

**Kommissionsdrucksache**

(13.01.2015)

Inhalt

**Abschlussbericht**  
**Grundlagenexpertise**  
**„Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“**



## **Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern Grundlagenexpertise**

**Abschlussbericht, 12.01.2015**

**Im Auftrag des  
Landtags Mecklenburg Vorpommern  
Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“**

**Auftraggeber:**

Landtag Mecklenburg-Vorpommern  
Enquête-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“  
Schloss Schwerin  
19053 Schwerin

**Auftragnehmer:**

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH  
Zimmerstr. 13-15  
10969 Berlin

## Bearbeitung:

Dr. Jürgen Gies  
Jörg Thiemann-Linden  
Unter Mitarbeit von:  
Anne Klein-Hitpaß  
Thomas Warnecke

**In Kooperation mit:**

plan:mobil, Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung  
Ludwig-Erhard-Straße 8  
34131 Kassel

## Bearbeitung:

Dr. Timo Barwisch  
Frank Büsch

Januar 2015

## Inhalt

Tabellenverzeichnis .....	6
Abbildungsverzeichnis.....	7
Abkürzungsverzeichnis.....	10
1. Einleitung: Problemstellung und Untersuchungskonzept der Grundlagenexpertise .....	12
2. Verkehr, Mobilität und älterer Menschen.....	15
2.1 Begriffsbestimmung Mobilität und Abgrenzung zu Verkehr .....	15
2.2 Mobilität älterer Menschen .....	16
2.2.1 Vielfalt älterer Menschen heute und zukünftig.....	16
2.2.2 Ältere Menschen – eine definitorische Annäherung.....	17
2.2.3 Altersbedingte Einschränkungen und ihre Konsequenzen für die Mobilität.....	20
2.2.4 Mobilitätssicherung für ältere Menschen – einige spezifische Anforderungen ...	22
2.2.5 Akzeptanz neuartiger Mobilitätsangebote .....	23
3. Mobilität älterer Menschen in Mecklenburg-Vorpommern .....	26
3.1 Mobilitätsverhalten älterer Menschen in Mecklenburg-Vorpommern heute und zukünftig.....	26
3.2 Mobilitätsbedürfnisse und Anforderungen an Mobilitätsangebote für ältere Menschen in Mecklenburg-Vorpommern.....	34
3.2.1 Entwicklung der Nahversorgung.....	34
3.2.2 ÖPNV-Erreichbarkeit von Hausärzten in der Region Mecklenburgische Seenplatte.....	34
3.2.3 Gegenwärtige Berücksichtigung des Themas demografischer Wandel bei SPNV und straßengebundenem ÖPNV.....	37
4. Behandlung des Themas Mobilität im Kontext des demografischen Wandels in der Landespolitik .....	41
4.1 Integrierter Landesverkehrsplan .....	41
4.2 Raumordnungspolitik .....	42
4.3 Strategiebericht der IMAG Demografischer Wandel der Landesregierung Mecklenburg- Vorpommern.....	42
4.4 Modellprojekte des Landes und des Bundes .....	43
5. ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern: Rechtsrahmen, Aufgabenträgerschaft und Finanzierung.....	45
5.1 Relevante Rechtsrahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr .....	45
5.1.1 Europarecht.....	45
5.1.2 Bundesrecht .....	47
5.1.3 Landesrecht .....	53
5.2 Grundstrukturen der ÖPNV-Finanzierung in Mecklenburg-Vorpommern.....	55
5.3 Exkurs „System Schule“ und „System ÖPNV“ .....	57
6. Analyse des Verkehrssystems für Mecklenburg-Vorpommern.....	59
6.1 Raumstruktur Mecklenburg-Vorpommern.....	59
6.2 Verkehrsnetze, Verkehrsträger, Verkehrsmittel .....	61
6.3 Erreichbarkeitsanalyse .....	69
6.4 Erreichbarkeit am Beispiel medizinischer Einrichtungen: Vergleich von MIV und ÖPNV .....	74
6.5 Bewertung der Erreichbarkeiten aus Sicht der Gutachter .....	75

7.	Analyse-Dossier „Lupenregionen“.....	77
7.1	Lupenregion Ludwigslust-Parchim .....	77
7.1.1	Bevölkerung .....	77
7.1.2	Verkehrssysteme und Mobilitätsangebote in Ludwigslust-Parchim .....	79
7.1.3	Aussagen des Nahverkehrsplans in Bezug auf ältere Menschen .....	84
7.2	Lupenregion Vorpommern-Greifswald.....	85
7.2.1	Bevölkerung .....	85
7.2.2	Verkehrssysteme und Mobilitätangebote .....	88
7.2.3	Aussagen des Nahverkehrsplans in Bezug auf ältere Menschen .....	93
7.3	Beispielwege in den Lupenregionen .....	94
7.3.1	Beispielwege in der Lupenregion Ludwigslust-Parchim .....	95
7.3.2	Beispielwege in der Lupenregion Vorpommern-Greifswald.....	101
8.	Zusammenfassung des Analyseteils.....	105
8.1	Ergebnisse für Mecklenburg-Vorpommern .....	105
8.2	Ergebnisse für die Lupenregionen Ludwigslust-Parchim und Vorpommern-Greifswald.....	106
8.3	Zusammenfassende Bewertung mit Blick auf ältere Menschen und Ausblick auf den Teil „Handlungsempfehlungen“ .....	107
9.	Handlungsfelder und Referenzbeispiele.....	109
9.1	Neustrukturierung des ÖPNV-Liniennetzes.....	110
9.1.1	Referenzbeispiele zur Neustrukturierung des ÖPNV-Liniennetzes.....	112
9.2	Flächenerschließung mit Gemeinschaftsverkehren .....	122
9.2.1	Referenzbeispiele zur Flächenerschließung .....	126
9.3	Flankierende Maßnahmen.....	145
9.3.1	Referenzbeispiele für flankierende Maßnahmen .....	146
9.4	Ansätze zur Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad .....	161
9.4.1	Nahmobilität – Straße als Begegnungsraum .....	161
9.4.2	Barrierefreie Ortsteile und Stadtquartiere – Diskussion der Standards und Prioritäten.....	161
9.4.3	Nachbarortsmobilität älterer Menschen mit dem Fahrrad.....	164
9.4.4	Ressortübergreifende Bündelung der Maßnahmen zur Nahmobilität.....	168
9.5	Pkw-Verfügbarkeit und Verkehrssicherheit älterer Menschen am Steuer.....	168
10.	Handlungsrahmenbedingungen in Mecklenburg-Vorpommern für die Umsetzung von Problemlösungen .....	170
10.1	Finanzieller Handlungsrahmen des Landes und der Kommunen.....	170
10.2	„Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ im demografischen Wandel .....	172
10.3	Exkurs: Erhaltungsbedarf des Straßennetzes als Risikofaktor .....	174
10.4	Ehrenamtlicher Beitrag zur Mobilitätssicherung Älterer.....	177
10.5	Umsetzungsbedingungen vor Ort – Erkenntnisse aus den Projekt-Workshops in den Lupenregionen .....	178
11.	Handlungsempfehlungen für das Land und die Lupenregionen.....	180
11.1	Definition eines Haupt- und Nebennetzes .....	180
11.2	Rahmenbedingungen für die Flächenerschließung.....	182
11.3	Konzeption der Flächenerschließung.....	183
11.4	Wissensvermittlung und Beratung .....	186
11.5	Flankierende Maßnahmen.....	187
11.6	Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit.....	188
12.	Zusammenfassung der Empfehlungen für die Landespolitik .....	190

12.1	Handlungsansätze für die Gewährleistung der Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen älterer Menschen .....	191
12.2	Handlungsansätze zur Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens und der Finanzierungsinstrumente mit Fokus auf den öffentlichen Verkehr.....	193
12.3	Handlungsansätze zu Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit .....	194
13.	Literaturverzeichnis .....	195

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Beispiele für altersbedingte Einschränkungen und ihre Auswirkungen auf die Mobilität .....	21
Tabelle 2: Übersicht zur den Strängen der Finanzierung des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern.....	56
Tabelle 3: Zentralörtliche Gliederung Mecklenburg-Vorpommerns .....	60
Tabelle 4: Das Straßennetz Mecklenburg-Vorpommerns.....	63
Tabelle 5: Angaben zu straßenbegleitende Radwege an klassifizierten Straßen in Mecklenburg-Vorpommern (Stand: 01/2013).....	67
Tabelle 6: Altersstruktur der Bevölkerung in der Lupenregion Ludwigslust-Parchim .....	78
Tabelle 7: Verteilung der Bevölkerung im Lkr Vorpommern-Greifswald nach Altersgruppen .....	86
Tabelle 8: Bevölkerungsprognose für den Lkr Vorpommern-Greifswald 2010-2030 .....	87
Tabelle 9: Bevölkerungsverteilung nach Gemeindeklassen im Lkr Vorpommern-Greifswald .....	88
Tabelle 10: Handlungsfelder in der Entwicklung von Gemeinschaftsverkehren.....	125

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Methodik der Analyseschritte .....	13
Abbildung 2: Ältere Menschen.....	19
Abbildung 3: Modal Split für Wegezweck Einkaufen – Altersunterschiede und regionale Unterschiede (EW / km <sup>2</sup> ) .....	24
Abbildung 4: Modal Split für Wegezweck Arztbesuch – Altersunterschiede.....	25
Abbildung 5: Veränderungen der Altersstruktur der Bevölkerung in Mecklenburg-Vorpommern 1990 bis 2016 .....	26
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung 2010 bis 2030 in den Landkreisen und kreisfreien Städten.....	27
Abbildung 7: Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Altersgruppen .....	29
Abbildung 8: Modal Split im Zusammenhang mit dem Alter .....	30
Abbildung 9: Übliche Nutzung des Fahrrads .....	31
Abbildung 10: Mobilitätsquote und Wegeanzahl nach Altersgruppen 2002 und 2008 .....	32
Abbildung 11: Wegedauern und Entfernungen nach Altersgruppen.....	33
Abbildung 12: Erreichbarkeit eines Hausarztes mit dem ÖPNV in der Region Mecklenburgische Seenplatte .....	35
Abbildung 13: ÖV-Erreichbarkeit eines Hausarztes je Gemeinde in der Region Mecklenburgische Seenplatte .....	36
Abbildung 14: Abgestimmte Bahnsteig- und Einstiegshöhe.....	37
Abbildung 15: Haltestelle Doberaner Platz in Rostock: Niederflurbahnen und angepasste Bahnsteige.....	38
Abbildung 16: Busbahnhof in Krakow am See: Trotz scheinbar guter Ausstattung ist Barrierefreiheit nicht gegeben .....	39
Abbildung 17: Bushaltestelle an einer Bundesstraße .....	40
Abbildung 18: Verwendung der Regionalisierungsmittel in Mecklenburg-Vorpommern 2010, 2011 und 2012 .....	50
Abbildung 19: Aufbau der VMV .....	54
Abbildung 20: Modal-Split Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zum Bundesdurchschnitt .....	61
Abbildung 21: Modal-Split im Zusammenhang mit dem Alter (Mecklenburg-Vorpommern) .....	62
Abbildung 22: Erreichbarkeit der Mittelzentren mit dem Pkw.....	64
Abbildung 23: Pedelec-Reisezeit aus der Fläche zum nächsten zentralen Ort.....	66
Abbildung 24: Nachfrage 2004 und 2010 für ausgewählte SPNV-Strecken.....	68
Abbildung 25: ÖV-Reisezeiten aus der Fläche zum nächsten zentralen Ort werktags.....	71
Abbildung 26: ÖV-Reisezeiten aus der Fläche zum nächsten zentralen Ort samstags.....	72
Abbildung 27: ÖV-Reisezeiten aus der Fläche zum nächsten Oberzentrum samstags.....	73
Abbildung 28: Erreichbarkeit Allgemeinmediziner M-V (Pkw) und Vorpommern-Greifswald (ÖPNV) .....	74
Abbildung 29: Altersstruktur der Bevölkerung in der Lupenregion Ludwigslust-Parchim .....	79
Abbildung 30: Beispiele für Kommunalstraßen .....	80
Abbildung 31: Beispiele für Kreis- bzw. Verbindungsstraßen .....	80
Abbildung 32: Zustand der Straßen für den Radverkehr .....	81
Abbildung 33: Fahrradverkehr in Ludwigslust-Parchim .....	82
Abbildung 34: Verkehrsangebot im SPNV .....	83
Abbildung 35: Haltestelleninfrastruktur Ludwigslust-Parchim .....	84



Abbildung 36: Verteilung der Bevölkerung im Lkr Vorpommern-Greifswald nach Altersgruppen .....	87
Abbildung 37: Beispielhafte Straßenraumsituationen in Vorpommern-Greifswald .....	89
Abbildung 38: Verkehrsmittelnutzung in unterschiedlichen Befragtengruppen („Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend?“ in %).....	89
Abbildung 39: Verkehrsmittelnutzung für verschiedene Ziele in kleinen Gemeinden („Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend?“ in %).....	90
Abbildung 40: Raumordnerischer Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern - Priorisierung des Handlungsbedarfs aus Sicht der Raumordnung und Verkehrssicherheit.....	91
Abbildung 41: Beispielhafte Haltestellensituationen im Landkreis Vorpommern-Greifswald .....	93
Abbildung 42: Relationen im Teilraum Parchim/Lübz .....	95
Abbildung 43: Wegebeziehung Lübz – Parchim.....	96
Abbildung 44: Wegebeziehung Marnitz – Parchim.....	97
Abbildung 45: Wegebeziehung Wahlstorf – Lübz.....	98
Abbildung 46: Wegebeziehung Siggelkow – Marnitz.....	99
Abbildung 47: Wegebeziehung Groß Pankow – Siggelkow .....	100
Abbildung 48: Wegebeziehung Wahlstorf – Karbow-Vietlütbe .....	101
Abbildung 49: Untersuchungsraum Krien und angrenzende Orte .....	102
Abbildung 50: Raum Krien – Iven – Medow – Krusenfelde.....	103
Abbildung 51: Möglicher Kooperationsraum Krien, Iven, Medow, Krusenfelde.....	104
Abbildung 52: Generelle Konzeption des Liniennetzes .....	110
Abbildung 53: Bahnverbindung Neustrelitz - Mirow.....	118
Abbildung 54: inmod-Bus und Pedelec-Boxen.....	120
Abbildung 55: Bedienformen des ÖPNV.....	122
Abbildung 56: Eigenschaften der fünf Grundformen flexibler Angebote .....	123
Abbildung 57: Stärken und Schwächen der fünf Grundformen flexibler Angebote .....	124
Abbildung 58: PubliCar sichert die Mobilität im ländlichen Raum und bindet ihn an die Hauptachsen an .....	128
Abbildung 59: Mobilfalt Eröffnung .....	136
Abbildung 60: Der Servicebus Roßla .....	140
Abbildung 61: Bürgerstiftung „Unser Leohaus“ .....	142
Abbildung 62: Idee der Kooperationsräume.....	145
Abbildung 63: MarktTreff Schleswig-Holstein .....	147
Abbildung 64: Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV in Brandenburg vor der Reform.....	151
Abbildung 65: Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV in Brandenburg nach der Reform.....	152
Abbildung 66: Bürgerbus in Brandenburg.....	154
Abbildung 67: Kooperationsmaßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern .....	157
Abbildung 68: Ebener, gut berollbarer Streifen auf einem Platz in Neuruppin .....	162
Abbildung 69: Decke aus geschnittenen Pflastersteinen als Fußgängerfurt in Wismar.....	162
Abbildung 70: Mit dem Rollator unterwegs .....	164
Abbildung 71: Dreirädriges Pedelec als zukünftiges Verkehrsmittel im höheren Alter .....	165
Abbildung 72: Führung des Radverkehrs außerorts ohne straßenbegleitenden Radweg.....	166
Abbildung 73: Außerorts-Führungen ohne straßenbegleitenden Radweg in den Niederlanden.....	168

Abbildung 74: Karte der „Ländlichen Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen“ .....	173
Abbildung 75: Entscheidungsbaum zum Straßenrückbau .....	176

## Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Begriff
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub
AEG	Allgemeine Eisenbahngesetz
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
ALT	Anruf-Linien-Taxi
BAGSO	Bundesarbeitsgemeinschaft der Seniorenorganisationen e.V.
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EG	Europäische Gemeinschaft
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ELER	Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
ESF	Europäischer Sozialfonds
EUV	Vertrag über die Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FAG	Finanzausgleichsgesetz
FGSV	Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen e.V. (technisches Regelwerk)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GKV	Gesetzlichen Krankenversicherung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
HBVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV
ITF	integraler Taktfahrplan
Kfz	Kraftfahrzeug
LBGG M-V	Landesbehindertengleichstellungsgesetz
LEP	Landesraumentwicklungsprogramm
Lkr	Landkreis
LRmbdH	Ländlichen Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen
LUP	Landkreis Ludwigslust-Parchim

MELUR	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	motorisierter Individualverkehr
NASA	Nahverkehrsservicegesellschaft Sachsen-Anhalt
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG LSA	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt
ÖPNVG M-V	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlichen Personenverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen der FGSV
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
SoBEZ	Sonderbedarfs-Bundesergänzungszuweisungen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StrWG-MV	Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG - MV)
UVG	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VDR	Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries
VG	Vorpommern-Greifswald
WHO	World Health Organization
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen

## **1. Einleitung: Problemstellung und Untersuchungskonzept der Grundlagenexpertise**

Vor dem Hintergrund eines deutlich zunehmenden Anteils älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung hat der Landtag Mecklenburg-Vorpommern am 1. Februar 2012 die Enquête-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“ einberufen, die sich mit den hieraus folgenden Aufgaben befasst. Neben beispielsweise Fragen des Wohnens im Alter wird auch das Thema Mobilität älterer Menschen in einer Grundlagenexpertise behandelt.

Die Gewährleistung der Mobilität in ländlichen Räumen für Menschen, die ein Auto weder als Fahrer noch als Mitfahrer nutzen können, wird schwieriger: Ein wesentlicher Grund hierfür ist die sinkende Zahl von Schülern, die bisher die wichtigste Stütze des öffentlichen Verkehrs in diesen Regionen waren, so dass die Aufrechterhaltung des bestehenden ÖPNV-Angebots nicht mehr sichergestellt ist. Gleichzeitig ist in einem zunehmenden Maße ein Rückgang von Nahversorgungsmöglichkeiten „vor Ort“ zu konstatieren, wie auch die gesundheitsbedingten Wege – beispielsweise zum Arzt – länger werden. Tendenziell steigende Energiepreise und zukünftig sinkende Alterseinkommen sind weitere Entwicklungen, die es in diesem vieldimensionalen Problemfeld zu berücksichtigen gilt, so dass die Aufgabe der Gewährleistung der Teilhabe und Teilnahme auch ohne Autoverfügbarkeit dringlicher wird. In den strukturschwachen Gebieten der nordöstlichen Bundesländer treten die Probleme besonders deutlich zutage, ein steigendes Bewusstsein für die Probleme ist jedoch auch in anderen Bundesländern zu beobachten, so dass die Handlungsansätze und Erfahrungen aus Mecklenburg-Vorpommern auch für andere Regionen interessant sein können.

Bei der Entwicklung von Lösungen gilt es insbesondere, die finanziellen Rahmenbedingungen für das Land Mecklenburg-Vorpommern zu beachten, die die Handlungsmöglichkeiten in den kommenden Jahren deutlich beeinflussen werden: Derzeit verfügt Mecklenburg-Vorpommern noch über deutlich mehr Finanzmittel als es einem Modellhaushalt vergleichbarer westlicher Flächenländer entspräche. Die besonderen Leistungen des Bundes im Rahmen des Solidarpakts werden jedoch Ende 2019 auslaufen und auch der Mittelzufluss aus den europäischen Strukturfonds wird weiter absinken. Mit den sinkenden Bevölkerungszahlen gehen auch die Zahlungen aus dem Länderfinanzausgleich zurück. Zudem gilt für die Länder ab 2020 ein Neuverschuldungsverbot. (Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern 2011)

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden demografischen Veränderungen und der Entwicklungen der Rahmenbedingungen ist das Ziel der Studie zu untersuchen, wie die Mobilität im Alter in den unterschiedlichen Regionen Mecklenburgs-Vorpommerns gesichert werden kann, welche relevanten Planungs- und Analysebestände sowie Grundlagenerkenntnisse zu berücksichtigen sind und welche Förder- und Finanzierungsinstrumente für künftige Handlungsanforderungen geeignet erscheinen. Im Rahmen des Projekts werden Handlungsmöglichkeiten entwickelt und deren Problemlösungspotenzial und Realisierbarkeit ausgelotet. Im Fokus stehen solche Handlungsoptionen, die den Anforderungen und Kompetenzen der gegenwärtigen Generation älterer Menschen Rechnung tragen. In den kommenden Jahren mit Perspektive 2030 können sich Änderungen ergeben, die neue Handlungsansätze ermöglichen. So gilt es bei der Entwicklung von Handlungsansätzen beispielsweise zu berücksichtigen, dass in der gegenwärtigen Generation älterer Menschen die Nutzung neuer Kommunikationsmittel noch relativ niedrig ist (vgl. Gipp u.a. 2014, S. 45). In einer längerfristigen Perspektive auf das Jahr 2030 ändert sich dies sehr wahrscheinlich, so dass Handlungsoptionen dann auch den Einsatz neuer Kommunikationsmittel einschließen können.

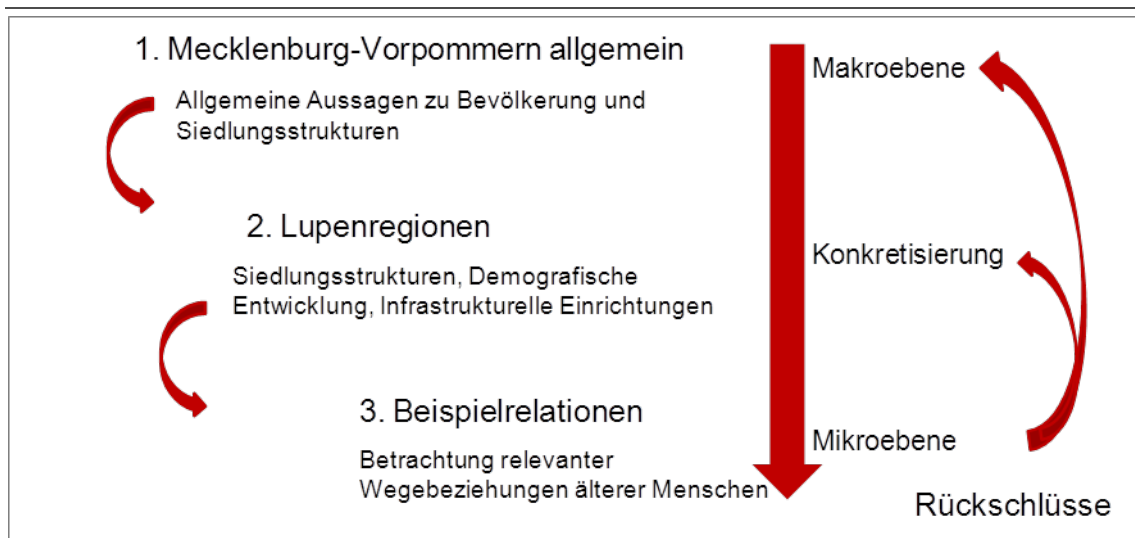
Zahlreiche neue Konzepte für den ÖPNV wurden in den letzten Jahren nicht nur in Deutschland, sondern auch in verschiedenen europäischen Ländern<sup>1</sup> entwickelt und umgesetzt (vgl. Radtke / Seidel 2014, Faller u.a. 2014), so dass kaum noch ein Wissensdefizit bezüglich möglicher Handlungsoptionen besteht. Schwieriger zu beantworten ist die Frage, welche Konzepte konkret regional oder lokal die richtigen Lösungen sind und wie diese implementiert werden können. Hier gilt es die spezifischen örtlichen Gegebenheiten mit ihren Restriktionen und positiven Anknüpfungspunkten im Blick zu behalten.

Der Anspruch, möglichst konkrete und praxisnahe Lösungen zu erarbeiten, legte eine Fokussierung der Untersuchung auf bestimmte Räume nahe, die jedoch aufgrund ihrer Strukturen auf das gesamte Land übertragbare Ergebnisse erwarten lassen. Räumlicher Schwerpunkt der Untersuchung sind daher zwei sogenannte Lupenregionen, die die unterschiedlichen strukturellen Gegebenheiten im Osten und Westen des Bundeslandes widerspiegeln: Der Landkreis Ludwigslust-Parchim und der Landkreis Vorpommern-Greifswald. Diese beiden Landkreise umfassen jeweils ein sehr großes Gebiet und sind als neue Strukturen mit der Kreisreform im September 2011 geschaffen worden. Im Zuge der Reform verringerte sich die Zahl der Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern von zwölf auf sechs, und vier der früher sechs kreisfreien Städte wurden zu kreisangehörigen Städten. Mit Ausnahme des Landkreises Demmin gingen alle Kreise komplett in einem neuen Großkreis auf.

### Aufbau der Grundlagenexpertise

Nach einer zusammenfassenden Darstellung des Forschungsstands zur Mobilität älterer Menschen ist der Analyseteil der vorliegenden Grundlagenexpertise dreistufig aufgebaut. Die folgende Abbildung 1 verdeutlicht das Vorgehen.

Abbildung 1: Methodik der Analyseschritte



Quelle: Eigene Darstellung

Die Darstellung auf der Makroebene für das gesamte Bundesland zu zentralen Aspekten mobilitätsbestimmender Faktoren ist allgemein-abstrakt. Sie basiert auf der Auswertung vorliegender Studien. Diese Ergebnisse werden durch Detailanalysen in den ausgewählten Lupenregionen konkretisiert, für die eigene qualitative Untersuchungen durchgeführt wurden. In den Lupenregionen wird ein besonderer Fokus auf Beispielrelationen bzw. auf Beispielwege gelegt, um an

<sup>1</sup> vgl. <http://rtsnpp.eu/Resource.phx/sivut/sivut-rtsnpp/index.htm> (abgerufen am 06.01.2015)

diesen aufzuzeigen, welche Probleme in der Alltagsmobilität älterer Menschen in unterschiedlichen Teilräumen zum Tragen kommen können. Viele der konkreten Probleme vor Ort lassen sich nicht aus allgemeinen Kennziffern ablesen, so dass ein qualitativer Ansatz auf der Mikroebene zielführend ist. Die Erkenntnisse, die durch die Betrachtung der Mikroebene gewonnen werden, geben hilfreiche Rückschlüsse für die Lupenregionen und den Landeskontext, woraus dann auch konkrete Handlungsansätze für das gesamte Bundesland ableitbar werden.

Auf Basis der im Analyseteil erarbeiteten Erkenntnisse, d.h. der identifizierten Problemlagen, werden im weiteren Verlauf der Grundlagenexpertise Handlungsempfehlungen entwickelt. Wesentlich ist hierbei die Vorstellung von Praxisbeispielen als Referenzprojekte zu verschiedenen Handlungsfeldern, die auf ihre Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern hin ausgelotet werden. Für die Lupenregionen und insbesondere für die Beispielrelationen werden exemplarisch Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt, und Akteure werden benannt, wobei der Rolle des Bundeslandes besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird.

Die Kapitel 8 und 12 fassen wichtige Ergebnisse der Analyse sowie der Handlungsempfehlungen mit Blick auf die Aufgaben der Landespolitik zusammen, und sie sind daher geeignet, sich einen ersten Überblick zu den wesentlichen Aussagen der Grundlagenexpertise zu verschaffen.

## 2. Verkehr, Mobilität und älterer Menschen

Vor dem Hintergrund der demografischen Veränderungen befasst sich die Forschung seit einigen Jahren verstärkt mit der Mobilität älterer Menschen (vgl. Rudinger u.a. 2012). Ein wesentlicher Fokus der Forschung liegt auf Fragen des Autofahrens älterer Menschen, aber auch die Anforderungen älterer Menschen an den ÖPNV rücken verstärkt in das Interesse (vgl. BMVIT 2013, Schlag / Beckmann 2013).

### 2.1 Begriffsbestimmung Mobilität und Abgrenzung zu Verkehr

Thema der Grundlagenexpertise ist die „Mobilität“ älterer Menschen, so dass sich zunächst die Frage nach der inhaltlichen Dimension sowie Intension dieses Begriffs stellt. Gegenwärtig ist ein Gebrauch des Begriffs „Mobilität“ zu konstatieren, den man als inflationär bezeichnen kann. Bemerkenswert ist dabei eine häufige Gleichsetzung von Mobilität und Verkehr, so dass es zunächst angemessen erscheint, die Bedeutungsunterschiede in Erinnerung zu rufen.

„Mobilität geht zurück auf das lateinische Wort *mobilitas*, was am besten mit Beweglichkeit übersetzt werden kann. Darin liegt auch der Kern der Bedeutung des Begriffs Mobilität, nämlich die Möglichkeit zur Bewegung. Verkehr hingegen meint die realisierte, also die faktische Bewegung (...).“ (Canzler 2004, S. 342)<sup>2</sup> Verkehr ist somit eher ein physikalisches und quantifizierbares Phänomen, während bei Mobilität als ursprünglich sozialwissenschaftlichem Begriff die gesellschaftliche Dimension im Vordergrund steht. Die heute übliche positive Konnotation des Begriffs Mobilität sollte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Sozialwissenschaften auch erzwungene Mobilität kennen. So kann beispielsweise die Mobilität von Bevölkerungsgruppen durch Kriege oder Hungersnöte ausgelöst sein. Dagegen ist das Ermöglichen freiwilliger Mobilität geradezu ein konstituierendes Merkmal moderner Gesellschaften: Man denke an die Möglichkeiten zur Veränderung der sozialen und beruflichen Position durch die Wahrnehmung von Bildungs- und Berufschancen. Rammler (2003, S. 13) spricht in diesem Zusammenhang von einer „Wahlverwandtschaft“ zwischen Mobilität und modernen Gesellschaften.

Verkehr und Mobilität können damit weit auseinanderfallen: Wenn man unter Mobilität das Potenzial zu Veränderungen versteht, sind damit vor allem Veränderungen der Lebensumstände im sozialen, gesellschaftlichen, beruflichen und räumlichen (Wohn- und Arbeitsort), aber auch im geistig-intellektuellen Bereich gemeint, die mit Verkehr verbunden sein können, aber nicht müssen. „Mobilität wird nicht größer, je länger die Wege werden. Sie braucht eine gute und einfache Zugänglichkeit der Einrichtungen und Gelegenheiten.“ (Canzler 2004, S. 342)

Die begriffliche Unterscheidung zwischen Mobilität und Verkehr ist auch bei raumrelevanten Entscheidungen angebracht. Wenn beispielsweise durch die Schließung von Nahversorgungsmöglichkeiten und die Konzentration von Einrichtungen der medizinischen Versorgung die Wege länger werden, und damit der Verkehr(-aufwand) ansteigt, hat dies noch keine Effekte für die Mobilität. Verkehr wirkt sich erst dann auf die Mobilität aus, wenn z.B. qualitativ bessere Einrichtungen der medizinischen Versorgung erreicht werden können.

Verkehr sollte von seiner Bedeutung für die Gewährleistung von Mobilität her gedacht werden. Hiermit verbunden ist die Eröffnung einer Diskussion über freiwillige, gewünschte Beweglichkeit auf der einen Seite, und erzwungene Beweglichkeit auf der anderen Seite. Den so empfundene-

---

2 vgl. hierzu auch Ahrend u.a. (2013, S. 2) ist „Verkehr (...) die tatsächliche Ortsveränderung von Personen, Gütern und Daten.“ Mobilität dagegen „bezeichnet antizipierte potenzielle Ortsveränderungen (Beweglichkeit) von Personen. Sie resultieren aus räumlichen, physischen, sozialen und virtuellen Rahmenbedingungen und deren subjektiver Wahrnehmung.“



nen Zwang zur Beweglichkeit gilt es durch eine korrigierende Politik soweit wie möglich zu vermeiden. Zu denken ist hier beispielsweise an Konzepte zur Aufrechterhaltung der Nahversorgung im ländlichen Raum sowie die Gewährleistung einer möglichst wohnortnahen medizinischen Versorgung durch Hausärzte, aber auch Gemeindeschwestern. Gewährleistung von Mobilität ist somit nicht gleichbedeutend mit Distanzüberwindung: Politik kann versuchen, durch die Schaffung von Angeboten vor Ort die Überwindung von Distanzen überflüssig zu machen, und so Mobilität auch mit kürzeren Wegen zu ermöglichen. Die Grundlagenexpertise trägt diesem Aspekt insofern Rechnung, als dass auch Konzepte der Nahversorgung und die Schaffung attraktiver kleinräumiger Strukturen thematisiert werden. Aber im sehr dünn besiedelten Mecklenburg-Vorpommern sind solchen Ansätzen sicherlich Grenzen gesetzt, so dass öffentlichen Verkehrsangeboten für die Sicherung der Mobilität von Menschen, die nicht oder nicht mehr über ein eigenes Auto verfügen, eine große Bedeutung zukommt.

Darüber hinaus gilt natürlich auch für ältere Menschen, dass Mobilität ein Faktor ist, der Lebensqualität bedeutet. Dies kann beispielsweise heißen, auch mit dem Rollator den Dorfladen, das Gemeindehaus oder die Kirche erreichen zu können. Der Besuch im vielleicht größeren Nachbarort oder auch der Kreisstadt mit einem öffentlichen Verkehrsangebot bringt ältere Menschen „unter die Leute“ und kann der Gefahr der Alterseinsamkeit entgegenwirken.

Zusammenfassend gilt es die freiwillige Mobilität älterer Menschen zu ermöglichen, und die Belastungen durch erzwungene Mobilität soweit wie möglich zu reduzieren. Dabei sind die besonderen Bedingungen des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern wie niedrige Bevölkerungsdichte und eine weiter sinkende Einwohnerzahl, aber auch die enger werdenden finanziellen Handlungsspielräume diejenigen Rahmenbedingungen, die in den Handlungsansätzen berücksichtigt werden müssen.

## **2.2 Mobilität älterer Menschen**

### **2.2.1 Vielfalt älterer Menschen heute und zukünftig**

„Ältere Menschen“ sind keinesfalls eine homogene Gruppe, sie unterscheiden sich nicht nur deutlich hinsichtlich verschiedenster Merkmale, sondern sehen sich auch mit ganz unterschiedlichen Anforderungen an ihre eigene Mobilität konfrontiert. So kann beispielsweise die Nutzung eines eigenen Pkw für einen älteren Menschen im ländlichen Raum die Voraussetzung sein, sich mit – mangels eines Angebots am eigenen Wohnort – Gütern des täglichen Bedarfs zu versorgen oder medizinische Versorgungseinrichtungen aufzusuchen. Hingegen können ältere Menschen in Städten für ihre Mobilitätsanforderungen oft auf ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs zurückgreifen. Auch sind ältere Menschen heute häufiger auf ihr eigenes Handeln angewiesen, weil der familiäre Hintergrund oder die Hilfe aus dem familiären Umfeld fehlen. Teilweise leben die Kinder aus beruflichen und / oder privaten Gründen weit entfernt vom Wohnort der Eltern. Ein besonderes, auch gesundheitlich relevantes Thema ist Alterseinsamkeit, gerade auch vor dem Hintergrund räumlich weit getrennter Familienmitglieder in einer Abwanderungsregion. Inwieweit neue Lebensformen wie Mehrgenerationenhäuser ein Substitut für traditionelle Formen des Zusammenlebens und des Sich-Unterstützens der Generationen sein können, lässt sich derzeit noch nicht beurteilen.

