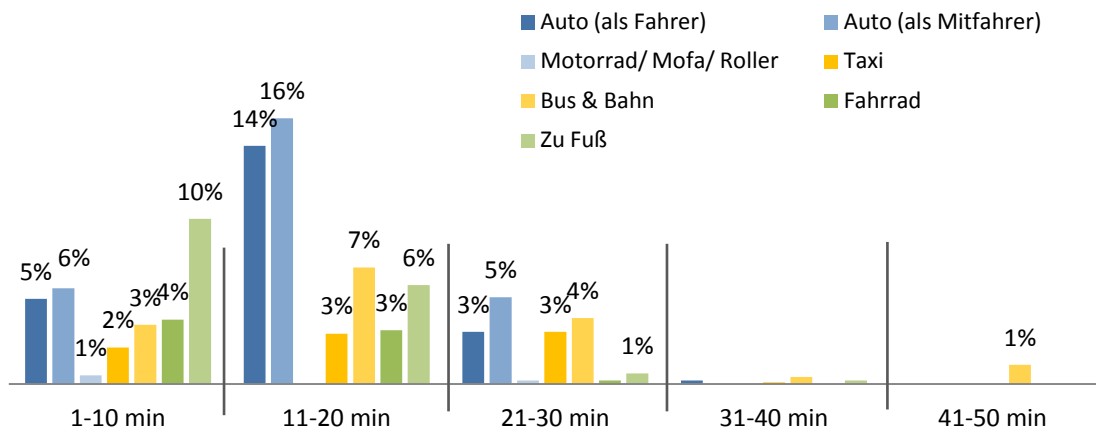
Abbildung 12: Häufiger Arztbesuche mit zunehmendem Alter



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

Mehr als 75% aller Befragten erreichen eine Arztpraxis in maximal 20 Minuten und nutzen dabei am häufigsten den Pkw als Fahrer oder Mitfahrer (vgl. Abbildung 13).

Abbildung 13: Zeitentfernungen bezogen auf Verkehrsmittel, Wegezweck Arztbesuch



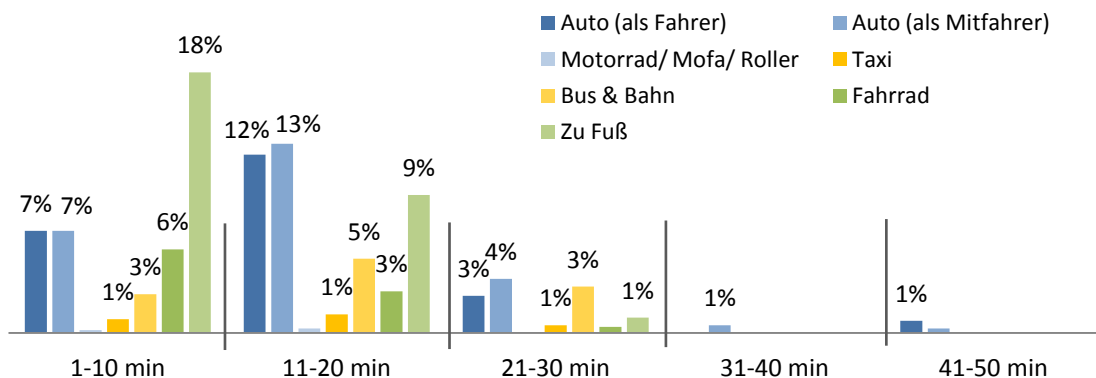
IGES 2013. n = 973. Gruppen „51-60 min“ (n=5) und „61-70 min“ (n=0) nicht dargestellt. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Für die Fahrt zur Apotheke ergibt sich ein ähnliches Bild wie beim Wegezweck Arztbesuch. Auch hier wird für die Pkw-Nutzer mit zunehmendem Alter das Mitfahren wichtiger als das selbst Autofahren.

Auffällig ist, dass 18% der befragten Älteren im ländlichen Raum eine Apotheke innerhalb von zehn Minuten (vgl. Abbildung 14) zu Fuß erreichen können. Aufbauend auf Erfahrungen in der Gesundheitsberatung des IGES<sup>3</sup> ist als Erklärungsansatz anzunehmen, dass oftmals direkt nach dem Arzttermin Apotheken aufgesucht werden, die sich häufig in räumlicher Nähe von Arztpraxen befinden.

Abgesehen von dieser Abweichung werden Apotheken, ähnlich wie Arztpraxen, mehrheitlich in maximal 20 Minuten und meist mit dem Pkw von den befragten Älteren im ländlichen Raum erreicht.

Abbildung 14: Zeitentfernungen bezogen auf Verkehrsmittel, Wegezweck Apothekenbesuch



IGES 2013. n = 944. Gruppen „51-60 min“ (n=2) und „61-70 min“ (n=0) nicht dargestellt. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

<sup>3</sup> Basiert auf internen Projekten des IGES für diverse kassenärztliche Vereinigungen.

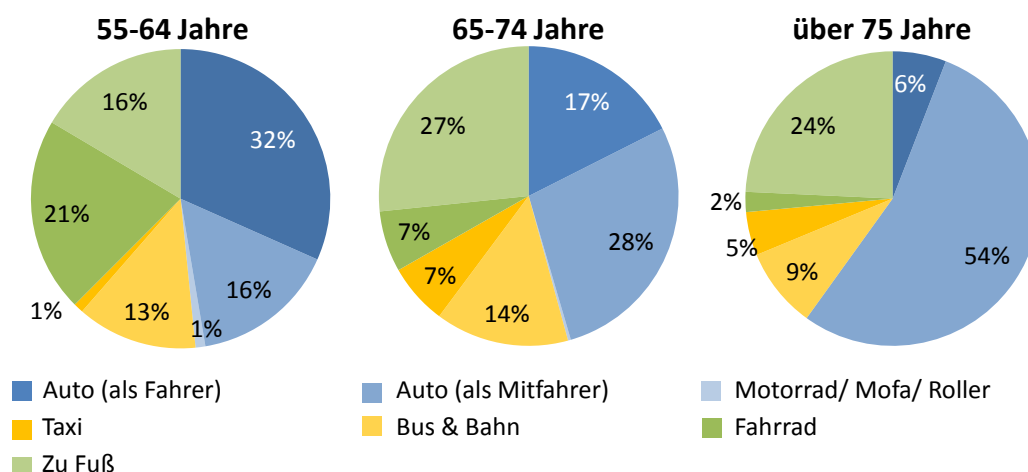
## 2.2.4 Wegezweck Besuch von Freunden und Verwandten

Mit zunehmendem Alter nehmen Besuche von Freunden und Verwandten ab. So besuchen 48% der 55 bis 64-Jährigen ein- bis zweimal in der Woche Freunde und Verwandte während der Anteil bei den 65 bis 74-Jährigen auf 26% sinkt. Bei den über 75-Jährigen nimmt der Anteil derer, die ein- bis zweimal in der Woche Freunde und Verwandte besuchen mit 14% aller Befragten nochmals deutlich ab.

Auch bei dem Wegezwecke Besuch von Freunden und Verwandten ist mit zunehmendem Alter ein Rückgang des eigenständigen Autofahrens hin zum vermehrten Mitfahren zu verzeichnen.

Das Fahrradfahren bei dem Besuch von Freunden und Verwandten nimmt mit steigendem Alter ab. Während in der Altersgruppe 55 bis 64 Jahre noch 21% mit dem Fahrrad Freunde und Verwandte besuchen, sind es unter den 65 bis 74-Jährigen noch 7% und in der Altersgruppe über 75 Jahre nur noch 2% (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15: Modal Split Besuch von Freunden und Verwandten

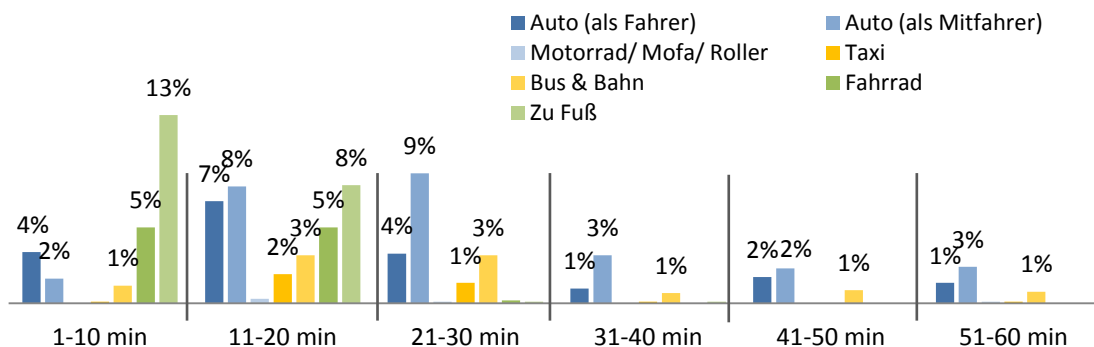


IGES 2013. n=376 (55-64) n=319 (65-74) n=272 (>75). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Im Vergleich zu den anderen Wegezwecken benötigen die befragten Älteren im ländlichen Raum für den Besuch von Freunden und Verwandten häufiger Wegedauern von mehr als 30 Minuten mit dem Pkw als Fahrer oder Mitfahrer.

20% der befragten Älteren im ländlichen Raum erreichen ihre Freunde und Verwandte innerhalb von zwanzig Minuten zu Fuß. Daraus lässt sich schließen, dass im ländlichen Raum die Familie bzw. die Freunde der Befragten oftmals in der näheren Umgebung leben.

Abbildung 16: Zeitentfernungen bezogen auf Verkehrsmittel, Wegezweck  
Besuch von Freunden und Verwandten



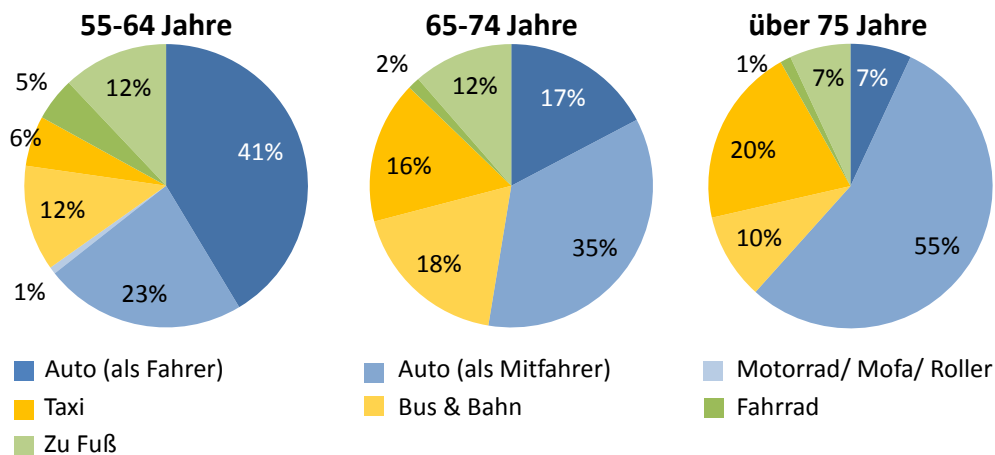
IGES 2013. n= 965. Gruppen ab 61 min nicht dargestellt. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

### 2.2.5 Wegezweck Ausflüge

Mit zunehmendem Alter nimmt die Ausflugsintensität der befragten Älteren im ländlichen Raum ab. So unternehmen 45% der 55 bis 64-Jährigen, 29% der 65 bis 74- Jährigen sowie 23% der über 75-Jährigen ein- bis zweimal im Monat Ausflüge.

Auch beim Wegezweck Ausflüge steigt mit zunehmendem Alter das Mitfahren, während das Autofahren als Fahrer abnimmt. Auffallend ist der hohe Anteil des Taxi, der bei den über 75-jährigen Befragten immerhin 20% beträgt (vgl. Abbildung 17).

Abbildung 17: Modal Split Ausflüge



IGES 2013. n=365 (55-64) n=289 (65-74) n=245 (>75). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

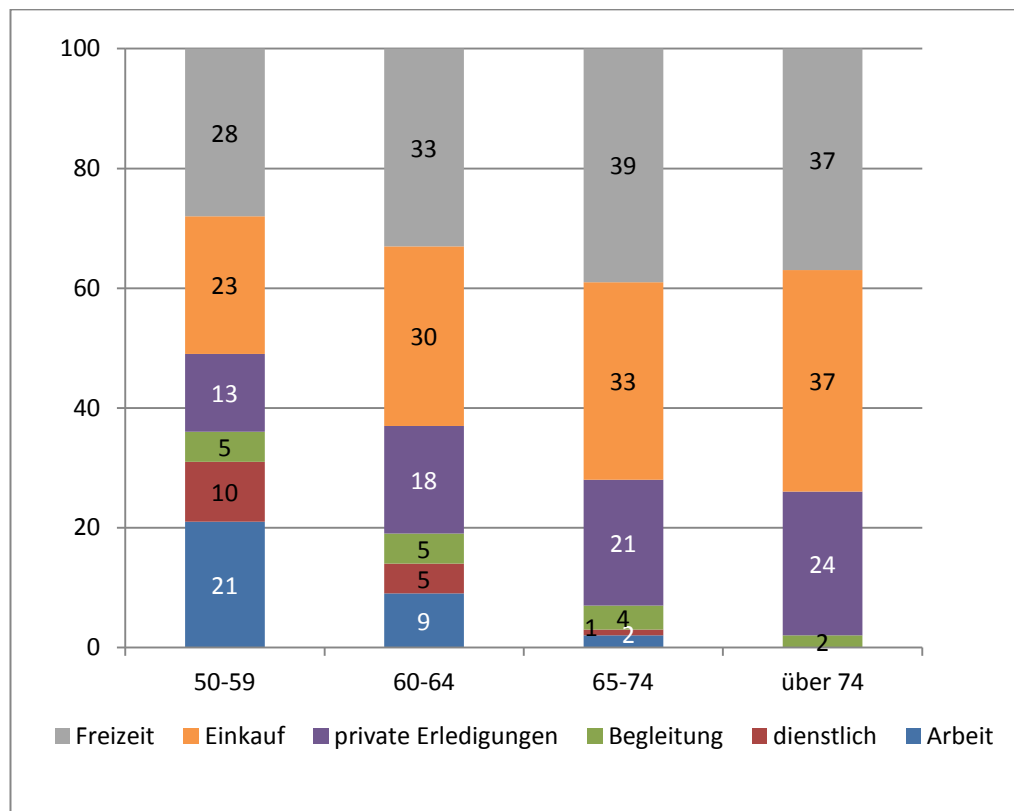


## 2.2.6 Mobilitätsverhalten im Ergebnisvergleich: Ältere im ländlichen Raum und „Mobilität in Deutschland“

Laut den Ergebnissen der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ (MiD 2008) stellt sich das Mobilitätsverhalten der älteren Bevölkerung wie folgt dar:

- Bei älteren Menschen dominieren im Wesentlichen die zwei Wegezwecke Freizeit und Einkauf (vgl. Abbildung 18). Mit dem Übergang von der Erwerbsphase in den Ruhestand werden Wegezwecke (z.B. Arbeit, dienstlich) irrelevant, die in den mittleren Altersgruppen einen hohen Anteil bilden.
- Auch der Anteil privater Erledigungen (z.B. Arztbesuche) nimmt gegenüber jüngeren Altersgruppen zu.
- Ab dem Alter von 60 Jahren beginnt die Bedeutung des Pkw stetig zurückzugehen, auch wenn in der Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen noch ungefähr 50 % der Wege auf den MIV (als Fahrer oder Mitfahrer) entfallen.
- Mit zunehmendem Alter verschiebt sich der Modal Split zugunsten des Zufußgehens.
- Der Öffentliche Verkehr erzielt erst bei den über 74-Jährigen wieder einen höheren Anteil.
- In der Summe ist der Pkw das bis ins hohe Alter hinein am häufigsten genutzte Verkehrsmittel (vgl. Abbildung 18).

Abbildung 18: Wegezwecke nach Altersgruppen



Quelle: INFAS & DLR, 2010

Die durchgeführte Erhebung kommt zu folgenden Schlussfolgerungen für das Mobilitätsverhalten Älterer im ländlichen Raum:

- ◆ Mehr als die Hälfte aller Wege wird im Pkw als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt.
- ◆ Je jünger die Befragten, umso deutlicher steht die Nutzung des Pkw als Fahrer im Vordergrund, während mit zunehmendem Alter das Mitfahren im Pkw ansteigt.
- ◆ Der Anteil der Fußwege und des Radfahrens nimmt mit zunehmendem Alter ab, entsprechend wächst die Abhängigkeit von anderen Mobilitätsoptionen.
- ◆ 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.

Im Ergebnis lassen sich folgende Unterschiede im Mobilitätsverhalten der befragten Älteren im ländlichen Raum im Vergleich zu Älteren in allen Raumkategorien Deutschlands feststellen:

- ◆ Der Anteil der Fußgänger und der Nutzer von Bus und Bahn im ländlichen Raum ist geringer als im Vergleich zu Gesamtdeutschland.
- ◆ Der ländliche Raum bietet insgesamt neben dem Pkw weniger Mobilitätsoptionen im Vergleich zu allen Raumkategorien Deutschlands.
- ◆ Ältere führen im Vergleich zu Gesamtdeutschland weniger Ausflüge durch und fahren weniger häufig zu Freunden und Verwandten.
- ◆ Aufgrund geringerer Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum ist die Möglichkeit der Teilhabe am öffentlichen Leben – insbesondere ohne Pkw – problematischer zu bewerten als im gesamtdeutschen Vergleich.

### 2.3 Wie wirkt sich der Gesundheitszustand Älterer auf ihre Mobilität aus?

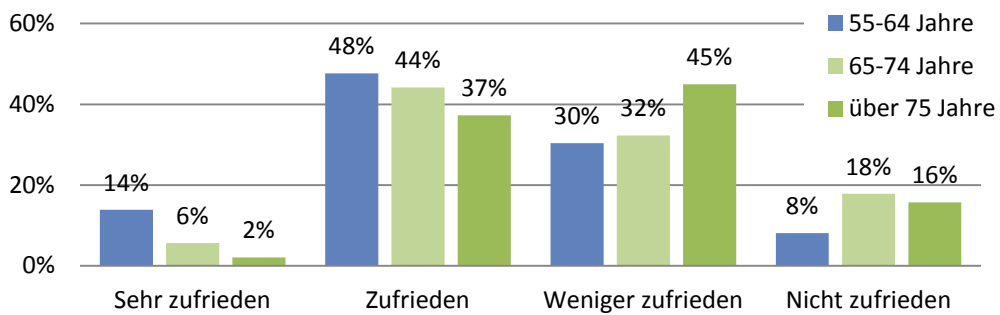
Mobilität ist Voraussetzung für Unabhängigkeit und selbstbestimmte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Mit zunehmendem Alter steigt die Morbidität, d.h. die Krankheitshäufigkeit, sodass die Mobilitätsfähigkeit älterer Menschen mit Zunahme des Lebensalters abnimmt.