Neben dem Gesichtspunkt des Mobilitätsanfordernisses zur Bewältigung der alltäglichen Anforderungen ist der Wunsch nach Mobilität bei älteren Menschen ebenfalls stärker ausgeprägt, als dies bei früheren Generationen der Fall war. Die heute und zukünftig in das Rentenalter eintretende Generation ist das Reisen und die individuelle Mobilität gewohnt, und ist bestrebt, dies möglichst lange beizubehalten. Hierzu gehören beispielsweise auch der Führerscheinbesitz und die Nutzung eines Autos. Bereits die derzeit in das Rentenalter eintretende Generation ist vielfach automobil sozialisiert und man erwartet, dass Handlungsroutinen nicht schnell aufgegeben

werden. Wie bereits oben kurz dargelegt, kann die Nutzung eines Autos notwendig und wichtig für die Lebensqualität sein. Die Unterschiede zwischen Männern und Frauen beim Führerschein- und Autobesitz werden zunehmend geringer. Ebenfalls darf in diesem Zusammenhang nicht außer Acht gelassen werden, dass bereits jetzt und zukünftig in einem noch stärkeren Maße eine Generation in das Rentenalter eintritt, die durch eine sehr starke Ausdifferenzierung der Lebensstile, der Konsumgewohnheiten und der Freizeitgestaltung geprägt ist. Auch hier sollte zunächst davon ausgegangen werden, dass dieses beibehalten werden wird. Vorstellungen einer homogenen Gruppe älterer Menschen, die sich an bekannten Rentnerbildern orientieren, dürften zukünftig noch weniger der Realität entsprechen, als dies bereits heute der Fall ist.

Ältere Menschen unterscheiden sich nicht nur hinsichtlich ihrer Anforderungen und Ansprüche an die Mobilität, sondern auch mit Blick auf ihre wirtschaftlichen Ressourcen. Während gegenwärtig viele Rentner aufgrund des derzeitigen Rentenniveaus und vorhandener Ersparnisse über ein hohes Einkommen verfügen, kann zukünftig eine gegenüber heute weiter verbreitete Altersarmut erwartet werden. Gebrochene Erwerbsbiografien mit Zeiten von Arbeitslosigkeit, relativ später Eintritt in ein sozialversicherungspflichtiges Beschäftigungsverhältnis und Teilzeitbeschäftigungen schmälern die Rentenansprüche. Demgegenüber stehen höhere Kosten beispielsweise für die medizinische Versorgung (aufgrund des technischen Fortschritts und ausgefeilterer Systeme) und, insbesondere in den Städten, auch insgesamt höhere Lebenshaltungskosten (steigendes Mietpreisniveau aufgrund der Renaissance der Stadt). Die zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen werden zukünftig stark darüber entscheiden, welches Niveau der medizinischen Versorgung wahrgenommen und räumlich erreicht werden kann. Man kann davon ausgehen, dass mehr Arzneimittel und Therapiemöglichkeiten zur Behandlung von Alterskrankheiten zur Verfügung stehen werden. Es ist allerdings fraglich, bis zu welchem Grad Krankenkassen in der Lage sein werden, die Kosten dafür zu übernehmen. Zumindest muss mit höheren Eigenbeteiligungen gerechnet werden – Geld, das dann nicht mehr für andere Verwendungen wie der Mobilität zur Verfügung steht.

Mit der Thematik der Kosten und der Erreichbarkeit medizinischer Versorgung wurde bereits ein weiteres Differenzierungsmerkmal angesprochen: Ältere Menschen unterscheiden sich sehr stark in ihrem Gesundheitszustand, ihrer körperlichen Fitness, ihrer mentalen und physischen Verfasstheit. Verallgemeinerbare Folgen der Alterung sind ein Abbau des Hör- und Sehvermögens, eine Verringerung der Reaktionsgeschwindigkeit und der körperlichen Beweglichkeit. Menschen, die in ihrem Leben nicht mobilitätseingeschränkt waren, werden dies aufgrund des Alterungsprozesses. Ebenso altern behinderte Menschen, so dass sie in ihren Mobilitätseinschränkungen zusätzlich durch das Alter belastet werden.

### 2.2.2 Ältere Menschen – eine definitorische Annäherung

Die deutsche Gesellschaft wird älter: Nicht nur steigt die Lebenserwartung dank des medizinischen Fortschritts und höherer Standards für den Gesundheitsschutz insgesamt, auch nimmt der prozentuale Anteil älterer Menschen bei sinkender Gesamtbevölkerung weiter zu. Während in Deutschland gegenwärtig 81,8 Millionen Menschen leben, werden es im Jahr 2050 voraussichtlich nur noch knapp 74 Millionen Menschen sein. Der Anteil der über 65-Jährigen wird in diesem Zeitraum von derzeit 19 Prozent auf 32 Prozent ansteigen. In einzelnen Regionen führt der demografische Wandel dazu, dass die Zahl Hochbetagter – das heißt hier über 80-Jährige – massiv zunehmen wird. Im bundesweiten Durchschnitt altert und schrumpft die Bevölkerung in Deutschland. Es gibt jedoch deutliche regionale Unterschiede: besonders in den neuen Bundesländern durch Fortzug jüngerer Menschen aufgrund des Arbeitsplatzangebots, aber auch in westdeutschen ländlichen und strukturschwachen Regionen. Hier ist die Alterung der Bevölkerung bereits jetzt ein prägendes Phänomen. (Müller 2009, S. 19 ff. und KfW 2007, S. 5 ff.)

Diesem ersten Überblick zur demografischen Entwicklung und räumlichen Differenzierung der „älteren Menschen“ in Deutschland lag mit dem Kriterium „65 Jahre“ eine holzschnittartige Definition zugrunde. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) definiert als „ältere Menschen“ 61 bis 75-Jährige. Menschen zwischen 50 und 60 Jahren werden als „Alternde“ bezeichnet. Die „alten Menschen“ sind zwischen 76 und 90 Jahre alt, während als „sehr alte“ oder „Hochbetagte“ die 91 bis 100-Jährigen bezeichnet werden. Unter dem Begriff „Langlebige“ werden schließlich Menschen erfasst, die über 100 Jahre alt sind. Das statistische Bundesamt differenziert – wie bereits oben erkennbar – zwischen Menschen, die 65 bis 80 Jahre alt sind, und Menschen, die über 80 Jahre sind.

Das Statistische Bundesamt orientiert sich am derzeitigen gesetzlichen Renteneintrittsalter von 65 Jahren, das ab 2012 schrittweise bis 2029 auf 67 Jahre ansteigen wird. Deutschland zählt bereits jetzt und auch in Zukunft zu den europäischen Ländern, in denen das Renteneintrittsalter relativ hoch ist. Das offiziell hohe Rentenalter darf allerdings nicht darüber hinweg täuschen, dass der tatsächliche Eintritt bzw. Übergang in den Ruhestand durch die Nutzung von Altersteilzeitregelungen häufig bereits sehr viel früher erfolgt: Das durchschnittliche Renteneintrittsalter lag 2000 bei 62,3 Jahren, 2010 lag es bei 63,5 Jahren (Deutsche Rentenversicherung, 2011, S. 68). Gesetzlich ist die Altersteilzeit ab 55 Jahre möglich. Das Durchschnittsalter der Altersteilzeitbeschäftigten ist zwischen 1997 und 2007 von 57,7 auf 59,1 Jahre gestiegen (Brussig u.a., 2009, S. 1).

Wenn man davon ausgeht, dass mit dem Austritt aus dem Erwerbsleben und dem Eintritt in die Ruhestandsphase Veränderungen des Mobilitätsverhaltens einhergehen, wobei hier der Entfall der regelmäßigen Wege zur Arbeit der markanteste Einschnitt ist und andere Wegeziele an Bedeutung gewinnen, zeigt sich bereits eine erste Schwäche einer statistischen Definition älterer Menschen. Mit Blick auf Verkehr und Mobilität ist weniger das gesetzliche Renteneintrittsalter von Interesse, sondern vielmehr der tatsächliche Übergang vom Beruf in den „Ruhestand“ (vgl. Follmer / Gruschwitz u.a. 2010, S. 81). Wenn Veränderungen des Mobilitätsverhaltens mit dem Eintritt in die Ruhestandsphase im Fokus stehen, sind 60 Jahre als untere Grenze für die Definition älterer Menschen gegenwärtig plausibel. Diese „Plausibilitätsgrenze“ wird jedoch zukünftig steigen.

### **Gerontologische Perspektive**

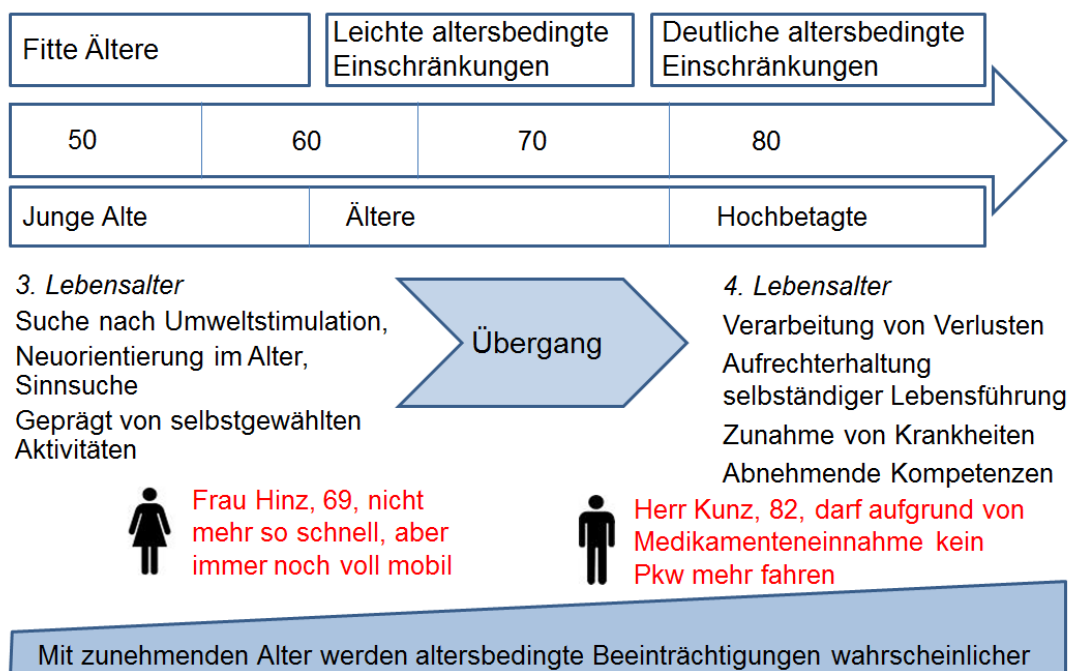
Die Definition des Alters nach kalendarischem Alter ist aus der Sicht der gerontologischen Forschung heute nicht mehr ausreichend. Vielmehr ist eine Definition über das biologische Alter oder das funktionale Alter sinnvoll. Das biologische Alter beschreibt den Zustand und die Fitness von Körper und Geist. Es hängt nur zum Teil mit dem kalendarischen Alter zusammen. Vielmehr können die individuellen Lebensgewohnheiten – wie beispielsweise die Ernährung – das biologische Alter stark beeinflussen. Bei der Beschreibung des funktionalen Alters wird eine Person nach der jeweiligen Leistungsfähigkeit eingestuft. Trotz hohem biologischen Alters kann ein Mensch noch voll leistungsfähig sein. Das funktionale Alter ist der Erfüllungsgrad für Alltagsfunktionen. Für die Mobilität im Alter ist das kalendarische Alter eher zu vernachlässigen, vielmehr sind die körperlichen Voraussetzungen oder Beeinträchtigungen wie auch ihre subjektive Bewertung ausschlaggebend. Eine wichtige Rolle spielt auch die wirtschaftliche Situation eines älteren Menschen, der in seiner körperlichen Leistungsfähigkeit beeinträchtigt ist. Ein älterer Mensch mit eingeschränkter körperlicher Leistungsfähigkeit, aber verfügbaren finanziellen Mitteln, kann sich zum Beispiel Taxifahrten leisten oder ein neues Auto mit Fahrerassistenzsystemen erwerben. Aber auch das Wohnumfeld spielt eine wichtige Rolle. So kann eine schlechte Beschaffenheit von Wegen aufgrund von vermehrten Stolpergefahren ein Hemmnis darstellen.

Zu beobachten ist bei älteren Menschen eine Diskrepanz zwischen Selbst- und Fremdwahrnehmung. Generell kann man sagen, dass sich Seniorinnen und Senioren meist jünger fühlen,

als ihr chronologisches Alter. Auch verschwimmt die Grenze zwischen Alt-Sein und Jung-Sein. In der heutigen Gerontologie und Alterspolitik ist man bemüht, das Alter positiv zu beschreiben, d.h. weniger von Defiziten als von Kompetenzen zu sprechen. So bezieht sich die moderne Gerontologie auch eher auf die Kompetenztheorie denn auf das Defizitmodell des Alterns. Vorherrschend heute ist das Bild der „Aktiven Alten“ oder der „Silver Surfer“<sup>3</sup>. Diese positiven Zuschreibungen sind aber auch mit einer Gefahr der Altersdiskriminierung verbunden, wenn tatsächliche Gebrechen oder Erkrankungen diesem Bild nicht mehr entsprechen. So werden mit zunehmendem Alter Einschränkungen wahrscheinlicher, wie die Daten aus „Mobilität in Deutschland 2008“ belegen. Die Teilnehmenden wurden gefragt, ob ihre Mobilität durch den Gesundheitszustand eingeschränkt ist. Auch wenn das Ergebnis keine Aussage zur Stärke der Einschränkung zulässt, ist ersichtlich, dass die Mobilitätseinschränkungen mit dem Alter stark zunehmen. So fühlen sich bei den 50 bis 59-Jährigen nur 18 Prozent in ihrer Mobilität eingeschränkt, bei den 60 bis 74-Jährigen ca. 25 Prozent an, eingeschränkt zu sein, während es in der Altersgruppe ab 75 Jahren mit 45 Prozent schon fast die Hälfte aller Befragten ist. (Follmer / Gruschwitz u.a. 2010, S. 85 f.)

Die Vielschichtigkeit des Begriffs „ältere Menschen“ fasst folgende Abbildung 2 zusammen.

Abbildung 2: Ältere Menschen



Quelle: eigene Darstellung

Aus forschungspragmatischen Gründen kann in der Regel auf eine Kategorisierung der Altersgruppen nicht verzichtet werden. Stets sollte jedoch berücksichtigt werden, dass Aussagen basierend auf Altersgruppen nur eine ungenaue Beschreibung der vielfältigen Realität sein können. Für die eigenen Darstellungen im Gutachten „Mobilität im Alter“ wird auf eine Einteilung

<sup>3</sup> Mit dem Begriff „Silver Surfer“ wird üblicherweise eine kaufkräftige Gruppe der Generation 50+ bezeichnet, die eine wichtige Zielgruppe des Internet-Marketings ist.

des Statistischen Bundesamts zurückgegriffen, die häufig in der empirischen Sozialforschung verwendet wird: Die 50 bis 65-Jährigen werden als jüngere Ältere kategorisiert, die 65 bis 80-Jährigen als Ältere und die über 80-Jährigen als Hochbetagte. Die Hochbetagten stellen dabei in Bezug auf Mobilität eine problematische Gruppe dar: Eine Abnahme körperlicher Fähigkeiten, die die Nutzung eines Autos oder Fahrrads, aber auch das Z Fußgehen beeinträchtigen, kann im höheren Alter häufiger auftreten, so dass Alternativen an Bedeutung gewinnen (vgl. BMVIT 2013, S. 23 ff.).

Im Hinblick auf für Mobilität relevante Fähigkeiten lassen sich qualitativ drei Kategorien älterer Menschen unterscheiden (BMVBS 2010, S. 30):

- Fitte Ältere: Ihre Mobilität unterscheidet sich kaum von der übrigen Bevölkerung, die Ziele und Aktivitäten hingegen schon (keine regelmäßigen Wege zur Arbeit, mehr Freizeitwege).
- Ältere mit leichten altersbedingten Beeinträchtigungen und Unsicherheiten bei der Nutzung von Verkehrsmitteln: Sie erfahren jedoch noch keine wesentlichen Beeinträchtigungen.
- Ältere mit körperlichen und/oder geistigen Beeinträchtigungen: Ihre Anforderungen an Verkehrsangebote ähneln denen anderer in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen (Anforderungen an Barrierefreiheit, Lichtverhältnisse, Beschilderungen).

Weil mit zunehmendem Alter Einschränkungen wahrscheinlicher werden, und in einem Alter von Mitte 60 ein „Knick“ erkennbar ist (BMVIT 2013, S. 25), können – wie in Abb. 2 dargestellt – die fitten Älteren der Altersgruppe 50 bis 65 und die Älteren mit leichten altersbedingten Einschränkungen der Altersgruppe ab 65 bis 80 zugeordnet werden. Deutliche altersbedingte Einschränkungen treten bei den über 80-Jährigen mit höherer Wahrscheinlichkeit häufiger auf.

### 2.2.3 Altersbedingte Einschränkungen und ihre Konsequenzen für die Mobilität

Betrachtet man den Prozess des Alterns aus biologischer und psychologischer Sicht, so geht er mit einer Vielzahl von Veränderungen einher. Dazu gehören Veränderungen der Sinneswahrnehmung, Veränderungen, die den Bewegungsapparat betreffen, Veränderungen der Lernfähigkeit, des Gedächtnisses und der Informationsverarbeitung. Die Sehschärfe verringert sich im Alter, ebenso können Kontraste weniger wahrgenommen werden. Typische Mobilitätseinschränkungen älterer Menschen sind beispielsweise Schwierigkeiten beim Tragen von Gepäck, bei der Bewältigung langer Wege, beim Treppensteigen und beim Einsteigen in Fahrzeuge. Das Lesen von Fahrplänen und Hinweistafeln wird durch ein nachlassendes Sehvermögen erschwert, ebenso können Einschränkungen des Sehens und Hörens die Verkehrsteilnahme erschweren. Älteren Radfahrern fällt oft der Schulterblick beim Linksabbiegen schwer. Eine Verlangsamung der Bewegungsabläufe kann dazu führen, dass bei knappen Umstiegszeiten und ggf. längeren Wegen – z.B. weil Rampen statt abkürzender Treppen genutzt werden müssen – Anschlüsse verpasst werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die eingeschränkte Fähigkeit zur Verkehrsteilnahme aufgrund von Medikamenten.

Das Unfall-Risiko beim Autofahren ist durch eine „Badewannen-Funktion“ charakterisiert: Das höchste Unfallrisiko haben Fahranfänger, in den mittleren Jahren ist das Risiko am niedrigsten und es steigt bei älteren Verkehrsteilnehmern wieder an. Bei der Interpretation der Daten sind jedoch verschiedene Zusammenhänge zu berücksichtigen: Beispielsweise legen ältere Verkehrsteilnehmer häufig kürzere Strecken zurück und nutzen hierfür eher Landstraßen und fahren damit weniger auf den vergleichsweise sicheren Autobahnen. Wenn ältere Autofahrer Unfälle verursachen, so ist dies häufig an Knotenpunktsituationen der Fall, und hier insbesondere beim Linksabbiegen. Ebenso sind Vorfahrtfehler bei älteren Autofahrern typische Unfallursachen. (Schlag 2013, S. 123 ff., Statistisches Bundesamt 2013, S. 33 ff.)

Die Daten zu Verkehrsunfällen in Mecklenburg-Vorpommern bestätigen die allgemeinen Erkenntnisse: Im Vergleich mit ihrem Einwohneranteil sind die Altersgruppen der 18 bis unter 25-Jährigen sowie der 25 bis unter 35-Jährigen und die Altersgruppe der über 65-Jährigen überrepräsentiert bei den Getöteten. Gleichzeitig sind die über 65-Jährigen sowohl in der Gruppe der bei Verkehrsunfällen verunglückten Verkehrsteilnehmer als auch in der Gruppe der Unfallverursacher im Vergleich zu ihrem Anteil an der Bevölkerung deutlich unterrepräsentiert.<sup>4</sup> Ältere Menschen, wenn sie im Straßenverkehr verunglücken, erleiden schwerere Unfallfolgen. Ein Grund hierfür dürfte die mit zunehmendem Alter nachlassende körperliche Widerstandskraft sein. (Statistisches Bundesamt 2013, S. 34)

In nachfolgender Tabelle 1 werden beispielhaft einige typische Veränderungen beim Menschen durch den Alterungsprozess herausgegriffen und dargestellt, welche Konsequenzen sich daraus für die Mobilitätssicherung ergeben können.

Tabelle 1: Beispiele für altersbedingte Einschränkungen und ihre Auswirkungen auf die Mobilität

Auswirkung/ Einfluss auf die Bereiche:	Relevante altersbedingte (körperliche) Faktoren:		
	Physische Veränderungen des Körpers (z.B. Körper- kraft, Feinmotorik, Bewe- gungsapparat)	Kognitive Fähigkeiten (z.B. Informationsver- arbeitung, Konzentration, Reaktionsvermö- gen)	Sinneswahrnehmung (Se- hen, Hören, Tasten)
<b>ÖPNV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kraft in den Händen reduziert sich -&gt; Festhalten im Stehen oder schnelles Festhalten bei Sturzgefahr ist eingeschränkt (bei Sturz Gefahr auf Osteoporose o.Ä.)</li> <li>- Selbstständiges Aufstehen während der Fahrt erschwert möglich</li> <li>- Schultergelenke bei älteren Menschen anfällig, daher hängende Haltegriffe schwer nutzbar</li> <li>- Probleme beim Treppensteigen und Einsteigen in Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schwierigkeiten sich auf neue Situationen einzustellen</li> <li>- Stress wenn Umstiege schnell erfolgen müssen oder bei unplanmäßigen Gegebenheiten -&gt; Unsicherheitsgefühl entsteht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wichtige Ansagen werden überhört, Probleme bei undeutlicher Sprache, rascher Sprechweise oder Hintergrundgeräuschen -&gt; Probleme bei der Orientierung im öffentlichen Verkehr</li> <li>- Nicht lesbare Fahrpläne und Hinweistafeln</li> <li>- Schwierigkeiten beim Bedienen von Automaten, Tastenfeldern etc.</li> </ul>

<sup>4</sup> <http://www.presseportal.de/polizeipresse/pm/108531/2714434/im-mv-verkehrsunfallstatistik-2013-innenminister-lorenz-caffier-trotz-positiver> (abgerufen am 12.01.2015)

	Relevante altersbedingte (körperliche) Faktoren:		
<b>PKW</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Höhere körperliche Beanspruchung -&gt; führt zu einer Reduktion der Geschwindigkeit</li> <li>- Muskelleistung nimmt ab und Krankheiten können zu Einschränkung in der Bewegung führen</li> <li>- Herz-Kreislauf-Erkrankungen und weitere gesundheitliche Beeinträchtigungen führen zu Einschränkung im Bewusstseinszustand und können Risikofaktoren beim Lenken darstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufmerksamkeitsspanne kürzer -&gt; Ermüdung erfolgt schneller inkl. langsamerer Reaktionen</li> <li>- Überforderung bei komplizierten Verkehrssituationen</li> <li>- Schnelle Wahrnehmung und Einschätzung von sich verändernden Situationen fällt schwer</li> <li>- mögliche verstärkende Wirkung durch Einnahme von Medikamenten bzw. Kombination von Medikamenten beim PKW besonders relevant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Probleme beim Sehen von bewegten Objekten oder bei schlechten Lichtverhältnissen</li> <li>- Langsamere Anpassung an Unterschiede z.B. von nah / fern</li> <li>- Schwierigkeiten beim Richtungshören oder Lokalisation von Geräuschquellen (z.B. Wahrnehmung möglicher Gefahren)</li> <li>- mögliche verstärkende Wirkung durch Einnahme von Medikamenten bzw. Kombination von Medikamenten beim PKW besonders relevant</li> </ul>
<b>Fahrrad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erschwernis beim Linksabbiegen durch eingeschränkte Beweglichkeit</li> <li>- Erhöhte körperliche Anstrengung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schnelle Verarbeitung und Einschätzung von sich verändernden Situationen fällt schwer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sturzgefahr durch schlechte Sicht</li> <li>- Langsamere Einschätzung von nah / fern</li> </ul>
<b>Zufußgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gangstörungen ( verringerte Schrittlänge, Balancestörungen etc.)</li> <li>- Barrieren in Form von Stufen/Spalten</li> <li>- Kraftaufwand beim Tragen von Lasten</li> <li>- Sturzgefahr auf Treppen / Rampen oder Bodenunebenheiten</li> <li>- Größerer Zeitbedarf beim Überqueren der Straße</li> <li>- Schwierigkeiten beim Zurücklegen längerer Fußwege und Steigungen</li> <li>- Beeinträchtigung durch Gehhilfen -&gt; größerer Platzbedarf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Orientierungsprobleme in ungewohnter Umgebung durch u.a. abnehmende Informationsverarbeitung / Informationsfilterung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Behinderung bei der Wahrnehmung von Lichtsignalen bspw. der Ampel und Blinklichter oder akustischen Warnungen</li> <li>- Anfälligkeit für Reizüberflutung, Ablenkung und Irritationen</li> <li>- Bewegungen und Gegenstände am Rande des Gesichtsfeldes werden verspätet wahrgenommen</li> </ul>

Quelle: eigene Darstellung nach BMVIT 2010, S. 24

#### 2.2.4 Mobilitätssicherung für ältere Menschen – einige spezifische Anforderungen

Durch den Wegfall längerer Arbeitswege nach der Verrentung spielt die Nahraumorientierung mit zunehmendem Alter eine wichtigere Rolle. Dies kann verstärkt der Fall sein bei körperlichen Einschränkungen. Unter Nahmobilität fasst die Verkehrswissenschaft die Mobilität zu Fuß und mit dem Rad im Umfeld der Wohnung zusammen – in der Stadt aufgrund der Dichte der Wegeziele eher nur mit Alltagswegen im Siedlungsgebiet verbunden, auf dem Dorf auch mit längeren Distanzen außerorts, d.h. als Nachbarortsmobilität.

Die Wohnumfeldqualität ist mitbestimmend für die Lebensqualität: Aspekte der Wohnumfeldqualität sind beispielsweise eine ausreichende Gehwegbreite auch für den Begegnungsfall mit Kinderwagen, Rollator und Rollstuhl sowie ein Erhaltungszustand der Gehwege, der keine Stol-

perfallen entstehen lässt. Weitere Gesichtspunkte sind eine Absenkung der Borde an Überquerungsstellen für Gehbehinderte, eine ausreichende Beleuchtung zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit und das Vorhandensein von Bänken im öffentlichen Raum als Ruheplätze.

### **Aspekte der Begleitmobilität**

Wenn ältere Menschen nicht mehr selbst Autofahren können und keine Alternative in Form eines ÖPNV-Angebots zur Verfügung steht, sind sie auf Begleitmobilität – d.h. von Familienmitgliedern, Verwandten oder Nachbarn gefahren zu werden – angewiesen. Je weniger alte Menschen selbst ein Kraftfahrzeug (Kfz) lenken können, desto größer wird die Abhängigkeit von den Kfz-Dritten. In der Praxis wird diese Aufgabe häufig von Frauen übernommen (vgl. Follmer / Gruschwitz u.a. 2010). Die vielen zusätzlichen Begleitfahrten, die in den Mobilitätsziffern oft nicht deutlich werden, sind in der Verkehrswissenschaft oft negativ eingeordnet, im Sinne von ökologisch ungünstigen Pkw-„Leerfahrten“ und als Einschränkung des Zeitbudgets v.a. von Frauen, die zusätzlich auch noch als „Elterntaxi“ für die Kinder unterwegs sind. Problematisch wird Begleitmobilität als selbstverständlicher Teil des Generationenvertrags dann, wenn für diese Aufgabe nur wenige Personen zur Verfügung stehen und sich dadurch die Belastung sehr stark konzentriert, oder auch Mehrfachbelastungen entstehen, beispielsweise durch eine Berufstätigkeit der begleitenden Person. Naheliegend ist hier die Forderung nach eigenständiger Mobilität durch ÖPNV-Angebote.

Welche Bedeutung die Begleitmobilität als „sozialer Kitt“ der Gesellschaft und als persönliche Wertschätzung der älteren Menschen hat wird deutlich, wenn eine intakte Familienstruktur fehlt – in Mecklenburg-Vorpommern bedingt durch Abwanderung der jüngeren Familienmitglieder. Nachbarschaftshilfe kann die Mangelsituation aus familieninternen Mitfahrten und unzureichendem ÖPNV teilweise auffangen, setzt aber ein wertschätzendes, hilfsbereites Klima im Ort voraus. Halb-anonyme Mitfahrten, wie sie vorab geplant oder spontan durch webgestützte Mitfahrtenportale (Pendlernetz, flinc) zunehmend Anwendung finden, gehen an der älteren Generation bisher weitgehend vorbei, abgesehen von den Fahrdiensten in Kirchengemeinden oder Sportvereinen.

#### **2.2.5 Akzeptanz neuartiger Mobilitätsangebote**

Bevor neue Angebote nicht nur testweise eingeführt werden, gebietet es die fachliche Verantwortung, auch die Risiken und mögliche Ablehnung durch die Zielgruppe der Älteren abzuprüfen. Dies kann nur im Einzelfall vor Ort mit dem entsprechenden lokalen Wissen und nicht pauschal – etwa im Rahmen der vorliegenden Expertise – geschehen. Dennoch sollen hier einige Aspekte aus neuerer Empirie genannt werden.

Zur Mobilität älterer Menschen in ländlichen Räumen liegt aktuell eine umfassende für die Bundesrepublik Deutschland insgesamt repräsentative Studie im Auftrag des ADAC vor (Gipp u.a. 2014). Räumlich differenzierte Aussagen nach einzelnen Bundesländern können auf Basis dieser Studie nicht getroffen werden.

In der Befragung von rund 1000 Älteren wird deutlich, dass „Jüngere und Ältere“ in sehr verschiedenen „Welten“ leben und in den Voraussetzungen und der Gewichtung der Lösungen nur wenige Gemeinsamkeiten haben. Obwohl die meisten Befragten subjektiv nicht damit rechnen, dass sich ihre Mobilität in Zukunft ändern wird. Das Problembewusstsein der noch nicht Betroffenen ist also gering.

Für die kontrastierenden „jungen Alten“ und „alten Alten“ stellen sich die jeweils drei wichtigsten Aspekte bei Mobilitätsangeboten wie folgt dar (Gipp u.a. 2014, S. 51):



Altersgruppe 55 bis 64 Jahre:

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

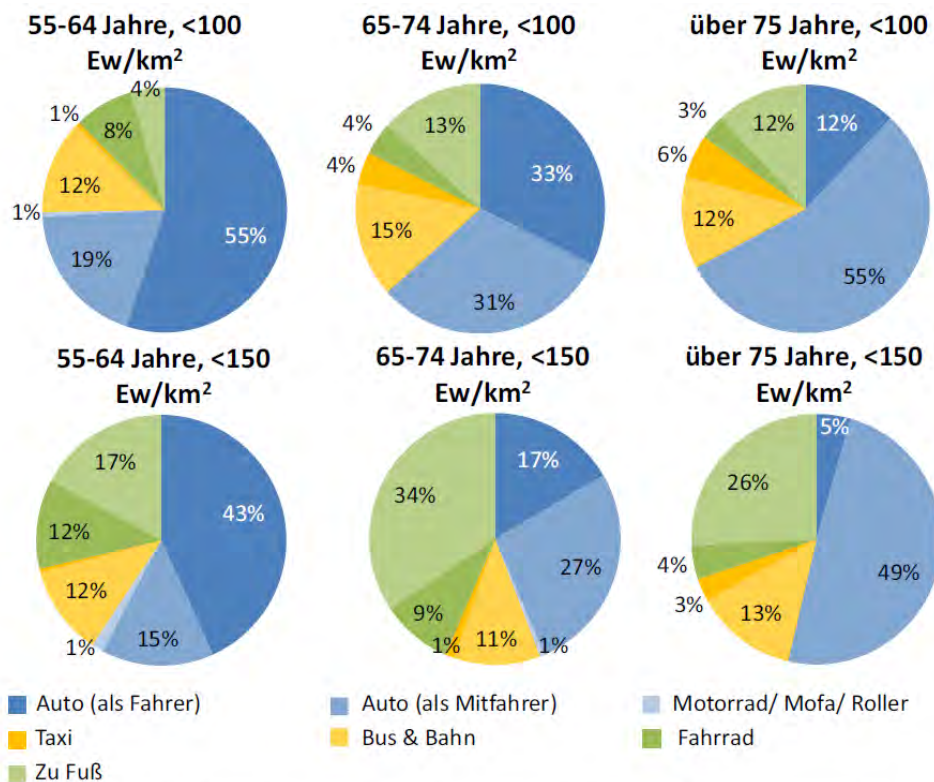
Altersgruppe über 75 Jahre:

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

Die Internetnutzung geht zwischen 76 Prozent (jüngere Altersgruppe) und 13 Prozent (ältere Altersgruppe) sehr weit auseinander, sodass sich längerfristig auch auf dem Land das aktuelle Bild geringer Internetnutzung für Mobilitätsw Zwecke wandeln dürfte. Was aber nicht heißt, dass heute ein Druck zur Internetnutzung aufgebaut werden darf.

Beim Einkauf für den täglichen Bedarf ist der Übergang vom eigenen Kfz-Lenken zum Mitfahren mit zunehmendem Alter gut zu erkennen. Bei etwas höherer ländlicher Siedlungsdichte (<150 EW/km<sup>2</sup>), d.h. bei genügenden Fahrtzielen im Nahbereich, spielt Fuß- und Radverkehr in der mittleren Altersgruppe eine größere Rolle – wenn die eigene Pkw-Nutzung schon zurückgeht und die Mitfahrten im Pkw noch nicht dominant werden.