Damit einher geht die Abnahme der Pkw-Fahreignung, die sich über den Zusammenhang der Zunahme der Morbidität im Alter statistisch nachweisen lässt (vgl. Golka et al. 2011). Dies ist insofern für die Älteren im ländlichen Raum als problematisch einzustufen, da dem Pkw eine hohe Bedeutung für die Mobilität im ländlichen Raum zukommt.

#### **Mit zunehmendem Alter nimmt die hohe Zufriedenheit mit der eigenen Gesundheit und die empfundene Mobilitätsfähigkeit ab**

Nach eigener Einschätzung sind 62% der befragten 55 bis 64-Jährigen mit ihrer Gesundheit „zufrieden“ bis „sehr zufrieden“, während es bei den 65 bis 74-Jährigen 50% und bei den über 75-Jährigen noch 40% sind (vgl. Abbildung 19).

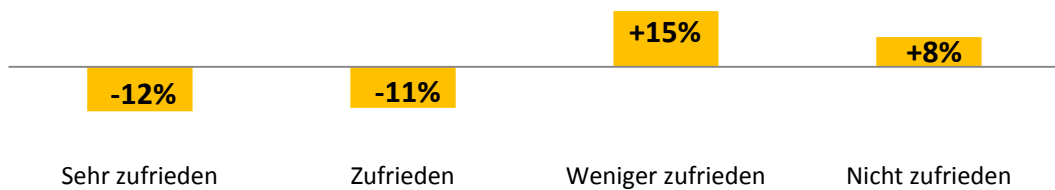
Abbildung 19: Zufriedenheit mit dem eigenen Gesundheitszustand



IGES 2013. n=988. Gruppe „keine Angabe“ nicht dargestellt.

Damit sinkt die Zufriedenheit der über 75-Jährigen mit ihrem Gesundheitszustand im Vergleich zu den 55 bis 64-jährigen Befragten um 23%, während die Unzufriedenheit in gleichem Maße steigt (vgl. Abbildung 20).

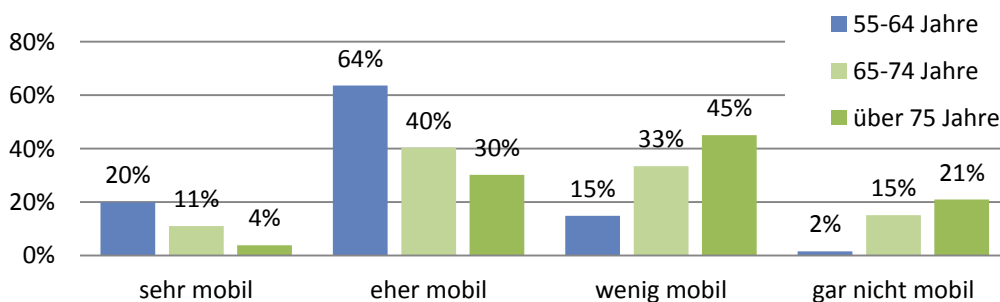
Abbildung 20: Abnahme der Zufriedenheit mit dem Gesundheitszustand der über 75-jährigen Befragten im Vergleich zu den 55-64-jährigen Befragten



IGES 2013

Zwei Drittel der über 75-jährigen Befragten fühlen sich „wenig mobil“ bis „gar nicht mobil“ (vgl. Abbildung 21).

Abbildung 21: Subjektives Mobilitätsempfinden



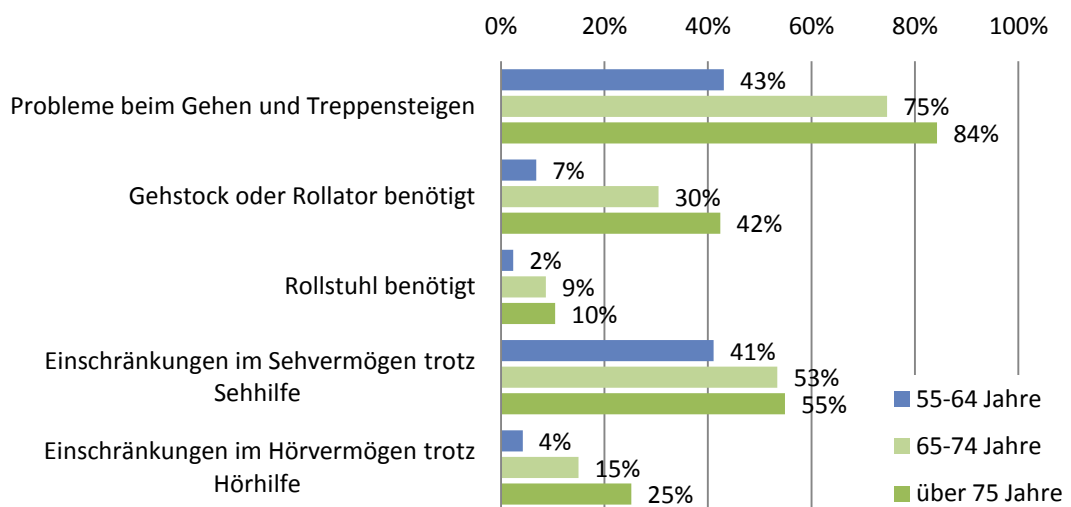
IGES 2013. n=970. Gruppe „keine Angabe“ nicht dargestellt.

### Gesundheitliche Beeinträchtigungen steigen mit zunehmendem Alter

Die größten gesundheitlichen Probleme der Befragten liegen beim „Gehen und Treppensteigen“ sowie „Sehen“ (vgl. Abbildung 22).

Dabei ist zu beachten, dass die Validität dieser Daten insbesondere in Bezug auf die älteren Altersgruppen eingeschränkt ist, da z.B. Bewohner von Seniorenheimen nicht in die Erhebung einbezogen wurden. Entsprechend gering fallen die Nennungen bei „Gehstock oder Rollator benötigt“ und „Rollstuhl benötigt“ aus.

Abbildung 22: Gesundheitliche Einschränkungen



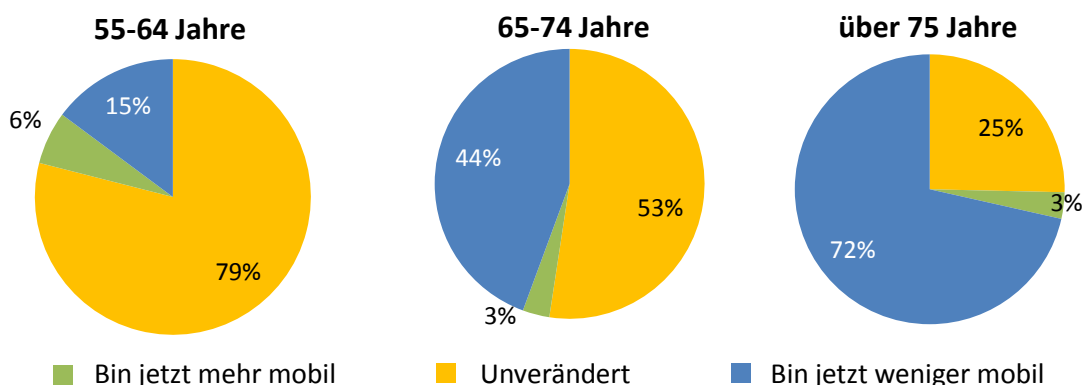
IGES 2013. Von oben nach unten: n = 992. n=992. n=991. n=990. n=989.

### Mit zunehmendem Alter bewerten Ältere im ländlichen Raum ihre Mobilität im Vergleich zu den letzten Jahren subjektiv schlechter

Beim überwiegenden Anteil der 55- bis 64-Jährigen (79%) hat sich die empfundene generelle Mobilität in den letzten Jahren nicht verändert. Im Vergleich dazu nimmt die empfundene generelle Mobilität der Altersgruppe der 65 bis 74-Jährigen ab. Dort fühlen sich nur noch 53% unverändert mobil wie in den Lebensjahren zuvor. Bei den über 75-Jährigen ist auffällig, dass bei fast zwei Dritteln aller Befragten die empfundene generelle Mobilität abgenommen hat (vgl. Abbildung 23).

Als Handlungsschwerpunkt zeigt sich die Altersgruppe der über 75-Jährigen, da hier die Einschätzung der eigenen Mobilität besonders rückläufig ist.

Abbildung 23: Hat sich Ihre Mobilität in den letzten Jahren verändert?



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

## 2.4 Wie sicher fühlen sich Ältere im Straßenverkehr?

Sicherheit im Verkehr ist eine Grundvoraussetzung für ein mobiles und unabhängiges Leben.

Für Ältere ist Verkehrssicherheit aus zwei Gründen besonders wichtig: Zum einen sind sie im Gegensatz zu berufstätigen Menschen weniger auf ihre alltägliche Mobilität angewiesen, etwa um zum Arbeitsplatz zu gelangen. In der Folge neigen sie eher dazu, auf nicht zwingend notwendige Wege zu verzichten und sich zurückzuziehen.

Zum anderen sind die gesundheitlichen Folgen eines Unfalls für Ältere aufgrund ihrer körperlichen Konstitution schwerwiegender als für Jüngere (vgl. FUSS 2013).

### Das Gefühl von Sicherheit im Straßenverkehr nimmt bei Älteren im ländlichen Raum mit zunehmendem Alter ab

88% der 55 bis 64-Jährigen im Straßenverkehr fühlen sich sicher bis eher sicher, während es bei den 65 bis 74-Jährigen noch 63% der Befragten sind. Bei den über 75-Jährigen nimmt der Anteil derer, die sich im Straßenverkehr sicher bis eher sicher fühlen, mit nur noch 48% aller Befragten nochmals ab (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2: 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.

### **Der Pkw wird von Älteren im ländlichen Raum als sicherstes Verkehrsmittel bewertet**

Die Befragten aller Altersgruppen schätzen den Pkw und das Taxi zu über 90% als sicher bis eher sicher ein (vgl. Tabelle 3). Auch Bus und Bahn werden als überwiegend sicher eingestuft.

### **Mit zunehmendem Alter wird von Älteren im ländlichen Raum Fahrradfahren und Zuzußgehen als eher unsicher empfunden**

Während in der Altersgruppe 55 bis 64 Jahre 69% der Befragten das Fahrradfahren als sicher bis eher sicher einschätzen, sind es bei den 65 bis 74-Jährigen noch 43% und in der Gruppe der über 75-Jährigen nur noch 24%.

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Einschätzung der Sicherheit des Zuzußgehens (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Einschätzung der Sicherheit verschiedener Verkehrsmittel, Antworten mit „sicher“ und „eher sicher“

Altersgruppe	Auto	Motorrad/ Mofa/Roller	Fahrrad	Bahn	Bus	Taxi	zu Fuß
55 bis 64-Jährige	97%	35%	69%	93%	93%	93%	87%
65 bis 74-Jährige	92%	24%	43%	82%	84%	92%	66%
über 75-Jährige	96%	12%	24%	70%	68%	93%	52%

IGES 2013. n = 999. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

### **Das Fahrrad wird mehrheitlich von Älteren mit gutem Gesundheitszustand im ländlichen Raum als sicher eingeschätzt**

Am häufigsten als sicheres Verkehrsmittel eingeschätzt wird das Fahrrad von den befragten Älteren im ländlichen Raum, die selbst Fahrrad fahren und sehr zufrieden bis zufrieden mit ihrem eigenen Gesundheitszustand sind (vgl. Tabelle 4).

Demgegenüber schätzen 33% der Befragten, die mit ihrer Gesundheit weniger bis nicht zufrieden sind, das Fahrrad als eher unsicher bis unsicher ein. Von den Rad fahrenden Befragten mit weniger zufriedenstellendem Gesundheitszustand schätzen nur 3% das Fahrrad als sicher ein.

Tabelle 4: Einschätzung der Sicherheit des Fahrrads im Verhältnis zur Einschätzung zum eigenen Gesundheitszustand (alle Befragte sowie nur Rad fahrende Befragte)

Einschätzung des Gesundheitszustand	Einschätzung der Sicherheit des Verkehrsmittels Fahrrad			
	Sicher bis eher sicher		Eher unsicher bis unsicher	
	Alle	Nur Radfahrer	Alle	Nur Radfahrer
Sehr zufrieden bis zufrieden	32%	52%	20%	4%
Weniger zufrieden bis nicht zufrieden	16%	41%	33%	3%

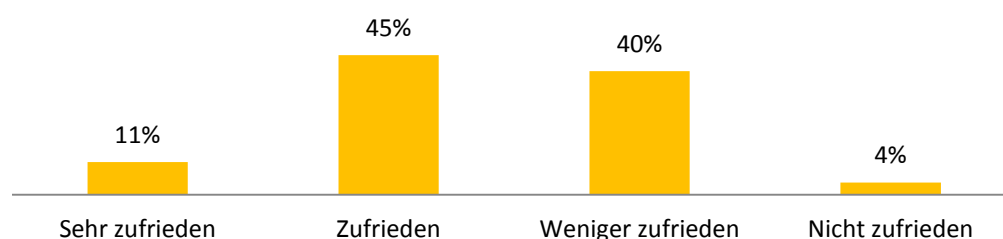
IGES 2013. n=980 (Alle) n = 424 (Nur Radfahrer). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

### Nicht nur Ältere mit gutem Gesundheitszustand nutzen das Fahrrad

40% der befragten Älteren im ländlichen Raum fahren mit dem Rad, obwohl sie mit ihrem Gesundheitszustand weniger zufrieden sind (vgl. Abbildung 24).

Die Vermutung, dass diese Befragtengruppe aufgrund eines fehlenden Pkw auf das Fahrradfahren angewiesen ist, wurde mit der Erhebung nur teilweise bestätigt. So fahren 42% der Befragten, die weniger bis nicht zufrieden mit ihrem Gesundheitszustand sind, mit dem Rad obwohl ihnen jederzeit ein Pkw zur Verfügung steht. Allerdings sind 6% der Befragten mit weniger zufriedenstellendem Gesundheitszustand offenbar auf das Fahrradfahren angewiesen, weil ihnen kein Pkw zur Verfügung steht.

Abbildung 24: Zufriedenheit der Rad fahrenden Befragten mit ihrem Gesundheitszustand



IGES 2013. n =424. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

### Handlungsbedarf besteht in der Erhöhung der Verkehrssicherheit Älterer

Im Ergebnis zeigt sich, dass es weiterer Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bedarf, um das Sicherheitsgefühl Älterer im ländlichen Raum im Straßenverkehr zu stärken und somit ihre Mobilität zu gewährleisten.

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

Ältere Menschen ohne eigenen Pkw sind im ländlichen Raum auf ein funktionierendes öffentliches Verkehrssystem angewiesen.

Jedoch ist das Bus und Bahn-Angebot im ländlichen Raum oftmals hauptsächlich auf den Schülerverkehr ausgerichtet, sodass z.B. Busverbindungen vorwiegend wochentags auf die Schulanfangs- und Schulschlusszeiten beschränkt sind.

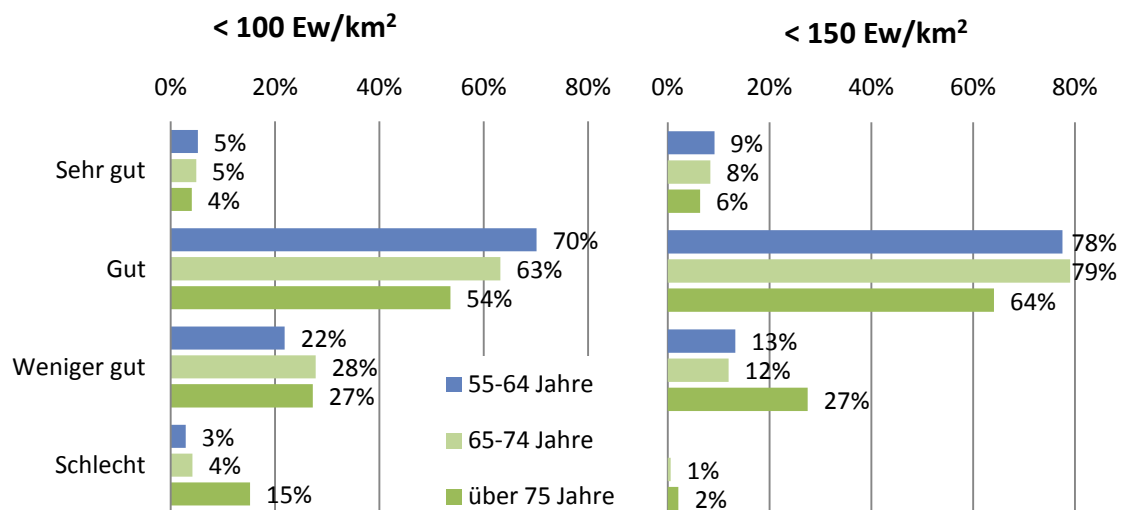
### Bus und Bahn spielen nicht die wichtigste Rolle bei den Wegezwecken Älterer im ländlichen Raum

Insgesamt schätzen die älteren Befragten im ländlichen Raum die Erreichbarkeit von Bus und Bahn zwar als positiv ein (vgl. Abbildung 25). Das tatsächliche Angebot wurde jedoch nicht bewertet.

Trotz der insgesamt positiven Einschätzung der Erreichbarkeit von Bus und Bahn wurde bereits bei der Analyse der Wegezwecke (s. Kapitel 2.2) deutlich, dass für die Befragten die Nutzung von Bus und Bahn für ihre Wegezwecke nicht die wichtigste Rolle spielt.

Dieses Ergebnis ist vermutlich damit zu begründen, dass das öffentliche Nahverkehrsangebot in ländlichen Regionen oftmals unbefriedigend ausgestaltet ist, etwa hinsichtlich der Angebotshäufigkeit.

Abbildung 25: Generelle Einschätzung der Anbindung an Bus & Bahn



IGES 2013. n=443 (<100 Ew/km<sup>2</sup>) n=505 (<150 Ew/km<sup>2</sup>). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.



### **Häufigste Nutzungshemmnisse sind für Ältere im ländlichen Raum die schwierige Mitnahme von Gepäck (auch Einkäufe), Unflexibilität sowie lange Reisezeiten**

Die drei am häufigsten genannten Nutzungshemmnisse der Befragten lauten:

- ◆ „Die Mitnahme von Gepäck und Einkäufen ist schwierig“ (15%)
- ◆ „Die Nutzung von Bus und Bahn ist mir zu unflexibel“ (14%)
- ◆ „Fahrten mit Bus und Bahn dauern mir zu lange“ (13%)

Für die 55 bis 64-jährigen Befragten stellt dabei die Inflexibilität von Bus und Bahn das größte Hemmnis dar, während für die 65 bis 74-Jährigen und die über 75-Jährigen die Mitnahme von Einkäufen und Gepäck am problematischsten ist.