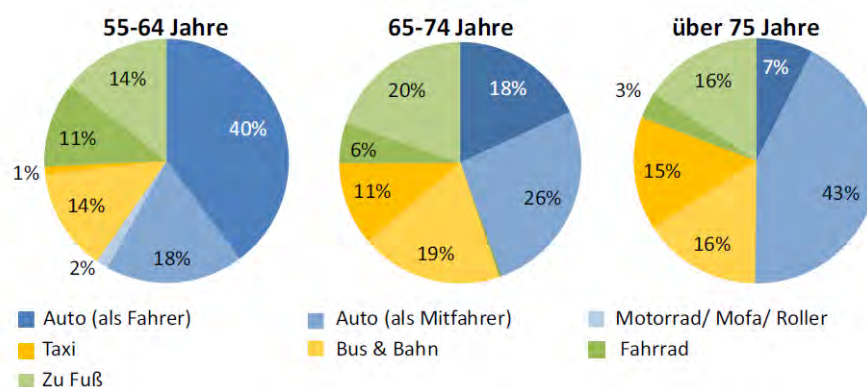
Abbildung 3: Modal Split für Wegezweck Einkaufen – Altersunterschiede und regionale Unterschiede (EW / km<sup>2</sup>)



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

Quelle: Gipp u.a. 2014, S. 19

Abbildung 4: Modal Split für Wegezweck Arztbesuch – Altersunterschiede



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

Quelle: Gipp u.a. 2014, S. 21

Die Relevanz der nicht freiwilligen Wege (z.B. Arztbesuche) wird mit zunehmendem Alter größer, absolut und auch relativ zu Freizeitwegen, auf die mit körperlicher Einschränkung eher verzichtet wird. So findet der Arztbesuch in der jüngeren Gruppe bei 51 Prozent „selten oder nie“ statt, in der älteren nur noch bei 15 Prozent dagegen ist der Arztbesuch bei der älteren Gruppe schon bei 22 Prozent „1-2x pro Woche“ nötig, bei der jüngeren Vergleichsgruppe nur bei 5 Prozent. Der hohe Taxianteil im hohen Alter bis 15 Prozent deutet darauf hin, dass der ÖPNV und private Mitfahrten offensichtlich nicht die Anforderungen erfüllen, teure Taxifahrten zu vermeiden.

Die ADAC-Studie fragt auch verschiedene neue Mobilitätsoptionen ab. Dabei kommt das Pedelec bei denjenigen, die es schon erprobt haben, zu sehr unterschiedlichen Bewertungen nach dem individuellen Gesundheitszustand. Car-Sharing, öffentliche Mitnahmeangebote und Rufbusse sind bundesweit in ländlichen Regionen noch nicht verbreitet genug, dass sie in einer bundesweiten Befragung Bekanntheit und durchgängige Akzeptanz genießen.

Einige neue Techniken wie Smartphone und Pedelec sind erst wenige Jahre verbreitet; eine bessere Einschätzung über deren Akzeptanz unter spezifischen ländlichen Rahmenbedingungen wird erst in einigen Jahren möglich sein. Für eine längerfristige Perspektive sollten sie deshalb nicht zu schnell verworfen werden. So stieg in Deutschland der Anteil der Smartphone-Nutzer allein innerhalb des Jahres 2013 bei den 50- bis 64-Jährigen von 26 auf 39 Prozent.<sup>5</sup>

Die wichtigste Schlussfolgerung aus der Empirie ist, dass die Akzeptanz neuer Angebote sehr spezifisch je nach Zielgruppe unter den alten Menschen zu bewerten ist. Eine ÖPNV-Alternative zum eigenen Pkw, z.B. für Gelegenheitsfahrten, stellt andere Attraktivitätsanforderungen als zum Taxi und zu den Pkw-Mitfahrten. Hinzu kommen sehr unterschiedliche Werthaltungen und Lebensstile, die zu unterschiedlichen Präferenzen z.B. bei der Verkehrsmittelwahl führen können. Dies hatte eine tiefere Studie über die Mobilität älterer Menschen in NRW gezeigt (Stiewe u.a 2010).

<sup>5</sup> Altersverteilung der Smartphone-Nutzer in Deutschland im Dezember 2012 (<http://de.statista.com/statistik/daten/studie/255605/umfrage/altersverteilung-der-smartphone-nutzer-in-deutschland/>) (abgerufen am 08.01.2015)

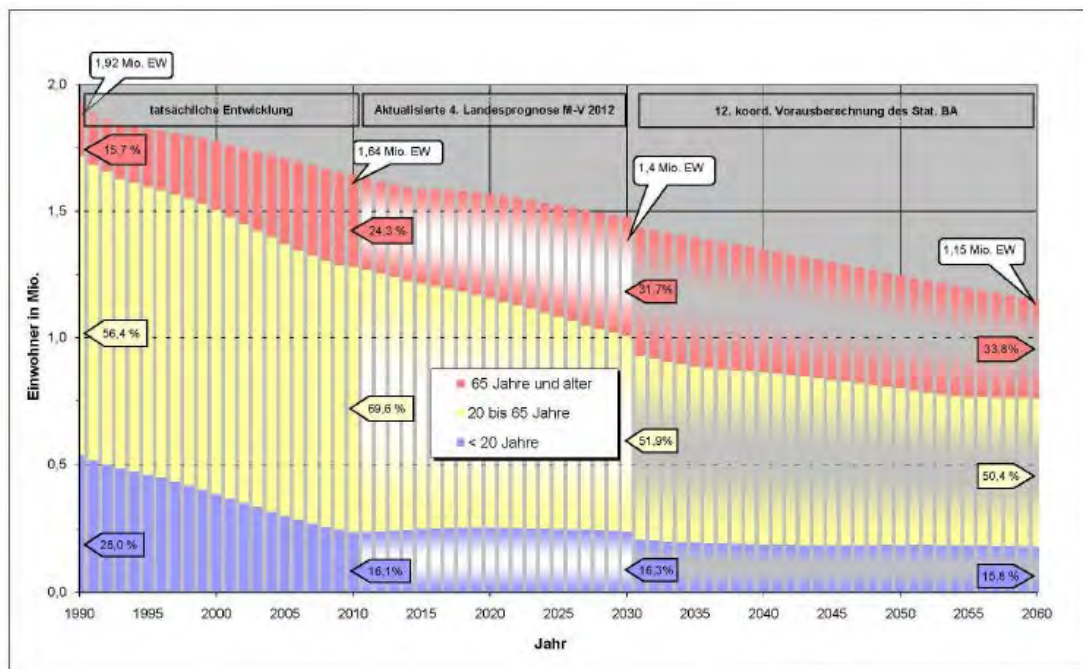
### 3. Mobilität älterer Menschen in Mecklenburg-Vorpommern

Die Betrachtung der Mobilität älterer Menschen in Mecklenburg-Vorpommern kann sich auf verschiedene vorliegende Quellen stützen: Zu nennen sind hier insbesondere die bereits bearbeiteten Grundlagenexpertisen für die Enquête-Kommission. Vor dem Hintergrund der demografischen Veränderungen hat sich bereits auch eine interministerielle Arbeitsgruppe mit der Thematik befasst: Strategiebericht der IMAG Demografischer Wandel der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern (Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern 2011). Dieser vorliegende Bericht der Landesregierung analysiert die Folgen des demografischen Wandels für Mecklenburg-Vorpommern und benennt Handlungsrichtlinien und konkrete Maßnahmen für die Zukunft. Die Untersuchung „Mobilität in Deutschland (MiD) 2008“ (Follmer / Brand 2010) wurde in Mecklenburg-Vorpommern aufgestockt, so dass für den Verkehr in diesem Bundesland detaillierte Erkenntnisse vorliegen. Für die Städte Schwerin und Rostock liegen mit den Daten aus „SrV – System repräsentativer Verkehrserhebungen“ ebenfalls Untersuchungsergebnisse vor. Diese werden hier jedoch nicht ausgewertet, weil das gesamte Bundesland im Fokus steht und im Speziellen der Blick auf den ländlichen Raum gerichtet wird.

#### 3.1 Mobilitätsverhalten älterer Menschen in Mecklenburg-Vorpommern heute und zukünftig

Im Jahr 2012 hatte Mecklenburg-Vorpommern rund 1,6 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner. Die durchschnittliche Einwohnerdichte für das gesamte Bundesland lag bei 69 Einwohner / km<sup>2</sup>. Entsprechend der mittleren Annahmevariante der vierten Landesprognose zur Bevölkerungsentwicklung werden 2030 im Land nur noch rund 1,47 Millionen Menschen leben.

Abbildung 5: Veränderungen der Altersstruktur der Bevölkerung in Mecklenburg-Vorpommern 1990 bis 2016



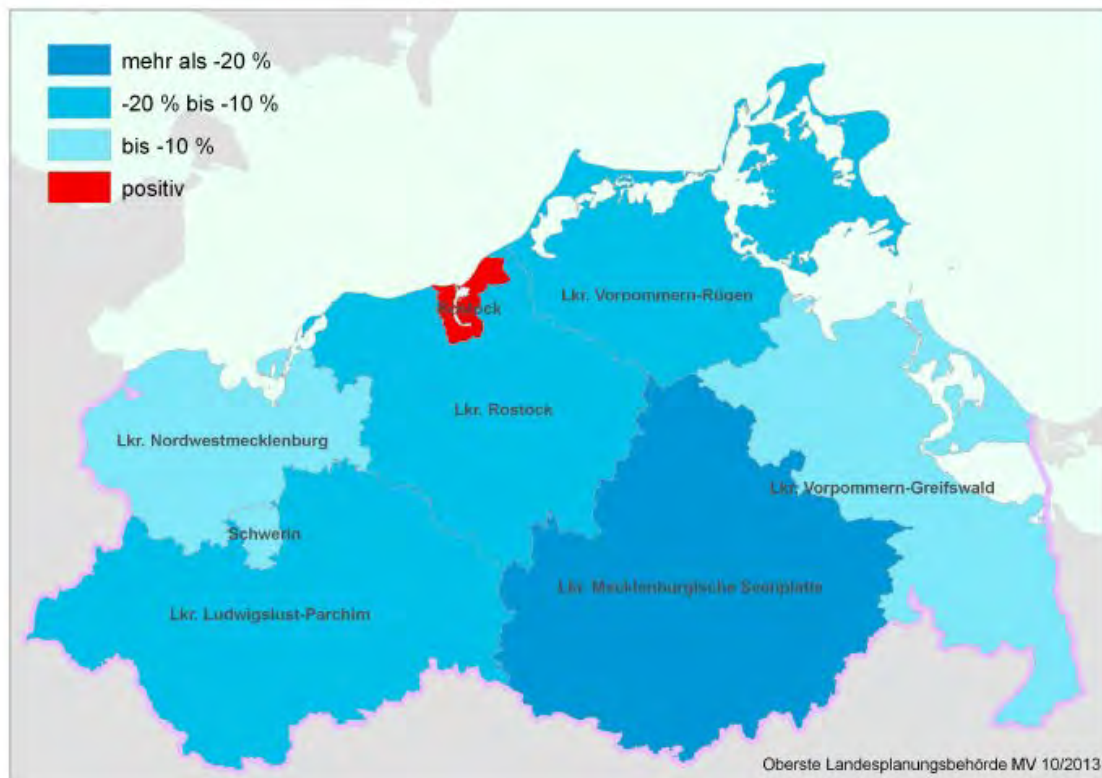
Quelle: Oberste Landesplanungsbehörde 11/2012

Quelle: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern 2012, S. 3

Die Bevölkerung des Landes Mecklenburg-Vorpommern schrumpft nicht nur, sie altert auch: Sie wird sich im Jahr 2030 aus weniger jungen Menschen und deutlich mehr älteren Menschen als

heute zusammensetzen. Liegt der Anteil der unter 20-Jährigen an der Gesamtbevölkerung heute schon bei lediglich 15 Prozent, nachdem besonders im Zeitraum von 1990 bis 2010 ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen war, wird er 2030 nur noch rund 14 Prozent betragen. Der Anteil der Bevölkerung in der Altersgruppe der 20 bis 65-Jährigen wird sich im gleichen Zeitraum von 63 Prozent auf rund 50 Prozent reduzieren, der Anteil der über 65-Jährigen steigt dagegen von heute 22 Prozent auf über 36 Prozent.

Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung 2010 bis 2030 in den Landkreisen und kreisfreien Städten



Quelle: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern 2014, S. 8

Gleichzeitig zur Änderung des Altersaufbaus der Bevölkerung in den kommenden Jahrzehnten wird sich auch deren räumliche Verteilung wandeln: Nur in der kreisfreien Stadt Rostock wird die Einwohnerzahl bis 2030 ansteigen. Für die übrigen Räume wird dagegen ein sehr deutlicher Rückgang der Bevölkerung von teilweise über 20 Prozent (Landkreis Mecklenburgische Seenplatte) prognostiziert. Die vergleichsweise „positive“ Entwicklung im Landkreis Vorpommern-Greifswald ist auf die Hansestadt Greifswald als Universitätsstadt zurückzuführen. (Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2013)

Wesentliche Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten älterer Menschen in Mecklenburg-Vorpommern können der Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) 2008 (Follmer / Brand 2010) entnommen werden. Die MiD ist eine bundesweit stattfindende Untersuchung zum Mobilitätsverhalten und wird durch das BMVBS (jetzt BMVI) finanziert. In Mecklenburg-Vorpommern wurden 750 Haushalte im Rahmen der bundesweiten MiD befragt, durch das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern erfolgte eine Aufstockung um 1.000 Haushalte. Die Feldzeit der Studie erstreckte sich für Mecklenburg-Vorpommern kontinuierlich über mehr als ein Jahr von Anfang Januar 2008 bis Anfang April 2009. Die Stichprobe wurde so angelegt, dass für das gesamte Bundesland und die Planungsregionen Mecklenburg-Vorpommerns repräsentative Ergebnisse vorliegen (Follmer / Brand 2010, S. 14).

Die Studie umfasst für Mecklenburg-Vorpommern insgesamt 1.759 befragte Haushalte, 3.582 Personen und 10.821 Wege. Die Daten für die Haushalte und die befragten Personen sind generelle Angaben, dagegen beziehen sich die Daten für die Wege auf einen Stichtag.

Einbezogen wurden jeweils komplette Haushalte. Soweit nicht anders ausgewiesen, beziehen sich die Ergebnisse auf alle Einwohner einschließlich der Kinder ab 0 Jahren (Follmer / Brand 2010, S. 5). Mit Blick auf das Thema der Mobilität älterer Menschen sind drei Altersgruppen der MiD-Auswertung von besonderem Interesse: Die 60 bis 64-Jährigen, die jungen Alten zwischen 65 und 74 sowie die „alten Alten“ ab 75. Im Rahmen der MiD wurden in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt 1.006 Personen ab einem Alter von 65 Jahren befragt, so dass die Daten eine gute Ausgangsbasis für die differenzierte Analyse der Mobilität dieser Altersgruppe bieten (Follmer / Brand 2010, S. 27).

„Weg“ ist definiert als eine Bewegung von A nach B, für die unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden können. Wurde für einen Weg nur ein Verkehrsmittel benutzt, so ist dies gleichzeitig auch das Hauptverkehrsmittel. Besteht ein Weg dagegen aus mehreren Etappen, wurden auf dem Weg zum Ziel also mehrere Verkehrsmittel benutzt, so gilt das Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel, mit dem die längste Wegstrecke zurückgelegt wurde. Das Kernstück des Personen-Wegeinterviews bildet die Erfassung der Wege am Stichtag. Dabei wurden detaillierte Angaben von bis zu zwölf Wegen erfasst. Dazu gehören der Wegezweck, der Ausgangspunkt des Weges, die Lage des Ziels innerhalb oder außerhalb der Stadt oder Gemeinde, die genutzten Verkehrsmittel, Angaben zum Fahrer beziehungsweise zur Fahrerin und zum Fahrzeug (wenn das Auto genutzt wurde), die Anzahl der begleitenden Personen und die Entfernung des zurückgelegten Weges. Wege, die über diese zwölf detailliert zu erfassenden hinausgehen, wurden als Summe notiert. (Follmer / Brand 2010, S. 15)

Die Verteilung der Wege auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel ergibt eine Größe, die als Modal Split bezeichnet wird. „Der Modal-Split-Anteil eines Verkehrsträgers gibt an, wie hoch sein Anteil in Prozent an der gesamten Verkehrsnachfrage ist. Bezugsgrößen sind das Verkehrsaufkommen oder die Verkehrsleistung.“<sup>6</sup>

### **Wichtige Ergebnisse der MiD 2008 für Mecklenburg-Vorpommern**

Mehr als die Hälfte aller Wege in Mecklenburg-Vorpommern werden mit dem Auto als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt. Aber auch mehr als jeder vierte Weg findet ausschließlich zu Fuß statt (28 Prozent), und 14 Prozent aller Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der ÖPNV ist nur in 7 Prozent der Wege das Hauptverkehrsmittel. (Follmer / Brand 2010, S. 42 ff.)

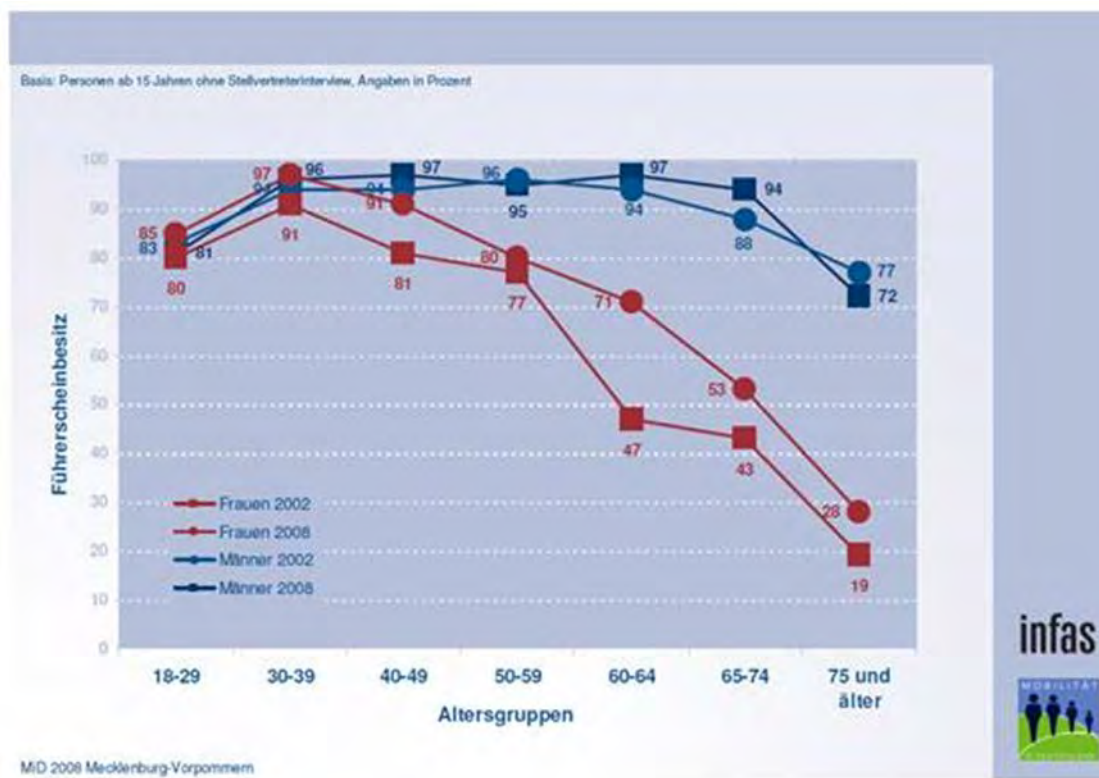
Den größten Anteil an allen Wegen machen Freizeitwege mit rund einem Drittel aus, etwa jeder vierte Weg wird für die Arbeit, Ausbildung oder Dienstliches unternommen. Es folgen Einkaufswege mit Anteilen von 23 Prozent und Erledigungen mit 12 Prozent. Auf den neuen Hauptwegezweck „Begleitung von Personen“ entfallen 7 Prozent aller Wege.

In Mecklenburg-Vorpommern besitzt rund jeder vierte Haushalt keinen Pkw. Wenn auch die Pkw-Verfügbarkeit seit der MiD 2002 gestiegen ist, so ist verglichen mit den bundesweiten Daten Mecklenburg-Vorpommern auch 2008 noch unterdurchschnittlich motorisiert. Am höchsten ist der Anteil der Haushalte ohne Pkw bei den älteren Alleinlebenden: In dieser Gruppe der ab 60-Jährigen besitzen drei von fünf Haushalten heute kein Auto. (Follmer / Brand 2010, S. 18) Ältere Frauen dürften hiervon stärker betroffen sein als Männer, so dass diese im besonderen Maße auf Alternativen zum eigenen Pkw angewiesen sind, d.h. auf Angebote des ÖPNV und die Bedingungen für das Radfahren und Zufußgehen.

---

<sup>6</sup> <http://www.mobi-wissen.de/begriff/modal-split> (abgerufen am 06.01.2015)

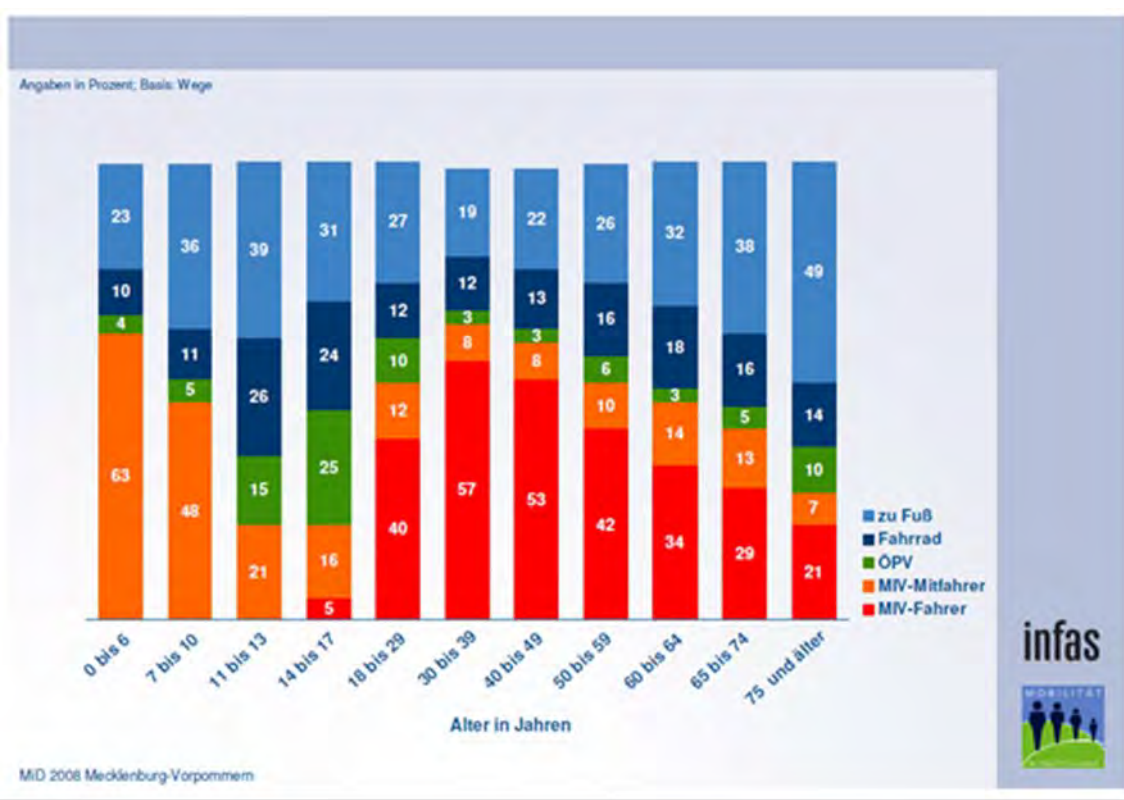
Abbildung 7: Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Altersgruppen



Quelle: Follmer / Brand 2010, S. 20

Ergänzend zur Pkw-Verfügbarkeit ist in diesem Zusammenhang der Führerscheinbesitz aufschlussreich, und damit das Potenzial, einen Pkw zu steuern. D.h. es ist zu beachten, dass Führerscheinbesitz keinesfalls mit Pkw-Verfügbarkeit und der Fähigkeit, einen Pkw zu steuern, gleichgesetzt werden darf. Auffallend ist der ausgeprägte Unterschied beim Führerscheinbesitz zwischen älteren Frauen und älteren Männern. Männer werden in den kommenden Jahren noch deutlich häufiger einen Führerschein besitzen als Frauen. Diese Entwicklung wird sich bei den nachrückenden Rentnergenerationen zwar deutlich abschwächen, aber dennoch weiterhin erkennbar sein, so dass Frauen auch zukünftig stärker auf Alternativen zum privaten Pkw als Fahrer angewiesen sind. Gleichwohl steigt der Führerscheinbesitz sowohl bei den Frauen als auch bei den Männern. Eine Konsequenz für den ÖPNV aus dieser Entwicklung ist, dass die nicht-wahlfreien Nutzer tendenziell weniger werden, bzw. die Kunden mit einem attraktiven Angebot stärker umworben werden müssen. (Follmer / Brand 2010, S. 20)

Abbildung 8: Modal Split im Zusammenhang mit dem Alter

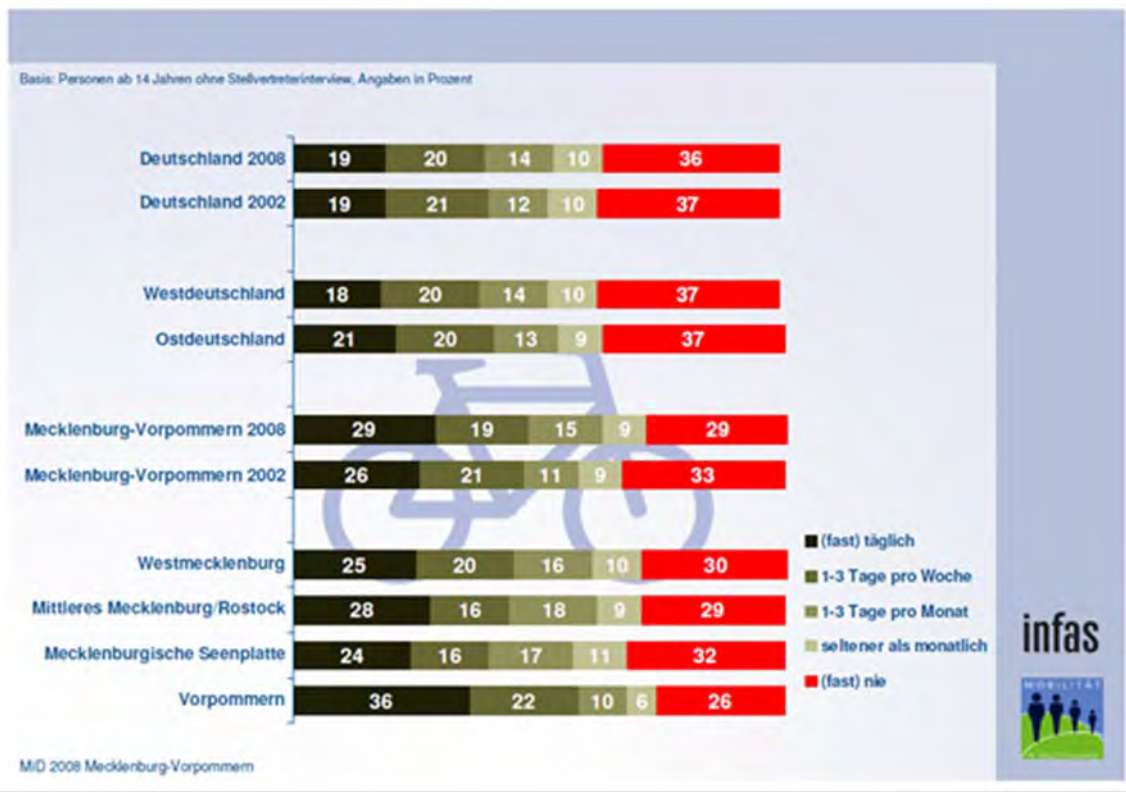


Quelle: Follmer / Brand 2010, S. 52

Beim Modal Split fällt auf, dass der Selbstfahreranteil bereits bei der Altersgruppe der über 40-Jährigen zu sinken beginnt. Bei den ab 60-Jährigen werden nur noch 34 Prozent der Wege als Selbstfahrer zurückgelegt. Spiegelbildlich zum Selbstfahreranteil verhält sich der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden. Von den 65- bis 74-Jährigen werden gut ein Drittel der Wege zu Fuß zurückgelegt; in der Altersgruppe von 75 und mehr Jahren ist knapp jeder zweite Weg ein Fußweg. Bemerkenswert ist der Sprung in der Nutzung des öffentlichen Verkehrs zwischen den Altersgruppen „65 bis 74“ und „75 und älter“: Hier ist ein Anstieg von 5 Prozent auf 10 Prozent zu verzeichnen, was die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die gegenwärtige Gruppe der „alten Alten“ erkennen lässt. „Im Vergleich zur MiD 2002 gibt es in Mecklenburg-Vorpommern bei den Senioren kaum Veränderungen beim Modal Split – anders als bundesweit. Dort ist der Wegeanteil, der von Senioren individuell motorisiert zurückgelegt wird, innerhalb der letzten sechs Jahre gestiegen.“ (Follmer / Brand 2010, S. 52)

Die Haushalte in Mecklenburg-Vorpommern sind gut mit Fahrrädern ausgestattet: 86 Prozent der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad, in 29 Prozent der Haushalte sind sogar drei oder mehr Fahrräder vorhanden. (Follmer / Brand 2010, S. 22) Über den Typ und die Qualität der vorhandenen Fahrräder können keine Aussagen getroffen werden.

Abbildung 9: Übliche Nutzung des Fahrrads

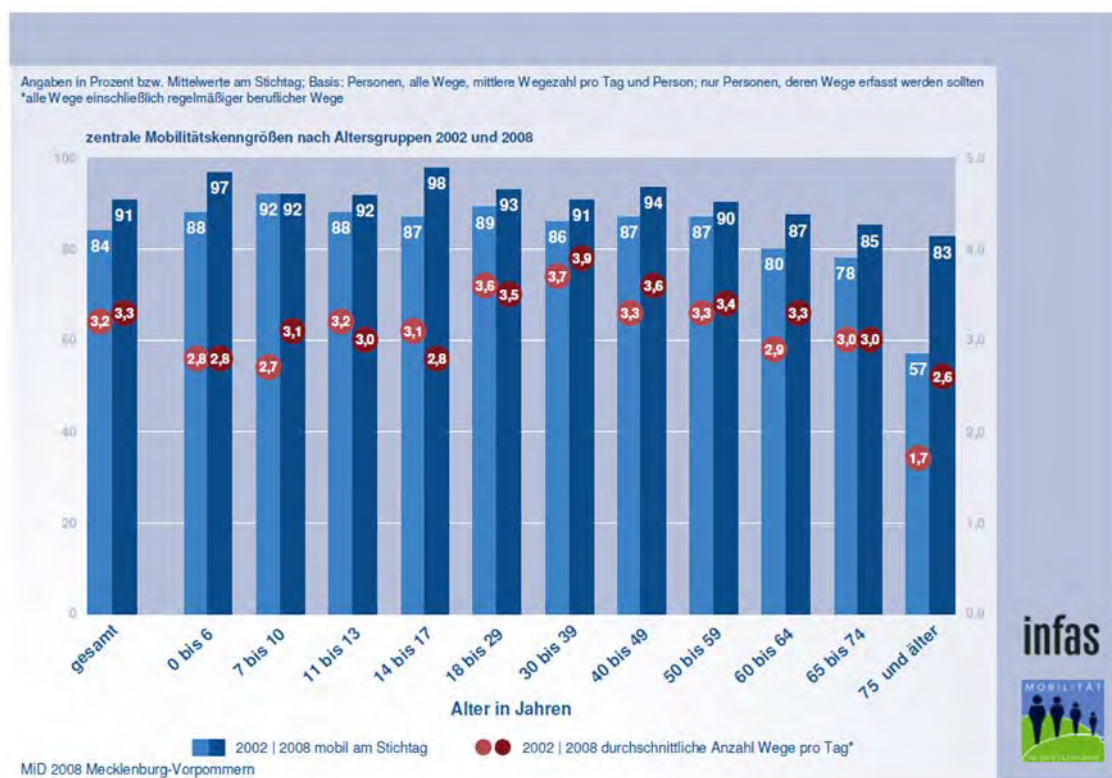


Quelle: Follmer / Brand 2010, S. 31

29 Prozent der Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns fahren täglich Fahrrad. Verglichen mit dem Bundesdurchschnitt von 19 Prozent ist dieser Wert auffallend hoch. Besonders hoch ist der Anteil der täglichen Radnutzung in der Planungsregion Vorpommern.



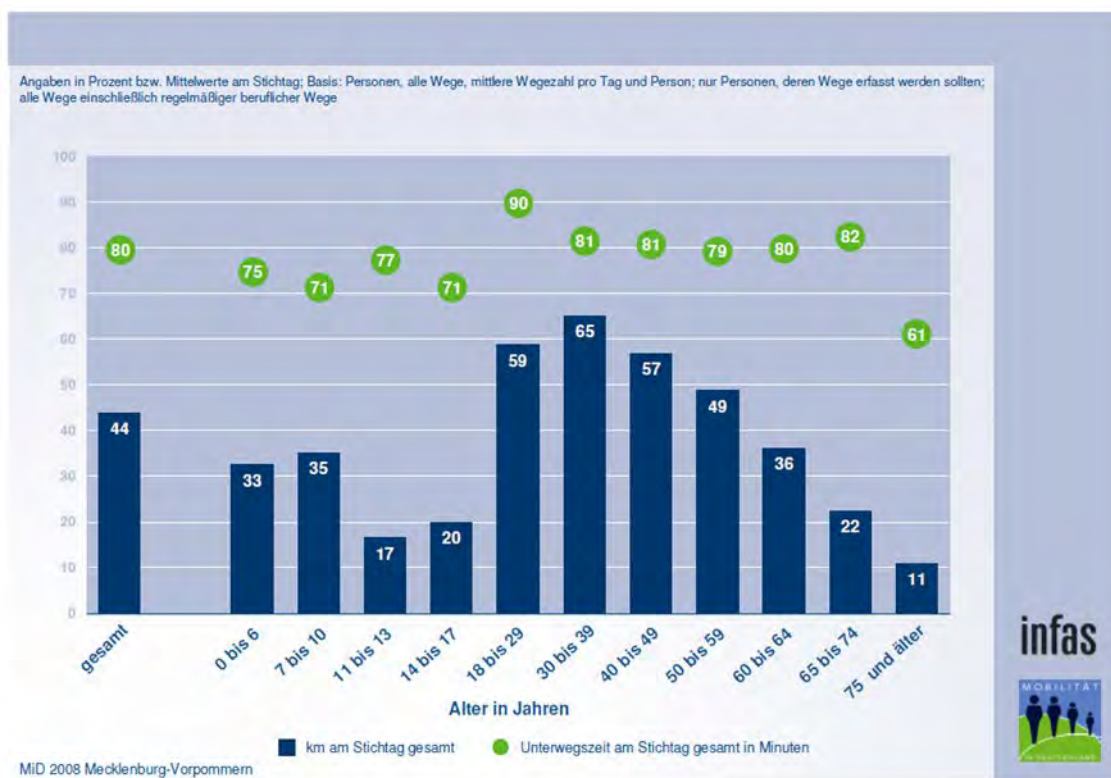
Abbildung 10: Mobilitätsquote und Wegeanzahl nach Altersgruppen 2002 und 2008



Quelle: Follmer / Brand 2010, S. 50

Bei einem Vergleich der MiD 2002 mit der MiD 2008 fällt auf, dass sich die Mobilitätsquote – also das Außerhaussein am Stichtag – für nahezu alle Altersgruppen erhöht hat, aber die Altersgruppe „75 und älter“ besonders hervorsteicht. Für diese Altersgruppe ist auch die Steigerung der durchschnittlichen Anzahl der Wege pro Tag markant. „Das heißt: 2008 gehen nicht nur mehr ältere Menschen aus dem Haus als 2002, sondern jeder Einzelne von ihnen geht auch häufiger aus dem Haus, als dies noch sechs Jahre zuvor der Fall war. Dieser Befund gilt für ältere Menschen ganz generell, wenn auch mit sichtbaren Unterschieden zwischen den „jungen Alten“ und den „alten Alten“. Während in Mecklenburg-Vorpommern die durchschnittliche Wegezahl pro Tag der sogenannten „jungen Alten“ im Alter von 65 bis 74 Jahren mit 3,0 Wegen im Vergleich zu 2002 konstant geblieben ist, führt die Gruppe der sogenannten „alten Alten“ nun deutlich mehr Wege durch. Diese Gruppe legt durchschnittlich 2,6 Wege pro Tag zurück und damit durchschnittlich 0,6 Wege pro Tag mehr als vor sechs Jahren. Anders als im Bundesdurchschnitt ist damit in Mecklenburg-Vorpommern die durchschnittliche Wegezahl pro Tag der „jungen Alten“ im Vergleich zur MiD 2002 nicht weiter gestiegen, wohl aber diejenige der „alten Alten.“ (Follmer / Brand 2010, S. 49)

Abbildung 11: Wegedauern und Entfernungen nach Altersgruppen



Quelle: Follmer / Brand 2010, S. 51

Auffallend ist der kontinuierliche Rückgang der am Stichtag zurückgelegten Kilometer, der bereits bei der Altersgruppe „40 bis 49“ einsetzt. Die Unterwegszeit am Stichtag bewegt sich dagegen in einem konstanten Korridor zwischen 80 und 90 Minuten. Erst bei den „alten Alten“ gibt es einen deutlichen Rückgang auf rund 60 Minuten.

„Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass die beiden ältesten betrachteten Gruppen grundsätzlich höhere Mobilitätsquoten als noch vor sechs Jahren aufweisen, sich die Wegezähl am Stichtag in diesem Zeitraum nur bei den „alten Alten“ erhöht hat und die am Stichtag zurückgelegten Kilometer, auf Personenebene betrachtet, rückläufig gewesen sind. Die Senioren Mecklenburg-Vorpommerns sind also häufiger, aber zugleich kürzer unterwegs.“ (Follmer / Brand 2010, S. 50)

#### Zusammenfassung wesentliche Aussagen der MiD 2008 für Mecklenburg-Vorpommern

- Der Abstand der Führerscheinbesitzquote zwischen Männern und Frauen wird sich zwar verringern, aber auch die nächsten Jahre noch deutlich erkennbar sein.
- Ältere Menschen haben eine Nahraumorientierung: Verglichen mit anderen Altersgruppen legen sie kürzere Wege zurück und sind häufig zu Fuß unterwegs.
- Mobilität älterer Menschen findet überwiegend nicht als motorisierter Individualverkehr statt. Im Gegensatz zum Bundestrend hat sich der Modal Split bei den Senioren kaum verändert (Vergleich MiD 2002 mit MiD 2008). Das Zuzußgehen, das Fahrrad und der ÖPNV haben eine große Bedeutung für die Mobilität älterer Menschen.
- Ältere Menschen sind insgesamt häufiger unterwegs (Vergleich MiD 2002 mit MiD 2008): Dies bezieht sich sowohl auf das Außerhaussein am Stichtag als auch auf die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Tag.

### 3.2 Mobilitätsbedürfnisse und Anforderungen an Mobilitätsangebote für ältere Menschen in Mecklenburg-Vorpommern

Mit Blick auf für ältere Menschen besonders wichtige Infrastrukturen und Versorgungseinrichtungen (Nahversorgung und Gesundheit) werden einige Entwicklungen in Mecklenburg-Vorpommern mit ihren Auswirkungen auf die Mobilität älterer Menschen exemplarisch dargestellt.

#### 3.2.1 Entwicklung der Nahversorgung

Eine Folge des demografischen Wandels, aber auch der Entwicklung des Lebensmittelhandels hin zu größeren Einheiten und zu Discountern, ist die Ausdünnung von Versorgungsstrukturen. Das discountorientierte Lebensmittelangebot hat eine starke Ausrichtung auf die zentralen Orte, was zu einer Unterversorgung im ländlichen Raum führt, so dass längere Wege zum Einkauf zurückgelegt werden müssen. Rund zwei Drittel aller Gemeinden sind bereits heute ohne stationäre Lebensmittelversorgung und werden, wenn überhaupt, durch mobile Händler versorgt.

Trotz ungünstiger Rahmenbedingungen (schrumpfendes Kundenpotenzial, geringe Kaufkraft, dünne Besiedlungsdichte) hat Mecklenburg-Vorpommern mit 1,6 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche pro Einwohner eine überdurchschnittlich hohe Versorgungsdichte im Bundesvergleich (1,4 m<sup>2</sup>). Trotz abnehmender Bevölkerung steigt die Einzelhandelsfläche jährlich um ca. 1 Prozent, vor allem in der Lebensmittelbranche. Auch hier ist Mecklenburg-Vorpommern mit 0,6 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche je Einwohner deutschlandweit (0,4 m<sup>2</sup>) führend. Der Expansion der Lebensmitteldiscounter steht eine Aufgabe von Läden kleinerer Lebensmittelanbieter gegenüber.<sup>7</sup>

Die Möglichkeit, sich wohnortnah mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfes zu versorgen, ist ein wichtiger „Haltefaktor“ und ein grundlegender Bestandteil der Lebensqualität für die Bevölkerung im ländlichen Raum. Mit dem Wegbrechen der Nahversorgung brechen gleichzeitig wichtige Kommunikationsräume weg, da Versorgungseinrichtungen oftmals den einzig verbliebenen Treffpunkt für die dörfliche Gemeinschaft darstellen. Hieran knüpfen Projekte an, die die Etablierung von Einrichtungen zur Sicherung der örtlichen Versorgung und Aktivierung des Dorflebens zum Ziel haben (beispielsweise das Projekt „Neue Dorfmitte M-V“).

#### 3.2.2 ÖPNV-Erreichbarkeit von Hausärzten in der Region Mecklenburgische Seenplatte

Der Regionale Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte befasst sich seit 2002 mit der ambulanten medizinischen Versorgung in der Region und führt hierzu ein Monitoring durch. In dem aktuellsten Monitoring (Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte 2014) wird die Situation der hausärztlichen Versorgung auf Ebene des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte mit Datenstand Dezember 2012 kleinräumlich dargestellt und erstmals mit einer Erreichbarkeitsanalyse verknüpft. Dabei werden die realen Erreichbarkeitsverhältnisse der Hausärzte analysiert, so dass eine Auswertung im Rahmen dieser Grundlagenexpertise aufschlussreich ist.

„Die Region Mecklenburgische Seenplatte ist von einer dispersen und kleinteiligen Siedlungsstruktur sowie relativ großen Entfernungen zwischen den wenigen Zentren geprägt. Ein Großteil der Gemeinden hat weniger als 1.000 Einwohner und es gibt nur vier Zentren mit mehr als 10.000 Einwohnern. Die Bevölkerungsdichte betrug im Jahr 2013 knapp 48 Einwohner/km<sup>2</sup>, was

---

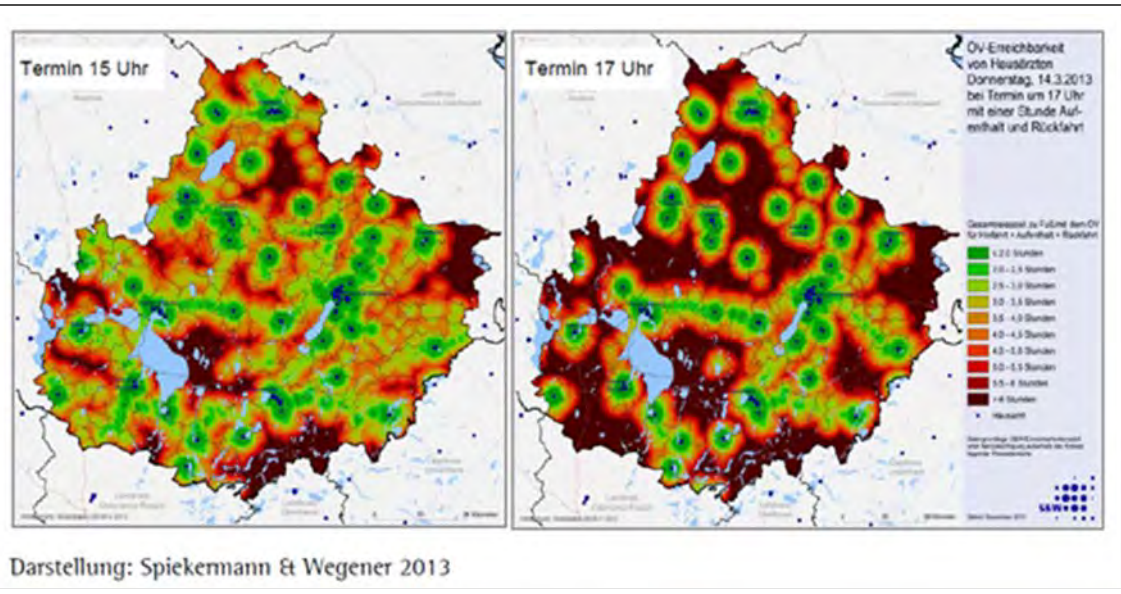
<sup>7</sup> <http://www.toerpiner-forum.de/tag/projekte/> (abgerufen am 18.11.2014)

im bundesweiten Vergleich der Raumordnungsregionen und Landkreise einen der geringsten Werte darstellt (zum Vergleich: Deutschland hat im Mittel 230 Einwohner/km<sup>2</sup>). Infolge des prognostizierten Bevölkerungsrückgangs wird die Einwohnerdichte in der Region bis zum Jahr 2030 auf ca. 37 Einwohner/km<sup>2</sup> sinken.“ (Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte 2014, S. 2)

Seit Anfang der 1990er Jahre ist die Region Mecklenburgische Seenplatte von einem anhaltenden Bevölkerungsrückgang betroffen: Während 1990 noch rund 336.000 Menschen in der Region lebten, waren es 2012 nur noch knapp 264.000 Menschen. In der aktualisierten vierten Landesprognose zur Bevölkerungsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern wird bis 2030 ein weiteres Absinken der Einwohnerzahl auf rund 213.000 erwartet. Mit dem Absinken der Einwohnerzahl, die bisher vor allem durch die Abwanderung von Personen jungen und mittleren Alters geprägt war, ändert sich auch die Altersstruktur der Bevölkerung in der Region Mecklenburgische Seenplatte. So wird die Zahl älterer Menschen, d.h. mit einem Alter über 65 Jahre, bis zum Jahr 2030 sowohl absolut als auch im Vergleich zu anderen Altersgruppen deutlich zunehmen. Waren im Jahr 2010 noch knapp 22 Prozent der Bevölkerung älter als 65 Jahre, wird für 2030 ein Wert von 37 Prozent erwartet. (Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte 2014, S. 2 f.)

Mit Blick auf die älter werdende Bevölkerung wird die medizinische Versorgung wichtiger werden, wobei hier insbesondere dem Hausarzt als erstem Ansprechpartner eine zentrale Funktion zukommt. Die Region Mecklenburgische Seenplatte ist vom „Ärztmangel“, d.h. einer zunehmenden Überalterung der Hausärzte und eine nicht gewährleistete Praxisnachfolge, wie auch von einer zunehmenden Konzentration der medizinischen Versorgungseinrichtungen in den Zentren betroffen. Dieser Aspekt wird hier jedoch nicht im Fokus stehen, sondern mit Blick auf das Thema der Grundlagenexpertise die Status quo-Analyse der Erreichbarkeit der Hausärzte mit dem ÖPNV.

Abbildung 12: Erreichbarkeit eines Hausarztes mit dem ÖPNV in der Region Mecklenburgische Seenplatte



Quelle: Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte 2014, S. 14

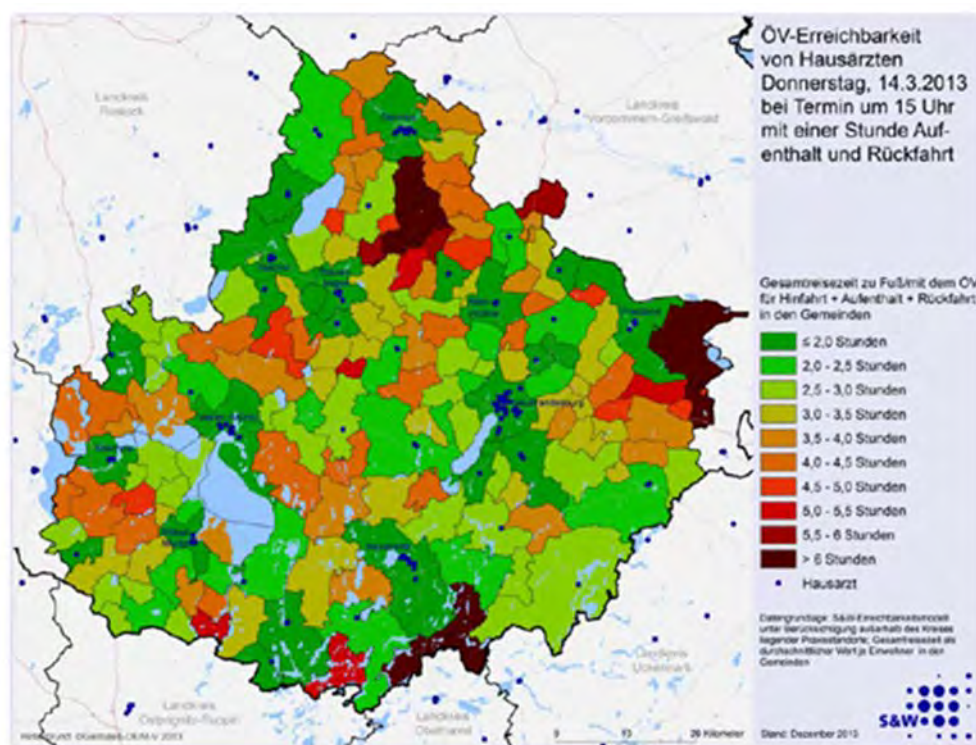
Im Monitoring 2014 wurde die räumliche Verteilung der Hausärzte um eine Betrachtung der kleinräumigen Erreichbarkeitsverhältnisse erweitert. Im Rahmen der Erreichbarkeitsanalyse wurden die Reisezeiten im ÖPNV für einen Arztbesuch beim jeweils nächstgelegenen Hausarzt zu ausgewählten Zeitpunkten (Betrachtung erfolgte für einen Donnerstag bzw. Samstag, jeweils

um 8, 11, 15 und 17 Uhr) berechnet. Die Reisezeiten setzen sich dabei aus der Hin- und Rückfahrt (inkl. Geh-, Warte- und Umsteigezeiten) sowie einer Behandlungsdauer von einer Stunde beim Hausarzt zusammen. Da auch außerhalb des Landkreises niedergelassene Hausärzte besucht werden, wurden alle Hausärzte in einem Umkreis von 10 km um die Region Mecklenburgische Seenplatte bei der Erreichbarkeitsanalyse mit betrachtet. (Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte 2014, S. 13)

Während die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr als gesichert eingestuft werden kann, zeigen sich bei der ÖPNV-Erreichbarkeit teilweise erhebliche Defizite.

Hiervon sind besonders – aber auch in Abhängigkeit vom Zeitpunkt des Termins – zentrenferne Räume abseits der Hauptverkehrsachsen betroffen. Dagegen ist die Erreichbarkeit der Hausärzte in den zentralen Orten aufgrund eines dichteren ÖPNV-Netzes (aber auch durch fußläufige Erreichbarkeit) gut oder in einem akzeptablen Zeitrahmen möglich. Es gibt auch Gemeinden ohne zentralörtlichen Status, in denen jedoch ein oder mehrere Hausärzte niedergelassen sind. Auch hier ergeben sich gute Erreichbarkeitsverhältnisse, die auch zur Versorgung des unmittelbar umgebenden ländlichen Raums beitragen können. Jedoch haben diese Standorte aufgrund der geringeren Dichte des ÖPNV-Angebots in den ländlichen Gemeinden im Vergleich mit den zentralen Orten keine so weitreichenden Effekte auf die Hausarzt-Erreichbarkeit. (Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte 2014, S. 13 f.)

Abbildung 13: ÖV-Erreichbarkeit eines Hausarztes je Gemeinde in der Region Mecklenburgische Seenplatte



Darstellung: Spiekermann & Wegener 2013

Quelle: Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte 2014, S. 15

Die mangelnden Erreichbarkeitsverhältnisse sind nicht automatisch mit einer medizinischen Unterversorgung gleichzusetzen, sie zeigen jedoch sehr deutlich die spezifischen Probleme von Haushalten, in denen kein Kraftfahrzeug (Fahrer oder Mitfahrer) zur Verfügung steht. Hiervon sind häufig – aber keinesfalls nur – ältere Menschen betroffen.

### 3.2.3 Gegenwärtige Berücksichtigung des Themas demografischer Wandel bei SPNV und straßengebundenem ÖPNV

Mit Blick auf die in Kapitel 2.2.3 dargestellten Anforderungen älterer Menschen an den ÖPNV wird im Folgenden zusammengefasst, welche entsprechenden Maßnahmen bisher im ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern umgesetzt wurden. Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Herstellung der Barrierefreiheit zu, da ein barrierefreier ÖPNV in vielen Punkten auch den Bedürfnissen älterer Menschen entspricht.

Für den SPNV sind die Abstimmung zwischen Einstieg in das Fahrzeug und Höhe des Bahnsteigs sowie die Zuwegung zu den Bahnsteigen wichtige Gesichtspunkte. Bei Sanierungsmaßnahmen an Bahnsteigen wird in Mecklenburg-Vorpommern eine einheitliche Bahnsteighöhe von 55 cm zur Gewährleistung eines stufenlosen Einstiegs in die Fahrzeuge umgesetzt. Die Einstiege in Doppelstockwagen – hier auch bei den älteren Fahrzeugmodellen – und in weitere Fahrzeuge neuer Generation sind auf diese Bahnsteighöhe abgestimmt. Der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen kann durch Aufzüge oder Rampen gewährleistet werden.

Abbildung 14: Abgestimmte Bahnsteig- und Einstiegshöhe



Quelle: J. Gies

In Mecklenburg-Vorpommern werden 222 Stationen an normalspurigen Strecken durch den SPNV bedient. Hinzu kommen 19 Stationen an dampfbetriebenen Schmalspurstrecken, die vorwiegend touristischen Zwecken dienen, damit einen Sonderstatus haben und deshalb hier nicht weiter behandelt werden.

Von den genannten 222 Stationen wurden zwei Drittel komplett modernisiert oder neu gebaut, so dass an ein Drittel der Stationen nach wie vor Handlungsbedarf besteht. Der Handlungsbedarf betrifft dabei nicht nur kleine Stationen mit sehr niedrigen Ein- und Aussteigerzahlen, sondern auch größere Bahnhöfe, denen zusätzlich eine Knotenpunktfunktion im Netz im Hinblick auf Umsteigerelationen zukommt. Zu nennen sind hier insbesondere die Bahnhöfe Neubrandenburg, Bad Kleinen und Ludwigslust. Der Bahnhof Ludwigslust wurde zwar im Zuge des Ausbaus der Strecke Berlin – Hamburg modernisiert, allerdings erfolgte der damalige Neubau der Bahnsteige mit einer Höhe von 76 cm und auf einen Einbau von Aufzügen wurde gänzlich verzichtet.

Problematisch für die weitere Modernisierung von Stationen ist die von Bund und Deutscher Bahn AG für den Einbau von Aufzügen festgelegte Grenze von mindestens 1.000 Ein-/ Aussteigern je Tag als Voraussetzung für die Finanzierung aus Bundesmitteln. Unter Berücksichtigung

von örtlichen Besonderheiten, wie beispielsweise Kureinrichtungen oder ein hoher Anteil an älteren Touristen, sollte diese Grenze mit einer gewissen Flexibilität gehandhabt werden.<sup>8</sup>

### **Straßengebundener ÖPNV**

Der Rückgang der Schülerzahlen gefährdet in vielen Regionen die wirtschaftliche Basis des ÖPNV. Teilweise hat der Ausbildungsverkehr einen Anteil von bis zu 90 Prozent an der Gesamtnachfrage. Vorwiegend auf die Bedürfnisse dieser Nachfragegruppe ausgerichtet ist das ÖPNV-Angebot für anderen Nutzer häufig unattraktiv.

Im Gegensatz zum Ausbildungsverkehr sind die Anforderungen beispielsweise aus der Gruppe der älteren Menschen weniger bündelungsfähig. Vor diesem Hintergrund werden zukünftig flexible Bedienungsformen – wie Anruf-Linien-Bus oder Anruf-Sammel-Taxi – in ländlichen Räumen, aber auch in Städten zu Zeiten geringer Nachfrage eine wichtigere Rolle spielen. „Das Land fördert die Einführung solcher Systeme auf Grundlage einer eigenen Richtlinie. Hieraus ist u. a. die Realisierung von Anruf-Bussystemen im Raum Löcknitz (Landkreis Uecker-Randow) sowie in der Stadt Grevesmühlen und ein Anruf-Sammeltaxi im Raum Feldberg (Landkreis Mecklenburg-Strelitz) gefördert worden.“ (Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern 2011, S. 110)

Abbildung 15: Haltestelle Doberaner Platz in Rostock: Niederflurbahnen und angepasste Bahnsteige



Quelle: J. Gies

Ein Beispiel für ein flexibles Angebot, das sich insbesondere auch an die Bedürfnisse älterer Menschen richtet, ist der Stadtbus Grevesmühlen, der seit Dezember 2009 verkehrt. Der Stadtbus verbindet die Ortsteile von Grevesmühlen untereinander und mit der Innenstadt. Das Netz umfasst im aktuellen Fahrplan 80 Haltestellen.<sup>9</sup> Ein Ausstieg ist nicht nur an den Haltestellen, sondern auch direkt am Ziel innerhalb der Stadt und in den Ortsteilen möglich. Der Bus verkehrt ohne einen festen Fahrplan von Montag bis Freitag in zwei Zeitfenstern von 7:10 Uhr bis 11:30 Uhr sowie von 13:30 Uhr bis 16:50 Uhr. Eine Mindestvorbuchzeit gibt es nicht – aber es gilt: „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst.“ – und die Fahrten werden entsprechend den Fahrtwünschen durch die Einsatzleitung disponiert.<sup>10</sup>

8 Mit den Konsequenzen der sog. „1000er Regelung“ befasst sich eine vom Freistaat Thüringen herausgegebene Veröffentlichung. In ihr werden Handlungsmöglichkeiten für die barrierefreie Gestaltung von höhengleichen Reisendenübergängen in Bahnhöfen vorgestellt, die den Einbau von Aufzügen entbehrlich machen können. (Der Beauftragte für Menschen mit Behinderungen beim Thüringer Ministerium für Soziales, Familie und Gesundheit 2006)

9 <http://www.nahbus.de/wp-content/uploads/20140825-330-Stadtbus-GVM.pdf> (abgerufen am 29.12.2014)

10 [http://www.grevesmuehlen.de/uploads/media/FB\\_Stadtbus\\_lang.pdf](http://www.grevesmuehlen.de/uploads/media/FB_Stadtbus_lang.pdf) (abgerufen am 18.11.2014)

Als problematisch stellt sich im ländlichen Raum die Herstellung der Barrierefreiheit dar. Der Einsatz von Niederflurbussen ist noch kein Standard und bei schlechten Straßenzuständen teilweise auch problematisch. Dagegen ist der Einsatz von Niederflurfahrzeugen beim ÖPNV in den Städten inzwischen Standard.

Als Kosten für den Ausbau von Bushaltestellen wird, je nach Umfang der notwendigen Maßnahmen von einfacher Nachrüstung bis zum vollständigen Umbau, als grobe Orientierungswerte ein Spektrum von 1.500 Euro bis über 20.000 Euro genannt. Für die Nachrüstung von Bodenindikatoren sind zwischen 1.500 Euro und 2.500 Euro aufzuwenden. Verursacht ein vollständiger Ausbau einer Haltestelle mit Bordanpassung, Bodenindikatoren und ggf. Fahrgastunterstand Kosten zwischen 10.000 Euro und 20.000 Euro, sind für den vollständigen Umbau einer Haltestelle als Buskap Kosten von über 20.000 Euro zu veranschlagen. (Bräuer u.a. 2014, S. 33)

Die Herstellung der Barrierefreiheit gilt auch für flexible Bedienformen. Jedoch bieten diese systemimmanent Vorteile für einen Großteil mobilitätseingeschränkter Menschen: Zu nennen sind der persönliche Kontakt zum Fahrer und/oder Disponenten. Rollatoren oder Faltrollstühle können vom Fahrer eingeladen werden. Kurze Zugangswege, Halten auf Wunsch oder sogar eine Haustürbedienung bieten insbesondere für ältere, wie auch für sehbehinderte und blinde Menschen Vorteile. (Bräuer u.a. 2014, S. 26 ff.)

Abbildung 16: Busbahnhof in Krakow am See: Trotz scheinbar guter Ausstattung ist Barrierefreiheit nicht gegeben



Quelle: J. Gies

Außerhalb der größeren Städte wie beispielsweise Schwerin oder Rostock ist die Herstellung barrierefreier Haltestellen in ländlichen Bereichen mit einem größeren Koordinierungsaufwand verbunden, weil für die Wartefläche der Haltestelle – und damit auch für ihre barrierefreie Gestaltung – der jeweilige Straßenbaulastträger verantwortlich ist. Beispielsweise ist die kommunale Ebene Baulastträger für Gemeindestraßen und Kreisstraßen sowie für die Ortsdurchfahrten von Landes- und Bundesstraßen in Gemeinden mit mehr als 50.000 (§ 13 StrWG-MV) bzw. 80.000 (§ 5 FStrG) Einwohnern.

Generell in der Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens liegen die Fahrgastinformationen – also insbesondere die Aushangfahrpläne – an den Haltestellen. In den Städten ist das Verkehrsunternehmen in der Regel auch für die Ausstattung der Haltestelle mit Wetterschutz, Beleuchtung und Bänken verantwortlich. Im ländlichen Raum liegt dies dagegen meist im Aufgabebereich der Gemeinde.



Abbildung 17: Bushaltestelle an einer Bundesstraße



Quelle: J. Gies

Hier zeigt sich, dass für eine altengerechte Ausstattung der Haltestellen mit Sitzgelegenheit, gut lesbaren Aushangfahrplänen sowie eine auch baulich barrierefreie Gestaltung, die einen bequemen Einstieg auch mit Rollator in einen Niederflerbus erlaubt, zahlreiche Zuständigkeiten berührt sind. Zudem ist erkennbar, dass der ÖPNV-Aufgabenträger nur teilweise Handlungsspielräume hat – z.B. bezüglich der vom Verkehrsunternehmen eingesetzten Busse –, er jedoch bei den Haltestellen auf die Kooperationsbereitschaft der jeweiligen Straßenbaulastträger angewiesen ist. Ein im Nahverkehrsplan umgesetztes Konzept zur Herstellung der geforderten „vollständigen Barrierefreiheit“ bis 2022, mit beispielsweise einer Priorisierung umzubauender Haltestellen, hat für den Straßenbaulastträger keine Verbindlichkeit.

## 4. Behandlung des Themas Mobilität im Kontext des demografischen Wandels in der Landespolitik

In diesem Kapitel wird untersucht, in welcher Weise Mobilität im Kontext des demografischen Wandels gegenwärtig in der Landespolitik durch die Landesregierung thematisiert wird.

### 4.1 Integrierter Landesverkehrsplan

Gegenwärtig erarbeitet die Landesregierung den integrierten Landesverkehrsplan, der den ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2002-2007 ersetzen wird. Der in der Bearbeitung befindliche Plan unterscheidet sich wesentlich von seinem Vorgänger, der ein Fachplan für den ÖPNV war. Dagegen zeichnet sich der integrierte Landesverkehrsplan durch eine verkehrsmittelübergreifende Perspektive aus. Thematisch im Fokus stehen „Mobilitätsketten“, d.h. die Inter- aber auch die Multimodalität. Entsprechend dieses Grundtenors behandelt der Plan die verschiedenen Verkehrsmittel Bahn, Bus, Fahrrad und Auto sowie das Zufußgehen. Um Intermodalität, d.h. die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg, bei den Wegen zu Arbeit, Freizeit, Erledigung und Einkauf zu realisieren, spielen die Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Dies betrifft beispielsweise die Fahrplanabstimmung zwischen Bahn und Bus, die notwendigen Wege für den Umstieg und damit die bauliche Gestaltung der Schnittstellen, aber ebenso die Sicherung von Anschlüssen bei etwaigen Verspätungen. Weitere Qualitätsmerkmale der Schnittstellengestaltung sind Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und insbesondere im ländlichen Raum auch für Autos.

Der integrierte Ansatz des in der Bearbeitung befindlichen Landesverkehrsplans ist eine Antwort auf verschiedene Herausforderungen: Der demografischen Entwicklung in einem dünn besiedelten Flächenland, dessen Bevölkerung altert und abnimmt, den knapper werdenden Finanzmitteln auch für den Verkehrssektor, aber auch des Umweltschutzes und der Ressourcenschonung bei der Mobilität.

Die vorliegenden Informationen zum Konzept des integrierten Landesverkehrsplans lassen seine geplante Struktur erkennen<sup>11</sup>: Auf die Herausforderungen wird durch einen Handlungsansatz reagiert, der eine stärkere Aufgabenteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern vorsieht. Dies bedeutet beispielsweise ein Abbau von Parallelverkehren von Bahn und Bus, eine Fokussierung des Busnetzes auf wichtige Achsen und der verstärkte Einsatz flexibler Angebotsformen in der Fläche. Um in einem differenzierten System durchgehende Transportketten bzw. Reisemöglichkeiten zu realisieren, kommt den Schnittstellen als „Drehscheiben“ zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln eine zentrale Bedeutung zu. Das differenzierte System ist dabei eine Antwort auf die wirtschaftlichen Herausforderungen, die nicht zuletzt auch Konsequenzen der demografischen Veränderungen sind. Gleichzeitig soll durch das differenzierte System der ÖPNV attraktiver werden. Die gestärkten Hauptachsen zeichnen sich gegenüber dem heutigen Netz durch eine bessere Angebotsqualität aus und haben zudem eine Rückgratfunktion, an die Angebote der Flächenbedienung anknüpfen können.

Dieser Ansatz des integrierten Landesverkehrsplans ist aus Sicht der Gutachter geeignet, auf die Handlungsanforderungen im Bereich des ÖPNV zu reagieren. Die in Kapitel 9 entwickelten Handlungsempfehlungen sind an den integrierten Landesverkehrsplan anschlussfähig.

---

<sup>11</sup> zur Konzeption des integrierten Landesverkehrsplans vgl. [http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal\\_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Verkehr/Landesverkehrsplan/](http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Verkehr/Landesverkehrsplan/) (abgerufen am 19.11.2014)

## 4.2 Raumordnungspolitik

Mit dem Landesraumentwicklungsprogramm 2005 hat die Landesregierung eine Straffung des Zentrale-Orte-Konzepts eingeleitet, die mit der Neuaufstellung der Regionalen Raumentwicklungsprogramme, bezogen auf die Grundzentren, umgesetzt wird. In diesem Zusammenhang wurde das Zentrale-Orte-System in ein dreistufiges System überführt. Grundzentren werden dort festgelegt, wo langfristig die Tragfähigkeit der Infrastruktureinrichtungen gewährleistet werden kann. Dabei übernehmen alle zentralen Orte Entwicklungs-, Versorgungs- und Ordnungsfunktionen. Mit der Straffung war eine Reduzierung der Anzahl der zentralen Orte verbunden: Knapp 100 der ursprünglich 136 zentralen Orte blieben nach dem neuen Landesentwicklungsprogramm bzw. dessen Vorgaben für die Regionalplanung erhalten. Die Mittel- und Grundzentren sind aufgrund ihrer Funktionsausstattung diejenigen Orte, die im Hinblick auf die Gewährleistung der Erreichbarkeit verkehrsplanerisch im Fokus stehen müssen. Daneben gibt es aber auch Orte ohne zentralörtlichen Status, die gleichwohl Funktionen für weitere Orte übernehmen, weil sie beispielsweise noch über ein Lebensmittelgeschäft verfügen. Auch die Erreichbarkeit solcher Orte darf nicht außer Acht gelassen werden.

Das Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP) aus dem Jahr 2005 wird auf Grundlage des Landesplanungsgesetzes gegenwärtig fortgeschrieben.<sup>12</sup> Der LEP 2015 soll dabei den seit 2005 geänderten Rahmenbedingungen Rechnung tragen. Hierzu zählen besonders auch der weitere Rückgang der Bevölkerung und ihre Alterung mit Auswirkungen auf Inanspruchnahme und Angebot infrastruktureller, kultureller und sozialer Leistungen und damit auch auf die Bedeutung der zentralen Orte. Erkennbar werden Räume mit besonderem demografischem Handlungsbedarf, dem mit der Definition der geplanten neuen Kategorie im LEP 2015 „ländliche Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen“ Rechnung getragen werden soll. Erkennbar wird auch, dass sich die Stadt-Umland-Räume immer stärker zu den wirtschaftlichen Kristallisationspunkten des Landes entwickeln.

Das System der zentralen Orte spiegelt sich in der in Kapitel 9 empfohlenen Netzstruktur wider, die sich an den zentralen Orten orientiert, aber darüber hinaus auch weitere Orte mit Nachfragepotenzial gegebenenfalls einbezieht. Die geplante neue Kategorie der „ländlichen Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen“ kann ein Experimentierfeld auch für neue Formen der Mobilitätssicherung sein.

## 4.3 Strategiebericht der IMAG Demografischer Wandel der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern

In Mecklenburg-Vorpommern befasst sich eine interministerielle Arbeitsgruppe mit dem demografischen Wandel. Der vorliegende Bericht dieser Arbeitsgruppe stammt aus dem Jahr 2011 (Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern 2011).

Im Fokus der Arbeitsgruppe steht die Frage, wie der Grundsatz der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse unter den Bedingungen des demografischen Wandels neu auszugestalten ist. Dabei richtet sich der Blick besonders auf jene Güter und Leistungen, die zur öffentlichen Daseinsvorsorge zählen: Dies sind insbesondere Leistungen, die der Versorgung mit Energie, Trinkwasser, Post- und Telekommunikation, öffentlichen Nahverkehr, Abfall- und Abwasser Versorgung dienen. Im sozialen Bereich werden insbesondere Kulturangebote, Gesundheitsdienste, Kinderbetreuung, Schulausbildung und Altenpflege zur Daseinsvorsorge gerechnet.