### **Dem Taxi kommt eine unerwartet hohe Bedeutung zu**

Vor allem die Altersgruppe über 75 Jahre nutzt oftmals das Taxi als Alternative zum eigenen Pkw. Es ist zu vermuten, dass dem Taxi eine solch hohe Bedeutung zukommt, weil die drei am häufigsten genannten Nutzungshemmnisse von Bus und Bahn bei der Taxinutzung wegfallen. Dies wurde im Rahmen der Erhebung jedoch nicht erfasst.

## **2.6 Welchen Stellenwert hat der Pkw für die Mobilität im ländlichen Raum?**

Die Analyse der Wegezwecke und der Verkehrsmittelwahl (vgl. 2.2) kam zu dem Ergebnis, dass der Pkw über alle Wegezwecke das am meisten genutzte Verkehrsmittel aller Befragten im ländlichen Raum ist (als Fahrer oder Mitfahrer).

Um weitere Informationen über den Stellenwert des Pkw für die ländliche Mobilität Älterer zu generieren, wurden weitere Aspekte wie z.B. Pkw- und Führerscheinbesitz, Pkw-Verfügbarkeit und Mitfahrverhalten analysiert.

### **Sowohl Pkw-Besitz als auch Pkw-Verfügbarkeit nehmen mit zunehmendem Alter im ländlichen Raum ab**

Gut 83% der rund 40 Millionen Haushalte in Deutschland besitzen mindestens einen Pkw (vgl. ADAC 2010). Eine deutlich geringere Rolle spielen private Pkw im städtischen Raum. So besitzen beispielsweise nur 59% aller Berliner Haushalte einen eigenen Pkw.

Wie in Tabelle 5 dargestellt, sind 82% der 55 bis 64-jährigen Befragten in ländlichen Regionen geringerer Dichte (unter 100 Ew/km<sup>2</sup>) im Besitz mindestens eines Pkw und liegen damit im Bundesdurchschnitt.

Mit zunehmendem Alter ist eine Abnahme des Pkw-Besitzes zu verzeichnen. Innerhalb der Altersgruppe über 75 Jahre besitzt nur noch ein Anteil von 46% einen Pkw (Regionen unter 100 Ew/km<sup>2</sup>).

In ländlichen Regionen geringerer Dichte (unter 100 Ew/km<sup>2</sup>) ist der Pkw-Besitz bis zu einem Alter von 75 Jahren tendenziell höher.

Tabelle 5: Pkw-Besitz, regionale Unterschiede

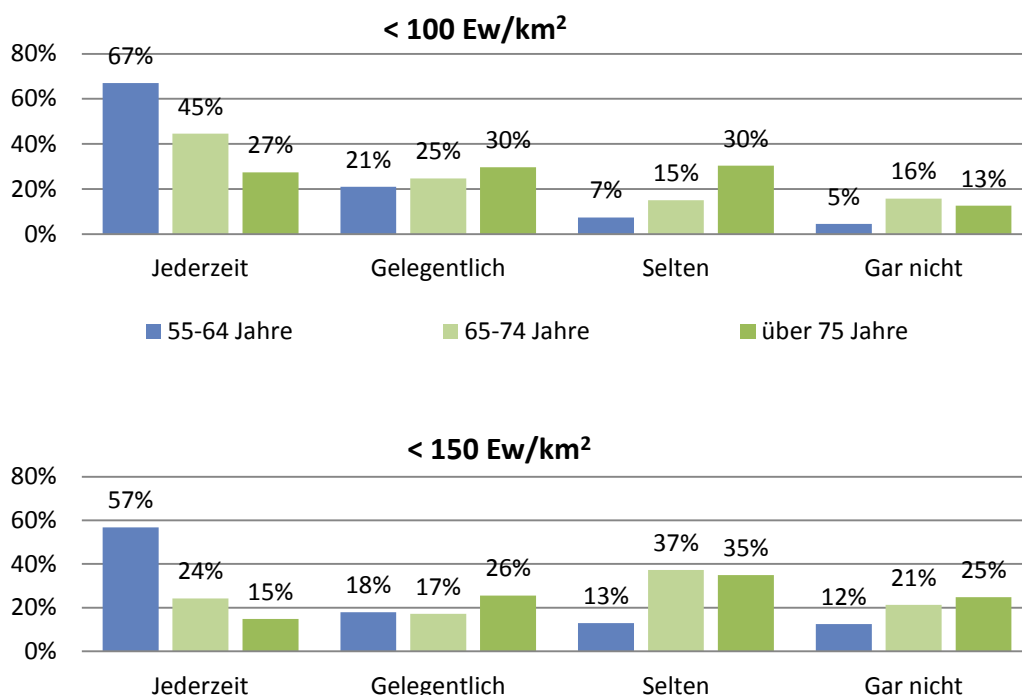
Altersgruppe	unter 100 Ew/km <sup>2</sup>	unter 150 Ew/km <sup>2</sup>
55 bis 64-Jährige	82%	71%
65 bis 74-Jährige	61%	56%
über 75-Jährige	46%	55%

IGES 2013. n=999. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Da ein im Haushalt der Befragten vorhandener Pkw allein noch keinen Aufschluss darüber gibt, ob er den befragten Älteren im ländlichen Raum auch jederzeit zur Verfügung steht, wurde zudem explizit nach der Pkw-Verfügbarkeit gefragt.

Im Ergebnis zeigt sich, dass mit zunehmendem Alter die ständige Verfügbarkeit über den Pkw abnimmt (vgl. Abbildung 26). Zudem verfügen die Befragten in Regionen unter 100 Ew/km<sup>2</sup> insgesamt häufiger über einen Pkw als in Regionen unter 150 Ew/km<sup>2</sup>.

Abbildung 26: Pkw-Verfügbarkeit, regionale Unterschiede



IGES 2013. n= 976. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

### Alleinlebende Ältere im ländlichen Raum besitzen seltener Pkw als Mehrpersonenhaushalte

Drei Viertel der Haushalte der befragten Älteren im ländlichen Raum, die mit Familie, Partner oder anderen Personen zusammenleben, besitzen mindestens einen Pkw (vgl. Tabelle 6).

37% aller befragten Älteren im ländlichen Raum sind nicht im Besitz eines Pkw. Als Handlungsschwerpunkt zeigt sich hier die Gruppe der allein lebenden Älteren im ländlichen Raum, da sie zu 68% keinen Pkw besitzen. Dabei liegt der Anteil der allein lebenden befragten Frauen im ländlichen Raum ohne Pkw bei 40% und der der allein lebenden befragten Männer ohne Pkw bei 28% (vgl. Abbildung 27).

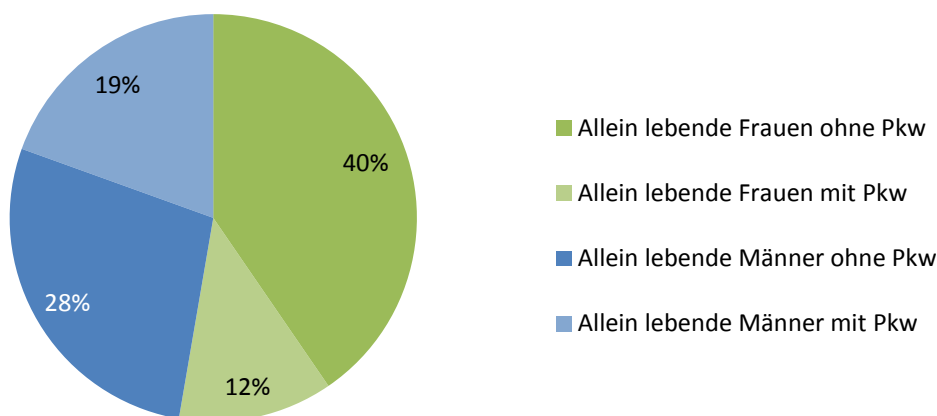
Für diese Befragtengruppe könnte ein Mobilitätsangebot wie „Mobilfalt“ (s. Anhang S. 63), bei dem private Fahrten den klassischen Linienbusverkehr ergänzen, eine Option darstellen.

Tabelle 6: Pkw-Besitz nach Haushaltsstruktur

Pkw-Besitz	Alleinlebend		Mehrpersonenhaushalt	
	n	%	n	%
Kein Pkw	189	68	177	25
Mindestens 1 Pkw	88	32	537	75
<b>Gesamt</b>	<b>277</b>	<b>100</b>	<b>714</b>	<b>100</b>

IGES 2013. n= 991. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Abbildung 27: Allein Lebende nach Geschlecht und Pkw-Besitz



IGES 2013. n= 277. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

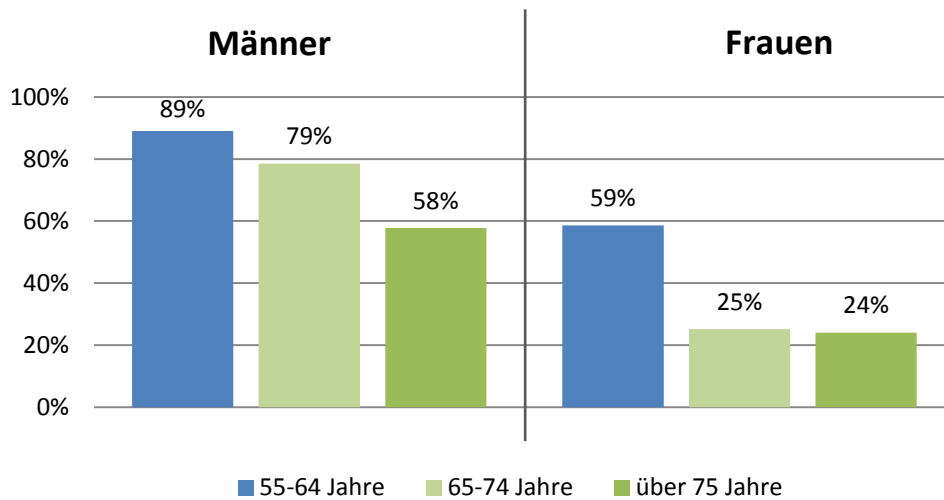
### Geringer Führerscheinbesitz bei Frauen über 65 Jahren

37% aller weiblichen und 78% aller männlichen Befragten haben einen Führerschein. Besonders deutlich wird der geringe Führerscheinbesitz bei Frauen ab 65 Jahren.

### Der Führerscheinbesitz nimmt mit zunehmendem Alter im ländlichen Raum ab

Wie in Abbildung 28 dargestellt, nimmt der Führerscheinbesitz sowohl der männlichen als auch der weiblichen Befragten im ländlichen Raum mit zunehmendem Alter ab.

Abbildung 28: Führerscheinbesitz nach Altersgruppen und Geschlecht



IGES 2013. n= 999.

Beim Führerscheinbesitz zeigen sich keine auffälligen Unterschiede zwischen alleine und in Mehrpersonenhaushalten lebenden Älteren im ländlichen Raum. Alleinlebende besitzen zu 51%, in Mehrpersonenhaushalten lebende zu 58% einen Führerschein (vgl. Tabelle 7).

Tabelle 7: Führerscheinbesitz nach Haushaltsstruktur

Im Besitz eines Führerscheins	Alleinlebend		Mehrpersonenhaushalt	
	n	%	n	%
Ja	142	51	411	58*
Nein	135	49	303	42
Gesamt	277	100	714	100

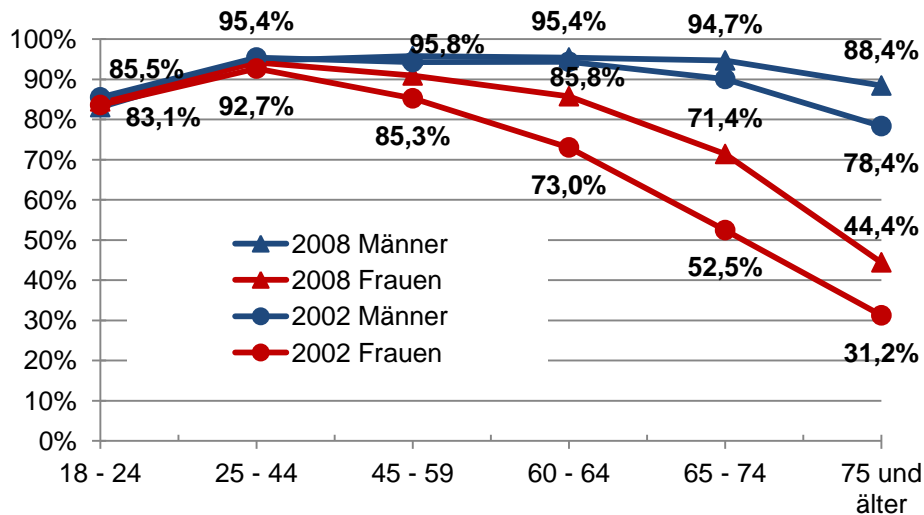
IGES 2013. n= 991. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

\* Der tatsächliche Wert ist vermutlich größer, da die Verknüpfung mit der personenbezogenen Fahrerlaubnis nicht haushaltsbezogen abgefragt wurde.

Zum Vergleich: Die Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ (MiD 2008) kommt im Ergebnis ebenfalls auf einen abnehmenden Führerscheinbesitz mit zunehmendem Alter sowie einen geringeren Führerscheinbesitz bei Frauen als bei Männern (vgl. Abbildung 29).

Allerdings liegt der Führerscheinbesitz im ländlichen Raum im Vergleich zu dem Führerscheinbesitz in allen Raumkategorien Deutschlands insgesamt auf einem niedrigeren Niveau.

Abbildung 29: Pkw-Führerscheinbesitz nach Altersgruppen und Geschlecht  
(2002 und 2008)



Quelle: Eigene Berechnungen anhand INFAS & DLR, 2010

### Die Befragten im ländlichen Raum sind mit zunehmendem Alter auf Alternativen zum eigenen Pkw angewiesen

Es existiert bereits ein hoher Anteil an Pkw-Mitfahrten für alle Wegezwecke. Besonderer Fokus sollte daraus abgeleitet auf Angeboten des Mitnahmeverkehrs bezüglich der Gestaltung alternativer Mobilitätslösungen für den ländlichen Raum liegen.

### Mitfahrer fahren am häufigsten bei Familienangehörigen mit

Für rund 85% der befragten Mitfahrer innerhalb aller Altersgruppen stellt die Familie die häufigste Mitfahrgelegenheit dar.

### Weibliche Befragte und in Mehrpersonenhaushalten Lebende sind häufiger Mitfahrer als männliche Befragte bzw. Alleinlebende

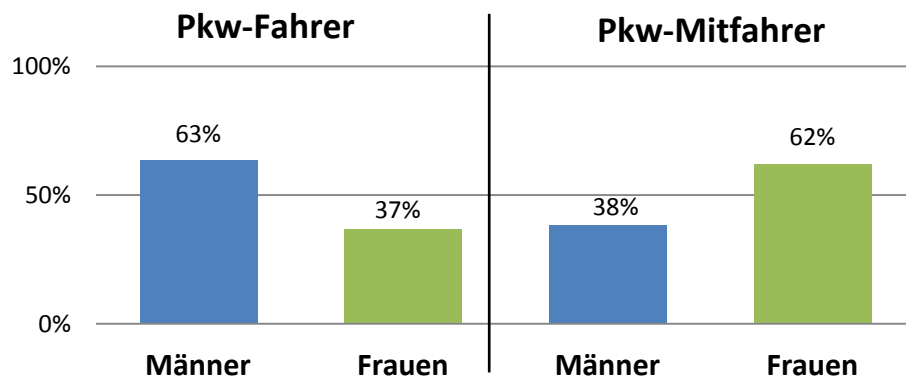
Abgesehen von dem Weg zur Arbeit fahren die weiblichen Befragten häufiger als Mitfahrer im Pkw mit als die männlichen Befragten (vgl. Tabelle 8 und Abbildung 30).

Tabelle 8: Autofahren als Fahrer und als Mitfahrer, geschlechtsspezifische Unterschiede

Wegezweck	Verkehrsmittel	Männliche Befragte		Weibliche Befragte	
		n	%	n	%
Arbeit	Auto als Fahrer	25	12	25	12
	Auto als Mitfahrer	75	37	78	38
Einkauf	Auto als Fahrer	174	31	104	18
	Auto als Mitfahrer	108	19	179	32
Arzt	Auto als Fahrer	142	28	86	17
	Auto als Mitfahrer	106	21	166	33
Apotheke	Auto als Fahrer	135	30	79	18
	Auto als Mitfahrer	92	21	140	31
Freunde & Verwandte	Auto als Fahrer	122	25	69	14
	Auto als Mitfahrer	99	20	196	40
Ausflüge (auch Kino/Theater)	Auto als Fahrer	148	28	70	13
	Auto als Mitfahrer	114	21	206	38

IGES 2013. n=203 (Arbeit) n=565 (Einkauf) n=500 (Arzt) n= 446 (Apotheke) n=486 (Freunde & Verwandte) n=538 (Ausflüge). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Abbildung 30: Anteil von Frauen und Männern an der Gesamtheit der Fahrer und Mitfahrer

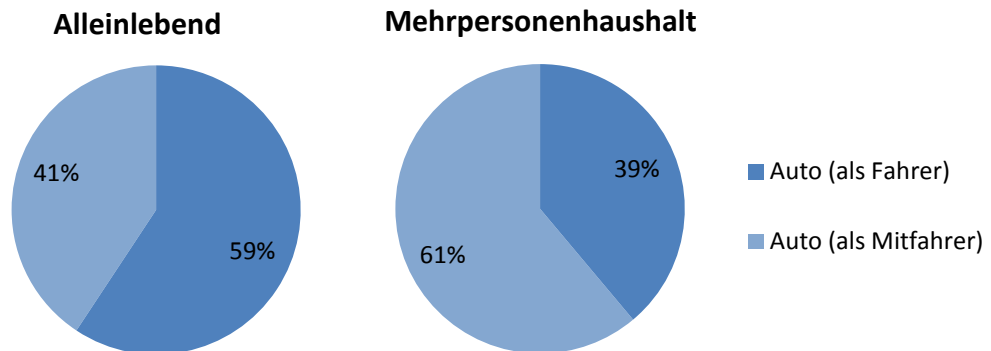


IGES 2013. n=1179 (Fahrer) n=1559 (Mitfahrer). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Über alle Wegezwecke betrachtet, fahren die befragten Älteren im ländlichen Raum, die allein leben, zu rund 60% selbst Pkw, während es bei den in Mehrpersonenhaushalten lebenden Befragten gut 40% sind (vgl. Abbildung 31).

Es ist zu vermuten, dass Alleinlebende aufgrund fehlender Alternativen stärker an das selbst Fahren eines Pkw angewiesen sind. Dagegen können Ältere im ländlichen Raum, die in Mehrpersonenhaushalten leben, häufiger etwa bei Familienmitgliedern mitfahren.

Abbildung 31: Fahrer und Mitfahrer nach Haushaltsstruktur



IGES 2013. n=2724.

### Befragte mit weniger zufriedenstellender Gesundheit sind öfter Mitfahrer als Befragte, die mit ihrer Gesundheit zufrieden sind

Die befragten Älteren im ländlichen Raum, die weniger zufrieden bis nicht zufrieden mit ihrem Gesundheitszustand sind, fahren häufiger im Pkw mit, als Ältere, die mit ihrer Gesundheit sehr zufrieden bis zufrieden sind (vgl. Tabelle 9).

Tabelle 9: Autofahren als Fahrer und als Mitfahrer im Verhältnis zum Gesundheitszustand

Verkehrsmittel	Zufriedenheit mit eigenem Gesundheitszustand	
	Sehr zufrieden bis zufrieden	Weniger zufrieden bis nicht zufrieden
Auto als Fahrer	77%	23%
Auto als Mitfahrer	41%	59%

IGES 2013. n=2727. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

### Mehrheit der Befragten plant keinen Pkw-Kauf in den nächsten Jahren

Die Mehrheit aller Befragten im ländlichen Raum (71% der 55 bis 64-Jährigen, 88% der 65 bis 74-Jährigen sowie 97% der über 75-Jährigen) plant in den nächsten Jahren keine Anschaffung eines Pkw.

Der Kauf eines Neu- oder Gebrauchtwagens ist mehrheitlich ein Wunsch der männlichen Befragten (vgl. Tabelle 10). Insgesamt bleibt jedoch eine deutliche Zurückhaltung hinsichtlich der Kaufabsicht erkennbar (84% der Befragten beabsichtigen keinen Autokauf).

Tabelle 10: Geschlechtsspezifische Unterschiede bei beabsichtigtem Autokauf

Geschlecht	Beabsichtigen Sie, in den nächsten Jahren ein Auto anzuschaffen?						
	Ja, Neuwagen		Ja, Gebrauchtwagen		Nein		
	n	%	n	%	n	%	
Männlich	54	6%	48	5%	349	36%	
Weiblich	35	4%	20	2%	458	48%	
<b>Gesamt</b>	<b>89</b>	<b>9%</b>	<b>68</b>	<b>7%</b>	<b>807</b>	<b>84%</b>	<b>100%</b>

IGES 2013. n=964. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Zum Vergleich: Das Durchschnittsalter der Neuwagenkäufer in Deutschland lag im Jahr 2012 bei 55,2 Jahren, fast ein Drittel der Käufer neuer Pkw war über 60 Jahre alt (vgl. Handelsblatt, 2013).

Ein Vergleich dieser Zahlen mit der Erhebung im ländlichen Raum ist aufgrund fehlender Angaben zum Durchschnittsalter der Neuwagenkäufer nur begrenzt gegeben. Spezifische Daten für städtische Räume sind nicht verfügbar.

Fast drei Viertel der befragten Älteren, die den Kauf eines Pkw planen, leben in Mehrpersonenhaushalten und besitzen bereits mindestens einen Pkw. Demgegenüber beabsichtigen nur 3% der allein lebenden älteren Befragten ohne Pkw in den nächsten Jahren die Anschaffung eines Neu- oder Gebrauchtwagens (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11: Beabsichtigter Kauf eines Neu- oder Gebrauchtwagens nach Haushaltsstruktur und Pkw-Besitz

Neuwagen- oder Gebrauchtwagenkauf beabsichtigt	Alleinlebend, kein Pkw		Alleinlebend, mind. 1 Pkw		Mehrpersonenhaushalt, kein Pkw		Mehrpersonenhaushalt, mind. 1 Pkw	
	n	%	n	%	n	%	n	%
		5	3	32	21	8	5	109

IGES 2013. n=154. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

### Beabsichtigter Neuwagenkauf vornehmlich bei Haushalten mit mittlerem Haushaltsnettoeinkommen, beabsichtigter Gebrauchtwagenkauf eher bei Haushalten mit niedrigerem Haushaltsnettoeinkommen

65% der insgesamt 87 Befragten, die in den nächsten Jahren den Kauf eines Neuwagens planen, verfügen über ein monatliches Haushaltsnettoeinkommen zwischen 1.500 und 3.000 Euro (vgl. Tabelle 12).



Die Mehrheit der Befragten, die einen Gebrauchtwagen-Kauf beabsichtigen, verfügen über ein vergleichsweise geringeres Haushaltsnettoeinkommen zwischen 900 und 2.000 Euro im Monat.

Die Befragten, die einen Neu- oder Gebrauchtwagenkauf planen, leben mehrheitlich in Mehrpersonenhaushalten. Alleinlebende Ältere im ländlichen Raum beabsichtigen seltener die Anschaffung eines Pkw (vgl. Tabelle 12).

Tabelle 12: Beabsichtigter Autokauf nach monatlichem Haushaltsnettoeinkommen und Haushaltsgröße

Monatliches Haushaltsnetto- einkommen	Beabsichtigter Neuwagenkauf		Haushaltsgröße				Beabsichtigter Gebrauchtwagen- kauf		Haushaltsgröße			
	n	%	1	%	>1	%	n	%	1	%	>1	%
Weniger als 900 Euro	0	0	0	0	0	0	7	11	5	8	2	3
900 - 1.500 Euro	4	5	1	1	3	3	20	32	5	8	15	24
1.501 – 2.000 Euro	25	29	6	7	19	22	22	35	7	11	15	24
2.001 - 3.000 Euro	31	36	6	7	25	29	13	21	5	8	8	13
3.001 – 4.000 Euro	16	18	0	0	16	18	0	0	0	0	0	0
Über 4.000 Euro	11	13	1	1	10	11	0	0	0	0	0	0
Gesamt	87	100	14	16	73	84	62	100	22	35	40	65

IGES 2013. n=149. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

### Größte Störfaktoren beim Autofahren sind dichter Verkehr und schlechter Straßenzustand

Die Befragten der Altersgruppe 55 bis 64 Jahre empfinden beim Autofahren dichtes Verkehrsaufkommen und Stau als am störendsten. Sowohl die befragten 65 bis 74-Jährigen als auch die über 75-Jährigen nannten am häufigsten einen schlechten Straßenzustand als beim Autofahren störend.

Der über alle Altersgruppen am häufigsten genannte Grund, den Pkw stehen zu lassen, lautet „wenn ich mich unwohl fühle“. In der Altersgruppe 55 bis 64 Jahre nannten 59%, in der Altersgruppe 65 bis 74 Jahre 49% und in der Altersgruppe über 75 Jahre 46% diesen Grund.

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

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%)

Diese drei Antworten bilden über drei Viertel der befragten Älteren im ländlichen Raum ab.

#### **Der Pkw für Ältere im ländlichen Raum – Wichtige Ergebnisse und Empfehlungen:**

- ◆ Sowohl Pkw- und Führerscheinbesitz als auch Pkw-Verfügbarkeit nehmen mit steigendem Alter ab. Die Befragten im ländlichen Raum sind daher mit zunehmendem Alter auf Alternativen zum eigenen Pkw angewiesen.
- ◆ Bereits jetzt existiert ein hoher Anteil an Pkw-Mitfahrten bei allen Wegezwecken. Dies sollte mit einem besonderen Fokus auf Angebote des Mitnahmeverkehrs hinsichtlich der Gestaltung alternativer Mobilitätslösungen für den ländlichen Raum berücksichtigt werden.
- ◆ Ein wesentliches Ergebnis lautet, dass sich ein Großteil der Befragten seiner ggf. vorhandenen gesundheitlichen Einschränkungen bewusst ist. Damit verbunden lässt sich ein hoher Grad an Eigenverantwortung von Älteren im ländlichen Raum feststellen, um Gefährdungen von sich selbst oder anderen zu vermeiden. Diese Verantwortung kann jedoch nur wahrgenommen werden, wenn ausreichende Mobilitätsalternativen zum Pkw-Führen existieren.
- ◆ In allen befragten Altersgruppen beabsichtigt jeweils nur ein geringer Anteil, einen Neu- oder Gebrauchtwagen zu erwerben. Dies verlangsamt im ländlichen Raum die Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen, die bei Neuwagen häufig bereits Bestandteil der Serienausstattung sind.

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

### Größter Anteil der Mobilitätsausgaben entfällt auf Kraftstoff

Bei den durchschnittlichen monatlichen Kosten liegen die Ausgaben für Kraftstoffe an erster Stelle (vgl. Tabelle 13). Diese Kosten beinhalten auch Mitfahrten. Hier liegt der größte Anteil mit 60% zwischen 100 und 200 Euro monatlich, mit denen sich die befragten Älteren im ländlichen Raum an Kraftstoffkosten bei Mitfahrten beteiligen.

Sonderausgaben für Mobilität wurden ebenfalls erfasst. Darunter fallen z.B. Ausgaben für Freizeitaktivitäten (Yacht, Motorrad), Beteiligung an Kraftstoffkosten bei Mitfahrten oder der mobile Pflegedienst.

Tabelle 13: Durchschnittliche monatliche Ausgaben für Mobilität

Ausgabebe Zweck	Ø monatliche Ausgaben (in €)			
	Gesamt	55-64 Jahre	65-74 Jahre	über 75 Jahre
Ø Tanken	141	162	106	94
Ø Bus und Bahn	37	38	33	43
Ø Taxi	46	33	46	58
Ø Gesamt	98	125	77	74

IGES 2013. n=761. Gruppen „Sonstiges“ sowie „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Unerwartet ist der im Vergleich zu Ausgaben für Bus und Bahn hohe Anteil an Taxikosten. Dabei haben allerdings nicht die befragten Älteren im ländlichen Raum, die keinen Pkw zur Verfügung haben den höchsten Anteil an Taxikosten (19%), sondern diejenigen Befragten, die jederzeit über einen Pkw verfügen (34%).

Dieses Ergebnis lässt verschiedene Erklärungsansätze zu. Zum einen bedeutet, ein Auto zu haben nicht gleichzeitig, dieses auch zu fahren. Wenn Ältere nicht mehr selbst ihren Pkw führen wollen oder können, etwa aufgrund von Unsicherheitsgefühlen oder gesundheitlichen Problemen, werden sie auf Alternativen zurückgreifen. Stellt der öffentliche Nahverkehr keine Alternative zum Pkw dar, wird folglich auf das Taxi zurückgegriffen.

In der Erhebung der Wegezwecke zeigt sich zudem der hohe Anteil des Taxis für den Wegezweck Ausflüge, worunter auch Restaurantbesuche oder Veranstaltungen fallen. Möglicherweise greifen viele der Befragten, die ein Auto haben, für Ausflüge vornehmlich auf das Taxi zurück, um z.B. etwas Alkoholisches trinken zu können oder die Parkplatzsuche zu umgehen.

Der hohe Anteil der Taxinutzung zeigt sich insbesondere bei den Wegezwecken Arztbesuch und Ausflüge. Es wird daher empfohlen, im Hinblick auf den Wegezweck Arztbesuch das Angebot von Mobilitätsalternativen wie etwa Patientenfahrerservices für eine bessere Erreichbarkeit der ambulanten Gesundheitsversorgung zu prüfen.

Im Zusammenhang mit der Bewertung des Bus und Bahn-Angebots (vgl. Abschnitt 2.5) durch die Befragten werden die empfundenen Defizite des öffentlichen Nahverkehrs unterstrichen. Der hohe Anteil der Taxikosten unterstützt die Schlussfolgerung, dass Bus und Bahn die Bedürfnisse Älterer im ländlichen Raum nicht ausreichend befriedigen.

Defizite in der Angebotshäufigkeit und Angebotsgestaltung wurden nicht erfasst, sind hier jedoch stark zu vermuten. Dies entspricht damit einer Vielzahl anderer wissenschaftlicher Untersuchungen zum Angebotsniveau von Bus und Bahn (vgl. z.B. IMPULS 2005).

### **Häufigste Nennungen bei Ausgaben für Bus und Bahn**

Die häufigsten Antworten aller Befragten entfallen auf Ausgaben für Bus und Bahn, gefolgt von Kraftstoffausgaben und Ausgaben für Taxifahrten. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Befragtengruppe hohe Mitfahreranteile in fast allen Wegezwecken aufweist.

In der Altersgruppe 55 bis 64 Jahre, in welcher der Anteil an Berufstätigen noch hoch ist, werden Ausgaben für Kraftstoff am häufigsten genannt. In den beiden anderen Altersgruppen wurden dagegen Bus und Bahn- und Taxi-Ausgaben am häufigsten erfasst. Hier wirkt sich die Verschiebung der Häufigkeit einzelner Wegezwecke aus (weniger Fahrten zur Arbeitsstätte, etc.).

In den Altersgruppen der 65 bis 74-Jährigen und über 75-Jährigen zeigt sich eine verdeckte Verschiebung von Kraftstoffausgaben in den Bereich Sonstiges. Die darunter erfassten Erläuterungen zeigen, dass mit zunehmendem Lebensalter der Anteil von Kraftstoffkostenbeteiligungen für Mitfahrten bei Dritten steigt. Eine genaue Angabe dazu lässt die durchgeführte Erhebung jedoch nicht zu.

### **Mobilitätsausgaben im ländlichen Raum höher als im deutschen Durchschnitt**

Das statistische Bundesamt veröffentlicht Zahlen zu den privaten Konsumausgaben für Mobilität in ganz Deutschland. Diese beziehen sich jeweils auf einen Haushalt und sind somit nicht direkt mit den hier erhobenen, personenbezogenen Zahlen vergleichbar.

Laut Angaben des statistischen Bundesamtes entfielen im Jahr 2010 pro Haushalt Ausgaben in Höhe von mehr als 150 € auf Kraftstoffe, während für die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs im Schnitt 34 € pro Haushalt ausgegeben wurde (vgl. Statistisches Bundesamt, 2013).

Ausgehend von einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,02 Personen ergeben sich monatliche Ausgaben von ca. 75 € pro Person für Kraftstoffe sowie rund 17 € pro Person für Bus und Bahn. Im Vergleich liegen die monatlichen Ausgaben auf dem Land mit 141 € für Kraftstoffe bzw. mit 37 € für Bus und Bahn deutlich höher als in Gesamtdeutschland.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die in der Befragung erhobenen monatlichen Ausgaben Älterer auf dem Land für Kraftstoffe sowie Bus und Bahn deutlich über dem gesamtdeutschen Durchschnitt liegen.

## 2.8 Welche Informations- und Kommunikationswege werden genutzt?

Während ein Privat-Pkw meist problemlos verwendbar ist, erfordert die Nutzung von Bus und Bahn bzw. alternativer Mobilitätsformen wie z.B. Rufbus, Carsharing etc. eine vorherige Information etwa zu Verfügbarkeiten oder Fahrplänen. Ebenso ist bei vielen Mobilitätsformen eine Buchung oder Anmeldung erforderlich.

Es kommt nach Erfahrungen aus durchgeführten Forschungsprojekten (vgl. IMPULS 2005) jedoch nicht darauf an, welche Informations- und Kommunikationswege vorhanden sind, sondern ob und wofür sie tatsächlich genutzt werden.

### Nutzung von Internet und Smartphones sinkt mit zunehmendem Alter stark

Als Ergebnis der durchgeführten Erhebung zeigt sich, dass die Nutzung von Internet und Smartphones mit zunehmendem Alter abnimmt (vgl. Tabelle 14).

So nutzen knapp 76% der 55 bis 64-Jährigen einen Internetanschluss, während der Anteil bei den 65 bis 74-Jährigen bereits auf nur noch ein Drittel sinkt. Bei den über 75-Jährigen nimmt der Anteil der Internetnutzer auf nur noch 13% aller Befragten nochmals deutlich ab.

Ein vergleichbares Bild zeigt sich bezüglich der tatsächlichen Nutzung von Smartphones durch Ältere (vgl. Tabelle 14).

Tabelle 14: Nutzung 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.

### Information und Buchung von Mobilitätsangeboten spielt bei Internet- und Smartphone-Nutzern bereits eine große Rolle

Immerhin 19% der 55 bis 64-jährigen, 16% der 65 bis 74-jährigen und 15% der über 75-jährigen befragten Internetnutzer buchen über das Internet Tickets für Bus und Bahn (vgl. Tabelle 15).

23% der 55 bis 64-jährigen sowie jeweils 17% der 65 bis 74-jährigen und über 75-jährigen befragten Internetnutzer planen über das Internet ihre Reiseroute. Über Fahrpläne informieren sich jeweils 21% der Altersgruppen 55 bis 64 Jahre sowie 65 bis 74 Jahre und 18% der über 75-Jährigen.

Spritpreise vergleichen mit Hilfe dieser Möglichkeit 3% der befragten 55 bis 64-Jährigen und 65 bis 74-Jährigen, allerdings keiner der befragten Internetnutzer über 75 Jahre.

Tabelle 15: Wofür wird das Internet genutzt?

Nutzung des Internets	55 bis 64-Jährige	65 bis 74-Jährige	über 75-Jährige
Buchung von Tickets für Bus & Bahn	19%	16%	15%
Planung der Reiseroute	23%	17%	17%
Fahrplan-Information	21%	21%	18%
Spritpreis-Vergleich	3%	3%	0%

IGES 2013. n = 840 (55-64 Jahre) n=177 (65-74 Jahre) n=40 (>75 Jahre). Gruppe „keine Angabe“ nicht dargestellt.

6% der 55 bis 64-jährigen befragten Smartphone-Nutzer buchen mit ihrem Gerät Tickets für Bus und Bahn, bei den 64 bis 75-Jährigen sowie den über 75-Jährigen sind es nur 1 bzw. 3% (vgl. Tabelle 16).

Über Fahrpläne informieren sich in den Altersgruppen 55 bis 64 Jahre sowie 65 bis 74 Jahre 8% der Befragten mithilfe ihres Smartphones, in der Altersgruppe über 75 Jahre sind es 3%.

17% der Altersgruppe 55 bis 64 Jahre nutzen ihr Smartphone als Navigationsgerät. In der Altersgruppe 65 bis 74 Jahre sind es 22% und bei den über 75-Jährigen nutzen 16% der Befragten ihr Smartphone als Navigationshilfe.

Tabelle 16: Wofür wird das Smartphone genutzt?