---

<sup>12</sup> vgl. hierzu [http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal\\_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Landes-\\_und\\_Regionalentwicklung/Fortschreibung\\_Landesraumentwicklungsprogramm/index.jsp](http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Landes-_und_Regionalentwicklung/Fortschreibung_Landesraumentwicklungsprogramm/index.jsp) (abgerufen am 19.11.2014)

Neben Fragen der Sicherung der Mobilität, die mit den oben zum integrierten Landesverkehrsplan beschriebenen Gesichtspunkten weitgehend übereinstimmen und daher hier nicht wiederholt werden, wird auch die Telekommunikationsinfrastruktur angesprochen: „Der Zugang zu leistungsfähigen Kommunikationsinfrastrukturen ist ein wichtiger Standortfaktor für die Attraktivität einer Region oder einer Gemeinde als Wohn- und Wirtschaftsfaktor. Schnelle Internetzugänge sind in peripheren ländlichen Räumen Grundvoraussetzung für telemedizinische Betreuung, Schulausbildung, Verbraucherinformation, Verbraucherschutz und vieles andere mehr.“ (Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern 2011, S. 75) Ein leistungsfähiges Breitbandnetz soll aufgebaut bzw. weiterentwickelt werden. Aber auch die Notwendigkeit, im Hinblick auf neue Kommunikationstechniken die Medienkompetenz bei der Bevölkerung zu stärken, wird thematisiert.

Aus Sicht der Gutachter wäre ein leistungsfähiges Datennetz wichtig, um auch in ländlichen Räumen zukünftig Teledienste bereitzustellen, beispielsweise als Auskunft- und Informationssysteme für Mobilitätsdienstleistungen. Zukünftige Generationen älterer Menschen werden im Umgang mit neuen Kommunikationstechniken routinierter sein, so dass Mobilitätsangebote für ältere Menschen stärker als gegenwärtig solche Techniken voraussetzen können.

#### **4.4 Modellprojekte des Landes und des Bundes**

Der Erosion der Nahversorgung im ländlichen Raum soll das Projekt „Neue Dorfmitte M-V“ des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung begegnen. Die neue Dorfmitte stützt sich auf mehrere Säulen: Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, Kommunikation und bürgerliches Engagement, kulturelle und soziale Dienste aller Art. Ein wichtiger Baustein des Projekts ist die Vernetzung lokaler / regionaler Akteure als Initialzündung für bürgerschaftliches Engagement. Es sollen jeweils für die lokalen Strukturen angepasste Konzepte entwickelt werden, wobei an vor Ort bestehende Strukturen angeknüpft werden soll. Ein weiterer Aspekt ist das Thema „Mobilität“ mit Angeboten wie Bürgerbussen.<sup>13</sup>

##### **Landesinitiative „Mobilität 2020 – Handlungskonzepte für den ländlichen Raum“**

Mit verschiedenen Initiativen und Projekten unter Federführung des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung wird unter dem Titel „Mobilität 2020“ ab 2011 untersucht und getestet, mit welchen Modellen eine attraktive und bezahlbare Mobilität im ländlichen Raum auch für diejenigen aufrechterhalten werden kann, die über kein Auto verfügen.<sup>14</sup> Hierzu werden regionale Pilotprojekte aufgelegt, wozu auch das Projekt „inmod“ gehört, dessen Kern eine Neustrukturierung des Liniennetzes mit Haupt- und Zubringer- bzw. Ergänzungslinien ist. Im Rahmen von inmod werden für letztere Aufgaben Pedelecs eingesetzt (vgl. Darstellung des Projekts als Referenzbeispiel in Kapitel 9.1.1).

Weitere Komponenten des Modellversuchs sind die Einrichtung dörflicher Mobilitätszentralen, der Test von Mitnahmeangeboten im motorisierten Individualverkehr, Begleituntersuchungen zur technischen, finanziellen und rechtlichen Machbarkeit.

##### **MORO – Modellvorhaben der Raumordnung**

Im Rahmen der Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) wird das Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge durchgeführt. Ausgewählte Modellregionen in ländlichen Räumen werden unterstützt, sich innovativ den infrastrukturellen Herausforderungen des demografischen Wan-

---

<sup>13</sup> vgl. <http://www.neue-dorfmitte-mv.de/> (abgerufen am 19.11.2014)

<sup>14</sup> vgl. [http://www.impuls-mv.de/mobilitaet\\_projekte](http://www.impuls-mv.de/mobilitaet_projekte) (abgerufen am 19.11.2014)

dels zu stellen. Modellregionen in Mecklenburg-Vorpommern sind das Amt Peenetal/Loitz<sup>15</sup> und der Regionale Planungsverband Westmecklenburg<sup>16</sup>.

Die Begleitforschung befasst sich unter anderem auch mit dem Thema Mobilität / Verkehr, zu dem es einen Arbeitskreis gegeben hat (Faller u.a. 2014). Dieser Arbeitskreis sieht eine Sicherstellung der Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge, der von der öffentlichen Hand gewährleistet werden müsse, wozu angesichts der strukturellen Unterschiede zwischen den Regionen ein breites Spektrum von Handlungsalternativen eingesetzt und kombiniert werden könne.

Aus Sicht des Arbeitskreises bleibe der traditionelle ÖPNV mit seinen Komponenten „herkömmlicher Linienverkehr“ und „flexiblen Bedienformen“ der Grundbaustein bei der zukünftigen Gewährleistung von Mobilität durch die öffentliche Hand. Eine wesentliche Optimierungsmöglichkeit sei die Differenzierung zwischen einem auf stärker nachgefragte Relationen begrenztes und angebotsorientiertes Grundnetz und einem nachfrageorientierten Nebennetz. Beide Netze seien nutzerfreundlich miteinander zu verknüpfen.

Darüber hinaus hat der Arbeitskreis den Blick auch auf unkonventionelle Formen der Mobilitätssicherung gerichtet. Im Wesentlichen sieht der Arbeitskreis hier Formen organisierter privater Mitnahmen, die als Ergänzung in den ÖPNV integriert werden. Erste Modellprojekte hierzu sind Mobilfalt in Nordhessen (vgl. Kapitel 9.2.1), das bereits in der Praxis erprobt wird, sowie das Projekt „Garantiert mobil!“<sup>17</sup> im Odenwaldkreis, das sich in einer fortgeschrittenen Konzeptphase befindet.

Als Handlungsoption für die Mobilitätssicherung in ländlichen Räumen sieht der Arbeitskreis ebenfalls freie Mitnahmen als bürgerschaftliche Selbstorganisation oder auch kommerzielle Angebote.

---

15 <http://www.regionale-daseinsvorsorge.de/30/> (abgerufen am 07.01.2015)

16 <http://www.regionale-daseinsvorsorge.de/29/> (abgerufen am 07.01.2015)

17 <http://www.odenwaldmobil.de/Informationen.211.0.html> (abgerufen am 07.01.2015)

## 5. ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern: Rechtsrahmen, Aufgabenträgerschaft und Finanzierung

Im Rahmen des Analyseteils wird in diesem Kapitel die gegenwärtige Struktur des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Mecklenburg-Vorpommern zusammengefasst. Im Fokus stehen die rechtlichen Rahmenbedingungen, die Organisation des ÖPNV (u.a. Aufgabenträgerschaften) und die Finanzierung.

### 5.1 Relevante Rechtsrahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr

Der rechtliche Handlungsrahmen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Mecklenburg-Vorpommern ist komplex. Diese Komplexität ist einerseits „systemimmanent“, weil europäische und nationale Rechtsnormen zusammenwirken, andererseits geht sie aber auch auf vielfältige und komplizierte Regelungen des Bundeslandes zurück. Die folgenden Ausführungen beleuchten wesentliche Aspekte des Rechtsrahmens auf den unterschiedlichen Ebenen: Europa, Bund und Land.

ÖPNV wird hier als Oberbegriff verwendet sowohl für den Schienenverkehr mit Zügen des Nahverkehrs als auch für den ÖPNV „auf der Straße“ mit vor allem Bussen, aber auch Straßen- und Stadtbahnen. Die genaue Bezeichnung für den öffentlichen Personennahverkehr der Eisenbahn ist Schienenpersonennahverkehr (SPNV), bei der Bezeichnung des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Straße wird – wo eine Abgrenzung erforderlich ist – der Begriff straßengebundener ÖPNV verwendet. In der Sprachregelung des Landes heißt dieser „sonstiger ÖPNV“ (vgl. § 3 (3) ÖPNVG M-V) (das Land Brandenburg verwendet den Begriff „übriger ÖPNV“, häufig wird auch – neutraler – der Begriff „öffentlicher Straßenpersonennahverkehr“ – ÖSPV – verwendet). Die Unterscheidung von SPNV und straßengebundenem ÖPNV ist bedeutsam, weil diese Trennlinie Unterschiede im rechtlichen Handlungsrahmen sowie bei den Zuständigkeiten – d.h. der Aufgabenträgerschaft – markiert. Auch hierauf wird weiter unten zurückgekommen.

#### 5.1.1 Europarecht

Das Europarecht wird unterschieden in EU-Primärrecht und EU-Sekundärrecht. Das Primärrecht, das aus den zwischen den Mitgliedstaaten geschlossenen Verträgen besteht, bildet die zentrale Rechtsquelle, daraus abgeleitet wird das Sekundärrecht. Der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und der Vertrag über die Europäische Union (EUV) sind die primärrechtlichen Grundlagen.

Zunächst erscheint es überraschend, dass Europarecht für den ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern relevant ist. Dies hängt damit zusammen, dass Verkehrsdienstleistungen auf dem Europäischen Binnenmarkt gehandelt werden können, so dass hier einheitliche Regelungen notwendig sind, die eine Marktabschottung verhindern. Der Binnenmarkt mit freiem Reiseverkehr, Warenverkehr, Dienstleistungsverkehr und Kapitalverkehr ist zudem die Schlüsselstrategie zur Umsetzung der europäischen Einigung. Bereits der EWG-Gründungsvertrag von 1957 sah die Schaffung eines gemeinsamen Marktes vor. Danach gab es zahlreiche Schritte zum Abbau der Schranken zwischen den Staaten; vom „Europäischen Binnenmarkt“ wird seit dem 1. Januar 1993 gesprochen. Zum Binnenmarkt gehört u.a., dass öffentliche Aufträge oberhalb eines Schwellenwerts europaweit ausgeschrieben werden müssen, so dass neben inländischen Firmen auch Unternehmen aus dem EU-Ausland die gleiche Chance haben, auf die Ausschreibung hin ein Angebot abzugeben. Bei der Vergabe dürfen sie nicht benachteiligt werden. In Titel VII des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die gemein-

samen Regeln betreffend Wettbewerb, Steuerfragen und Angleichung der Rechtsvorschriften dargelegt.

Auch befasst sich der AEUV als Primärrecht bereits umfassend mit dem Verkehrssektor: So ist Titel VI (Artikel 90 bis Artikel 100 AEUV) der gemeinsamen Verkehrspolitik gewidmet. Mit Blick auf die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist Artikel 93 (AEUV) grundlegend, nachdem mit den Verträgen solche Beihilfen vereinbar sind, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen.

Im EU-Sekundärrecht gibt es eine Reihe von Verordnungen und Richtlinien für den öffentlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße. Während die Richtlinie einer Umsetzung in nationales Recht bedarf, ist die Verordnung auch ohne nationalrechtliche Umsetzung als unmittelbar geltendes Recht gültig.

### **Europäische Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße**

Für den ÖPNV ist die „Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates“ die zentrale europäische Rechtsnorm.

Die sekundärrechtliche Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist ein Baustein, den Binnenmarkt im Bereich der öffentlichen Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße umzusetzen. Ziel der Verordnung sind Harmonisierungen der Regelungen in den Mitgliedsstaaten sowohl bei der Finanzierung als auch beim Marktzugang. Der politische Weg zu dieser Verordnung war steinig: Die Europäische Kommission hatte in den Jahren 2000, 2002 und 2005 verschiedene Vorschläge für eine Verordnung zu öffentlichen Personenverkehrsdiensten vorgelegt, die mit einer weitgehenden Marktöffnung und einer konsequenten wettbewerblichen Ausrichtung verbunden waren. An dieser Grundausrichtung entzündete sich jedoch teilweise starke Kritik, besonders auch von deutscher Seite.

Die aktuell gültige europäische Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (kurz „VO 1370“) ist eine Kompromisslösung der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union, die den einzelnen Ländern weitgehende Handlungsspielräume lässt. Unter ihrem Dach sind verschiedene Ansätze der nationalen ÖPNV-Organisation möglich: Die gegensätzlichsten Pole markieren dabei der deregulierte Busverkehr in England außerhalb von London, in dem die unternehmerische Initiative angebotsbestimmend ist. Auf der anderen Seite des Spektrums steht der aufgabenträgerinitiierte ÖPNV wie er in Schweden und den Niederlanden umgesetzt ist.

In deregulierten Märkten bietet die VO 1370 den zuständigen Behörden mit der Möglichkeit, Höchsttarife aus sozialpolitischen Gründen für bestimmte Personengruppen festzusetzen und den Unternehmen hierzu einen Ausgleich zu gewähren, Eingriffsmöglichkeiten in das „Spiel der Marktkräfte“. In regulierten Märkten haben die Aufgabenträger die Möglichkeit, den ÖPNV weitgehend zu gestalten und die beauftragten Unternehmen vor Konkurrenz zu schützen. Die Aufgabenträger können die Verkehrsleistung ausschreiben und im Wettbewerb vergeben. Die Verordnung bietet der zuständigen Behörde aber auch die Option, die Verkehrsleistung selbst zu erbringen, bzw. durch eine Institution erbringen zu lassen, über die sie Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausübt. Die Tätigkeit eines auf solcher Art mit der Leistungserstellung beauftragten Unternehmens ist jedoch auf das Gebiet der zuständigen Behörde beschränkt.

Die VO 1370/2007 beinhaltet strenge Transparenzpflichten bezüglich des Finanzierungsbedarfs des öffentlichen Verkehrs: Entsprechend Art. 7 Absatz 1 der VO 1370 müssen Aufgabenträger einen Bericht erstellen, in dem sie die finanziellen Leistungen an die Verkehrsunternehmen darstellen. Dadurch wird eine bisher nicht übliche Transparenz der ÖPNV-Finanzierung geschaffen, die auch zu einem stärkeren Rechtfertigungsbedarf für die aufgewendeten Finanzmittel in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit führen kann.

Mit dem Inkrafttreten des novellierten Personenbeförderungsrechts zum 1. Januar 2013 werden die Regelungen der VO 1370 im nationalen Recht berücksichtigt.

Neben der VO 1370 sind noch beispielsweise die folgenden europäischen Rechtsnormen relevant:

- Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004: In dieser Verordnung werden u.a. die Rechte von Menschen mit eingeschränkter Mobilität besonders hervorgehoben.
- Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr: Auch hier spielen u.a. die Rechte von Menschen mit eingeschränkter Mobilität eine wichtige Rolle.
- Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG: Die „Busrichtlinie“ enthält besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung. So beispielsweise zu technischen Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität wie Einstiegshilfen für Rollstuhlfahrer und Anzahl von Rollstuhlstellplätzen.

### 5.1.2 Bundesrecht

Im Bundesrecht werden wesentliche Handlungsrahmenbedingungen für die Gestaltung des ÖPNV festgelegt. Dies betrifft sowohl den SPNV als auch den sonstigen ÖPNV. Grundlegende Norm für den SPNV ist das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) sowie das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG), das erst mit der Gesetzgebung zur Bahnreform, die zum 1. Januar 1994 umgesetzt wurde, geschaffen wurde. Auch das AEG wurde im Zuge der Bahnreformgesetzgebung, für die wiederum letztlich Weichenstellungen der europäischen Verkehrspolitik zur Umsetzung des Binnenmarktes ausschlaggebend waren, geändert. Die Mitte der 1990er Jahre im Zuge von Bahnreform, Regionalisierung und europäischer Verkehrspolitik geschaffenen rechtlichen Grundlagen haben den Handlungsrahmen für den gesamten ÖPNV wesentlich verändert.

Mit der Bahnreform wurde eine Grenzlinie gezogen zwischen den Bereichen des Schienenverkehrs, für die „normale“ marktwirtschaftliche Prinzipien gelten sollen, und jenen Bereichen, für die weiterhin als Infrastruktur ein besonderes öffentliches Interesse besteht. Das AEG unterscheidet Unternehmen, die Eisenbahninfrastruktur betreiben, von jenen Unternehmen, die im Eisenbahnverkehr tätig sind (§ 2 AEG). Die Bestimmung dieser Trennungslinie ist insofern von großer eisenbahnpolitischer Bedeutung, als dass nur zu den Einrichtungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der Anspruch auf einen diskriminierungsfreien Zugang besteht, nicht aber für Anlagen, die den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zugeordnet sind. Die Trennung von Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen spiegelt sich auch im Verfahren zur Stilllegung (§ 11 AEG) wider: Das Stilllegungsverfahren für eine Eisenbahninfrastruktur ist nun prinzipiell getrennt von dem Verkehr auf dieser Strecke. Ein Stilllegungsverfahren



ren wird durch das Infrastrukturunternehmen eingeleitet, wenn keine Bestellungen von Trassen vorliegen oder mit den vorliegenden Trassenbestellungen ein wirtschaftlicher Betrieb der Infrastruktur aus Sicht des Unternehmens nicht möglich ist.

Eine weitere wichtige Differenzierung des AEG ist diejenige zwischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Beim Schienenverkehr wird der gesamte Nahverkehr (d.h. der SPNV) generell als gemeinwirtschaftlich angesehen und in den Verantwortungsbereich der Länder gestellt (§ 15 (1) AEG), die vom Bund für diese Aufgabe finanziell ausgestattet werden (Art. 106a GG und RegG). Der finanziell bedeutsamen horizontalen Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr dient erstens ein Entfernungskriterium und zweitens ein Reisezeitkriterium. Ein Zug ist dann nach § 2 (5) AEG dem Nahverkehr zuzurechnen, „wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt“.

Die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen können durch die Aufgabenträger ausgeschrieben werden (§ 15 (2) AEG). Mit der Regionalisierung ist den Bundesländern auch die Tarifhoheit im SPNV übertragen worden (§ 12 (3) AEG), aufgrund derer sie in bestimmten Fällen die Genehmigung versagen können (§ 12 (5) AEG).

Die horizontale Differenzierung zwischen eigenwirtschaftlichem Fernverkehr und gemeinwirtschaftlichem Nahverkehr, für den die Länder die Verantwortung übernommen haben, wurde 1993 recht „holzschnittartig“ anhand von Zugkategorien vorgenommen: So wurden die Zugkategorien, basierend auf dem Jahresfahrplan 1993/94, „Schnellzug“, „InterRegio“, „Inter-City“ und „InterCityExpress“ dem Fernverkehr zugeteilt, während die „RegionalBahn“, die „Regional-Schnell-Bahn“, die „CityBahn“, die „S-Bahn“, der „Nahverkehrszug“ und der „Eilzug“ zum Nahverkehr gehören. Virulent wurde diese Aufteilung, als um das Jahr 2000 zahlreiche InterRegio-Verbindungen durch die Deutsche Bahn AG wirtschaftlich in Frage gestellt, und schließlich auch eingestellt wurden.<sup>18</sup> Für die Länder ergab sich daraus die Aufgabe, aus den Regionalisierungsmitteln auch solche Verkehrsleistungen zu bestellen, die bislang dem eigenwirtschaftlichen Fernverkehr zugeordnet waren. Diskutiert wurde in diesem Zusammenhang damals, und wird auch heute angesichts der Einstellung von InterCity-Verbindungen die Frage, wie weit die Gemeinwohlverantwortung des Bundes aus Art 87e Abs. 4 GG reicht. Teilweise wird die Auffassung vertreten, dass der Bund aufgrund des Rückzugs der DB AG von schwächer ausgelasteten Fernverkehrsstrecken bereits seine Gemeinwohlverantwortung wahrnehmen und sich um die Aufrechterhaltung des Fernverkehrs abseits der „Magistralen“ kümmern müsste (vgl. Häusler 2001). D.h. der Bund müsste entweder selbst als Besteller von Fernverkehr tätig werden, oder die Länder zusätzlich mit entsprechenden Finanzmitteln ausstatten. So erhielten die Länder bei der Neufestlegung der Regionalisierungsmittel 2002 einen zusätzlichen Betrag zur Bestellung von SPNV-Leistungen als Ersatz für damals bereits eingestellte InterRegio-Züge. Für Mecklenburg-Vorpommern ist dies insbesondere für die Verbindung Rostock – Neustrelitz (– Berlin) relevant. Im Hinblick auf nach 2002 eingestellte Fernverkehrsverbindungen und zukünftig gegebenenfalls weitere Kürzungen des Netzes besteht aus Sicht des Landes das Problem, mit den für Schienenpersonennahverkehr vorgesehenen Regionalisierungsmitteln Lücken im Fernverkehrsangebot füllen zu müssen.<sup>19</sup>

---

18 In Mecklenburg-Vorpommern betraf dies mit dem Fahrplanwechsel 2001/2002 die InterRegio Rostock – Güstrow – Waren – Neustrelitz – Berlin sowie Lübeck – Schwerin – Ludwigslust – Magdeburg

19 Seit der Novellierung des PBefG zum 1. Januar 2013 können auch in Deutschland Verbindungen mit Fernbussen angeboten werden. Beispielsweise für Rostock – Berlin werden inzwischen zahlreiche Fernbusse angeboten (vgl. <https://www.busliniensuche.de/>)

## Regionalisierungsgesetz des Bundes

Zentrale Norm für die Übertragung der Verantwortung auf die Länder und die Finanzierung des SPNV ist das bereits erwähnte Regionalisierungsgesetz. Für die Finanzierung des ÖPNV steht den Ländern seit 1996 grundgesetzlich verankert (gemäß Art. 106a GG) ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Der Finanzmittelumfang wurde im Wesentlichen an der Höhe des Defizits des Schienenpersonennahverkehrs auf der Grundlage des Fahrplanangebots des Jahres 1993 bemessen. Ergänzt wurden diese Mittel einerseits durch einen Aufschlag, den die Länder zur Finanzierung des ÖPNV mit dem Bund ausgehandelt haben, sowie andererseits ab 1997 durch eine Umschichtung von Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

Die Regionalisierungsmittel wurden 2002 neu festgelegt. Im Rahmen des Koch-Steinbrück-Papiers zum Subventionsabbau wurden die Mittel 2004 gekürzt, und 2006 folgte eine weitere Kürzung. 2007 wurde schließlich eine weitere Anpassung beschlossen: Entsprechend dieser stand den Ländern für 2008 ein Betrag von 6.675 Mio. Euro für den ÖPNV aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zur Verfügung (§ 5 (1) RegG). Ab dem Jahr 2009 steigt dieser Betrag um jährlich 1,5 Prozent (§ 5 (2) RegG). Für das Jahr 2015 sieht das Gesetz eine Neufestsetzung vor (§5 (5) RegG). Gegenwärtig werden die Regionalisierungsmittel ab 2015 verhandelt, wobei sowohl die Aufschlüsselung der Mittel auf die Bundesländer als auch die Höhe der Mittel zwischen Bund und Länder strittig sind.

Die Regionalisierungsmittel sind für die Länder die Basis zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass mit den Regionalisierungsmitteln sowohl die Kosten der Infrastruktur einer Zugsleistung (Trassen- und Stationspreise) als auch die Kosten für Fahrzeug und Personal durch das Land als Aufgabenträger mitfinanziert werden. Vertragspartner des Landes ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das wiederum entsprechend der bestellten Zugsleistungen Verträge mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen abschließt (d.h. den Betreibern des Schienennetzes und der Stationen).

Das Regionalisierungsgesetz des Bundes bezieht sich auf den gesamten ÖPNV, d.h. sowohl auf den durch das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) geregelten SPNV als auch auf den öffentlichen Straßenpersonenverkehr des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Darin zeigt sich die mit der Regionalisierung programmatisch angestrebte Zusammenfassung der Verantwortung für den gesamten ÖPNV, die aber nur wenige Bundesländer institutionell umgesetzt haben.<sup>20</sup>

Im § 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) wird der ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge festgeschrieben. Das Regionalisierungsgesetz ist ein Rahmengesetz des Bundes, weshalb die Länder eigene ÖPNV-Gesetze erlassen müssen. In diesen ÖPNV-Gesetzen der Länder werden die Stellen genannt, die die Aufgabenträger der beiden genannten verschiedenen Formen des ÖPNV sind.

Der § 2 RegG enthält eine gesetzliche Definition des Begriffs ÖPNV, die sowohl in ihrer qualitativen Dimension als auch mit ihrem quantitativen Abgrenzungskriterium in das novellierte AEG und das PBefG eingingen. Nach § 2 RegG ist ÖPNV die „allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die

---

<sup>20</sup> Beispiele hierfür sind Hessen und in Niedersachsen die Region Hannover, die Aufgabenträger sowohl für SPNV als auch straßengebunden ÖPNV ist. Die Aufgabenträgerschaft im hessischen ÖPNV ist aufgeteilt nach regionalen und lokalen Netzen. Danach liegen regionale Verkehre – der Schienenverkehr sowie der regionale Busverkehr – im Zuständigkeitsbereich der Verkehrsverbünde (u.a. Rhein-Main-Verkehrsverbund, RMV), der übrige, als lokal bezeichnete Verkehr im Zuständigkeitsbereich der Lokalen Nahverkehrsorganisationen. So wird beispielsweise der lokale Nahverkehrsplan für den Hochtaunuskreis vom entsprechenden Landkreis aufgestellt, der auch Gesellschafter des RMV ist. Gesellschafter des RMV sind insgesamt 15 Landkreise und 11 Städte sowie das Land Hessen.

Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“

Als Programmsatz wird in § 3 RegG auf die Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im ÖPNV hingewiesen. Diese soll durch eine verkehrsträgerübergreifende Planung realisiert werden, deren Ausgestaltung in den Kompetenzbereich der Länder fällt.

In § 4 RegG wird darauf verwiesen, dass für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung die VO 1370 maßgeblich ist.

Die §§ 5 und 6 RegG regeln die Finanzausweisungen des Bundes an die Länder und die Verwendung dieser Mittel: So ist mit dem Betrag nach § 5 insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren. Mecklenburg-Vorpommern erhält 2014 Regionalisierungsmittel in der Höhe von 242,3 Mio. Euro. Für die 2010, 2011 und 2012 erhaltenen 228,3 Mio. Euro, 231,7 Mio. Euro und 235,2 Mio. Euro liegen Angaben zur Verwendung vor (vgl. BT-Drs. 18/537).

Abbildung 18: Verwendung der Regionalisierungsmittel in Mecklenburg-Vorpommern 2010, 2011 und 2012

Mecklenburg-Vorpommern		2010		2011		2012	
		Beträge in Euro	%	Beträge in Euro	%	Beträge in Euro	%
Leistungsbestellungen	SPNV	168 872 727,00	73,97	181 068 182,00	78,14	185 600 396,00	78,90
	ÖPNV	3 190 042,00	1,39	3 141 336,00	1,36	3 142 291,00	1,33
Managementaufwand	SPNV	2 604 471,00	0,11	2 295 117,00	0,99	1 878 845,00	0,80
	ÖPNV	0,00	0	0,00	0	0,00	0
Investitionen in Verkehrsanlagen	SPNV	6 179 108,00	2,70	11 567 455,00	4,99	4 911 117,00	2,08
	ÖPNV	11 433 896,00	5,00	5 559 071,00	2,39	5 189 659,00	2,21
Investitionen in Fahrzeuge	SPNV	2 103 877,00	0,92	1 631 084,00	0,70	1 839 401,00	0,78
	ÖPNV	0,00	0	0,00	0	0,00	0
Tarifausgleiche	Verbundförderung	3 523 379,00	1,54	3 442 852,00	1,48	3 350 053,00	1,42
	Ausgleich Ausbildungsverkehr	24 885 754,00	10,90	24 507 689,00	10,57	24 025 996,00	10,21
Bestellte ZugKm	absolut	17 550 000		17 460 000		17 600 000	
Preis ZugKm in Euro		9,62		10,37		10,55	

Quelle: BT-Drs. 18/537

### Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und Entflechtungsgesetz (EntflechtG)

Bereits seit 1967 fördert der Bund Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Mit dem Steueränderungsgesetz 1966 war die Mineralölsteuer um drei Pfennig je Liter angehoben worden und das Mehraufkommen stand zweckgebunden für Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung. Das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG), das 1971 in Kraft trat, goss dieses Vorgehen in eine rechtliche Form. Es bewirkte, dass die Länder und Gemeinden am Mineralölsteueraufkommen des Bundes teilhaben konnten. Die durch das GVFG geförderten Projekte benötigten immer eine Komplementärfinanzierung, so dass es sich regelmäßig um eine Mischfinanzierung handelte.

Bevor die Regelungen der Föderalismusreform aus 2006 in Kraft traten, gliederte sich das GVFG in ein Landes- und ein Bundesprogramm. Mit den grundgesetzlichen Änderungen im Zuge der Föderalismusreform sind durch das Entflechtungsgesetz (EntflechtG) auch die Bundesländer-Mischfinanzierungen entsprechend des Konzepts der fiskalischen Äquivalenz entflochten worden. Dies betrifft auch das GVFG. Die Finanzhilfen des Bundes für Investitionen der

Länder und Gemeinden regelt Art. 104b GG neu. Entsprechend Art. 143c GG erhalten die Länder für den Zeitraum 2007 bis 2019 Kompensationsmittel, die sog. Entflechtungsmittel.

Die bisher in die so genannten „Landesprogramme“ des GVFG fließenden Bundesfinanzhilfen liefen aufgrund der Föderalismusreform zum 31. Dezember 2006 aus. Seit dem 1. Januar 2007 erhalten die Länder stattdessen Beträge aus dem Haushalt des Bundes in Höhe von jährlich 1.335,5 Mio. Euro. Die Komplementärfinanzierung durch die Länder/Gemeinden entfällt, bzw. wird durch Regelungen des jeweiligen Landes ersetzt. Bis einschließlich 2013 unterlagen die Mittel einer Zweckbindung: Sie sind für „Investitionen, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden erforderlich sind“, einzusetzen (§ 5 (3) EntflechtG). Seit 2014 existiert nur noch eine investive Zweckbindung für die sogenannten Entflechtungsmittel; einige Bundesländer haben jedoch selbst eine Zweckbindung eingeführt, so dass ein Teil der Entflechtungsmittel auch zukünftig für den ÖPNV zu verwendet wird.<sup>21</sup>

Das „GVFG-Bundesprogramm“ wird auch nach der Föderalismusreform fortgeführt. Es umfasst jährlich rund 332,6 Millionen Euro. Aus diesen Mitteln können ÖPNV-Schienenverkehrswege (U-Bahnen, Straßen-, Stadt- und Eisenbahnen) in Verdichtungsräumen und den zugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Millionen gefördert werden. Der Fördersatz beträgt bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Wie die Entflechtungsmittel ist auch das Bundesprogramm bis Ende 2019 befristet.

In den Jahren 2010 bis 2013 hat das Land Mecklenburg-Vorpommern keine Förderung aus dem GVFG erhalten. Aus den Kompensationsmitteln gemäß § 4 Abs. 3 EntflechtG erhält Mecklenburg-Vorpommern einen Anteil von 2,62 Prozent und damit jährlich rund 35 Mio. Euro, die sowohl für den kommunalen Straßenbau als auch den ÖPNV investiv verwendet werden können. Der für den ÖPNV eingesetzte Anteil schwankte in den Jahren 2010 bis 2012 zwischen rund 17 Mio. Euro und rund 22 Mio. Euro (vgl. BT-Drs. 18/537).

### **Personenbeförderungsgesetz**

Zum 1. Januar 2013 ist ein novelliertes Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft getreten, nachdem Bund und Länder im September 2012 nach langen Verhandlungen einen Kompromiss über die Anpassung des PBefG an die bereits seit 3. Dezember 2009 geltende Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erzielt haben. Wenn auch das novellierte PBefG in der Kontinuität des vorangegangenen steht, d.h. der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre beibehalten wurde, so gibt es doch auch zahlreiche Änderungen wie neue Instrumente und einzuhaltende Fristen, die Anpassungen in der Vorgehensweise erforderlich machen. Ebenfalls gibt es neue „Spielregeln“ für das Zusammenwirken von Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde.

Das neue PBefG definiert die Eigenwirtschaftlichkeit enger und erweitert die Möglichkeiten der Aufgabenträger, auf das ÖPNV-Angebot Einfluss zu nehmen. Wesentliches neues Instrument für die Aufgabenträger, ihr Konzept für den straßengebundenen ÖPNV zu definieren, so dass eigenwirtschaftliche Anträge mit zu niedriger Angebotsqualität abgewehrt werden können, ist die Vorabbekanntmachung: Die Aufgabenträger können in der Vorabbekanntmachung Anforderungen unter anderem an den Fahrplan und die Beförderungsentgelte angeben, so dass der auch im novellierten PBefG bestehende Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre gegenüber der früheren Regelung eingeschränkter ist. In diesem Zusammenhang erhält auch der Nahverkehrsplan ein höheres Gewicht, nicht zuletzt auch als Referenzplan für die Vorabbekanntmachung. Weitere Änderungen und Neuerungen des aktuellen PBefG betreffen unter anderem die

---

<sup>21</sup> hierzu bspw. für Baden-Württemberg § 1 Abs. 2 des Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – LGVFG) Vom 20. Dezember 2010

Möglichkeit zur Vergabe ausschließlicher Rechte durch den Aufgabenträger, die Genehmigungsfähigkeit alternativer Bedienformen sowie in einer mittelfristigen Perspektive die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV.

Die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen unterliegt grundsätzlich dem Personenbeförderungsgesetz. Bestimmte „Beförderungsfälle“ können von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes freigestellt werden (Freistellungsverordnung, FrStllgV), so beispielsweise Schülerverkehre. Unter einem freigestellten Schülerverkehr versteht man die für Schüler unentgeltlich durchgeführte Beförderung zum und vom Unterricht mit Kraftfahrzeugen. Ein freigestellter Schülerverkehr muss immer dann vom Schulträger eingerichtet werden, wenn für die Schüler keine andere Möglichkeit besteht, zum Unterricht zu kommen, z. B. dann, wenn kein ÖPNV-Angebot existiert. Ein freigestellter Schülerverkehr wird außerdem notwendig, wenn die Beförderung mit dem ÖPNV nicht möglich ist, z. B. wenn eine körperliche, geistige oder psychische Behinderung vorliegt.

Das Personenbeförderungsgesetz unterscheidet zwischen Linien- und Gelegenheitsverkehr. Als Linienverkehr definiert ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können (§ 42 PBefG). Zu einer regelmäßigen Verkehrsverbindung zählen Fahrten, die in einer absehbaren, zeitlichen Wiederholung angeboten werden und auf die sich Fahrgäste insofern einstellen können. Der Linienverkehr nach § 42 PBefG unterliegt der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht. Vom Linienverkehr zu unterscheiden ist der Gelegenheitsverkehr: Nach § 46 PBefG ist Gelegenheitsverkehr die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nicht Linienverkehr sind. Wesentliche Merkmale des Gelegenheitsverkehrs sind seine Strecken- und Fahrplanungebundenheit sowie Bedarfsabhängigkeit.