Nutzung des Smartphones	55 bis 64-Jährige	65 bis 74-Jährige	über 75-Jährige
Buchung von Tickets für Bus & Bahn	6%	1%	3%
Fahrplan-Information	8%	8%	3%
Navigationsgerät	17%	22%	16%
Spritpreis-Vergleich	2%	2%	3%

IGES 2013. n = 330 (55-64 Jahre) n=128 (65-74 Jahre) n=37 (>75 Jahre). Gruppe „keine Angabe“ nicht dargestellt.

### **Klassische Informations- und Kommunikationswege können durch Internet und Smartphone ergänzt, aber nicht ersetzt werden**

Obwohl der Anteil der mobilitätsbezogenen Internet- und Smartphone-Nutzungen bereits eine hohe Bedeutung hat, schwächt sich dieses Ergebnis durch die noch unzureichende Verbreitung dieser Medien mit zunehmendem Alter der Befragten ab.

Im Ergebnis zeigt sich daher gerade im ländlichen Raum, dass bei der Gestaltung von Bus und Bahn-Angeboten, aber auch von alternativen Mobilitätsangeboten, eine große Abhängigkeit von herkömmlichen Informations- und Buchungsmöglichkeiten berücksichtigt werden sollte. Gedruckte Fahrplanmedien, telefonische Buchungsmöglichkeiten oder personenbediente Informations- und Verkaufseinrichtungen sollten daher auch weiterhin Bestand haben. Sie sind mittel- bis langfristig nicht komplett durch Alternativen wie Internetangebote ersetzbar.

## 2.9 Wie ist die Einstellung Älterer im ländlichen Raum zu neuen Mobilitäts Optionen?

### Mehrheitlich Unkenntnis über Carsharing- und Rufbus-Angebote

Lediglich 6% der 55 bis 64-jährigen, 5% der 65 bis 74-jährigen und 4% der über 75-jährigen Befragten kennen ein Carsharing-Angebot in ihrem näheren Umfeld.

Ein ähnliches Bild zeigt sich hinsichtlich der Kenntnis Älterer von Rufbussen (vgl. Tabelle 17).

### Mitnahmeverkehre sind bekannter als Carsharing und Rufbus

34% der 55 bis 64-jährigen, 24% der 65 bis 74-jährigen und 20% der über 75-jährigen Befragten kennen in ihrem Wohnort angebotene Mitnahmeverkehre (vgl. Tabelle 17).

Tabelle 17: Kenntnis über Vorhandensein von Mobilitätsangeboten im Wohnort

Altersgruppe	Anteil derer, die Carsharing kennen	Anteil derer, die Mitnahmeverkehr kennen	Anteil derer, die Rufbusse kennen
55 bis 64-Jährige	6%	34%	9%
65 bis 74-Jährige	5%	24%	10%
über 75-Jährige	4%	20%	7%

IGES 2013. n=977 (Carsharing) n=979 (Mitnahmeverkehr) n=984 (Rufbus). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

### Geringe Nutzung von Carsharing und Rufbussen über alle Altersgruppen

Wie in Tabelle 18 dargestellt, nutzt nur ein geringer Anteil der befragten Älteren im ländlichen Raum Carsharing und Rufbus-Angebote.

Demgegenüber fällt die Nutzung von Mitnahmeverkehren mit 23% in der Altersgruppe 55 bis 64 Jahre, 11% in der Altersgruppe 65 bis 74 Jahre sowie 13% in der Altersgruppe über 75 Jahre höher aus.

Die geringe Nutzung von Carsharing oder Rufbus-Angeboten durch die Befragten lässt sich offenbar damit begründen, dass Ältere im ländlichen Raum diese Mobilitätsformen nicht kennen. Demgegenüber fährt bereits ein Großteil der Befragten im Pkw mit, beispielsweise bei Familienmitgliedern.

Tabelle 18: Nutzung von Mobilitätsangeboten (von wöchentlich bis mehrmals im Jahr)

Altersgruppe	Anteil der Carsharing-Nutzer	Anteil der Mitnahmeverkehr-Nutzer	Anteil der Rufbus-Nutzer
55 bis 64-Jährige	5%	23%	1%
65 bis 74-Jährige	5%	11%	4%
über 75-Jährige	3%	13%	3%

IGES 2013. n=931 (Carsharing) n=974 (Mitnahmeverkehr) n=953 (Rufbus). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

### Elektrofahrrad-Besitz sinkt mit zunehmendem Alter

6% aller befragten Älteren im ländlichen Raum besitzen bereits ein Elektrofahrrad, während 12% den Kauf planen bzw. über eine Anschaffung nachdenken.

Sowohl der Besitz als auch der geplante Kauf eines Elektrofahrrads nimmt mit zunehmendem Alter ab (vgl. Tabelle 19).

Tabelle 19: Elektrofahrrad-Besitz und geplante Anschaffung

Altersgruppe	Besitzer eines Elektrofahrrades		Kauf eingeplant bzw. darüber nachgedacht	
	n	%	n	%
55 bis 64-Jährige	26	7%	78	22%
65 bis 74-Jährige	21	6%	35	12%
über 75-Jährige	13	5%	14	5%
<b>Gesamt</b>	<b>60</b>	<b>6%</b>	<b>127</b>	<b>12%</b>

IGES 2013. n=187. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

### Viele Ältere empfinden Elektrofahrräder als zu unsicher

Die am häufigsten genannten Gründe, die gegen den Kauf eines Elektrofahrrades sprechen, sind für 16% der befragten 55 bis 64-Jährigen die hohen Kosten. 13% der 65 bis 74-Jährigen lehnen eine Anschaffung ab, da es ihnen zu unsicher ist. Mit jeweils 13% nennen die Befragten der Altersgruppe über 75 ebenfalls am häufigsten Unsicherheit sowie gesundheitliche Gründe, die gegen den Kauf eines Elektrofahrrades sprechen.

52% der befragten Besitzer eines Elektrorades geben an, seit dem Kauf häufiger Rad zu fahren. 57% der Befragten, die die Anschaffung planen, erwarten, dass sie nach dem Kauf öfter Radfahren werden (vgl. Tabelle 20).



Tabelle 20: Tatsächliche bzw. erwartete Änderung des Radfahrverhaltens nach Kauf eines Elektrofahrrades

Änderung der Radfahrfrequenz	Befragte, die ein Elektrofahrrad besitzen	Befragte, die den Kauf eines Elektrofahrrades planen
Fahre häufiger Rad	52%	57%
Fahre genauso oft Rad	45%	34%
Fahre seltener Rad	3%	9%

IGES 2013. n=60 (Befragte, die Elektrofahrrad besitzen) n=122 (Befragte, die Kauf planen). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

### Mitnahmeverkehr besitzt höchstes Nutzungspotenzial

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% Mitnahmeverkehr

nutzen.

19% der befragten Älteren im ländlichen Raum, für die die Nutzung eines Elektrofahrrades infrage käme, fahren bereits mit dem Rad (vgl. Tabelle 21). Somit sind 81% der Befragten, die sich vorstellen könnten, ein Elektrofahrrad zu nutzen, offenbar Fahrradfanfänger bzw. -Wiedereinsteiger.

Tabelle 21: Gegenwärtiges Radfahrverhalten im Verhältnis zur infrage kommenden Nutzung eines Elektrofahrrads

Befragter fährt bereits Rad	Nutzung eines Elektrofahrrads vorstellbar	
	Ja	Nein
Ja	19%	5%
Nein	81%	95%

IGES 2013. n=803. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

### Auch Ältere mit gutem Gesundheitszustand, die bisher kein Rad fahren, planen die Anschaffung eines Elektrofahrrads

Neben der Frage, ob sich die befragten Älteren im ländlichen Raum die Nutzung eines Elektrofahrrades vorstellen könnten, wurden sie zudem danach befragt, ob sie den Kauf eines Elektrofahrrades konkret planen bzw. über eine Anschaffung nachdenken.

Dabei zeigt sich, dass nicht nur diejenigen Befragten über die Anschaffung eines Elektrofahrrads nachdenken die bereits Rad fahren, sondern auch 74% der Befragten, die bisher kein Fahrrad nutzen (vgl. Tabelle 22).

Mit der möglichen Anschaffung eines Elektrofahrrads beschäftigen sich mehrheitlich die Befragten, die mit ihrem Gesundheitszustand sehr zufrieden bis zufrieden sind.

Tabelle 22: Zusammenhang zwischen Fahrradnutzung, Gesundheitszustand und geplantem Kauf eines Elektrofahrrads

Befragter fährt bereits Rad	Einschätzung des Gesundheitszustands	Kauf eines Elektrofahrrads fest eingeplant		Über Anschaffung wird nachgedacht	
		n	%	n	%
Ja	Sehr zufrieden bis zufrieden	2	2%	82	71%
	Weniger zufrieden bis nicht zufrieden	1	1%	30	26%
Nein	Sehr zufrieden bis zufrieden	52	9%	440	74%
	Weniger zufrieden bis nicht zufrieden	12	2%	90	15%

IGES 2013. n=594. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit ist es als kritisch zu bewerten, dass mit dem Angebot eines Elektrofahrrads auch Ältere erreicht werden, die bisher gar nicht oder lange nicht mehr Rad gefahren sind. Denn Fahranfänger und Wiedereinsteiger, die untrainiert mit einem Elektrofahrrad fahren, unterschätzen oftmals die höheren Fahrgeschwindigkeiten, die durch die Motorunterstützung möglich sind.

### **Mehrheit der befragten Älteren interessieren neue Mobilitätslösungen nicht**

71% aller Befragten geben an, dass sie an keinem der Angebote interessiert seien und eine Nutzung auch dann nicht in Betracht ziehen würden, wenn eines der Angebote in ihrem Wohnort verfügbar wäre.

Dieses Ergebnis ist vermutlich damit zu erklären, dass gegenwärtig eine große Unkenntnis seitens der Älteren im ländlichen Raum bezüglich neuer Mobilitätsformen vorhanden ist. Ein weiterer Grund könnte lauten, dass die Befragten, die einen Pkw besitzen, keinen Anlass sehen, eine andere Form von Mobilität zu nutzen, weil sich andere Angebote beispielsweise als zu unattraktiv in Qualität und/oder Quantität darstellen.

### **Mit zunehmendem Alter steigt der Wunsch nach Barrierefreiheit, klassischen Informationswegen und nicht selbst Autofahren zu müssen**

Für die verschiedenen Altersgruppen stellen sich die jeweils drei wichtigsten Aspekte bei Mobilitätsangeboten wie folgt dar:

Altersgruppe 55 bis 64 Jahre:

- ◆ „Zeitlich flexibel, Fahrplan-ungebunden“ (88%)
- ◆ „Spontane Verfügbarkeit“ (85%)
- ◆ „Räumlich flexibel, Haltestellen-ungebunden“ (81%)

Altersgruppe 65 bis 74 Jahre:

- ◆ „Für Mobilitätseingeschränkte nutzbar“ (91%)
- ◆ „Ohne Internet oder Smartphone nutzbar“ (91%)
- ◆ „Mitnahme von Gepäck oder Einkauf möglich“ (87%)

Altersgruppe über 75 Jahre:

- ◆ „Für Mobilitätseingeschränkte nutzbar“ (95%)
- ◆ „Ohne Internet oder Smartphone nutzbar“ (94%)
- ◆ „Kein selbst Autofahren notwendig“ (93%)

### **Ältere erwarten in Zukunft keinen Rückgang ihrer Mobilität**

70% der 55 bis 64-jährigen, 61% der 65 bis 74-jährigen und 67% der über 75-jährigen Befragten glauben, dass sich ihre Mobilität in Zukunft nicht ändern wird.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die derzeitigen Mobilitätsoptionen im ländlichen Raum bisher keine ernsthafte Alternative zum Pkw darstellen, da sowohl ihr Bekanntheits- als auch Nutzungsgrad zu gering sind.

Die älteren Befragten befassen sich wenig mit neuen Mobilitätsangeboten und sind überwiegend der Meinung, dass sich ihre eigene Mobilität in den nächsten Jahren kaum ändern wird. Dies verdeutlicht, dass das Problem der zukünftigen Mobilitätssicherung den Betroffenen im ländlichen Raum offenbar noch nicht ausreichend bewusst ist.

### 3. Die Mobilitätsangebote und deren Bewertung

#### 3.1 Die derzeitigen Lösungsversuche – Best Practice-Analyse

Um die Optionen für die zukünftige Mobilitätssicherung Älterer in peripheren Regionen darzustellen, wurden aufbauend auf einer Analyse vorhandener und geplanter Mobilitätsangebote sowie des derzeitigen Standes der Wissenschaft und Technik die wesentlichen klassischen Mobilitätsoptionen sowie Mobilitäts-Innovationen im ländlichen Raum strukturiert (vgl. Abbildung 32).

Abbildung 32: Best Practice-Analyse – Was gibt es schon?  
Strukturierungsansatz

<b>Klassische Mobilitätsoptionen im ländlichen Raum</b>	<b>Mobilitäts-Innovationen im ländlichen Raum</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Motorisierter privater Individualverkehr</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pkw</li> <li>• Motorrad</li> </ul> </li> <li>• <b>Nicht-Motorisierter privater Individualverkehr</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu Fuß gehen</li> <li>• Fahrrad</li> </ul> </li> <li>• <b>Klassischer ÖPNV</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus</li> <li>• SPNV</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Motorisierter privater Individualverkehr</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Antriebsformen (z.B. Elektroautos)</li> <li>• Elektrofahrräder</li> </ul> </li> <li>• <b>Gemeinschaftliche Nutzung von Pkw</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Carsharing</li> <li>• Mitfahrplattformen</li> </ul> </li> <li>• <b>Neuer ÖPNV</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedarfssysteme (Rufbus)</li> <li>• Bürgerbusse</li> </ul> </li> <li>• <b>Ehrenamtliche Mobilität</b></li> <li>• <b>Neue kommunale Organisations- und Steuerungsinstrumente</b></li> </ul>

IGES 2013

Aufbauend darauf wurden anhand der in Abbildung 33 gezeigten Kriterien zehn Mobilitätslösungen bzw. Mobilitätsprojekte ausgewählt, um anhand bestehender Ergebnisse und Erfahrungen konkrete Bewertungen der Eignung und Übertragbarkeit von Mobilitätslösungen zu ermöglichen.

Abbildung 33: Auswahlkriterien – Best Practice-Beispiele

Auswahlkriterien für Best Practice-Beispiel
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Region</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Raumkategorie (D)</li> <li>• Internationale Erfahrungen (Fokus Europa)</li> </ul> </li> <li>• <b>Verkehrsmodus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klassische Mobilität</li> <li>• Innovationen / Vernetzte bzw. Multimobilität</li> </ul> </li> <li>• <b>Zielgruppe</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nur Ältere</li> <li>• Auch Ältere</li> </ul> </li> <li>• <b>Wirkungsindikatoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Übertragbarkeit</li> <li>• Finanzierungsbedarf</li> <li>• Akzeptanz bei den Zielgruppen</li> <li>• ...</li> </ul> </li> </ul>

IGES 2013

Die ausgewählten Mobilitätslösungen bzw. Mobilitätsprojekte werden in Tabelle 23 dargestellt und fünf Kategorien zugeordnet. Die Bewertung dieser Mobilitätslösungen bzw. Mobilitätsprojekte erfolgte mittels einer SWOT-Analyse, deren Ergebnisse im Anhang ab S. 59 dargestellt sind.

Tabelle 23: Best Practice-Auswahl für SWOT-Analyse

Kategorie der Mobilitätslösung	Best Practice-Beispiel
<b>Multimobilität</b>	1. Sachsen-Anhalt als Beispiel der Organisation ländlicher Multimobilität (Wittenberger Modell / ÖPNV-Modell Altmarkkreis Salzwedel)
<b>Elektromobilität</b>	2. inmod
<b>Mitnahmeverkehr</b>	3. Mobilfalt 4. compano 5. Pendlernetz / Mitpendler NRW 6. KombiBUS / MultiBus
<b>Carsharing</b>	7. Mobility Carsharing 8. Stadtmobil Südbaden
<b>Bedarfsorientierter ÖPNV</b>	9. Garantiert mobil! 10. Bürgerbus Hoher-Fläming

IGES 2013

### 3.2 Werden die derzeitigen Mobilitätslösungen den Bedürfnissen und Anforderungen der Älteren im ländlichen Raum gerecht?

Die derzeitigen, in der SWOT-Analyse untersuchten Mobilitätsoptionen (vgl. Bewertung derzeitiger Mobilitätsstrategien im Anhang ab S. 59) werden aufgrund der Ergebnisse der durchgeführten Erhebung wie folgt bewertet:

- ◆ Derzeit wird vor allem flexibler bzw. **bedarfsorientierter ÖPNV** als wichtige Lösung für die Mobilitätssicherung im ländlichen Raum umgesetzt. Die durchgeführte Erhebung kommt allerdings zu dem Ergebnis, dass durchaus Vorbehalte der Befragten der Nutzung dieser Angebote entgegenstehen. Für 71% der Befragten kommt z.B. die Nutzung nicht in Betracht.
- ◆ **Carsharing** wird bisher nur selten im ländlichen Raum angeboten. Zudem ist für die Nutzung derzeit meist die Buchung oder Anmeldung per Internet oder Smartphone erforderlich. Da die Erhebung zeigt, dass mit zunehmendem Alter die Nutzung von Internet und Smartphone stark abnimmt, sollte eine Anwendung von Carsharing-Angeboten im ländlichen Raum dies berücksichtigen.
- ◆ Die Ergebnisse der durchgeführten Erhebung zeigen, dass das **Elektrofahrrad** in Ansätzen Potenzial für Nutzungen im ländlichen Raum bietet. Zum Beispiel planen 22 % der Befragten der Altersgruppe 55 bis 65 Jahre den Kauf eines Elektrofahrrads. Allerdings nimmt bei den befragten Älteren die Nutzungsbereitschaft mit zunehmendem Alter ab.
- ◆ Die Kombination verschiedener Verkehrsmittel, d.h. die **Multimobilität** wird zukünftig auch in ländlichen Räumen an Bedeutung gewinnen. In städtischen bzw. dichter besiedelten Räumen wird diese Planungspraxis bereits stark angewendet. Allerdings muss im ländlichen Raum zunächst der Fokus auf eine generelle Mobilitätssicherung gerichtet sein, da bis dato kaum wirksame und akzeptierte Alternativen zum privaten Pkw existieren und hier dringender Handlungsbedarf besteht.
- ◆ **Mitnahmeverkehre** besitzen ein hohes Nutzerpotenzial bei Älteren im ländlichen Raum. Allerdings sollte auch hier die große Abhängigkeit Älterer von herkömmlichen Informations- und Buchungsmöglichkeiten berücksichtigt werden. Neuentwicklungen von Angeboten des Mitnahmeverkehrs im ländlichen Raum sollten beispielsweise telefonische Buchungsmöglichkeiten oder personenbediente Informations- und Verkaufseinrichtungen beinhalten.