Sogenannte flexible Angebotsformen erfüllen die Kriterien des Linienverkehrs zum Teil nicht: Bei einem Anruf-Linien-Taxi (ALT) werden die Fahrten nur nach Anforderung durch den Fahrgast angeboten, der „Linienweg“ kann abweichen und Ausgangs- und Endpunkte können ebenfalls variieren. Die Genehmigungsfähigkeit von atypischen Verkehren – d.h. den alternativen oder flexiblen Bedienformen – ist mit der Novellierung des PBefG größer geworden. So können typengemischte Verkehre nun ohne Begrenzung auf besonders gelagerte Einzelfälle nach denjenigen Vorschriften genehmigt werden, denen sie am meisten entsprechen, sofern dem keine öffentlichen Verkehrsinteressen entgegenstehen (§ 2 Abs. 6 PBefG). Zusätzlich gibt es mit § 2 Abs. 7 PBefG eine Experimentierklausel, deren praktische Bedeutsamkeit aufgrund einer Begrenzung der Genehmigung auf vier Jahre jedoch eher niedrig ist.

Flexible Angebotsformen können dann als Linienverkehr nach § 42 PBefG genehmigt werden, wenn sie die Kriterien eines Linienverkehrs zumindest teilweise erfüllen. Dies wäre beispielsweise bei flexiblen Angebotsformen zumindest eine fixierte Einstiegs- oder Ausstiegshaltestelle. Eine Genehmigung nach § 42 PBefG ist außerdem Voraussetzung für Zahlungen nach § 45a PBefG (Ausgleichspflicht für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs) und § 148 SGB IX (Erstattung der Fahrgeldausfälle für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im öffentlichen Personennahverkehr). Im Linienverkehr eingesetzte Fahrzeuge sind zudem von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Diese mit der Liniengenehmigung verbundenen Vorteile gilt es beispielsweise in der Abwägung zu berücksichtigen, ob ein Bürgerbus – als flexibles oder regelmäßiges Angebot – als Linienverkehr oder in der „genehmigungsfreien Nische“ verkehren soll. Die „genehmigungsfreie Nische“ befreit von Pflichten der Liniengenehmigung wie regelmäßige Verkehrsbedienung und Vorliegen eines Fahrplanes. (vgl. ISIM 2013, S. 15 ff.)

Mit dem novellierten PBefG zum 1. Januar 2013 ist eine Neuerung in Kraft getreten, die den vollständig barrierefreien Ausbau des ÖPNV bis zum Jahr 2022 fordert: „(...) Der Nahverkehrs-

plan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“ (§ 8 Absatz 3 PBefG) Diese Regelung verunsichert die Aufgabenträger und Unternehmen, gänzlich neu ist sie jedoch nicht. Wesentlich gegenüber der früheren Regelung ist die Umkehrung des Regel/Ausnahme-Prinzip: in Regel barrierefrei, Ausnahmen sind zu begründen. Pauschale Ausnahmen sind unzulässig. Die Länder können nach § 62 Abs. 2 PBefG Ausnahmetatbestände und zeitliche Abweichungen festlegen.

Die Schaffung von „Barrierefreiheit“ ist als Prozess zu verstehen. Hier gilt es Prioritäten zu setzen, Stufenlösungen zu realisieren sowie ggf. (zeitweise) Ausnahmen zu begründen. Neben dem barrierefreien Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen sind auch barrierefreie Informationen zur Nutzung des ÖPNV und der barrierefreie Aufenthalt in den Fahrzeugen in den Nahverkehrsplänen zu beschreiben. (vgl. Bräuer u.a. 2014)

### 5.1.3 Landesrecht

Zentrale landesrechtliche Norm für den ÖPNV ist das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V). Das Gesetz legt die Ziele und Grundsätze des ÖPNV fest und bestimmt die Aufgabenträgerschaften.

ÖPNV wird entsprechend des Regionalisierungsgesetzes definiert. ÖPNV ist überwiegend Linienverkehr, wobei als ÖPNV auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen in Betracht kommt, wenn die regemäßigen Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet werden. (§ 1 ÖPNVG M-V)

Als die Ziele und Grundsätze des ÖPNV sind besonders folgende hervorzuheben (§ 2 ÖPNVG M-V):

- ÖPNV soll eine bedarfsgerechte Versorgung in allen Teilen des Landes, auch in den dünn besiedelten Räumen, gewährleisten und unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit bei Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit im Sinne der bestmöglichen Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden
- ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel als ganzheitliches System zu einem integrierten Bedienungsangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen zu entwickeln
- Konkurrierende Streckenführungen auf der Straße parallel zur Schiene sollen daher vermieden werden
- Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Angebote im ÖPNV sind die spezifischen Belange von Frauen, Kindern, alten Menschen, Fahrradfahrern und insbesondere von Personen mit Mobilitätsbeschränkungen zu berücksichtigen
- In verkehrsschwachen Regionen und zu verkehrsarmen Zeiten sollen entsprechend der Nachfrage die jeweils zweckmäßigen Bedienformen wie alternative Nahverkehrsdienste mit geeigneten Kleinbussen, Taxen und Mietwagen zu einer ergänzenden oder wirtschaftlichen Gestaltung des Verkehrsangebots genutzt werden

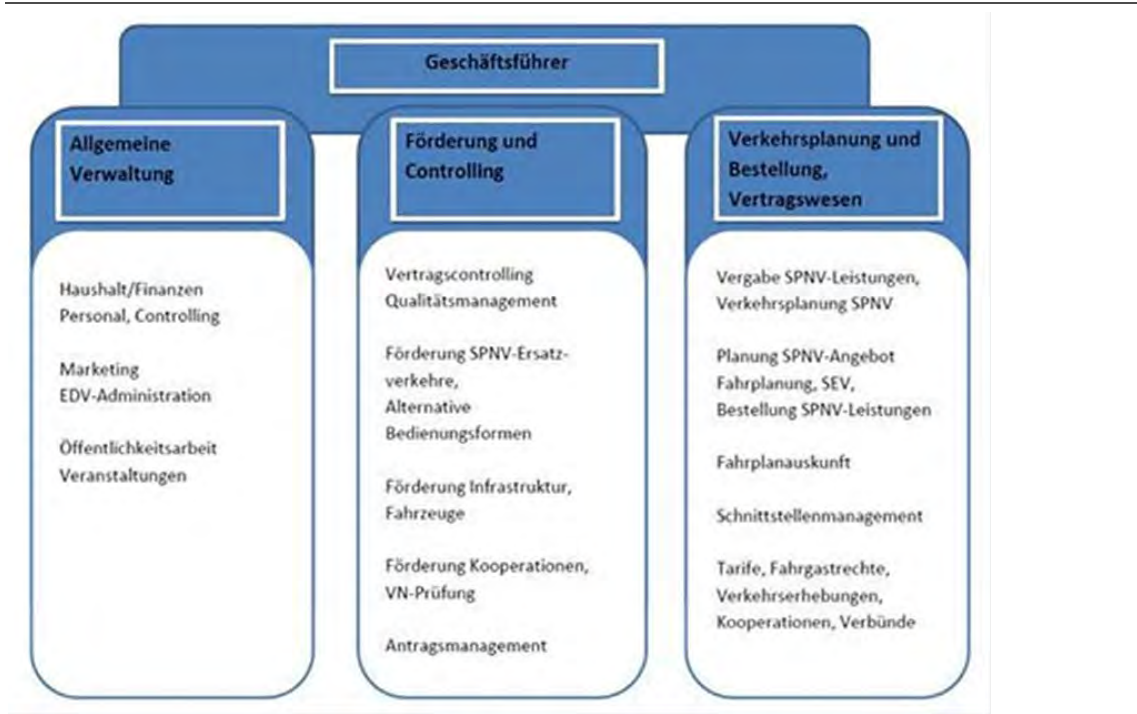
- Sonderverkehre des Berufs- und Schülerverkehrs sind soweit wie möglich in Linienverkehre zu integrieren

§ 3 ÖPNVG M-V benennt die Aufgabenträger und zuständigen Behörden. Die Aufgabenträger-schaft für den ÖPNV ist in Mecklenburg-Vorpommern – analog zu der Regelung in vielen weite-ren Bundesländern – zweigeteilt: Für den SPNV ist das Bundesland der Aufgabenträger und bedient sich hierzu der 1995 gegründeten VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH. Die kommunalen Gebietskörperschaften sind für den straßengebundenen ÖPNV die Aufgabenträger, d.h. für das Angebot mit Bussen und Straßenbahnen.

#### **Aufgabenträger des SPNV: VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH**

Zu den Aufgaben der VMV gehören die Planung, Organisation und Finanzierung der SPNV-Verkehrsleistungen. Die folgende Abbildung zeigt den organisatorischen Aufbau der VMV und verdeutlicht die Handlungsbereiche und Aufgaben.

Abbildung 19: Aufbau der VMV



Quelle: <http://www.vmv-mbh.de/die-vmv/struktur.html> (abgerufen am 13.6.2014)

Aufgaben im Bereich des SPNV können, soweit diese von lokaler Bedeutung sind, entspre-chend § 3 Abs. 2 ÖPNVG M-V den Aufgabenträgern des straßengebundenen ÖPNV auf Antrag als Angelegenheit des eigenen Wirkungskreises übertragen werden, sofern überregionale Ver-kehrsbelange und wirtschaftliche Erwägungen dem nicht entgegenstehen. Das Nähere muss in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag geregelt werden.

#### **Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV: kreisfreie Städte und Großkreise**

Landkreise und kreisfreie Städte sind die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV (§ 3 (3) ÖPNVG M-V). Seit dem Inkrafttreten der Kreisgebietsreform zum 4. September 2011 sind dies:

- die kreisfreien Städte Schwein und Rostock
- die Landkreise Nordwestmecklenburg, Ludwigslust-Parchim, Rostock,

Entsprechend § 7 ÖPNVG M-V haben die Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Ein interessanter Ansatz ist hierbei der regionale Nahverkehrsplan im Regionalen Planungsverband Westmecklenburg, der sich aus einem regionalen Teil und lokalen Teilen für die Landkreise zusammensetzt, u.a. auch für den Landkreis Ludwigslust-Parchim.

Nach § 3 Abs. 4 ÖPNVG M-V können auf Antrag von kreisangehörigen Gemeinden Aufgaben im Bereich des ÖPNV vom Kreis auf die Gemeinden übertragen werden, soweit sie auf das Gebiet der antragstellenden Gemeinde beschränkt sind. Gleichwohl ist trotz dieser Möglichkeit, Aufgaben zu übertragen, zuständige Behörde weiterhin der Landrat bzw. der Oberbürgermeister. Auch bei Aufgabenübertragung an eine kreisangehörige Gemeinde wird diese nicht zuständig (§3 Abs. 5 ÖPNVG M-V), so dass Kooperationsmöglichkeiten gefunden werden müssen.

## 5.2 Grundstrukturen der ÖPNV-Finanzierung in Mecklenburg-Vorpommern

In seiner Funktion als Aufgabenträger finanziert das Land den Schienenpersonennahverkehr aus den Regionalisierungsmitteln. Entsprechend der Regelung des Regionalisierungsgesetzes des Bundes sind diese Mittel bis Ende 2014 mit einer jährlichen Steigerung um 1,5 Prozent festgeschrieben. Mit Stand November 2014 konnte zwischen den Ländern und dem Bund in der laufenden Revision noch keine Einigung bezüglich der Höhe der Mittel und ihrer jährlichen Steigerungsrate ab 2015 erreicht werden. Ebenfalls ist die horizontale Verteilung der Mittel auf die Bundesländer noch mit Unsicherheiten behaftet, so dass keine verlässlichen Aussagen über die zukünftige Verfügbarkeit der Regionalisierungsmittel getroffen werden können.

Unsicher ist derzeit die Höhe der Mittel, die der Bund längerfristig zur Verfügung stellen wird, und auch die Frage, ob es weiterhin ein Regionalisierungsgesetz und damit eine Zweckbindung der Finanzmittel für den ÖPNV geben wird, oder ob Finanzmittel zukünftig im Rahmen des Länderfinanzausgleichs bereitgestellt werden, womit sie nicht mehr einer Zweckbindung unterlägen und die Länder stärker als heute verkehrspolitische Entscheidungen bezüglich des ÖPNV treffen müssten. Für das Jahr 2015 zeichnet sich vor dem Hintergrund eines geplanten Haushalts ohne Neuverschuldung ab, dass Regionalisierungsmittel in derselben Höhe wie 2014 zur Verfügung stehen werden, d.h. in einer Höhe von 7,3 Mrd. Euro. War dies zunächst ohne die bisherige Dynamisierung<sup>22</sup> geplant, so wird diese nun doch vorgesehen.

Das Regionalisierungsgesetz hat einen Verteilungsschlüssel, nach dem auf das Land Mecklenburg-Vorpommern ein Anteil von 3,32 Prozent der Gesamtmittel entfällt. Dieser Verteilungsschlüssel, der sich letztlich am Umfang des Schienenpersonennahverkehrs zum Zeitpunkt der Bahnreform orientiert, unterscheidet sich deutlich vom sogenannten „Königsteiner Schlüssel“, der üblicherweise für die horizontale Aufteilung von Finanzmitteln auf die Länder verwendet wird. Bei Anwendung des Königsteiner Schlüssels würde Mecklenburg-Vorpommern gegenüber der heutigen Situation deutlich schlechter gestellt, während beispielsweise Nordrhein-Westfalen einen deutlich höheren Anteil bekäme. Die Länder haben sich im Oktober 2014 untereinander auf einen Verteilungsschlüssel geeinigt (sog. „Kieler Schlüssel“), der jedoch nur bei einer Anhebung der Regionalisierungsmittel von derzeit 7,3 Mrd. Euro auf 8,5 Mrd. Euro „funktioniert“.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern erhielt 2014 insgesamt 242,32 Mio. Euro aus dem Topf der Regionalisierungsmittel. Dieses Geld kann auch für Aufgaben im straßengebundenen ÖPNV verwendet werden. Etwa 80 Prozent der Regionalisierungsmittel wendet das Land für die

---

<sup>22</sup> vgl. <http://www.oepnvaktuell.de/news/single-view/id/dynamisierung-der-regmittel-faellt-im-naechsten-jahr-aus.html> (abgerufen am 19.11.2014)



Finanzierung der Verkehrsleistung im SPNV auf. Ebenfalls fördert das Land eine IC-Kooperation, d.h. die Nutzung von IC-Zügen mit Fahrkarten des Nahverkehrs.

Das Land beteiligt sich auch an für den SPNV relevanten Infrastrukturmaßnahmen bei der Instandsetzung und Modernisierung von Verkehrsstationen. Generell fördert das Land Infrastrukturmaßnahmen bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Entsprechend der Regelung des Ende 2014 auslaufenden Regionalisierungsgesetzes hatten die Mittel eine jährliche Dynamisierung von 1,5 Prozent. Problematisch war in diesem Zusammenhang, dass die Kostenanteile für Infrastruktur (Trassenpreise und Stationsgebühren) mit jährlich ca. 2,5 Prozent stärker stiegen, so dass weniger Mittel für ein attraktives Angebot zur Verfügung stehen. Den steigenden Kosten wurde und wird durch Abbestellungen von Verkehrsleistungen und eine Fokussierung der Bestellung von SPNV-Leistungen auf nachfragestarke Verbindungen begegnet.

Tabelle 2: Übersicht zur den Strängen der Finanzierung des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern

Finanzgrundlage und Zweck	Empfänger	Stelle	Budget (Mio. EUR)
FAG – ÖPNV (§ 18 FAG): Ausgleich für die Belastung durch ÖPNV	Landkreise, kreisfreie Städte	Innenministerium, Energieministerium	18,0 (Landesmittel)
FAG – Schülerbeförderung (§ 17 FAG): Ausgleich für die Kosten der Schülerbeförderung	Landkreise	Innenministerium	11,0 (Landesmittel)
§ 113 Schulgesetz: Beförderungspflicht Schüler	Landkreise, kreisfreie Städte	Bildungsministerium	2,0 (Landesmittel)
Ausgleichsverordnung: Ausgleich für vergünstigte Zeitkarten im Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG	Verkehrsunternehmen	Landesamt für Straßenbau und Verkehr	23,8 (Reg.-mittel)
Erstattungen nach §§ 145 ff. SGB IX: Schwerbehindertenfreifahrt	Verkehrsunternehmen	Sozialministerium, Landesamt für Straßenbau und Verkehr	6,0 (Landesmittel)
Investitionsrichtlinie: Zuschuss für Investitionen im ÖPNV	Verkehrsunternehmen, Kommunen	Landesamt für Straßenbau und Verkehr	3,5 (Landesmittel)
Busrichtlinie: Zuschuss für die Anschaffung von Bussen im ÖPNV	Verkehrsunternehmen	Landesamt für Straßenbau und Verkehr	4,5 (Landesmittel)
Straßenbahnförderung: Betrieb	Verkehrsunternehmen	Energieministerium	4,25 (Landesmittel)
Straßenbahnförderung: Infrastruktur	Verkehrsunternehmen	Energieministerium	4,25 (Reg.-mittel)
Förderung Verkehrskooperation / Verkehrsverbund, Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste	Verkehrsunternehmen	VMV	2,1 (Reg.-mittel)
Richtlinie flexible Bedienweisen: Zuschuss für flexible Bedienweisen im ÖPNV	Verkehrsunternehmen, Kommunen	VMV	1,5 (Reg.-mittel)
SPNV-ErsatzRL: Kostenerstattung bei Wegfall des SPNV	Landkreise	VMV	3,4 (Reg.-mittel)

Quelle: Präsentation Dr. Rainer Kosmider, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung MV, Verkehrsabteilung beim 2. Werkstattgespräch ÖPNV am 3.6.2013, verändert ([http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal\\_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Verkehr/Landesverkehrsplan/2.\\_Werkstattgesprach/index.jsp](http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Verkehr/Landesverkehrsplan/2._Werkstattgesprach/index.jsp), abgerufen am 13.06.2014)

Während in der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs eine klare Finanzierungsstruktur zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen eingeführt ist, stellt sich die Fi-

finanzierung des ÖPNV in kommunaler Aufgabenträgerschaft deutlich komplexer und unübersichtlicher dar. Diese Struktur ist dadurch charakterisiert, dass es eine Vielzahl von Fördermitelgebern gibt und die Empfänger teils die Unternehmen, teils die Aufgabenträger sind. Die Tabelle spiegelt die vielfältigen Instrumente der ÖPNV-Finanzierung wider.

Die Förderung des straßengebundenen ÖPNV durch das Land liegt gegenwärtig bei jährlich rund 82 Mio. Euro. Dieser Förderung liegen zwölf verschiedene Quellen zugrunde, die von vier verschiedenen Landesministerien veranlasst werden. Empfänger der Finanzmittel sind die Aufgabenträger (Landkreise und kreisfreie Städte), Gemeinden sowie Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände.

Eine wichtige Rolle spielt das Finanzausgleichsgesetz (FAG) für die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV. Im Rahmen der Vorwegabzüge erhalten die kommunalen Aufgabenträger Zuschusszahlungen nach den §§ 17 und 18 FAG. Für die Berechnung der Mittelhöhe ist der Schülerverkehr relevant, die Einwohnerzahl und die nach den durchschnittlichen Kosten der jeweils eingesetzten Verkehrsmittel gewichteten Fahrplankilometer. Darüber hinaus gibt es keine oder nur geringe Komplementärfinanzierung aus den Kommunalhaushalten.

### 5.3 Exkurs „System Schule“ und „System ÖPNV“

Vor dem Hintergrund, dass die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV über die Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG sehr stark vom Schülerverkehr abhängig ist, soll an dieser Stelle ein Exkurs zum „System Schule“ erfolgen.<sup>23</sup>

Der freigestellte Schülerverkehr<sup>24</sup> wurde inzwischen weitgehend zugunsten eines in den ÖPNV integrierten Schülerverkehrs aufgegeben. Der Schülerverkehr kann zu hohen Spitzenbelastungen des ÖPNV führen, für die ggf. Kapazitäten vorgehalten werden müssen. Durch Zentralisierung von Schulstandorten können sich die Wege verlängern, aber die Verkehrsströme werden aufgrund abnehmender Schülerzahlen schwächer. Bei der Fahrplangestaltung sind die Regelungen des Schulgesetzes (Schulgesetz – SchulG M-V) bezüglich zumutbarer Wartezeiten zu beachten. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass die Abwicklung des Schülerverkehrs seine Kosten wie auch die Nutzbarkeit im Jedermann-Verkehr entscheidend beeinflussen (Stein / Schaaffkamp 2013, S. 10). Handlungsansätze zur Problemlösung sind eine Staffelung oder Harmonisierung von Schulanfangszeiten (vgl. Fügenschuh 2006, FGSV / VDV 2012).

Beim Schülerverkehr liegt eine Mehrebenenverflechtung vor (Schulkonferenz der Schule, Gemeinden, Landkreis, Land) und er ist daher ein schwieriges Handlungsfeld (vgl. Stein / Schaaffkamp 2013, S. 15). Erfahrungen hierzu liegen aus dem Modellprojekt Neustrelitz – Mirow vor: „Auf verschiedenen Ebenen sind Akteure mit der Organisation des Schulbetriebs verfasst. Sie haben sich jeweils mit den gefundenen und in gewissem Sinn auch bewährten Regelungen arrangiert. Eine Änderung dieser Routinen würde auf jeder dieser Ebenen weitergehenden Änderungsbedarf auslösen. Entsprechend groß sind die Widerstände: Die Schulkonferenz der Schule beschließt die Zeiten des Schulbetriebs. Wichtige Akteure in der Schulkonferenz sind die Schulleitung, das Kollegium und die Eltern. Als Schulträger haben auch die Gemeinden eine Einflussmöglichkeit. Auf Ebene des Landkreises kommt es bei der Entscheidung über den Zeit-

---

23 Zur Lage in Mecklenburg-Vorpommern vgl. die Studie zur Entwicklung von Instrumenten zur Optimierung von Schulentwicklungs- und Nahverkehrsplanungen (integrierte Planungen) in den zukünftigen Großkreisen des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Rönnau 2007).

24 Freistellungsverordnung zum PBefG vom 30.08.1962 (BGBl. I S. 601) regelt die sog. „freigestellten Schülerverkehre“, also vom Schulträger auf vertraglicher Basis mit Verkehrsunternehmen vereinbarte Fahrten zur ausschließlichen Beförderung von Schülern, für die wesentliche Bestimmungen des PBefG wie erforderliche Liniengenehmigung, genehmigter und veröffentlichter regelmäßiger Linienverlauf, Fahrplan und Tarif, etc. nicht gelten.

punkt des Unterrichtsbeginns auch auf die Schulaufsichtsbehörde an: So wird in der Verwaltungsvorschrift „Schulordnung“, Ziffer 4, eine diesbezügliche Abstimmung zwischen Schülerverkehr und Schulbetrieb verlangt: „Die täglichen Unterrichtszeiten sind auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schülerbeförderung abzustimmen. [...] Eine Regelung ist auf der Grundlage einer Abstimmung zu erreichen, die von den Schulträgern gemeinsam mit den jeweiligen Schulleitern und dem Träger der Schülerbeförderung durchgeführt wird. [...] Wird eine einvernehmliche Lösung nicht gefunden, entscheidet an Stelle der Schulen die untere Schulaufsichtsbehörde.““ (Stein / Schaaffkamp 2013, S. 15)

Stein und Schaaffkamp kommen – basierend auf den Erfahrungen im Rahmen des Modellprojekts Neustrelitz-Mirow – zu dem Schluss, dass diese Abstimmung in der Realität nicht stattfindet. Sie erachten eine unterstützende Tätigkeit des Landes für notwendig, wenn zwischen dem Landkreis (mit dem Staatlichen Schulamt) und den Akteuren vor Ort (u.a. Elternbeiräte) keine Lösung gefunden werden kann.

In der aktuell anstehenden Schulentwicklungsplanung in Mecklenburg-Vorpommern sollte die ÖPNV-Planung stärker als bisher berücksichtigt werden.

## 6. Analyse des Verkehrssystems für Mecklenburg-Vorpommern

Im Zentrum dieses Kapitels steht die Analyse des Verkehrssystems (Verkehrsnetz, Verkehrsträger, Verkehrsmittel) mit einem Fokus auf Erreichbarkeit und Zugänglichkeit. Vor dem Hintergrund des gewählten Fokus auf die Fläche Mecklenburg-Vorpommerns mit ländlicher Prägung und entsprechender Alltagsprobleme in der Mobilität, liegt der Schwerpunkt der Analyse in diesen Räumen. Der Ausgangspunkt der Analyse ist somit das gegenwärtig zur Verfügung stehende Angebot. In Hinblick auf die Tragfähigkeit und Zukunftsfähigkeit der unterschiedlichen Verkehrssysteme können eingangs folgende Aspekte mit genereller Gültigkeit festgehalten werden:

- Bei sinkenden Einwohnerzahlen nehmen die pro Kopf-Kosten für vorzuhaltende Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote zu.
- Die öffentlichen Einnahmen (und hier vor allem die der Kommunen) sind in hohem Maße von der demografischen Entwicklung abhängig (vgl. Barwisch 2014, S. 81) und sind in Mecklenburg-Vorpommern in der Regel rückläufig.
- Die Diskrepanz zwischen Einnahmen und Ausgaben stellt somit für sämtliche Verkehrsinfrastrukturen und -angebote die größte Herausforderung dar und führt in der Regel zu sich gegenseitig verschlechternden Bedingungen. Der effiziente Einsatz von Mitteln in sämtlichen Bereichen ist somit unumgänglich, um die Zukunftsfähigkeit der systemprägenden Basisangebote zu gewährleisten.
- Eine sozialverträgliche Mobilitätssicherung im dünn besiedelten ländlichen Raum kann nicht kostendeckend betrieben werden, sondern ist dauerhaft auf öffentliche Co-Finanzierung angewiesen. „Insofern besteht neben der Optimierung auf der Einnahmen- und Ausgabenseite im laufenden Betrieb generell eine Herausforderung für die Zukunft darin, die öffentlichen Mittel so effizient wie möglich einzusetzen, um damit möglichst viel „Daseinsvorsorgensicherung“ zu erzielen“ (Faller u.a. 2014, S. 11).

Die Ausführungen zur Erreichbarkeit stützen sich auf die Untersuchungen für die Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogramms. Hier wurden die gegenwärtigen Erreichbarkeitsverhältnisse für den Öffentlichen Personenverkehr (ÖV), für das Fahrrad und das Pedelec sowie für die Kombination von Fahrrad/Pedelec und ÖV analysiert. Daten für die Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr (MIV) liegen ebenfalls vor. Analysiert wurden die Erreichbarkeit der Zentralen Orte, nach Hierarchiestufen getrennt, aus der Fläche für den MIV, und für den ÖV auch die Erreichbarkeit der Zentralen Orte untereinander sowie die Erreichbarkeit von Metropolregionen und Oberzentren außerhalb des Bundeslandes von den Oberzentren aus.

### 6.1 Raumstruktur Mecklenburg-Vorpommern

Das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern liegt im Nordosten der Bundesrepublik Deutschland und ist in vier Planungsregionen gegliedert. Seit der Gebietsreform im Jahr 2011 teilt sich das Bundesland in sechs Landkreise und die kreisfreien Städte Rostock und Schwerin auf. Mit einer Fläche von 23.180 km<sup>2</sup> und einer Bevölkerung von ca. 1,6 Millionen ist es das am wenigsten dicht besiedelte Bundesland Deutschlands. Somit fällt ein großer Teil Mecklenburg-Vorpommerns in die regionalplanerische Kategorie „ländlicher Raum“. Mit vier Oberzentren und achtzehn Mittelzentren finden sich nur vereinzelt Verdichtungsräume innerhalb des Untersuchungsgebietes. Von besonderer Bedeutung für die strukturelle Ausrichtung Mecklenburg-Vorpommerns sind die Oberzentren, welche auch die Arbeits- und Wirtschaftsschwerpunkte darstellen. Nennenswerte landesgrenzüberschreitende Verflechtungen sind aufgrund der räumlichen Nähe zu den Metropolregionen Hamburg und Berlin existent.

Tabelle 3: Zentralörtliche Gliederung Mecklenburg-Vorpommerns

Einwohner	1,598 Mio. (Stand: 30.11.2013)	
Fläche	23.180 km <sup>2</sup>	
Einwohnerdichte	69 EW/km <sup>2</sup>	
Zentralörtliche Gliederung lt. Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern 2005		
Oberzentren	Neubrandenburg Rostock Schwerin Stralsund und Greifswald	
Mittelzentren	Anklam Bad Doberan Bergen auf Rügen Demmin Grevesmühlen Grimmen Güstrow Hagenow Ludwigslust	Neustrelitz Parchim Pasewalk Ribnitz-Damgarten Teterow Ueckermünde Waren (Müritz) Wismar Wolgast

Quelle: eigene Darstellung

Charakteristisch für Mecklenburg-Vorpommern ist die weitverbreitete dezentrale Siedlungsstruktur in den ländlichen Räumen und in den Randlagen von größeren Städten, die unter anderem durch die Suburbanisierungstendenzen der 1990er Jahren (zwar moderater als in Westdeutschland ausgeprägt, aber dennoch erkennbar) begründet sind. Die siedlungsstrukturelle Entkopplung von Arbeit und Wohnen, die dezentralen Strukturen und die Effekte des demografischen Wandels haben eine Reihe von nachteiligen Wirkungen für die Organisation des Verkehrs und hier insbesondere für den öffentlichen Verkehr und damit auch für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung. Die in schrumpfenden Regionen zu beobachtende Ausdünnung von Siedlungsschwerpunkten, die Verringerung der Anzahl zentraler Orte und zurückgehende Infrastrukturangebote führen zu immer höher werdenden Verkehrsaufwänden und darüber hinaus zu steigenden pro Kopf-Kosten für die vorzuhaltende Verkehrsinfrastruktur oder Mobilitätsangebote. Dabei ist eine teure Unterauslastung von Einrichtungen und Angeboten bei der kritischen Haushaltslage der öffentlichen Hand eigentlich nicht leistbar. Gerade für die ländlichen Räume kam hinzu, dass nach 1990 sehr viele Arbeitsplätze im landwirtschaftlichen Sektor wegfielen, was in der Folge zu erheblichen Abwanderungen aus diesen Gebieten führte. Als Konsequenz aus diesen Entwicklungen und den besonderen Erfordernissen aus jetziger Perspektive wird im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogramms (LEP) diskutiert, solche Räume als „Ländliche Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen“ auszuweisen. Hiermit würde eine landeseinheitliche Bezeichnung etabliert, welche als Angebot an die Fachplanungen/-politiken zu verstehen ist, die daraufhin ihre Maßnahmen und Strategien stärker auf die Handlungserfordernisse des demografischen Wandels ausrichten sollen und können.

Vor diesem Hintergrund erfolgt im Folgenden die Analyse entsprechend des in Kapitel 1 dargestellten dreistufigen Vorgehens mit der Perspektive auf das Land Mecklenburg-Vorpommern als Makroebene, der Konkretisierung in den Lupenregionen sowie einer sehr konkreten Darstellung von Beispielrelationen im Hinblick auf ältere Menschen als Mikroebene der Analyse.

## 6.2 Verkehrsnetze, Verkehrsträger, Verkehrsmittel

Auf der Makro- bzw. Landesebene wird im Folgenden analysiert, welche landesweiten Aussagen sich für Mecklenburg-Vorpommern treffen lassen, die Rückschlüsse auf die Nutzbarkeit und die Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsnetze, Verkehrsträger und Verkehrsmittel zulassen. Dieser Schritt stellt eine allgemeine Betrachtung des Basisangebots dar, welche dann mit den Erkenntnissen zur Mobilität älterer Menschen in Verbindung gesetzt werden müssen.

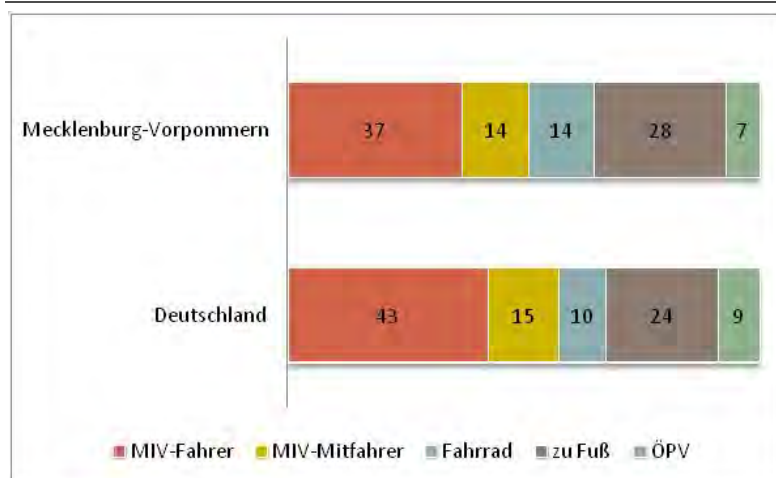
### Bedeutung der unterschiedlichen Verkehrsmittel in Mecklenburg-Vorpommern

Der Modal-Split gibt wieder, wie sich die anteilige Verkehrsmittelnutzung auf die Gesamtwege der Bevölkerung darstellt. Nach den Ergebnissen der MiD 2008 (Aufstockung Mecklenburg-Vorpommern und Sonderauswertung) ist der Anteil der MIV-Nutzung in Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zum Bundesdurchschnitt um sechs Prozent geringer. Dies geht einher mit einem größeren Anteil autofreier Haushalte in Mecklenburg Vorpommern als auf der gesamten Bundesebene. Dennoch werden auch in Mecklenburg-Vorpommern mehr als die Hälfte aller Wege mit dem Auto zurückgelegt. Bezogen auf die in Kapitel 2.2 dargestellten Grundlagen, lassen sich folgende Grundaussagen festhalten:

- Die Mobilität im ländlichen Raum Mecklenburg-Vorpommerns wird durch den PKW bestimmt.
- Wer altersbedingt noch Auto fahren kann und über einen PKW verfügt bzw. Zugriff hierauf hat, fährt zumeist Auto.
- Gründe hierfür sind die Flexibilität, die sofortige Verfügbarkeit, Reisezeitvorteile gegenüber dem ÖPNV sowie die Bequemlichkeit.
- Wer nicht selbst fahren kann, greift gern auf private Fahrdienste im persönlichen Umfeld zurück.
- Ein freiwilliger MIV-Verzicht erscheint unwahrscheinlich.

Auffällig ist zudem, dass der Fahrrad- und Fußverkehr mit jeweils vier Prozentpunkten über, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs dagegen unter dem Bundesdurchschnitt liegt. Diese Aspekte sind bei den Handlungsempfehlungen besonders zu berücksichtigen. Zum einen kommt dem ÖPNV, bezogen auf die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen, eine besondere Rolle zu, zum anderen muss festgehalten werden, dass auch ältere Menschen in Mecklenburg-Vorpommern verstärkt das Fahrrad nutzen.

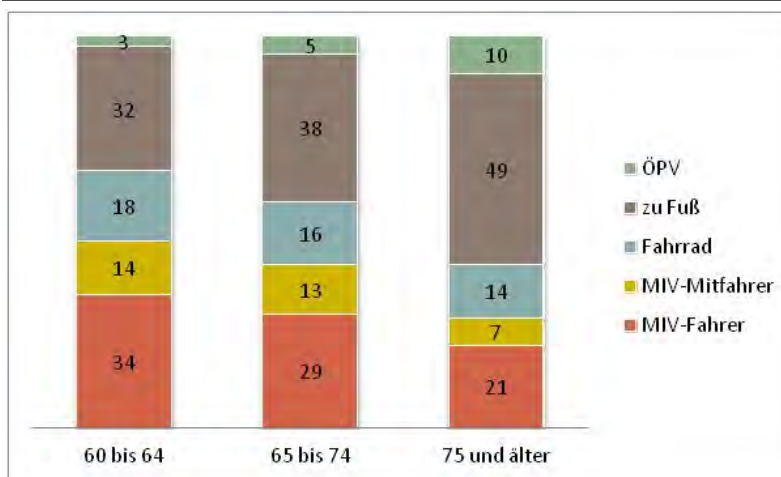
Abbildung 20: Modal-Split Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zum Bundesdurchschnitt



Quelle: eigene Darstellung nach Follmer / Brand 2010

In Hinblick auf die älteren Menschen in Mecklenburg-Vorpommern ist prinzipiell festzustellen, dass nicht nur mehr ältere Menschen im Vergleich zu früheren Jahren mobil sind, sondern diese auch häufiger mobil sind, also mehr Wege pro Tag zurücklegen. Diese Entwicklung deckt sich mit dem Bundestrend. Für das gesamte Bundesgebiet begründet sich dieser Effekt vor allem durch den wachsenden Anteil der mobilen älteren Personen im Alter von 65 und älter. Für Mecklenburg-Vorpommern sind es aber gerade die „alten Alten“, die im Vergleich zu den Vergleichsjahren jetzt mehr Wege pro Tag zurücklegen. Dahingegen hat sich jedoch die zurückgelegte Distanz verringert. Die Senioren Mecklenburg-Vorpommerns sind also häufiger, aber zugleich kürzer unterwegs (vgl. Follmer / Brand 2010, S. 49). Ein weiterer Unterschied zwischen Bundestrend und Mecklenburg-Vorpommern liegt in der MIV-Nutzung älterer Menschen. Während sich bundesweit der MIV-Anteil am Modal-Split erhöht, bleibt dieser in Mecklenburg-Vorpommern in den letzten Jahren konstant (vgl. Follmer / Brand 2010, S. 52).

Abbildung 21: Modal-Split im Zusammenhang mit dem Alter (Mecklenburg-Vorpommern)



Quelle: eigene Darstellung nach Follmer / Brand 2010

Der in Abbildung 21 dargestellte altersbezogene Modal-Split lässt sich für Mecklenburg-Vorpommern wie folgt zusammenfassen:

- Mit zunehmendem Alter wird das zu Fuß gehen zur bedeutendsten Fortbewegungsart. In etwa die Hälfte aller Wege werden im hohen Alter zu Fuß zurückgelegt.
- Ebenfalls gewinnt der öffentliche Verkehr mit der Zunahme des Alters an Bedeutung, weshalb dem ÖPNV eine wichtige gesamtgesellschaftliche Aufgabe zukommt.
- Die Nutzung des Fahrrades nimmt in Mecklenburg-Vorpommern auch noch im Alter eine bedeutende Rolle ein, auch wenn mit Zunahme des Alters die Nutzung seltener wird. Im Alter von 75 Jahren und älter wird das Fahrrad dann teilweise gar nicht mehr genutzt. Zwei Drittel der über 75-Jährigen nutzen es nie, ein Drittel jedoch mindestens noch einmal die Woche.
- Der deutlichste Bedeutungsverlust lässt sich beim motorisierten Individualverkehr ablesen. In der Altersgruppe der 60- bis 64-Jährigen werden ca. die Hälfte aller Wege mit dem MIV durchgeführt (Fahrer und Mitfahrer zusammengenommen), bei den über 75-Jährigen sind es weniger als ein Drittel. Auffällig ist, dass nicht nur das aktive Fahren deutlich abnimmt, sondern auch das Mitfahren. Die Begründung hierfür liegt vor allem in der stärkeren Bedeutung der Nahmobilität im hohen Alter (vgl. Kapitel 2.2.3) aufgrund eingeschränkter körperlicher Leistungsfähigkeit. Aber auch die begrenzten Möglichkeiten zum Autofahren bedingen die stärkere Nahraumorientierung. Gleichzeitig kann dies durch ein unzureichendes oder zu teures ÖPNV-Angebot begründet sein.

## Verkehrsträger Straße

Der Anteil der einzelnen Straßentypen zum Gesamtnetz in MV stellt sich wie folgt dar (Stand: 01/2013):

Tabelle 4: Das Straßennetz Mecklenburg-Vorpommerns

Typ	Strecke absolut in Kilometer	Anteil am Gesamtnetz
Bundesautobahnen	554	2,2%
Bundesstraßen	1.986	8,0%
Landesstraßen	3.307	13,3%
Kreisstraßen	4.154	16,7%
Kommunalstraßen	14.846	59,8%
Gesamtnetz	24.847	100%

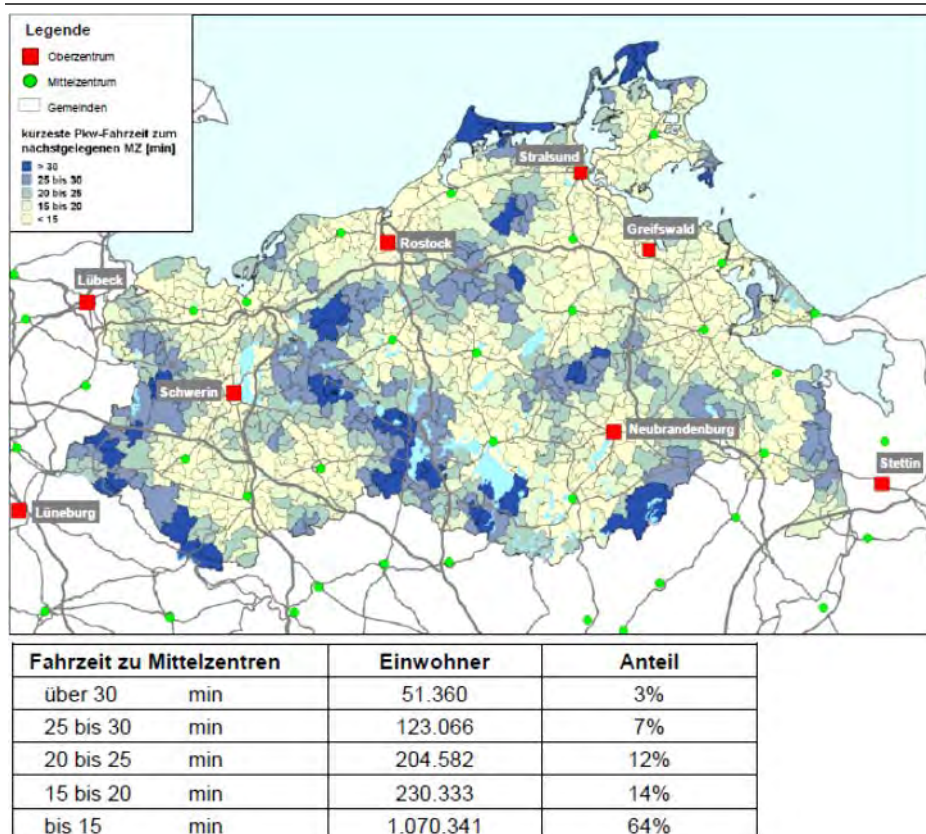
Quelle: eigene Darstellung

Im dünn besiedelten Flächenland Mecklenburg-Vorpommern hat die Straße als Verkehrsträger eine wichtige Bedeutung. Ca. 50 Prozent der Bevölkerung nutzen den Pkw (fast) täglich und knapp über die Hälfte aller Wege wird mit dem Pkw zurückgelegt. Trotz der hohen Abhängigkeit vom Pkw, vor allem in den ländlichen Regionen, weist Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich mit der restlichen Bundesrepublik einen leicht unterdurchschnittlichen Motorisierungsgrad und MIV-Anteil im Modal-Split auf (vgl. Abbildung 20 Modal-Split Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zum Bundesdurchschnitt).

In Qualität und Dichte des Straßennetzes gibt es einen Zusammenhang mit den Verkehrsmengen. Hier bleiben ländliche Bereiche hinter touristischen Regionen und Mittel- und Oberzentren zurück. Das überörtliche Netz der Bundesautobahnen und Bundesstraßen bildet das Rückgrat des Straßenverkehrssystems des Landes. Diese wurden seit 1990 auf einen modernen Stand gebracht: Beispielsweise, wurden die A 20 von Lübeck bis zur Landesgrenze Brandenburgs und die A 14 zwischen Wismar und Schwerin neu gebaut, sowie verschiedene Bundesstraßen in den Küstenregionen. Landes- und vor allem die Kreis- und Gemeindestraßen stehen dem Modernitätsgrad des Straßennetzes in Baulastträgerschaft des Bundes deutlich nach. Die demografische Entwicklung und die knapper werdenden Finanzmittel werden sich auch auf die Straßeninfrastruktur auswirken. Es ist nicht davon auszugehen, dass Straßen im gleichen Umfang und Zustand in allen Regionen des Landes erhalten werden können (vgl. Barwisch 2014, S. 226 ff.). Eine genauere Analyse der Straßen wird auf Ebene der Lupenregionen durchgeführt. Eine Übersicht über das Straßennetz Mecklenburg-Vorpommerns und die hierüber messbare Erreichbarkeit der Mittelzentren gibt die folgende Abbildung.



Abbildung 22: Erreichbarkeit der Mittelzentren mit dem Pkw



Quelle: Ingenieurgruppe IVV, Funktionale Analyse für das Straßennetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern, 2009 (Im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V)

### Fahrradverkehr

Das Fahrrad ist in Mecklenburg-Vorpommern ein wichtiges Fortbewegungsmittel: 29 Prozent der Bevölkerung nutzen täglich das Fahrrad (Vergleich Bundeschnitt: 19 Prozent) (vgl. Follmer / Brand 2010, S. 5). In den ländlich geprägten Regionen ist das Fahrrad bei den über 65-Jährigen zum Teil das meist genutzte Verkehrsmittel. 86 Prozent der Haushalte sind mit mindestens einem Fahrrad ausgestattet. 29 Prozent verfügen sogar über zwei oder mehr Fahrräder. Aus dem Vergleich von MiD 2002 und MiD 2008 geht hervor, dass sich die Länge der zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad um einen Kilometer (auf vier Kilometer) verlängert hat (vgl. Follmer / Brand 2010, S. 54). Die Studie von Burmeister (2007) hat durch Befragung älterer Radfahrender in den Kreisen Demmin und Westmecklenburg die Relevanz des ländlichen Radverkehrs Älterer bei verschiedenen Wegezwecken untersucht (vgl. Kap. 7.2.2).

Das Radverkehrsnetz Mecklenburg-Vorpommern besteht aus allen für den Radverkehr nutzbaren Straßen und Wegen. Hierzu gehören insbesondere die straßenbegleitenden Radwege, Straßen mit geringer Verkehrsbelegung, Landwirtschaftswege etc. Die Infrastruktur für das Radfahren ist seit 1990 erheblich verbessert worden, zeigt jedoch weiterhin große Lücken. Mit dem Lückenschlussprogramm wird den Baulastträgern in den Kommunen die Frage der örtlichen Prioritäten überlassen. Mit Stand Januar 2013 gibt es im Land insgesamt 2.253 km Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (vgl. Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern 2014, S. 9). Häufig sind Radwege mit Mängeln behaftet, die die Befahrbarkeit beeinträchtigen. Landesweit befinden sich die Radwege mit touristischer Bedeutung in einem besseren Zustand als Radwege des Alltagsverkehrs. Zunehmende finanzielle Schwierigkeiten gibt es jedoch mit der Erhaltung des Netzes straßenbegleitender Radwege. Dies betrifft v.a. die Finanzierung

der Radwege an Kreis- und Gemeindestraßen – mit Erhaltungsproblemen auch schon in der Zweckbindungsfrist der staatlichen Förderung (ebd.). Die Pedelectaughigkeit des aktuellen Regelwerks (ERA 2010 der FGSV), das in Mecklenburg-Vorpommern verbindlich eingeführt wurde, ist von Mecklenburg-Vorpommern bundesweit als erstes Land untersucht und gutachterlich bestätigt worden (ISUP 2011). Damit ist eine gute Grundlage auch für den neuen, für Ältere wichtigen technischen Trend gelegt. Probleme bereitet jedoch der Altbestand von noch nicht regelwerkskonformen Radwegen. Mit den Pedelecs wird sich die Radverkehrsführung mit entsprechenden Fahrbahnmarkierungen verstärkt auf die Fahrbahn verlagern.

Die gut ausgebauten und vom Zustand oftmals vorbildlichen Radwege mit touristischer Prägung befinden sich abseits der Korridore, die für die Nah- und Nachbarortsmobilität vieler ländlicher Gemeinden von Bedeutung sind, weshalb der Aspekt der Fahrradinfrastruktur in den Lupenregionen vertieft betrachtet wird.

Bei der Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel ist das Thema der Sicherheit von besonderer Bedeutung. Der Radverkehr konnte vom erreichten Sicherheitsgewinn im Straßenverkehr bisher nur unterdurchschnittlich profitieren. Besonders Kinder und ältere Menschen sind unfallgefährdet. Im Jahr 2013 waren bundesweit etwa 60 Prozent der getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer älter als 65 Jahre. Die meisten Unfälle mit Radfahrern ereignen sich innerorts. Weniger, aber dafür folgeschwerer, sind die Unfälle an Außerortsstraßen. Unfallauffälligkeiten lassen sich häufig auf entwurfstechnische Gegebenheiten bzw. Defizite in der Infrastruktur zurückführen (vgl. Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS 2012, S. 28).

### **Pedelecs**

Die wesentliche Veränderung im Radverkehr der letzten Jahre ist stark steigende Verbreitung von elektrounterstützten Fahrrädern mit bundesweit bald 2 Mio. Pedelecs im Bestand. Über die Nutzung in Deutschland gibt es bisher fast keine repräsentativen Daten. Auch über die Unfallgefährdung auf dem Pedelec ist erst seit 2010 in einigen Regionen eine aussagefähige Statistik vorhanden. Beides deutet auch eine steigende und stark überproportionale Pedelecnutzung und Unfallgefährdung durch Ältere hin.

In einer neuen Studie der TU Chemnitz im Auftrag der Versicherungswirtschaft wird deutlich, dass nicht das elektrounterstützte Fahrzeug wie vorher vermutet sowie eine erhöhte, nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit per se gefährlich sind, sondern dass vor allem die höhere Vulnerabilität Älterer die beträchtlichen Unfallfolgen bewirkt (GDV 2014). Eine neuer Studie in den Niederlanden belegt ebenso, dass ältere Menschen im Alltagsverkehr an belebten Kreuzungen, wo die Aufmerksamkeit stark gefordert oder überfordert ist, ihre Fahrgeschwindigkeit auf fast die der herkömmlichen Fahrräder reduzieren, also nicht mit Elektrounterstützung zu schnell in Gefahrensituationen hineinfahren (Vlakveld 2014).

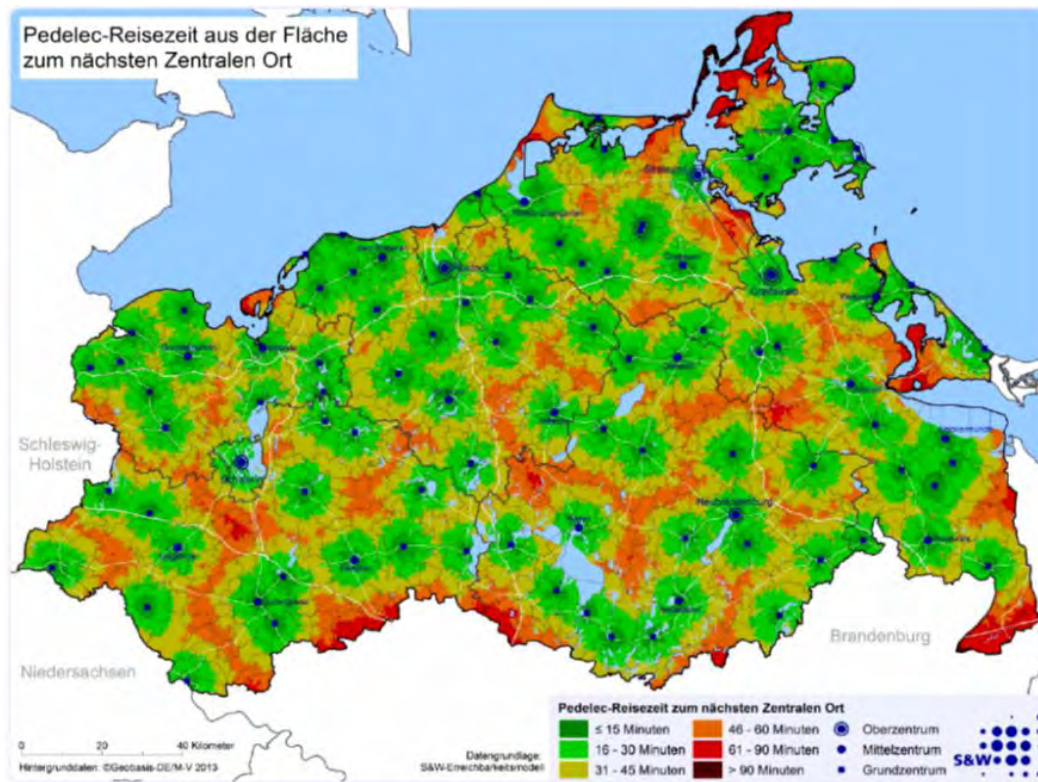
Vermutlich entdecken auch gerade ältere Menschen das Pedelec neu, die ihre gewohnten Fahrtweiten ohne Kraftanstrengung bis ins hohe Alter erhalten wollen. Inwieweit Elektrounterstützung auf zwei, drei oder vier Rädern für die Älteren in 10-20 Jahren vielleicht sogar die Regel statt die Ausnahme auf dem Fahrrad werden, lässt sich derzeit noch kaum vorhersagen. Aber auch in den Niederlanden mit dem schon vierfachen Pedelecbesatz gegenüber Deutschland ist noch kein Ende des Wachstums absehbar.

Regionale Statistiken unterschiedlich hoher Pedelecnutzung sind bisher noch nicht veröffentlicht. Aus verschiedenen regionalen Studien und zahlreichen Veranstaltungen des Difu wird deutlich, dass es sehr unterschiedliche regionale Fahrradkulturen mit sehr unterschiedlicher Pedelecdichte gibt. Während in den großen Städten die mangelnden sicheren Abstellmöglichkeiten einen sozialen Trend zu Fahrrad und Pedelec verhindern, scheint es bei ländlichen Gesellschaften sehr unterschiedlich weit entwickelten Stand des sich aufbauenden Pedelec-

Booms zu geben. Im wohlhabenden Münsterland mit Fahrradtradition nahe den Niederlanden scheint Kaufkraft und fehlende Ansprache unter älteren Menschen weniger ein Hindernis zu sein als z.B. im ländlichen Mecklenburg-Vorpommern außerhalb der Tourismusregionen mit latenter Altersarmut, starker Fokussierung auf das eigene Auto und einer vergleichsweise geringeren Kultur von Wellness- und Geselligkeitsorientierung in der lokalen Gesellschaft älterer Menschen<sup>25</sup>.

Da das Fahrrad teilweise auch von Älteren genutzt wird, die (mit oder ohne schwere Einkaufstasche) nicht mehr so gut zu Fuß unterwegs sind, könnte in Zukunft das elektrounterstützte Dreirad an Bedeutung gewinnen, wenn die sicheren Abstellmöglichkeiten am Wohnstandort vorhanden sind.

Abbildung 23: Pedelec-Reisezeit aus der Fläche zum nächsten zentralen Ort



Quelle: Schwarze / Spiekermann 2013, S. 6

Unter dem Aspekt der Flächenerschließung trägt die Kombination von Fahrrad mit dem ÖPNV zu einer Vergrößerung des Aktionsradius des Fahrrades bei, gleichzeitig stärkt das Fahrrad den ÖPNV durch erweiterten Einzugsbereich bei der Erschließung der Fläche. Dieser erweiterte Einzugsbereich gilt umso mehr für das Pedelec, wobei die Reichweite bei älteren Menschen gegenüber den jüngeren Berufspendlern über mittlere Distanzen eingeschränkter sein dürfte. Die vorangegangene Abbildung setzt eine stark reduzierte Reisezeit im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad in der Folge der Elektrounterstützung bis 25 km/h voraus. Laufende Forschungen zur Verkehrssicherheit älterer Menschen mit dem Pedelec geben aber Hinweise auf eine nur geringfügig erhöhte Fahrgeschwindigkeit; dagegen kann der Fahrrad-Aktionsradius mit weniger Anstrengung bis ins höherer Alter beibehalten werden (GDV 2014).

<sup>25</sup> Da eine repräsentative Empirie zur Pedelecnutzung in Deutschland bisher fehlt, hier Einschätzungen aus einem Arbeitskreis des Fahrradindustrieverbands ZIV auf Basis nicht veröffentlichter Verkaufszahlen.

Um die Kombination von Fahrrad oder Pedelec und ÖPNV zu ermöglichen, sind Fahrradabstellplätze an Haltestellen zu erstellen und/oder Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen zu ermöglichen. Im Hinblick auf ältere Menschen können Pedelecs die Grenzen der körperlichen Leistungsfähigkeit verschieben und somit gegebenenfalls topographische Barrieren reduzieren. Insbesondere im ländlichen Raum können mit elektrischer Unterstützung weitere Distanzen zurückgelegt werden, was für den Anschluss peripherer Siedlungseinheiten an das ÖPNV-Netz von Vorteil sein kann.

Tabelle 5: Angaben zu straßenbegleitende Radwege an klassifizierten Straßen in Mecklenburg-Vorpommern (Stand: 01/2013)

Typ	Radwegelänge	Ausstattungsgrad	Anteil am Gesamtnetz
An Bundesstraßen	842 km	42%	37%
An Landesstraßen	849 km	26%	38%
An Kreisstraßen	563 km	14%	25%
Gesamtnetz	2.254 km		

Quelle: eigene Darstellung nach Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern 2014, S. 9

Die Übersicht zeigt, dass Mecklenburg-Vorpommern trotz des im Bundesländervergleich noch recht guten Ausstattungsgrads noch weit von einem zusammenhängenden Netz entfernt ist. Dies zeigt auch die raumordnerisch orientierte Radverkehrsplanung im Landkreis Vorpommern-Greifswald. Deshalb hat das Land als eines der ersten Bundesländer die Frage der Führung des Außerorts-Radverkehrs mit markiertem Sicherheitsstreifen auf der Fahrbahn zur Verkehrssicherheitsforschung angestoßen.

### Zu Fuß gehen

Die Mobilität zu Fuß verbindet die verschiedenen Verkehrsmittelnutzungen; ohne einen Fußweg zum und vom Pkw sind auch die meisten Autofahrten nicht möglich. Bei der Statistik der Verkehrsmittelwahl zeigt sich, dass durch die Einschränkungen bei anderen Verkehrsmitteln (z.B. Gleichgewichts- und Unsicherheitsprobleme beim Radfahren) ältere Menschen besonders auf das zu Fuß gehen angewiesen sind. Daneben ist Spazierengehen aber auch eine wichtige Freizeitbeschäftigung für Sozialkontakte und für ausreichende Bewegung außer Haus. Ein attraktives Umfeld mit subjektiver Sicherheit im öffentlichen Raum laden zum Spazierengehen ein. Im Rahmen der gesundheitlichen Prävention rückt die Bewegungsförderung im Alter zunehmend in den Fokus und wird von verschiedenen Organisationen unterstützt. (BAGSO 2013)<sup>26</sup>

Neben baulichen Barrieren (Treppen z.B. zum Bahnsteig) sind es oftmals auch die weiten Wege zu Fuß, die als Barrieren wirken – was besonders problematisch ist bei langen Fußwegen von der Bushaltestelle zum Ärztehaus. Dies ist nicht nur eine Komfortfrage, sondern Barrieren treten bei älteren Menschen stärker zu Tage („sie sind nicht, sondern werden behindert“). In den Lupenregionen bzw. in den Steckbriefen zu verschiedenen Relationen wurden in der kleinräumigen Analyse folgende Kriterien mit geprüft:

Barrierefreiheit:

- Absenkung der Borde an Überquerungsstellen für Gehbehinderte
- ausreichende Gehwegbreite (Begegnungsfall mit Kinderwagen, Rollator, Rollstuhl)
- kontrastreiches Umfeld für stark Sehbehinderte und weiterhin taktile Orientierungsmöglichkeiten für Blinde mit Langstock

<sup>26</sup> Seit Dezember 2014 ist ein neuer Präventions-Gesetzesentwurf im Bundestag in Diskussion, der Strukturen und Ziele der gesundheitlichen Prävention regeln soll.

Orientierung/ Sicherheit:

- Beleuchtung
- klare, einsichtige und durchgängige Führung sowie erkennbare Eingangssituationen
- Überquerungshilfen wie Zebrastreifen oder Fußgängerampeln

Aufenthaltsqualität:

- gestalterische Kontinuität
- Bänke (Ruheplätze)
- Beschattung

Verknüpfungspunkte:

- Zugänglichkeit des ÖPNV: z.B. sichere, möglichst direkte, bequeme und schnelle Erreichbarkeit

### SPNV und ÖPNV

Das Eisenbahnnetz in Mecklenburg-Vorpommern umfasst ca. 1.700 km, welches zur Hälfte elektrifiziert ist. Davon werden ca. 1.500 km vom Personenverkehr genutzt, die übrige Strecke ausschließlich vom Güterverkehr. In Mecklenburg-Vorpommern existieren derzeit 250 Zugangsstellen, die in unterschiedlichem Maße vom Personenverkehr bedient werden. Im SPNV werden jährlich 17,5 Millionen Zugkilometer gefahren und damit eine Verkehrsleistung von 750 Millionen Personenkilometer erreicht. Ziel des Landes ist es, die Attraktivität des Schienenverkehrs im Personenverkehr zu steigern, um der Verlagerung von Verkehrsleistungen von der Schiene auf die Straße entgegenzuwirken. Aus diesem Grund müssen aus Sicht des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern die Streckengeschwindigkeiten bedarfsgerecht erhöht werden.

Der SPNV nimmt in den touristisch geprägten Regionen Mecklenburg-Vorpommerns eine wichtige Rolle ein, da hierrüber große Teile des An- und Abreiseverkehrs abgewickelt werden und daneben der SPNV auch für die Touristen vor Ort eine zentrale Rolle spielt, wofür die Usedomer Bäderbahn beispielhaft genannt werden kann. Erwähnenswert ist hierfür die bisher gute Erreichbarkeit der Küstengebiete mit dem Fernverkehr aus Richtung Hamburg und der Region Rhein-Ruhr.

Abbildung 24: Nachfrage 2004 und 2010 für ausgewählte SPNV-Strecken

Linie	Beförderte Personen pro Jahr (Jahresdurchschnittswerte)	
	2004	2010
S-Bahn Warnemünde - Rostock Hauptbahnhof	7.446.000 *	5.093.627
S-Bahn Warnemünde - Rostock Hauptbahnhof - Schwaan - Güstrow		1.735.940
		(Summe beider Linien)
Rostock Hauptbahnhof - Laage - Güstrow (seinerzeit noch Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft mbH [OME] beziehungs- weise Ostseeland Verkehr GmbH [OLA])	268.275	218.270
Wismar - Rostock - Tessin	1.408.744	1.098.285
Wismar - Schwerin - Ludwigslust (- Berlin)	1.560.219 *	939.875
Wismar - Schwerin - Ludwigslust		458.649
Schwerin - Ludwigslust		42.340
		(Summe aller drei Linien)

\* Die Daten für 2004 wurden nicht in gleicher Differenzierung wie 2010 erhoben.

Quelle: Landtag Mecklenburg-Vorpommern, Drucksache 6/1886, 03.06.2013

Die Nachfrage ist auf vielen SPNV-Strecken durch auffallende Unterschiede zwischen Sommer und Herbst geprägt, worin sich die touristische Bedeutung des Landes für den Sommerurlaub

widerspiegelt. Die geringe Siedlungsdichte und demografische Entwicklung bleibt nicht ohne Auswirkungen auf die Nachfrage: Beispielweise werden für die Verbindung Hansestadt Wismar – Schwerin – Ludwigslust Fahrgastzahlen (beförderte Personen pro Jahr als Jahresdurchschnittsmenge) in der Höhe von 1.560.219 für das Jahr 2004, und von 1.440.864 für das Jahr 2010 genannt.<sup>27</sup>

Insgesamt ist für die ostdeutschen Bundesländer und somit auch für Mecklenburg-Vorpommern auffällig, dass vielerorts keine abgestimmte Koordination von Bus und Bahn zu verzeichnen ist. Trotz großer Angebotsdefizite in vielen Teilräumen sind anderenorts Parallelverkehre von Schiene und Bus vorhanden. Weitere Aspekte, die in diesem Zusammenhang anzuführen sind, ist die Nichtnutzung der Bahn für den Schülerverkehr, infrastrukturelle Defizite, die sich bspw. in der mangelnden räumlichen Verknüpfung der zentralen Omnibusbahnhöfe und Bahnhof manifestieren. In Städten wie bspw. Malchow, Parchim und Lübz<sup>28</sup> liegen diese sehr weit auseinander, wodurch eine betriebliche Verknüpfung von Bus und Schiene faktisch nicht möglich ist.

Für weitere konzeptionelle Planungen sind vor allem die potenziellen Verknüpfungspunkte, die als zentrale Mobilitätsdrehscheiben fungieren können, von Bedeutung. An diesen Punkten sind somit nicht nur ÖPNV und SPNV miteinander zu verknüpfen, sondern auch die weiteren Mobilitätsangebote, wie sie im Verlauf dieser Grundlagenexpertise vorgestellt werden. Vor dem Hintergrund des heutigen Angebots sind es vor allem die Städte bzw. Stationen Hagenow Land, Ludwigslust, Schwerin, Bad Kleinen, Rostock, Neustrelitz, Stralsund, Züssow und Pasewalk, die aufgrund ihrer Lage im Schienennetz eine wichtige „Scharnierfunktion“ einnehmen. Vor dem Hintergrund eines etwaigen integralen Taktfahrplans (vgl. Kapitel 9.1) kommt diesen Standorten eine besondere Bedeutung zu.

Es gibt einen sehr großen Qualitätssprung im ÖPNV-Angebot zwischen den urbanen Zentren und den kleinen, ländlichen Gemeinden. Das Angebot im ÖPNV ist in den Randzeiten sowie am Wochenende in Mecklenburg-Vorpommern in der Fläche stark ausgedünnt. Dies ist ein Resultat demografischer Schrumpfungs- und Alterungsprozesse, die zu schwindenden Benutzerzahlen und somit zu einem unrentablen Betrieb der Mobilitätsangebote führen und führten. Dieses hat vor allem den ländlichen Raum stark beeinträchtigt, weshalb entsprechende Anpassungsplanungen in der jüngeren Vergangenheit die Konsequenz sein mussten.

### 6.3 Erreichbarkeitsanalyse

Die folgenden Kapitel fassen die Ergebnisse der Studie „Analyse der Erreichbarkeit der Zentralen Orte in Mecklenburg-Vorpommern“ (Schwarze / Spiekermann 2013) zusammen, die als Basis für den LEP 2015 entwickelt wurde. Vor dem Hintergrund des Schwerpunkts dieses Gutachtens steht hierbei die Erreichbarkeitsbetrachtung mit dem ÖPNV im Vordergrund. Ergänzt wird diese durch die Aspekte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad bzw. mit dem Pedelec und der Erreichbarkeit bei verknüpfter Nutzung von Fahrrad bzw. Pedelec mit dem ÖPNV. Der Analyse liegt das tatsächliche ÖPNV-Angebot zugrunde. Die verbesserten Erreichbarkeiten zu realisieren, die sich durch die Kombination von ÖPNV mit Pedelec und Fahrrad ergeben, setzt die Verfügbarkeit eines solchen Verkehrsmittels voraus, aber auch die gesundheitliche Konstitution, dieses zu nutzen.

Eine Fokussierung in diesem Kapitel erfolgt vor dem Hintergrund folgender Aussagen:

---

<sup>27</sup> Landtag Mecklenburg-Vorpommern, Drucksache 6/1886, 03.06.2013

<sup>28</sup> die hier ab Dezember 2014 vorgesehene Einstellung des SPNV wird bis auf weiteres mit verringertem Angebot eigenwirtschaftlich weiterbetrieben

- Die Einwohner des Landes können von ihrem Wohnstandort das nächste Grundzentrum mit dem Pkw in aller Regel gut erreichen, wenn von einigen wenigen Randlagen abgesehen wird. Es werden somit die Zielgrößen der RIN<sup>29</sup> eingehalten, in ganzen Regionen sogar erheblich unterschritten. Die Erreichbarkeit der Zentralen Orte mit dem Pkw kann somit als gegeben angenommen werden.
- Dem ÖPNV fällt eine besondere Bedeutung zu, da dieser für ältere Menschen oftmals die einzige mögliche Form einer selbstbestimmten Mobilität darstellt, wenn längere Distanzen überwunden werden müssen. Dies begründet sich aus der Tatsache, dass große Teile der (ländlichen) Bevölkerung von den Effekten der Altersarmut betroffen sein werden, was sich bspw. auf die direkte Verfügbarkeit eines eigenen Pkws auswirkt. Die Studie Mobilität in Deutschland 2008 (MiD 2008) zeigt, dass über 60 Prozent der Haushalte mit dem geringsten monatlichen Nettoeinkommen, hierzu sind insbesondere die Haushalte der älteren Menschen hinzuzurechnen, keinen Pkw besitzen (Follmer / Brand 2010, S. 19)
- Besonders für Hochbetagte hat der ÖPNV einen besonderen Stellenwert, da sich mit zunehmendem Alter in der Regel die Fähigkeiten verringern, mit dem Fahrrad und auch mit dem MIV Wege von mittlerer Distanz zu bewältigen (vgl. Kapitel 2.2.3)

Innerhalb des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern ist ein deutlicher Qualitätsunterschied im ÖV-Angebot erkennbar. Aus diesem Grund ist es besonders wichtig, die Bereiche aufzuzeigen, die einer großen Angebotsschwankung unterliegen. Generell besteht eine große Diskrepanz zwischen den ländlichen und den urbanen Räumen, zwischen Werktagen und Wochenenden sowie zu den verschiedenen Uhrzeiten innerhalb eines Tagesganges. Vor allem der Schülerverkehr trägt wesentlich dazu bei, dass die ländlichen Regionen überhaupt an das ÖV-Netz angebunden sind. Im Folgenden wird der ländliche Raum näher beleuchtet. Die Analyse gibt Aufschluss über die Verbindungsqualität dieser Bereiche an Werk- und Wochenendtagen in Bezug auf den ÖV, Fahrrad-/Pedelecverkehr sowie den kombinierten Verkehr.