Wie die Erhebung gezeigt hat, sind sowohl der Bekanntheits- als auch der Nutzungsgrad der untersuchten Mobilitätsoptionen bei Älteren im ländlichen Raum gering.

Die bisherigen Lösungsansätze bieten daher keine bzw. nur in begrenztem Umfang eine nachhaltige Alternative zum Pkw. Insbesondere Mitnahmeverkehre, teilweise auch Radverkehr und Elektrofahrräder sind für die Befragten interessant.

## 4. Ergebniszusammenfassung und Empfehlungen: Mobilitätsoptionen und Mobilitätssicherung für Ältere im ländlichen Raum

Im Folgenden wird für jede der drei untersuchten Altersgruppen ein typisches Profil erstellt, das die wesentlichen Untersuchungsergebnisse aus jeder Befragtenengruppe noch einmal zusammenfasst.

Die durchschnittliche Person aus der Gruppe der **55 bis 64 Jahre** alten Menschen im ländlichen Raum...

...lebt mit der Familie oder dem Partner zusammen, ist in Vollzeit berufstätig und verfügt über ein monatliches Haushaltsnettoeinkommen zwischen 2.000 und 3.000 Euro.

...ist vor allem mit dem Auto als Fahrer mobil und nutzt es täglich für den Arbeitsweg sowie ein- bis zweimal in der Woche für den Einkauf und den Besuch von Freunden und Verwandten. Seltener als monatlich fährt die Person mit dem Auto zum Arzt und zur Apotheke oder nutzt es für Ausflüge.

...ist mit ihrem Gesundheitszustand sehr zufrieden bis zufrieden, fühlt sich mobil und kann keine Veränderung der empfundenen generellen Mobilität in den letzten Jahren feststellen.

...fühlt sich im Straßenverkehr sicher und schätzt den Pkw als das sicherste Verkehrsmittel ein.

...besitzt sowohl einen Führerschein als auch einen Pkw, über den sie jederzeit verfügen kann. Sie plant in den nächsten Jahren keinen Kauf eines neuen oder gebrauchten Pkw. Die Person würde das Autofahren aufgeben, sobald sie sich selbst dabei nicht mehr sicher fühlen würde.

...schätzt die Erreichbarkeit von Bus und Bahn zwar insgesamt als positiv ein, allerdings spielt der öffentliche Verkehr für ihre Wegezwecke nicht die wichtigste Rolle. Die Nutzung von Bus und Bahn ist der Person zu unflexibel.

...gibt in Bezug auf ihre monatlichen Mobilitätsausgaben am meisten für Kraftstoff aus.

...nutzt einen Internetanschluss und plant damit bezogen auf ihre Mobilität vor allem Reiserouten. Die Person besitzt außerdem ein Smartphone und nutzt dies zudem als Navigationsgerät.

...kennt Mitnahmeverkehre, während ihr Carsharing und Rufbusse unbekannt sind. Sie hat eine positive Grundeinstellung gegenüber Elektrofahrrädern.

**Alter & Haushaltsstruktur**

**Modal Split & Wegezwecke**

**Gesundheit & Mobilitäts-empfinden**

**Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr**

**Stellenwert des Pkw**

**Stellenwert des ÖPNV**

**Ausgaben für Mobilität**

**Moderne Kommunikationsmittel**

**Neue Mobilitätsoptionen**

...ist an Mitnahmeverkehr als neue Mobilitätsoption nicht besonders interessiert und geht davon aus, dass sich ihre Mobilitätssituation in Zukunft nicht ändern wird. Einschränkungen der Mobilitätssituation aufgrund des Alters spielen in der persönlichen Wahrnehmung offenbar noch eine untergeordnete Rolle.

**Einstellungen und Erwartungen**

Die typische Person aus der Gruppe der **65 bis 74 Jahre** alten Menschen im ländlichen Raum...

...lebt mit Familienmitgliedern oder ihrem Partner zusammen, ist Rentner und verfügt über ein monatliches Haushaltsnettoeinkommen zwischen 900 und 1.500 Euro.

**Alter & Haushaltsstruktur**

...ist vor allem mit dem Auto mobil und nutzt es ein- bis zweimal in der Woche für den Einkauf. Ein- bis zweimal im Monat fährt die Person als Mitfahrer zum Arzt oder zur Apotheke oder besucht Freunde und Verwandte. Seltener als monatlich nutzt sie das Auto als Mitfahrer für Ausflüge.

**Modal Split & Wegezwecke**

...ist mit ihrem Gesundheitszustand zufrieden und fühlt sich eher mobil. Zwar macht das Treppensteigen der Person öfter Schwierigkeiten, jedoch hat sich insgesamt ihre empfundene generelle Mobilität in den letzten Jahren nicht auffällig verschlechtert.

**Gesundheit & Mobilitäts-empfinden**

...fühlt sich im Straßenverkehr eher sicher und schätzt den Pkw und das Taxi gleichermaßen als die beiden sichersten Verkehrsmittel ein.

**Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr**

...ist im Besitz eines Führerscheins und in ihrem Haushalt ist mindestens ein Pkw vorhanden. Während dieser von der durchschnittlichen männlichen Person der Altersgruppe überwiegend als Fahrer genutzt wird, fährt die typische weibliche Person in dieser Altersgruppe überwiegend als Mitfahrer mit. Hier stellt die Familie die häufigste Mitfahrgelegenheit dar. In den nächsten Jahren plant die Person keine Anschaffung eines Pkw. Sobald sie sich selbst beim Führen eines Pkw nicht mehr sicher fühlt, gibt die Person an, das Autofahren aufgeben zu wollen.

**Stellenwert des Pkw**

...schätzt die Erreichbarkeit von Bus und Bahn insgesamt als positiv ein, nutzt den öffentlichen Verkehr für ihre Wegezwecke trotzdem nur selten. Das größte Nutzungshemmnis sieht die Person dabei in der unpraktischen Mitnahme von Einkäufen und Gepäck.

**Stellenwert des ÖPNV**

...gibt für ihre Mobilität monatlich am meisten für Bus und Bahn, die Taxi-Nutzung, sowie die Kraftstoffkostenbeteiligungen für Mitfahrten bei Dritten aus.

**Ausgaben für Mobilität**

...nutzt einen Internetanschluss, jedoch kein Smartphone. Mit Hilfe des Internets informiert sich die Person über Fahrpläne.

**Moderne Kommunikationsmittel**



...hat schon einmal etwas von Mitnahmeverkehren gehört, sie aber noch nicht benutzt. Carsharing und Rufbus-Systeme sind ihr überwiegend unbekannt. Die Person fährt seit längerem nur noch wenig mit dem Fahrrad, ist Elektrofahrrädern gegenüber aber durchaus positiv eingestellt.

**Neue Mobilitäts-  
optionen**

...interessiert sich nicht für Mitnahmeverkehre, Carsharing und Rufbusse und würde diese Mobilitätsformen auch dann nicht nutzen, wenn sie in Ihrem Wohnort angeboten würden. Gleichzeitig erwartet die Person in Zukunft keine wesentliche Änderung ihrer Mobilitätssituation. Altersbedingte Einschränkungen der Mobilitätssituation spielen hier in der persönlichen Wahrnehmung noch eine untergeordnete Rolle.

**Einstellungen und  
Erwartungen**

Die durchschnittliche Person aus der Gruppe der **über 75 Jahre** alten Menschen im ländlichen Raum...

...lebt mit Familienmitgliedern zusammen, ist in Rente und verfügt über ein Haushaltsnettoeinkommen zwischen 900 und 1.500 Euro im Monat.

**Alter &  
Haushaltsstruktur**

...ist vor allem mit dem Auto als Mitfahrer mobil. Einmal die Woche fährt die Person mit zum Einkaufen mit, sonst wird der Einkauf von Familienmitgliedern erledigt. Zweimal im Monat fährt die Person als Mitfahrer zum Arzt sowie zur Apotheke und besucht Freunde und Verwandte. Seltener als monatlich unternimmt sie Ausflüge und greift dafür häufiger als für andere Wegezwecke auf das Taxi zurück.

**Modal Split &  
Wegezwecke**

...ist mit ihrem Gesundheitszustand weniger zufrieden als in den Lebensjahren zuvor und fühlt sich wenig mobil. Die Person hat gesundheitliche Probleme beim Gehen und Treppensteigen und beim Sehen und fühlt sich weniger mobil als in den Lebensjahren zuvor.

**Gesundheit &  
Mobilitäts-  
empfinden**

...fühlt sich im Straßenverkehr eher unsicher und schätzt den Pkw als das sicherste Verkehrsmittel ein. Das Fahrradfahren und Zufußgehen wird von ihr als wenig sicher eingestuft.

**Sicherheitsgefühl  
im Straßenverkehr**

...besitzt einen Führerschein, fährt aber hauptsächlich bei Familienmitgliedern mit. Aufgrund gesundheitlicher Probleme würde die Person auch dann nicht mehr Autofahren, wenn sie einen Führerschein besäße.

**Stellenwert des  
Pkw**

...schätzt die Erreichbarkeit von Bus und Bahn insgesamt als positiv ein, trotzdem nutzt sie diese Verkehrsmittel nur selten für ihre Wegezwecke. Als problematisch sieht sie die Mitnahme von Einkäufen und Gepäck in Bus und Bahn an. Als Alternative zur Pkw-Mitfahrt bei Familienangehörigen dient der Person häufiger das Taxi.

**Stellenwert des  
ÖPNV**

...gibt insbesondere für die Wegezwecke Arztbesuch und Ausflüge monatlich einen Betrag für die Taxinutzung aus, der sich dem für Spritkosten annähert.

**Ausgaben für  
Mobilität**

...nutzt weder einen Internetanschluss noch ein Smartphone und greift bei der Nutzung von Bus und Bahn auf gedruckte Fahrplanmedien, telefonische Buchungsmöglichkeiten oder personenbediente Informations- und Verkaufseinrichtungen zurück.

**Moderne  
Kommunikations-  
mittel**

...kennt weder Mitnahmeverkehre, noch Carsharing oder Rufbusse und würde eine Nutzung auch dann nicht in Betracht ziehen, wenn es diese Angebote in Ihrem Umfeld geben würde. Die Person besitzt kein Elektrofahrrad und plant auch nicht, sich eines anzuschaffen. Gegen den Kauf sprechen für sie Unsicherheit und gesundheitliche Gründe.

**Neue Mobilitäts-  
optionen**

...glaubt trotz ihrer gesundheitlichen Probleme nicht, dass sich ihre Mobilität in Zukunft ändern wird und zeigt auch kein besonderes Interesse an neuen Mobilitätsoptionen.

**Einstellungen und  
Erwartungen**

Aus diesen Untersuchungsergebnissen lassen sich die folgenden Fragen, Forderungen sowie Empfehlungen ableiten.

### **Älteren im ländlichen Raum müssen Alternativen zum eigenen Autofahren geboten werden**

Für alle drei Altersprofile stellt der Pkw die wichtigste Mobilitätsform im ländlichen Raum dar. In der Altersgruppe 55 bis 64 Jahre steht dabei das Fahren des Pkw als Fahrer im Vordergrund, während bei den 65 bis 74-jährigen sowie bei den über 75-jährigen Befragten das Mitfahren im Pkw überwiegt.

Da sowohl die Pkw-Verfügbarkeit als auch der Führerscheinbesitz im ländlichen Raum mit zunehmendem Alter sinken, sind ältere Menschen ohne eigenen Pkw auf Alternativen zum eigenen Autofahren angewiesen.

Die Erhebung zeigt, dass alle drei Altersprofile sich gegebenenfalls vorhandenen gesundheitlichen Einschränkungen bewusst sind. Dies unterstützt die Wahrnehmung eines hohen Grades an Eigenverantwortung von Älteren im ländlichen Raum gegenüber ihrer eigenen Sicherheit und der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer. Eine solche Verantwortung kann jedoch nur wahrgenommen werden, wenn ausreichende Mobilitätsalternativen zum Pkw-Führen existieren.

### **Welche Alternativen zum eigenen Pkw kann es für Ältere im ländlichen Raum geben?**

Die identifizierten Mobilitätsoptionen werden von allen drei Altersprofilen im ländlichen Raum nur gering gekannt bzw. genutzt. Aufgrund dessen bieten die derzeitigen Mobilitätsoptionen bisher noch keine nachhaltige Alternative zum Pkw.

Auch der öffentliche Nahverkehr stellt für keine der befragten Altersgruppen eine ausreichende Alternative zum Pkw dar. Anhand der Erfassung von Mobilitätsausgaben wird deutlich, dass Bus und Bahn durchaus genutzt werden. Allerdings muss das Angebot stärker den Nutzerwünschen entsprechen und sollte an diese angepasst sein.

Es bedarf der Entwicklung von Angeboten des öffentlichen (Nah-)Verkehrs, die speziell auf Ältere zugeschnitten sind. Für die klassische Person über 75 Jahre bedeutet dies z.B. aufgrund ihrer gesundheitlichen Probleme beim Treppensteigen, dass sie auf Fahrzeugmodelle mit einfachem Einstieg angewiesen ist. Da sie zudem weder Internet noch Smartphone nutzt, ist die Barriere „Internet und Smartphone-Zugang“ als Voraussetzung für die Nutzung bestimmter Mobilitätsoptionen abzubauen.

Es sollten außerdem Konzepte entwickelt werden, die ländliche Räume an Oberzentren oder an den Fernverkehr anbinden.

### **Ein besonderer Fokus sollte auf Angeboten des Mitnahmeverkehrs liegen**

Fahrradfahren und Zuzußgehen spielen im ländlichen Raum im Vergleich zum Pkw eine eher untergeordnete Rolle für die Mobilität aller drei Altersprofile. Es existiert bereits ein hoher Anteil an Pkw-Mitfahrten für alle Wegezwecke, derzeit überwiegend durch Mitnahme im Familien- und Bekanntenkreis. Die Analyse vorhandener Mobilitätsprojekte lässt jedoch auch Potentiale für die stärkere Etablierung von gewerblich organisierten Mitnahmeverkehren erwarten.

Insbesondere die Gruppe der allein lebenden Älteren im ländlichen Raum bildet hier einen Handlungsschwerpunkt, und zwar vor allem bezogen auf ihre Versorgung, da mehr als die Hälfte von ihnen keinen Pkw besitzt.

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

Die Mehrheit aller Befragten plant in den nächsten Jahren keinen Kauf eines Neu- oder Gebrauchtwagens. Dadurch verlangsamt sich im ländlichen Raum die Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen, die bei Neuwagen bereits häufig Bestandteil einer Serienausstattung sind.

Ein Großteil der befragten Älteren im ländlichen Raum, die sich die Nutzung eines Elektrofahrrads vorstellen könnten, fährt bisher nicht regelmäßig Fahrrad. Es besteht die Gefahr, dass die Älteren, die ungeübt mit einem Elektrofahrrad fahren, dessen höhere Fahrgeschwindigkeiten unterschätzen und es deshalb vermehrt zu Unfällen kommt. Es sollten Aufklärungsmaßnahmen z.B. zur Fahrdynamik von Elektrofahrrädern oder zum Tragen von Helmen durchgeführt werden. Der Fokus der Aufklärungskampagnen sollte dabei auf älteren Fahrradfahrern liegen, die mehr oder weniger geübt mit dem Fahrrad sind und auf das Elektrofahrrad umsteigen wollen.

### **Die gefühlte Verkehrssicherheit Älterer im ländlichen Raum muss erhöht werden**

Die Untersuchung zeigt, dass das Gefühl von Sicherheit im Straßenverkehr bei Älteren im ländlichen Raum mit zunehmendem Alter abnimmt. Daher sollten Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls Älterer im Straßenverkehr entwickelt und unterstützt und gerade Ältere im ländlichen Raum gezielt über entsprechende Maßnahmen informiert werden.

Beispielsweise kann die Fahrkompetenz Älterer durch ein Fahrtraining im Realverkehr längerfristig erhöht und somit auch das Sicherheitsgefühl nachhaltig gestärkt werden. Ein solches Training kann insbesondere für Ältere im ländlichen Raum sinnvoll sein, die sich beim Autofahren nicht mehr sicher fühlen, jedoch aufgrund fehlender Alternativen weiterhin auf den Pkw angewiesen sind.

### **Wie können Angebote des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum zukünftig finanziert werden?**

Die Bewertung des öffentlichen Nahverkehrs zeigt Defizite, die nur mit guten Angebotskonzepten behoben werden können. Die Befragten bewerten Bus und Bahn als unflexibel, langsam und z.B. für die Mitnahme von Einkäufen nur bedingt geeignet.

Da ein gutes und akzeptables Bus und Bahn-Angebot eine ausreichende Finanzierungsgrundlage erfordert, ist in der regelmäßig geführten Debatte der Weiterentwicklung der Finanzierung von Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs darauf zu drängen, dass der ländliche Raum nicht vernachlässigt wird.

Zu diskutieren wäre in diesem Zusammenhang auch eine mögliche Weiterentwicklung der derzeitigen Nahverkehrsfinanzierung (Finanzzuweisungen aus öffentlichen Mitteln an die Verkehrsunternehmen bzw. Bestellung bestimmter Verkehrsangebote durch die öffentliche Hand) hin zur Einbeziehung von Elementen der Subjektförderung (direkte Nutzerfinanzierung). Dies würde einen Paradigmenwechsel bedeuten, könnte jedoch ggf. ineffizienten öffentlichen Verkehrssystemen entgegenwirken.

Es wird daher empfohlen, an die Bundes- und Landesregierungen einen Prüfauftrag für eine Weiterentwicklung der Finanzierungssysteme im öffentlichen Nahverkehr zu richten.

### **Das Handlungsfeld Gesundheitsmobilität im ländlichen Raum sollte stärker in den Fokus gerückt werden**

Arztbesuche spielen mit zunehmendem Alter der befragten Personen eine wichtigere Rolle. Dies entspricht auch dem bundesweiten Trend einer erhöhten Morbidität mit zunehmendem Lebensalter. Im Hinblick auf die immer älter werdende Bevölkerung besteht daher Handlungsbedarf in der Gesundheitsmobilität im ländlichen Raum, der verstärkt an die Politik adressiert werden sollte.

Es wird empfohlen, Mobilitätsalternativen wie Patientenfahrdienste für eine bessere Erreichbarkeit der ambulanten Gesundheitsversorgung sowie alternative Finanzierungsoptionen zur Sicherstellung der ambulanten Gesundheitsversorgung (SGB/RegG/etc.) zu prüfen.

### **Ist den betroffenen Älteren das Problem der Mobilitätssicherung im ländlichen Raum bewusst?**

Das Problem der zukünftigen Mobilitätssicherung für Ältere im ländlichen Raum wird von der betroffenen Bevölkerung selbst noch nicht stark wahrgenommen. 60% aller Befragten sind der Auffassung, dass sich ihre Mobilität in Zukunft kaum ändern wird.

Hintergrund dieser Einschätzung ist das durchgängig hohe Niveau der Pkw-Nutzung im ländlichen Raum sowie die Tatsache, dass in absehbarer Zeit keine wesentlichen strukturellen Änderungen sowohl hinsichtlich der Versorgungssituation (Nahversorgung mit Waren und Dienstleistungen, hausärztliche Versorgung, etc.) als auch hinsichtlich einer Ausweitung von Mobilitätsalternativen zum Pkw zu erwarten sind.

Daher ist eine zeitnahe öffentliche Auseinandersetzung mit diesem Thema anzustreben. Gemeinsam mit allen verantwortlichen Akteuren müssen sinnvolle Lösungen gefunden werden, um die Sicherung der Mobilität insbesondere der älteren Bevölkerung im ländlichen Raum zu unterstützen.

Durch Aufklärungsarbeit sollte die breite Öffentlichkeit sowohl auf das Problem der Mobilitätssicherung Älterer im ländlichen Raum als auch auf neue, alternative Mobilitätsangebote aufmerksam gemacht werden.

## 5. Anhang – Bewertung derzeitiger Mobilitätsstrategien

Die in den folgenden Tabellen dargestellte SWOT-Analyse<sup>4</sup> zeigt neben den Stärken und Schwächen vor allem die Chancen und Risiken auf, von denen abhängig ist, ob die jeweilige Mobilitätslösung erfolgreich und auf andere Regionen übertragbar sein kann und damit eine Option für Ältere im ländlichen Raum darstellt.

Eine zusammenfassende Übersicht über die Best Practices befindet sich auf S. 66.

Multimobilität	Sachsen-Anhalt als Beispiel der Organisation ländlicher Multimobilität:	
<b>ÖPNV-Modell Altmarkkreis Salzwedel</b>		
<p>Sachsen-Anhalt verknüpft Bahn und Bus zu einem ÖPNV-Landesnetz, um flächendeckend die Mobilität im ÖPNV trotz Bevölkerungsrückgang, -alterung sowie zunehmender Finanzierungslücken zu sichern. Ziel ist es, an den Relationen des ÖPNV-Landesnetzes im ländlichen Raum Verknüpfungspunkte einzurichten, von denen aus dünn besiedelte Regionen mit flexiblen Bedienformen erschlossen werden, die aber auch mit dem Individualverkehr (Rad, Pkw) erreicht werden.</p> <p>Zu den Qualitätsmerkmalen des neuen ÖPNV-Systems im Pilotgebiet Altmarkkreis zählt ein tägliches, im Wesentlichen zwei-stündlich vertaktetes Fahrplanangebot (Bahn/Bus, Bus/Bus einschließlich Rufbus) von ca. 5:00 Uhr bis 22:00 Uhr, der Einsatz moderner und behindertengerecht ausgestatteter Linienbusse sowie die kostenlose Fahrradmitnahme.</p>		
<b>Wittenberger Modell</b>		
<p>In Sachsen-Anhalt hat man ab 2005 gänzlich neue Impulse gesetzt. Im sogenannten Wittenberger Modell werden die aufgrund auslaufender Linienkonzessionen frei werdenden Buslinien auf der Basis des Nahverkehrsplans erstmals ausgeschrieben. Die Bewertung der Angebote erfolgt auf Basis einer ausgefeilten Bewertungsmatrix. Die interessierten Busunternehmen müssen daher Angebote mit qualitativ hoch stehenden und innovativen Konzepte vorlegen, die dennoch möglichst kostensparend sind. Bisher wurde z.B. ein Rufbus-Angebot mit ausgesprochen hohem Qualitätsniveau realisiert (täglich stündlicher Betrieb zwischen 6:00 und 24:00 Uhr).</p>		
<b>Stärken</b>		<b>Schwächen</b>
<p>Verknüpfung von Bus und Bahn. Schülerverkehr in flexible Bedienformen integriert. Behindertengerecht ausgestattete Linienbusse. Kostenlose Fahrradmitnahme. Genehmigungswettbewerb für Linienbündel, für die öffentliche Mittel zur Verfügung gestellt werden. Tägliches, von 6:00 bis 24:00 Uhr stündliches Beförderungsangebot.</p>		<p>Nicht durchgehend verfügbar. Anrufbus nicht spontan nutzbar, Fahrt muss mindestens 60 Minuten vorab angekündigt werden. Wittenberger Modell als juristische Einzellösung, laufende Rechtsstreitigkeiten.</p>

<sup>4</sup> Methodisch dient die SWOT-Analyse der Untersuchung der Stärken (**Strengths**), Schwächen (**Weaknesses**), Chancen (**Opportunities**) sowie Risiken (**Threats**) der einzelnen Mobilitätslösungen.

Genehmigungswettbewerb überlässt es der Kreativität der Unternehmer, mithilfe ihrer Ortskenntnis das optimale Bedienungskonzept zu finden.	
<b>Chancen</b>	<b>Risiken</b>
Erschließung dünn besiedelter Regionen. Hohes Qualitätsniveau bei gleichzeitiger Kosteneinsparung halten.	Kürzung öffentlicher Mittel.

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 Elektrofahrräder 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>	
<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<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>
<b>Chancen</b>	<b>Risiken</b>
Flächenerschließung im ländlichen Raum.	Wirtschaftlichkeit (bisher wird Projekt gefördert und Nutzung der Elektrofahrräder ist kostenlos).

Mitnahmeverkehr	Mobilfalt
<p>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 je Kilometer, die Kosten für den Mitfahrer basieren auf dem NVV-Tarif (ein Euro für eine Fahrt innerhalb einer Gemeinde).</p>	
<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<p>Private Fahrten ergänzen Linienbusverkehr. Fahrten werden durch zusätzliche Taxen gewährleistet. Aufgrund Vergütung attraktiv für Fahrer. Kostengünstig für Mitfahrer.</p>	<p>Registrierung ausschließlich über das Internet möglich.</p>

Chancen		Risiken
Flächenerschließung im ländlichen Raum.		Ausgrenzung älterer Menschen ohne Internetaffinität. Zu geringe Nachfrage.
<b>Mitnahmeverkehr</b>	<b>Compano</b>	
<p>Der Verkehrsverbund Ost-Region betreibt mit dem Vermittlungssystem compano Carpooling*, um die Mobilität ohne eigenen Pkw auch auf den ländlichen Raum auszuweiten und aufzuwerten. Gleichzeitig will man das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) auch Pkw-affinen Personenkreisen bekannt machen und so den Einzugsbereich von ÖV-Angeboten vergrößern.</p> <p>Die compano-Fahrplatzvermittlung umfasst eine Vermittlungsplattform im Internet mit innovativen Features, ergänzende Infrastruktur wie Mitfahrhaltestellen und Mitfahrtreffpunkte sowie ein breites Kooperationsnetzwerk mit Unternehmen, regionalen Verkehrsverbänden und lokalen Initiativen.</p> <p>* Im Unterschied zu Carsharing, d.h. der kurzfristigen Vermietung von Autos, versteht man unter Carpooling die gemeinsame Nutzung eines Autos, d.h. die Bildung von Fahrgemeinschaften für Personen mit ähnlichem Reiseziel.</p>		
Stärken		Schwächen
Ergänzende Infrastruktur wie Mitfahrhaltestellen und Mitfahrtreffpunkte. Breites Kooperationsnetzwerk mit Unternehmen, regionalen Verkehrsverbänden und lokalen Initiativen. Kommunen sind Partner und bewerben und betreiben compano vor Ort.		Internetnutzung vorausgesetzt. Ohne Führerschein ist man auf das Mitfahrangebot anderer angewiesen.
Chancen		Risiken
Ausweitung der Mobilität im ländlichen Raum auch ohne eigenen Pkw.		Zu geringes Fahrten-Angebot oder zu geringe Mitfahr-Nachfrage. Ausgrenzung älterer Menschen ohne Internetaffinität. Kommunale Unterstützung und Kompetenz vor Ort benötigt, um die Menschen direkt zu erreichen.
<b>Mitnahmeverkehr</b>	<b>Pendlernetz / Mitpendler NRW</b>	
<b>Pendlernetz</b>		
<p>Das Pendlernetz ist eine internetgestützte Vermittlungsplattform zur Bildung von Fahrgemeinschaften im Berufs- und Freizeitverkehr innerhalb einer Region. Damit unterscheidet es sich von herkömmlichen Mitfahrzentralen, in denen überregionale Mitfahrgelegenheiten zwischen größeren Städten angeboten werden.</p> <p>Die nach Kreisen und Städten strukturierten Pendlernetzseiten erlauben es dem Nutzer, kostenlos und unverbindlich nach Mitfahrgelegenheiten zu suchen oder Mitfahrer für das eigene Fahrzeug zu gewinnen.</p>		



<p>Pendlernetze richten sich vor allem an Berufs- und Ausbildungspendler, aber auch an Verkehrsteilnehmer im Einkaufs- und Freizeitverkehr. Ein Pendlernetz wird zumeist von der öffentlichen Hand angeboten. Die dafür nötige Software richtet sich an Kommunen, die ihren Bürgern alternative Konzepte als Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr anbieten wollen.</p> <p>Auf dem Internetportal <a href="http://www.pendlernetz.de">www.pendlernetz.de</a> findet sich eine kartographische Übersicht zu den angebotenen Pendlerfahrten auch im ländlichen Raum.</p>	
<p><b>Mitpendler NRW*</b></p>	
<p>Mitpendler ist ein NRW-weites Internetportal zum Bilden und Finden von Fahrgemeinschaften, das sich an Berufs- und Freizeitpendler richtet. Der kostenlose Service vermittelt online regelmäßige und einmalige Fahrgemeinschaften in NRW und darüber hinaus.</p> <p>Mitpendler ist ein nicht-kommerzielles Serviceangebot und wird getragen von den beteiligten Kreisen, Städten, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und SPNV-Dachzweckverbänden in NRW. Die federführende Koordinierung erfolgt durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).</p> <p>Als bundesweit erstes Fahrgemeinschaftsportal bietet Mitpendler NRW eine Integration der Daten der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA), d.h. sollte keine passende Fahrgemeinschaft gefunden werden, so wird automatisch eine Fahrtalternative mit Bus und Bahn ausgegeben. Zudem werden auch intermodale Verbindungen durch die Kombination von ÖPNV und Fahrgemeinschaftsverbinding angezeigt.</p>	
<p>* Das Projekt ist kein Beispiel aus dem ländlichen Raum, aber auf diesen übertragbar.</p>	
<p><b>Stärken</b></p>	<p><b>Schwächen</b></p>
<p>Bei fehlender Fahrgemeinschaft wird ÖPNV-Verbindung angeboten. Intermodale Verbindungen durch die Kombination von ÖPNV und Fahrgemeinschaft. Für Berufs- und Freizeitpendler gleichermaßen. Nutzung kostenlos.</p>	<p>Internetnutzung vorausgesetzt. Einmalige Registrierung notwendig (stellt ggf. Hürde dar). Zusätzliche Fahrtkosten durch intermodale Verbindungen.</p>
<p><b>Chancen</b></p>	<p><b>Risiken</b></p>
<p>Steigerung der Nutzerzahl durch Steigerung des Bekanntheitsgrades über das Internet.</p>	<p>Ausgrenzung älterer Menschen ohne Internetaffinität. Kürzung öffentlicher Mittel (da als nicht-kommerzielles Serviceangebot getragen von den beteiligten Kreisen, Städten, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden).</p>

<b>Mitnahmeverkehr</b>	<b>KombiBUS / Multibus</b>	
<b>KombiBUS</b>		
<p>Die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft (UVG) wird als Busunternehmen künftig nicht nur Personen befördern, sondern auch den Transport von Gütern übernehmen. Der Busverkehr soll als mobile Versorgungsinfrastruktur einen zusätzlichen Beitrag zur Daseinsvorsorge im ländlichen Raum leisten – und muss dafür keine neuen Kapazitäten aufbauen: Haltestellen, freier Frachtraum in den Fahrzeugen und ein regelmäßiger Fahrplan sind ohnehin vorhanden. Das kommt nicht nur der Region, sondern auch den Fahrgästen zugute, da die neue Aufgabe gleichzeitig hilft, Busverbindungen finanziell zu sichern und insbesondere auch außerhalb des Schülerverkehrs eine Bedienung zu ermöglichen.</p>		
<b>MultiBus</b>		
<p>MultiBus ist ein Rufbus, der den Bewohnern der drei Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht im nordrhein-westfälischen Kreis Heinsberg die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel deutlich erleichtert und das zuvor gegebene nur unwirtschaftlich betreibbare Linienangebot durch eine nutzergerechte flächenhafte Busbedienung ersetzt. MultiBus ist flexibel, während seiner Einsatzzeiten ohne Kenntnis eines Fahrplanes nutzbar und an keinen starren Linienweg gebunden; die Fahrgäste werden auf ihren Anruf hin an haustürnahen Haltestellen abgeholt. Neben der Dienstleistung im lokalen Personenverkehr wird der MultiBus auch für die Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen sowie für Shuttledienste im Rahmen von Sonderveranstaltungen eingesetzt.</p>		
<b>Stärken</b>		<b>Schwächen</b>
<p>Kombination von Personen- / Güterbeförderung bzw. Beförderung Mobilitätseingeschränkter / Shuttledienste. Vorhandene Kapazitäten nutzbar. Finanzielle Sicherung der Busverbindungen. Sicherung der Bedienung außerhalb des Schülerverkehrs. Flexibel nutzbar. Haustürnahe Haltestellen. Mobil auch ohne eigenen Pkw.</p>		<p>Sicherung, nicht Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum. Nicht spontan nutzbar, Fahrt muss mindestens 60 Minuten vorab angekündigt werden. Einige Linien und Verknüpfungspunkte nur zu bestimmten Zeiten bedient. Nicht durchgehend verfügbar.</p>
<b>Chancen</b>		<b>Risiken</b>
<p>Mobilitätsdefizite insbesondere bei Kindern, Jugendlichen und Senioren reduzieren. Daseinsvorsorge im ländlichen Raum.</p>		<p>Nachfrage zu gering.</p>

Carsharing	Mobility Carsharing
<p>Mobility Carsharing Schweiz stellt seinen Kunden rund um die Uhr 2.650 Fahrzeuge an 1.380 Standorten zur Verfügung. Durch das dezentrale Netz der Mobility-Standorte sind heute bereits rund 60% der Schweizer Bevölkerung an dem Telekommunikations- und rechnergestützten Carsharing-System angeschlossen.</p> <p>Damit wird in der Schweiz Carsharing auch in vielen kleinen Gemeinden angeboten, die nicht im unmittelbaren Umfeld einer größeren Stadt liegen. Dennoch bietet der Schweizer Carsharing -Anbieter Mobility auch dort eine gute Qualität der Wagenbetreuung auf, indem im ländlichen Raum nebenberufliche Wagenwarte beauftragt werden, gegen eine geringe pauschale Kostenerstattung die Fahrzeuge regelmäßig zu pflegen, zu säubern und kleinere Wartungsarbeiten durchzuführen.</p> <p>Die übrigen Dienstleistungen von Mobility am Kunden werden vorwiegend über das Internet oder die 24 Stunden am Tag erreichbare Telefonzentrale durchgeführt, so dass sich diese Leistungen der Kundenbetreuung nicht von denen für die städtische Bevölkerung unterscheiden. Über die Kooperation von Mobility mit der Schweizer Post können sich an allen größeren Postfilialen in der Schweiz Interessierte zum Carsharing anmelden, dies gewährleistet einen nahezu flächendeckenden Vertrieb in der ganzen Schweiz.</p>	
Stärken	Schwächen
Fahrzeuge rund um die Uhr verfügbar. 24 Stunden am Tag erreichbare	Selbst fahren oder gefahren werden vorausgesetzt.
Telefonzentrale. Nahezu flächendeckender Vertrieb durch Kooperation mit allen größeren Postfilialen.	
Chancen	Risiken
Kooperation mit Versorgungseinrichtungen. Ältere über analogen Buchungsweg erreichen, alternativ Schulungen (für Internet, Nutzung etc.) für Ältere anbieten.	Abbau von Postfilialen problematisch für analoges Buchungssystem.
Carsharing	Stadtmobil Südbaden
<p>Stadtmobil Südbaden bietet an über 100 Standorten in über 30 Städten und Gemeinden in ganz Südbaden Carsharing an. Die Fahrzeuge können rund um die Uhr an sieben Tagen die Woche telefonisch, im Internet oder per Smartphone gebucht werden.</p> <p>Im Rahmen des E-Mobilität-Projektes „Lörrach macht elektrisch mobil“ hat Stadtmobil Südbaden gemeinsam mit der Stadt Lörrach in einer Studie erforscht, ob Elektroautos im Carsharing eingesetzt werden können und wie die Lörracher Carsharing-Kunden zum Thema Elektromobilität stehen. Nach dem positiven Ergebnis der Studie sollen drei der inzwischen acht in Lörrach verfügbaren konventionellen Carsharing-Fahrzeuge durch Elektroautos ersetzt werden. Projektbeginn war im Juni 2011, seit Ende September 2013 ist ein erstes viersitziges Elektroauto im Einsatz. Weitere vom Ministerium für ländlichen Raum und Verbraucherschutz geförderte E-Mobilitäts-Projekte sind in Neuenburg und Schönau geplant.</p>	

<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
Fahrzeuge rund um die Uhr verfügbar. Buchung telefonisch, im Internet oder per Smartphone.	Internetzugang vorausgesetzt. Registrierung vorausgesetzt.
<b>Chancen</b>	<b>Risiken</b>
Einrichtung eines analogen Buchungsweges, alternativ Schulungen für Ältere zu Internet, Nutzung, etc.	Lohnt die Investierung in einen solch kleinen Absatzmarkt? Ausgrenzung älterer Menschen ohne Internetaffinität.

<b>Bedarfsorientierter ÖPNV</b>	<b>Garantiert mobil!*</b>
<p>Das Mobilitätskonzept „Garantiert mobil!“ des hessischen Odenwaldkreises will mit einer Mobilitätsgarantie sicherstellen, dass Fahrgäste unabhängig von Fahrplänen zu jeder Zeit, auch am Wochenende oder in den Ferien, von einer Ortschaft in das nächstgelegene Unterzentrum gelangen können. Garantiert wird ein Beförderungsangebot zu einem im Voraus verbindlich festgelegten Preis. Die Unternehmen des örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbes werden in das Konzept mit eingebunden mit dem Ziel eines einheitlichen Beförderungsangebots mit verschiedenen Beförderungsmitteln zu einem einheitlichen Tarif. Zunächst gilt das Angebot für ein Zeitfenster von 4:00 Uhr bis 22:00 Uhr, der Fahrtwunsch muss aufgrund der Disposition mindestens 30 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit angemeldet werden. Um dem Kunden möglichst viele Fahrten zum RMV-Grundtarif anbieten zu können, anstatt zuschlagspflichtige Ersatzbeförderungen organisieren zu müssen, nimmt</p>	
<p>„Garantiert mobil!“ private und gewerbliche Mitnahmefahrten in Anspruch, die im Mobilitätsportal registriert sind. Um das Angebot von Mitnahmefahrten zu fördern, zahlt „Garantiert mobil!“ für in Anspruch genommene Mitnahmeangebote ein Entgelt von 10 Cent pro Entfernungskilometer je beförderter Person.</p>	
<p>* Das Projekt befindet sich in der Planungsphase, daher liegen noch keine Ergebnisse vor. Eine Pilotanwendung ist für die 2. Jahreshälfte 2014 im nördlichen Teil des Kreisgebietes des Odenwaldkreises vorgesehen.</p>	
<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
Mobilitätsgarantie. Fahrplanunabhängig. Im Voraus verbindlich festgelegter Preis. Taxen in öffentlicher Struktur.	Nicht durchgehend verfügbar (4:00 - 22:00 Uhr). Registrierung via Internet oder Telefon ist Voraussetzung.
<b>Chancen</b>	<b>Risiken</b>
Zusage der Kommunen, auch zukünftig Mobilität zu garantieren.	Zu wenig Menschen nutzen das Angebot

<b>Bedarfsorientierter ÖPNV   Bürgerbus Hoher-Fläming</b>	
<p>Ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer fahren mit dem Bürgerbus (Kleinbus mit 8 Plätzen) Strecken, die für ein Verkehrsunternehmen unwirtschaftlich sind, aber das bestehende Angebot ergänzen.</p> <p>Unter der Woche bedient der Bürgerbus zwei Strecken, an Samstagen und Sonntagen verkehrt er im gesamten Bediengebiet zwischen 10:00 Uhr und 17:00 Uhr als Rufbus (telefonische Anmeldung mindestens 60 Minuten vor Fahrtantritt notwendig).</p>	
<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<p>Ergänzung des bestehenden Angebotes durch ehrenamtliche Fahrten.</p> <p>Fährt am Wochenende als Rufbus zum Kunstwanderweg.</p> <p>Keine Lohnkosten für Fahrer und sonstiges Personal.</p> <p>Vorausgesetzte Gesundheitsprüfung der Fahrer steigert Sicherheitsgefühl der Mitfahrer.</p>	<p>Telefonische Anmeldung mindestens 60 Minuten vor Fahrtantritt.</p> <p>Nicht durchgehend verfügbar.</p> <p>Gesundheitsprüfung der potenziellen Fahrer zwecks Personenbeförderungserlaubnis (kleiner P-Schein) vorausgesetzt.</p>
<b>Chancen</b>	<b>Risiken</b>
<p>Ausbau des Streckenangebotes.</p> <p>Ausweitung z.B. auf touristisches Angebot.</p>	<p>Fehlende Kooperationsbereitschaft Ehrenamtlicher, ständige Bewerbung nötig, weil immer wieder Fahrer altersbedingt ausscheiden.</p> <p>Kürzung öffentlicher Mittel, da finanzielle Unterstützung der Kommune (Fahrzeugbeschaffung) vorausgesetzt.</p>

Quellen: Bürgerbus Hoher Fläming e.V., 2013; NASA, 2008; Altmarkkreis Salzwedel, 2011; Panitz, Bohrt, 2012; Jenssen, Onnen-Weber, Targan, 2013; Sommer, Mucha, 2013; Hochschule Wismar, 2013; NVV, 2013a; Topp, 2013; CIPRA, 2009; VRR, 2013; Land Nordrhein-Westfalen, 2013; raumkom, 2011-2013; Mobility Genossenschaft, 2013; Stadtmobil Südbaden AG, 2013; OREG mbH, 2013

Tabelle 24: Übersicht über die Best Practice-Beispiele

Name	Region	Zeitraum	Kernelemente / Verkehrsmittel	Besonderheiten / Stärken	Eignung für Zielgruppe „Ältere im ländlichen Raum“
ÖPNV-Modell Altmarkkreis Salzwedel /	Altmarkkreis Salzwedel, Sachsen-Anhalt	Seit 2008	Multimobilität / Bahn, Bus, Pkw, Fahrrad	ÖPNV-Landesnetz mit Verknüpfungspunkten im ländlichen Raum	Geeignet, alle Nutzer des ÖPNV im ländlichen Raum profitieren
Wittenberger Modell	Wittenberg, Sachsen- Anhalt	Seit 2005	Multimobilität / Ausschreibungsmodell	Angebote mit qualitativ hochwertigen & innovativen Konzepten	Geeignet, alle Nutzer des ÖPNV im ländlichen Raum profitieren
inmod	Salzhaff, Klützer Winkel, Usedom & Mecklenburg. Seenplatte, Mecklenburg- Vorpommern	Seit Herbst 2012	Elektromobilität / Elektrofahrrad	Verknüpfung von Schnellbuslinien, für die Elektrofahrräder als Zubringer dienen	Geeignet insbesondere für Ältere mit guter Gesundheit; Fitnesserhalt wird gefördert.
Mobilfalt	Sontra/Nentershausen/ Herleshausen, Witzenhausen & Niederstein, Nordhessen	Seit April 2013	Mitnahmeverkehr / Pkw	Private Fahrten ergänzen den Linienbusverkehr	Geeignet, ggf. Schulung (Internet, Nutzung) nötig
Comapno	Verkehrsverbund Ost- Region, Österreich	Seit Juli 2007	Mitnahmeverkehr / Pkw	Vermittlungssystem dient der Ausweitung der Mobilität im ländlichen Raum auch ohne eigenen Pkw	Geeignet, ggf. Schulung (Internet, Nutzung) nötig
Pendlernetz /	Deutschland	Seit Oktober 2000	Mitnahmeverkehr / Pkw	Fahrgemeinschaften innerhalb einer Region	Geeignet, ggf. Schulung (Internet, Nutzung) nötig
Mitpendler NRW	Nordrhein-Westfalen	Seit September 2002	Mitnahmeverkehr / Pkw	Intermodale Verbindungen durch die Kombination von ÖPNV & Fahrgemeinschaften	Geeignet, ggf. Schulung (Internet, Nutzung) nötig
KombiBUS /	Landkreis Uckermark, Brandenburg	Seit September 2012	Mitnahmeverkehr / Bus	Kombination von Personenbeförderung und Gütertransport	Geeignet, alle Nutzer des ÖPNV im ländlichen Raum profitieren
Multibus	Gangelt, Selfkant und Waldfeucht, Nordrhein- Westfalen	Seit 2003	Mitnahmeverkehr / Bus	Nutzergerechte flächenhafte Busbedienung ersetzt unwirtschaftliches Linienangebot	Geeignet, alle Nutzer des ÖPNV im ländlichen Raum profitieren
Mobility Carsharing	Schweiz	Seit Mai 1997	Carsharing / Pkw	Dezentrales Carsharingnetz auch in vielen kleinen Gemeinden	Geeignet für Ältere mit Führerschein
Stadtmobil Südbaden	Südbaden, Baden- Württemberg	Seit April 1991	Carsharing / Pkw	Carsharing auch in ländlichen Gemeinden	Geeignet für Ältere mit Führerschein
Garantiert mobil!	Odenwaldkreis, Hessen	In Planungsphase	Bedarfsorientierter ÖPNV / Bus, Taxi- und Mietwagengewerbe, Pkw	Garantiert wird ein Beförderungsangebot zu einem im Voraus verbindlich festgelegten Preis	Geeignet, alle Nutzer des ÖPNV im ländlichen Raum profitieren
Bürgerbus Hoher Fläming	Hoher Fläming, Brandenburg	Seit Januar 2006	Bedarfsorientierter ÖPNV / Bus	Ehrenamtliche übernehmen die für Busunternehmen unwirtschaftliche Strecken	Geeignet, alle Nutzer des ÖPNV im ländlichen Raum profitieren

## 6. Literaturverzeichnis

- ADAC (2010): Mobilität in Deutschland. Ausgewählte Ergebnisse. München.
- Altmarkkreis Salzwedel (2011): Der ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel.  
URL: <http://www.altmarkkreis-salzwedel.de/desktopdefault.aspx/tabid-117/>,  
Letzter Zugriff: 19.08.2013.
- BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) (2007): Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren. Nutzung der Kommunikationspotenziale im allgemeinmedizinischen Behandlungsalltag. BAST-Berichte, Heft M 184. Bremerhaven.
- Bcs (Bundesverband CarSharing e.V.) (2013): Versicherungsfragen.  
URL: [http://www.carsharing.de/index.php?option=com\\_content&task=view&id=112&Itemid=155#Versicherung1](http://www.carsharing.de/index.php?option=com_content&task=view&id=112&Itemid=155#Versicherung1). Letzter Zugriff: 30.07.2013.
- BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (2005): Raumordnungsbericht 2005, Bonn.
- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (2011): Laufende Raumbesichtigung, Raumabgrenzungen.  
URL: [http://www.bbsr.bund.de/nn\\_1067638/BBSR/DE/Raumbesichtigung/Raumabgrenzungen/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/Regionstypen/regionstypen.html](http://www.bbsr.bund.de/nn_1067638/BBSR/DE/Raumbesichtigung/Raumabgrenzungen/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/Regionstypen/regionstypen.html). Letzter Zugriff: 30.07.2013.
- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (2012): Raumabgrenzungen und Raumtypen des BBSR. Analysen Bau.Stadt.Raum, Band 6, ISBN 978-3-87994-697-6. Bonn.
- Bürgerbus Hoher Fläming e.V. (2013): Herzlich willkommen beim Bürgerbus Hoher Fläming e.V.. URL: <http://www.buergerbus-hoherflaeming.de/>, Letzter Zugriff: 12.09.2013.
- CIPRA (Internationale Alpenschutzkommission) (2009): compano-Fahrplatzvermittlung. URL: <http://www.cipra.org/competition-cc.alps/compano/>. Letzter Zugriff: 19.08.2013.
- Deutsche Verkehrswacht (2013): Verkehrsteilnahme von Senioren.  
URL: <http://www.deutsche-verkehrswacht.de/home/angebote/senioren/verkehrsteilnahme-von-senioren.html>. Letzter Zugriff: 18.11.2013.
- DVS (Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE)) (2013): KombiBus Uckermark.  
URL: <http://www.netzwerk-laendlicher-raum.de/themen/demografischer-wandel/von-anderen-lernen/mobilitaet-kombibus/>. Letzter Zugriff: 30.07.2013.
- Engeln, A. & Schlag, B. (2001): ANBINDUNG – Abschlussbericht zum Forschungsprojekt "Anforderungen Älterer an eine benutzergerechte

Verknüpfung individueller und gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel". Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Band 196, Stuttgart.

- FUSS (Fachverband Fußverkehr Deutschland e.V.) (2013): Sicherheit.  
URL: <http://www.senioren-sicher-mobil.de/seniorensichermobil/sicherheit.html>. Zugriff: 18.11.2013.
- Gertsen, J., Weigele, S., Rybalkin, E. (2011): Erschließung von Senioren-Märkten. Kundenpotenziale älterer Menschen erkennen und gewinnen. In: DER NAHVERKEHR, 06/2011, S. 13-18.
- Golka et al. (2011): Verkehrsmedizin - Arbeitsmedizinische Aspekte. Verlag C.H. Beck. Landsberg. ISBN 978 3 609 10576 5.
- Götz et al. (2002): Mobilitätsstile in der Freizeit, Abschlussbericht des Projekts „Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs“ im Auftrag des Umweltbundesamtes, Frankfurt am Main.
- Götz, K. (2007): Mobilitätsstile, In: Oliver Schöller, Weert Canzler, Andreas Knie (Ed.): Handbuch Verkehrspolitik, ISBN: 978-3-531-14548-8, VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH, Wiesbaden, pp. 759-784.
- Handelsblatt (2013): Autokäufer immer älter. Erschienen am 26.08.2013.  
URL: <http://www.handelsblatt.com/auto/nachrichten/autokaeufer-immer-aelter-junge-bleiben-weg/8692726.html>, Letzter Zugriff: 14.11.2013.
- Heinze, G. W. (2010): Aber nicht alle wohnen an Fernverkehrskorridoren und in Großstädten: Strategische Überlegungen zum Zubringer- und Ergänzungsverkehr in der Fläche, In: Markus Hesse (Ed.): Neue Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Strategien für die großräumige Verkehrsentwicklung, ISBN 978-3-88838-062-4, Verl. der ARL, Hannover, pp. 81-94.
- Hochschule Wismar (2013): inmod – elektromobil auf dem Land. Ein Projekt der Fakultät Gestaltung, Kompetenzzentrum Ländliche Mobilität.  
URL: <http://www.inmod.de/>, Letzter Zugriff: 19.08.2013.
- IMPULS (2005): Ergebnisse des Projektes Impuls 2005, Neue Mobilitätsangebote für den ländlichen Raum. Projekt gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung.
- INFAS & DLR (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur - Aufkommen - Emissionen - Trends. Berlin.
- Jenssen, S.; Onnen-Weber, U.; Targan, N. (2013): Revitalisierung des ÖPNV in ländlichen Siedlungsräumen. In: Der Nahverkehr, Ausgabe 03/2013, S. 48-51. Alba Fachverlag. Meerbusch.
- Kocherscheid, K. & Rudinger, G. (2005): Ressourcen älterer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. In: W. Echterhoff (Hrsg.), Strategien zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen. Köln.
-



- Kubitzki, J. & Janitzek, T. (2009): Sicherheit und Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer. Studie der Allianz Deutschland AG. München.
- Land Nordrhein-Westfalen (2013): Nordrhein-Westfalen direkt bietet Telefonservice für Mitpendler NRW.  
URL: [https://services.nordrheinwestfalendirekt.de/mitpendler\\_nrw.php](https://services.nordrheinwestfalendirekt.de/mitpendler_nrw.php),  
Letzter Zugriff: 19.08.2013.
- Limbourg, M. & Matern, S. (2008): Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr, Mobilität und Alter. Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Band 04, Köln.
- MASF (Ministerium für Arbeit, Soziales, Frauen und Familie) (2007): Alt werden im Land Brandenburg - Leitlinien zur Seniorenpolitik der Landesregierung. Drucksache 4/4135, landtag Brandenburg, 4. Wahlperiode, Potsdam.
- MELUR (Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume) (2013): Ländliche Räume in Schleswig-Holstein.  
URL: [http://www.schleswig-holstein.de/UmweltLandwirtschaft/DE/LandFischRaum/04\\_AgrarberichtStatistik/05\\_LaendlicherRaum/02\\_LaendlicheRaeume/ein\\_node.html](http://www.schleswig-holstein.de/UmweltLandwirtschaft/DE/LandFischRaum/04_AgrarberichtStatistik/05_LaendlicherRaum/02_LaendlicheRaeume/ein_node.html). Letzter Zugriff: 26.07.2013.
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) (2012): Der Entwicklungsplan für den ländlichen Raum Brandenburgs und Berlins 2007 - 2013.  
URL: <http://www.eler.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.205046.de>.  
Letzter Zugriff: 26.07.2013.
- Mobility Genossenschaft (2013): Mobility Carsharing.  
URL: <http://www.mobility.ch/de/pub/index.cfm>, Letzter Zugriff: 12.09.2013.
- Mollenkopf H.; Walker A. (2007): Quality of Life in Old Age. International and Multi-Disciplinary Perspectives. Dordrecht.
- NASA (Nahverkehrsservice für Sachsen-Anhalt GmbH) (2008): Landesnetz Bahn/Bus: Start im Altmarkkreis Salzwedel. Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren. URL: <http://www.nasa.de/index.php?id=95&pmid=546>, Letzter Zugriff: 19.08.2013.
- NVV (Nordhessischer Verkehrsverbund mbH) (2013): Informationen für gewerbliche Fahrtanbieter. URL: <http://www.mobilfalt.de/faq/>. Letzter Zugriff: 30.07.2013.
- NVV (Nordhessischer Verkehrsverbund mbH) (2013a): Die NVV-Mobilfalt. Mobilität für alle – heute und morgen. URL: <http://www.mobilfalt.de/>. Letzter Zugriff: 19.08.2013.
- OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) (Hrsg.) (2007): OECD-Prüfbericht zur Entwicklung ländlicher Räume, Paris.
- OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) (Hrsg.) (2001): Ageing and Transport. Mobility Needs and Safety Issues. Paris.

- OREG (Odenwald-Regional-Gesellschaft) mbH (2013): „Garantiert mobil!“, Sicherstellung nachhaltiger Mobilität im Odenwaldkreis. Michelstadt.
- Panitz, P.; Bohrt, C. (2012): Einheitliches Landesnetz für Eisenbahn und Regionalbus. In: Der Nahverkehr, Ausgabe 12/2012, S. 48-51. Alba Fachverlag. Meerbusch.
- raumkom – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation (2011-2013): Effizienter ÖPNV in ländlichen Regionen. URL: <http://kombibus.de/>, Letzter Zugriff: 19.08.2013.
- Schlag, B. & Megel, K. (2002): Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Stuttgart.
- Sommer, C.; Mucha, E. (2013): Multimodale Angebote zur Ergänzung des klassischen Nahverkehrs. In: Der Nahverkehr, Ausgabe 06/2013, S. 18-22. Alba Fachverlag. Meerbusch.
- Stadtmobil Südbaden AG (2013): Stadtmobil CarSharing Südbaden. URL: <https://www.stadtmobil-suedbaden.de/start/>, Letzter Zugriff: 12.09.2013.
- Statistisches Bundesamt (2013): Verkehr auf einen Blick. Wiesbaden.
- Topp, H. (2013): Öffentliches Auto und privater ÖPNV. In: Der Nahverkehr, Ausgabe 06/2013, S. 11-17. Alba Fachverlag. Meerbusch.
- VCD (Verkehrsclub Deutschland e.V.) (Hrsg.) (2013): VCD Position - Mobil auch im Alter. AK Seniorenmobilität. Berlin.
- VOR (Verkehrsverbund Ost-Region) (2008): Vorstellung der Mitfahrzentrale „compano“, Vortrag von David Knapp, Projektleiter beim Verkehrsverbund Ost-Region. URL: <http://www.vorarlberg.at/pdf/praesentation02mitfahrzen.pdf>. Letzter Zugriff: 30.07.2013.
- VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR) (2013): Mitfahren. Mitsparen. Mitpendeln. URL: <http://www.mitpendler.de/>. Letzter Zugriff: 19.08.2013.
-