#### **Anzahl angebotener Fahrten pro Tag**

Die Stadtverkehre in den urbanen Zentren Mecklenburg-Vorpommerns weisen eine ausreichend hohe Anzahl von Fahrten pro Tag auf. Dies gilt übergreifend für die gesamte Woche. An Wochenenden und Tagesrandzeiten sind diese Angebote zwar ausgedünnt, weisen aber keinen prioritären Handlungsbedarf auf. Verlagert man den Blick auf das Umland der Städte oder den ländlichen Raum, schwindet die Anzahl der angebotenen Fahrten pro Tag deutlich. Einzig die überregionalen Verkehre zwischen den Städten weisen eine ausreichende Angebotsdichte auf. Im ländlichen Raum fällt das Angebot häufig auf deutlich unter 6 Fahrten pro Tag ab. An Wochenenden werden diese Gebiete oft gar nicht bedient. Innerhalb eines Wochentages werden viele Streckenabschnitte lediglich durch den Schulverkehr zu den entsprechenden Tageszeiten bedient. In den Zwischenzeiten werden viele Gebiete im ländlichen Raum gar nicht bedient.

#### **Erreichbarkeit zentraler Orte aus der Fläche mit dem ÖV**

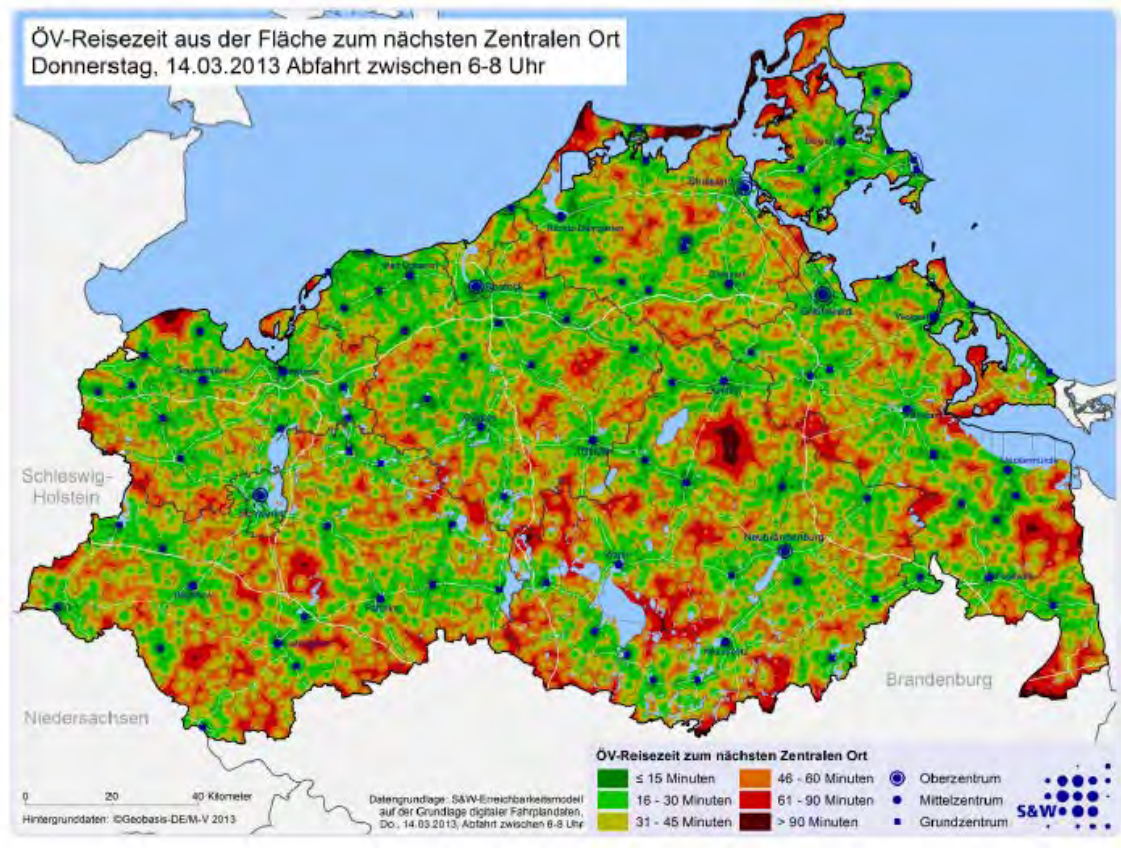
Für Bewohner des ländlichen Raumes ist es von großer Bedeutung, einen guten Anschluss an den nächstgelegenen zentralen Ort vorzufinden, da viele Ortschaften und Ortsteile keinerlei Infrastruktur zur Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs aufweisen. Auf ausgewählten Achsen sind hierfür im ÖPNV attraktive Reisezeiten messbar. Dies gilt bspw. für den Korridor Grabow – Ludwigslust – Neustadt-Glewe – Parchim – Lübz – Plau am See. Diese günstigen Verhältnisse beziehen sich jedoch fast ausschließlich auf einen Radius von ein bis zwei Kilome-

---

29 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2008: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).

ter um das Stadtzentrum der genannten Orte und auf den unmittelbaren Linienweg entlang eines Korridors. Abseits dieser Korridore müssen Anfahrtszeiten von 60 Minuten und mehr im ÖPNV für das Erreichen von zentralen Orten in Kauf genommen werden. Grundsätzlich gilt, dass mit steigender Entfernung zu einem zentralen Ort längere Anfahrtszeiten anfallen: je entfernter die Wohnlage von einem starken ÖPNV-Korridor, desto schlechter ist die Erreichbarkeit eines zentralen Ortes.

Abbildung 25: ÖV-Reisezeiten aus der Fläche zum nächsten zentralen Ort werktags

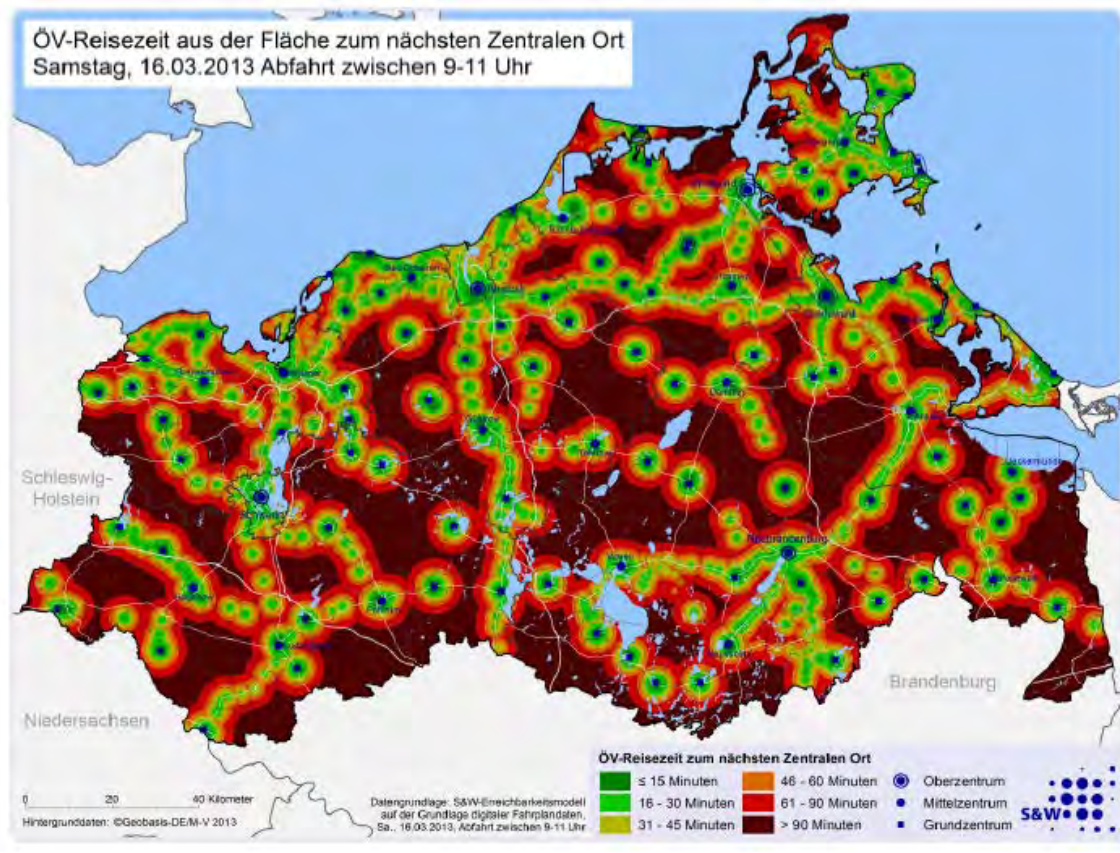


Quelle: Schwarze / Spiekermann 2013, S. 5

An Wochenenden ist das ÖPNV-Angebot spürbar ausgedünnt bzw. für viele ländliche Gemeinden in der Fläche nicht existent. Viele Teile Mecklenburg-Vorpommerns müssen dann eine Reisezeit von 90 Minuten und mehr in Kauf nehmen, um den nächsten zentralen Ort mittels ÖV erreichen zu können. Ca. 15 Prozent der Bevölkerung benötigen dazu mehr als 120 Minuten oder haben gar keine Möglichkeit, eine Reise mit Hilfe des ÖPNV in den nächstgelegenen zentralen Ort zu realisieren.



Abbildung 26: ÖV-Reisezeiten aus der Fläche zum nächsten zentralen Ort samstags



Quelle: Schwarze / Spiekermann 2013, S. 5

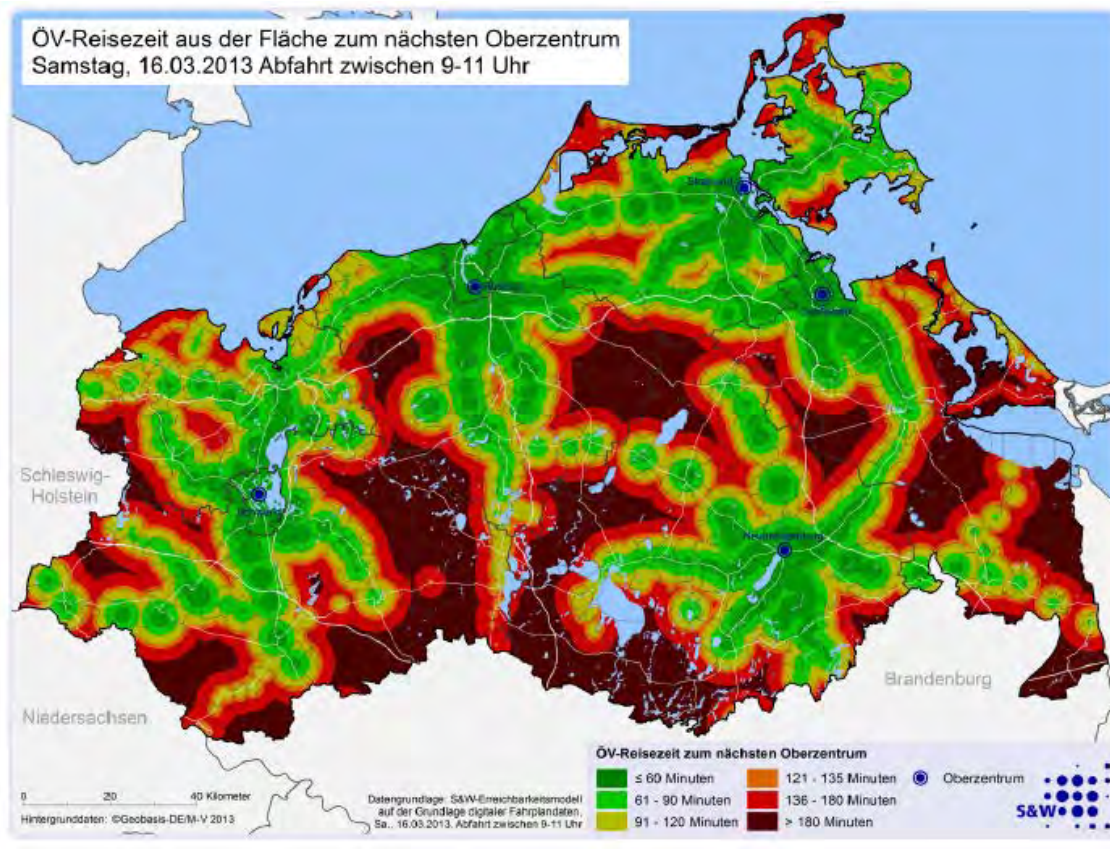
### Erreichbarkeit von Mittelzentren aus der Fläche mit dem ÖV

Die Erreichbarkeit eines Mittelzentrums ist für die meisten Bewohner der Gebiete Mecklenburg-Vorpommerns, die nicht weiter als 20 Kilometer von diesem entfernt liegen, in bis zu 45 Minuten realisierbar. Diese Angabe bezieht sich jedoch nur auf die Tage Montag bis Freitag. An Wochenenden zeigt sich, dass das Angebot deutlich ausgedünnt ist. Viele Teile der Bevölkerung, die abseits eines ÖPNV-Korridors zweier Mittelzentren leben, müssen eine Anfahrt von mehr als 120 Minuten in Kauf nehmen. Für viele ländliche Räume wird keine Bedienung am Wochenende angeboten und es existiert somit keine Möglichkeit, mit dem ÖPNV in das nächstgelegene Mittelzentrum zu reisen. Im Gegensatz zu der Erreichbarkeit von zentralen Orten, ist die Reise in ein Mittelzentrum mit dem ÖPNV als noch schwieriger zu bewerten, was sich durch die geringere Anzahl und die räumliche Verteilung der Mittelzentren in Mecklenburg Vorpommern erklären lässt.

### Erreichbarkeit von Oberzentren aus der Fläche mit dem ÖV

Die Erreichbarkeit von Oberzentren mit dem ÖV ist für ein dünn besiedeltes Land als weitgehend gegeben anzusehen. Die Hälfte der Bevölkerung Mecklenburg-Vorpommerns kann während der Woche mit dem ÖPNV das nächste Oberzentrum innerhalb eines Zeitraums von bis zu 45 Minuten erreichen. 85 Prozent der Bevölkerung erreichen das nächste Oberzentrum innerhalb von 90 Minuten. Insgesamt ist eine flächenhafte Erschließung gewährleistet. An Wochenenden wird das Fahrtenangebot zu den nächstgelegenen Oberzentren ausgedünnt. Rund 20 Prozent benötigen dazu mehr als 120 Minuten bzw. haben keine Möglichkeit, das nächste Oberzentrum mit Hilfe des ÖV zu erreichen.

Abbildung 27: ÖV-Reisezeiten aus der Fläche zum nächsten Oberzentrum samstags



Quelle: Schwarze / Spiekermann 2013, S. 6

### Erreichbarkeit zentraler Orte aus der Fläche mit dem Fahrrad

Im Gegensatz zur ÖPNV-Erschließung Mecklenburg-Vorpommerns, welche typischerweise lineare, auf die Mittel- und Oberzentren ausgerichtete Strukturen aufweist, ermöglicht das Fahrrad eine flächenhafte Erschließung der Gemeinden. Bei einer Entfernung von ca. zwei Kilometern zum nächstgelegenen zentralen Ort, erreicht man diesen mit dem Fahrrad innerhalb von ca. 15 Minuten. Dieser Zustand trifft auf ca. 50 Prozent der Bevölkerung Mecklenburg-Vorpommerns zu. Dahingegen erreichen ca. 95 Prozent der Bevölkerung den nächstgelegenen zentralen Ort innerhalb von 60 Minuten mit dem Fahrrad. Besonders hervorzuheben sind diese Ergebnisse bezogen auf die mangelnde Anbindung durch den ÖPNV am Wochenende und der entsprechenden Kompensationswirkung die das Fahrrad ausüben kann. Allerdings ist einschränkend festzuhalten, dass der ÖPNV dem Fahrrad in seiner allgemeinen Funktion überlegen ist, aufgrund der beschränkten überbrückbaren Distanzen mit dem Fahrrad, was insbesondere mit Blick auf die älteren Menschen von hoher Bedeutung ist. Dadurch, dass mehr als ein Viertel der Bevölkerung Mecklenburg-Vorpommerns täglich das Fahrrad nutzt, muss dem Fahrrad als Verkehrsmittel deutlich Beachtung geschenkt werden.

### Erreichbarkeit zentraler Orte aus der Fläche mit dem Pedelec

Die Erschließungsfunktion, die das Fahrrad haben kann, gilt im erweiterten Rahmen für das Pedelec. Aufgrund der höheren Durchschnittsgeschwindigkeit des Pedelecs vergrößert sich der Radius des Gebietes, aus welchem der nächstgelegene zentrale Ort erreicht werden kann, gegenüber dem Fahrrad. Mehr als die Hälfte der Bewohner Mecklenburg-Vorpommerns kann den nächstgelegenen zentralen Ort innerhalb von 15 Minuten mit dem Pedelec erreichen.

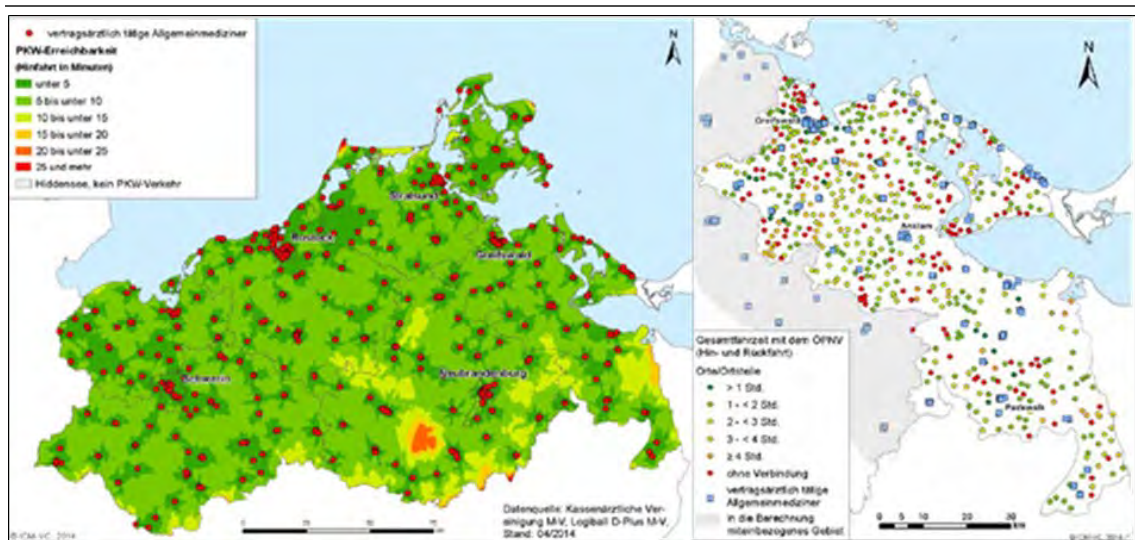
## Erreichbarkeit zentraler Orte aus der Fläche mit kombiniertem Verkehr (Fahrrad/Pedelec kombiniert mit ÖPNV)

Durch die Benutzung des Fahrrad/Pedelec in Kombination mit dem ÖPNV verbessert sich die Erschließung in der Fläche spürbar. Vor Allem die Zubringerfunktion, welche das Fahrrad oder das Pedelec übernehmen kann, führt dazu, dass eine größere Anzahl von Fahrtenangeboten in den nächstgelegenen zentralen Ort wahrgenommen werden können. Mit der Kombination aus Fahrrad und ÖPNV, können ca. 70 Prozent der Bevölkerung innerhalb von 20 Minuten und mehr als 99 Prozent innerhalb von 45 Minuten den nächsten zentralen Ort erreichen. Durch die Kombination aus Pedelec und ÖV kann dies aufgrund der höheren Durchschnittsgeschwindigkeit sogar noch verbessert werden. Mit dieser Kombination könnten 74 Prozent der Bevölkerung innerhalb von 20 Minuten den nächstgelegenen zentralen Ort erreichen, 95 Prozent innerhalb von 30 Minuten.

### 6.4 Erreichbarkeit am Beispiel medizinischer Einrichtungen: Vergleich von MIV und ÖPNV

Zur Verdeutlichung der Erreichbarkeitsunterschiede zwischen MIV und ÖPNV kann das Beispiel der medizinischen Einrichtungen angeführt werden. Hierzu wird im Folgenden auf die Ergebnisse der Grundlagenexpertise „Alter und Gesundheit/Pflege“ Universität Greifswald, Universitätsmedizin Greifswald, Hochschule Neubrandenburg, Fassung 07.10.2014 zurückgegriffen, die ebenfalls für die Enquête- Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“ erarbeitet wurde. In der folgenden Abbildung ist auf der linken Seite die Erreichbarkeit von Allgemeinmedizinern in Mecklenburg-Vorpommern dargestellt. Die hier dargestellte Farbskala variiert zwischen Werten von 15 Minuten und weniger (grünliche Farbtöne) und bis zu 25 Minuten und mehr (roter Farbton) für die einfache Hinfahrt. Dabei ist abzulesen, dass in Mecklenburg-Vorpommern die Allgemeinmediziner nur aus sehr wenigen Randbereichen schlecht zu erreichen sind. Aus einem Großteil der Fläche ist eine Erreichbarkeit von unter 15 Minuten mit dem Pkw gegeben.

Abbildung 28: Erreichbarkeit Allgemeinmediziner M-V (Pkw) und Vorpommern-Greifswald (ÖPNV)



Quelle: Universität Greifswald, Universitätsmedizin Greifswald, Hochschule Neubrandenburg 2014, S. 24 u. 26

Im Gegensatz dazu ist im rechten Teil der Abbildung die Erreichbarkeit der Allgemeinmediziner im Landkreis Vorpommern-Greifswald mit dem ÖPNV dargestellt. Hierbei differenziert die Skala jedoch im Stundenbereich und stellt die Gesamtfahrzeit dar (Hin- und Rückfahrt). Besonders

bedeutsam bei dieser Darstellung sind die roten Markierungen. Diese zeigen an, dass aus den entsprechenden Teilbereichen keine Möglichkeit gegeben ist, innerhalb eines Tages eine Hin- und Rückfahrt zu einem Allgemeinmediziner durchzuführen. Durch die Abbildung wird darüber hinaus auffällig, dass mit dem ÖPNV nicht nur erhebliche Erreichbarkeitsprobleme in peripheren Gebieten vorliegen, sondern auch für Gebiete, die sich in der Nähe eines Oberzentrums befinden. Dies wird bspw. besonders deutlich an der roten Punktwolke nördlich von Greifswald.

## 6.5 Bewertung der Erreichbarkeiten aus Sicht der Gutachter

Wie schon in Kap. 2.2.3 erläutert ist die Gruppe der Älteren sehr inhomogen, beispielsweise zwischen der Welt der „jungen Alten“ ohne Einschränkung ihrer Pkw-Mobilität und Hochbetagten mit gravierenden körperlichen Einschränkungen und einem sehr reduzierten persönlichen Umfeld. Auch wenn die zweite Gruppe zahlenmäßig nicht so dominant ist, werden bei ihr die Probleme und Handlungserfordernisse einer alternden Gesellschaft besonders deutlich. Dies ist auch als längerfristige persönliche Perspektive für die einzelnen „jungen Alten“ und diejenigen, die derzeit im mittleren Alter sind, von Bedeutung.

Vor dem Hintergrund des Mobilitätsverhaltens mit Gewichtung auf die Älteren mit Mobilitätseinschränkung wird die Erreichbarkeit wie folgt bewertet:

- Mobile ältere Menschen sind in Mecklenburg-Vorpommern vor dem Hintergrund des gut ausgebauten Straßennetzes, der Möglichkeit, in der Regel Pkw-Fahrten als Fahrer oder Mitfahrer realisieren zu können und der Möglichkeit, kürzere bis mittlere Distanzen mit dem Fahrrad bewältigen zu können, nur wenigen Einschränkungen ausgesetzt. Fehlende Angebote im Nahraum werden durch längere Pkw-Fahrten kompensiert. Zu beachten bleibt die Situation der Gruppe der heute noch mobilen älteren Menschen, die aus verschiedenen Gründen zukünftig nicht mehr die Möglichkeit haben könnten, Pkw-Fahrten zu realisieren (gesundheitliche Beeinträchtigungen, sinkende Alterseinkommen, steigende Kosten für Pkw-Mobilität).
- Hochbetagte bzw. ältere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind, aufgrund ihrer individuellen Einschränkungen und der dadurch fehlenden Möglichkeit auf Pkw oder Fahrrad als Selbstfahrer zurückgreifen zu können, auf den ÖPNV angewiesen. Das teilweise rudimentäre oder zu bestimmten Zeiten nicht vorhandene Angebot im ÖPNV schneidet diese Personengruppe, vor allem in ländlichen und peripheren Gebieten, von Angeboten des täglichen Bedarfs sowie einer damit verbundenen sozialen Teilhabe ab.
- Die Haltestellendichte ist ein kritisches Qualitätsmerkmal. Eine betrieblich günstige geringe Haltestellendichte geht auf Kosten längerer Fußwege vom Wohnstandort zur Haltestelle. Dies stellt gerade bei älteren Menschen ein dominantes Zugangshemmnis zum ÖPNV dar und ist in vielen Fällen in der Nahverkehrsplanung bei der Standarddefinition zumutbarer Fußweglängen ein strittiger Zielkonflikt – je nach der Artikulation durch ältere Menschen und ihre Interessenvertretung bzw. nach Orientierung der Verkehrsplanung an den veränderten Anforderungen einer alternden Gesellschaft. Denn lange Zugangswege stellen schließlich eine eigenständige Mobilitätssicherung in Frage, bis hin zum Mobilitätsverzicht (soziale Exklusion).
- Zumindest für einen Teil der alten Menschen stellt das Fahrrad für den Weg von Zuhause zur Haltestelle eine Lösung dar. Ein weiter Weg vom ZOB als Ausstiegshaltestelle zum Ärztehaus ist damit aber noch nicht gelöst. Durch die Benutzung des Fahrrad/Pedelec in Kombination mit dem ÖV verbessert sich zugleich (aus Betreibersicht) der Einzugsbereich der Haltestelle in der Fläche spürbar. Vor allem die Zubringerfunktion, welche das Fahrrad oder das Pedelec übernehmen kann, führt dazu, dass eine größere Anzahl von Fahrtenangeboten in den nächstgelegenen zentralen Ort wahrgenommen werden kann.

- Durch die Kombination aus Pedelec und ÖV kann aufgrund des geringeren Kraftaufwands (bzw. für andere Fahrgastgruppen der höheren Durchschnittsgeschwindigkeit) der Zugang sogar noch deutlich verbessert werden. Die Nutzung dieser Option setzt jedoch die Verfügbarkeit eines Pedelecs voraus, wie auch die notwendige gesundheitliche Konstitution, in vielen Fällen als Einstieg auch ein Training für sicheres Fahren.
- In Städten ist gegenwärtig ein Wertewandel zu beachten, in dem das Auto insbesondere bei jüngeren Menschen seine Funktion als Statussymbol verliert und verschiedene Verkehrsmittel im Alltag genutzt werden. Ob sich ein solcher Wertewandel auch im ländlichen Raum einstellen wird und zukünftige Generationen älterer Menschen erfasst, ist offen.

## 7. Analyse-Dossier „Lupenregionen“

Für die detaillierte Analyse und konkrete Handlungsempfehlungen wurden als repräsentative Teilräume (im Folgenden als „Lupenregionen“ bezeichnet) die Landkreise Ludwigslust-Parchim (LUP) und Vorpommern-Greifswald (VG) ausgewählt. Diese Lupenregionen bilden jeweils unterschiedliche Raumstrukturen bzw. Gebietskulissen ab, beispielsweise die Unterschiede zwischen dem östlichen und dem westlichen Landesteil Mecklenburg-Vorpommerns.

### 7.1 Lupenregion Ludwigslust-Parchim

Der Landkreis Ludwigslust-Parchim liegt im südwestlichen Bereich Mecklenburg-Vorpommerns und hat 212.373 Einwohner (Stand: 31.12.2012) sowie eine Fläche von 4.752 km<sup>2</sup>. Der Landkreis entstand im Jahr 2011 im Zuge der Gebietsreform in Mecklenburg-Vorpommern aus den vormals eigenständigen Kreisen Ludwigslust und Parchim. Mit 44,7 EW/km<sup>2</sup> ist es der Landkreis mit einer der dünnsten Besiedlungsdichten in der Bundesrepublik Deutschland und der am dünnsten besiedelte Landkreis in Mecklenburg-Vorpommern. Ludwigslust-Parchim ist regional-planerisch somit der Kategorie „ländlicher Raum“ zugeordnet. Im Norden grenzt Ludwigslust-Parchim an die Landkreise Nordwestmecklenburg und Rostock sowie die Landeshauptstadt Schwerin. Die westliche Grenze bilden die Übergänge zu den Bundesländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen, der südliche Bereich grenzt an Brandenburg. Die östliche Grenze bildet der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte. Innerhalb der Lupenregion befinden sich drei Mittelzentren: Hagenow, Ludwigslust und Parchim.

#### 7.1.1 Bevölkerung

##### Bevölkerungsentwicklung

Zwischen 2004 und 2012 hat der Landkreis Ludwigslust-Parchim ca. neun Prozent seiner Bevölkerung verloren und weist im Vergleich mit dem gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern überdurchschnittlich hohe Abwanderungstendenzen auf. Innerhalb dieser Lupenregion verzeichnete jedoch der Raum Ludwigslust in dieser Zeit eine geringere Bevölkerungsabnahme als der Teilraum Parchim.

Für Ludwigslust ist festzuhalten, dass in den nördlichen Gemeinden die abnehmende Bevölkerungsentwicklung, bedingt durch die Nähe zur Landeshauptstadt Schwerin, moderat verlief. Im Westen des Gebietes sind einige Gemeinden zu finden, die von der unmittelbaren Nähe zu Niedersachsen profitieren und eine Zunahme der Einwohner aufweisen.

Die Bevölkerungsentwicklung im Gebiet Parchim verlief in den vergangenen Jahren deutlich rückläufig. Dies ist vor allem der Lage geschuldet. Das Gebiet Parchim kann nicht, wie andere Gebiete, von der Nähe zu Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen profitieren, sondern grenzt selbst an strukturschwache Gebiete, wie den Landkreis Rostock oder den Landkreis Prignitz (Brandenburg). Von daher ist der massive Einwohnerrückgang fast flächendeckend im gesamten Gebiet zu verzeichnen. Lediglich in den nordwestlich gelegenen Gemeinden des Gebietes, nahe der Landeshauptstadt Schwerin sowie in und um die Kreisstadt Parchim, fallen die Einwohnerverluste geringer aus<sup>30</sup>.

Die Entwicklung innerhalb der Teilräume variiert in ihren extremsten Ausprägungen zwischen einer Bevölkerungszunahme von 30 Prozent auf der einen Seite, bis hin zu einer Bevölke-

---

30 Vgl. Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg, Teil B: Landkreis Ludwigslust-Parchim. S. 11 ff.

rungsabnahme von 25 Prozent auf der anderen Seite. Besonders stark ausgeprägte Abwanderungstendenzen weist der südliche und nordöstliche Teil des Raums Parchim auf, während einzelne Gemeinden nordwestlich der Stadt Parchim hingegen leichte Wachstumstendenzen aufweisen. Südwestlich der Stadt Ludwigslust sowie im südlichen Bereich des Landkreises Ludwigslust-Parchim sind ebenfalls starke Bevölkerungsverluste zu verzeichnen, während der westliche Bereich im Landkreis Ludwigslust-Parchim aufgrund seiner räumlichen Nähe zu Niedersachsen und der Metropolregion Hamburg Wachstumstendenzen aufweist.

Auch in Zukunft wird die Tendenz einer Bevölkerungsabnahme in den Ämtern des Landkreises Ludwigslust-Parchim Bestand haben, was insgesamt zu einer weiteren Ausdünnung dieses Raumes führen wird, auch wenn sich die Schrumpfungstendenzen in abgeschwächter Form ausprägen werden. Nichtsdestotrotz wird zwischen 2010 und 2030 abermals ein Bevölkerungsrückgang von ca. 6.500 Menschen für den Teilraum Parchim vorhergesagt, was hier einem erneuten Verlust von 13 Prozent entspricht. Es müssen vor allem die Bereiche am südlichen und östlichen Grenzverlauf der Region Westmecklenburg mit überdurchschnittlich hohen Bevölkerungsverlusten rechnen.

### Bevölkerungsstruktur

Entsprechend der demografischen Entwicklung in Ludwigslust-Parchim stellt sich die Bevölkerungsstruktur dar. Der Landkreis weist eine der ältesten Bevölkerungen im ganzen Bundesland auf. Zwischen 2000 und 2011 ist die jüngere Bevölkerung (Altersgruppe bis unter 40 Jahre) um ca. ein Drittel zurückgegangen, während die Altersgruppe zwischen 40 und 60 Jahren um 16 Prozent gewachsen ist<sup>31</sup>. Ein bemerkenswerter Anstieg hat sich im gleichen Zeitraum bei den älteren Menschen ab 75 Jahren vollzogen. Absolut ist diese Gruppe von 12.100 Personen auf 20.600 Personen angestiegen, was einer prozentualen Zunahme von 41,3 Prozent entspricht. Große Teile der jüngeren Bevölkerung verlassen vor allem die ländlichen Gemeinden in Richtung Arbeits- und Ausbildungsschwerpunkte, die oftmals außerhalb der Region liegen. Das Fehlen dieser Bevölkerungsgruppe und das damit verbundene Ausbleiben von Geburten ist die Ursache der anhaltenden und starken Alterung dieser peripher gelegenen Räume. Eine besonders starke Alterung der Bevölkerung müssen die südöstlich gelegenen Gebiete in Ludwigslust-Parchim verkraften. Eine weitere stark vom Alterungsprozess betroffene Siedlungsstruktur ist der suburbane Raum, welcher schwerpunktmäßig in den 1990er Jahren entstanden ist. Orte die zentraler gelegen sind, insbesondere die Mittelzentren im Untersuchungsgebiet, sind dahingegen weniger von Bevölkerungsschwund und Überalterung gekennzeichnet<sup>32</sup>.

Tabelle 6: Altersstruktur der Bevölkerung in der Lupenregion Ludwigslust-Parchim

Altersgruppe	Anteil an Gesamtbevölkerung in %	Anzahl
Unter 18	14,0	29.850
18 – unter 30	12,3	26.480
30 – unter 50	28,2	60.490
50 – unter 65	24,6	52.720
65 und älter	20,9	44.830

Quelle: Eigene Darstellung nach Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2013

31 ISG Institut für Sozialforschung und Gesellschaftspolitik GmbH 2013: Pflegesozialplanung im Landkreis Ludwigslust-Parchim. S. 9-10

32 Regionaler Planungsverband Westmecklenburg 2013: Dem Wandel begegnen, die Zukunft gestalten.

Abbildung 29: Altersstruktur der Bevölkerung in der Lupenregion Ludwigslust-Parchim



Quelle: Eigene Darstellung nach Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2013

### Räumliche Verteilung der Bevölkerung

Die Siedlungsstruktur des Untersuchungsgebietes ist durch einen hohen Anteil kleiner Siedlungen gekennzeichnet, wobei ein gleichmäßiges Siedlungsnetz mit einer ausgewogenen räumlichen Verteilung von Städten und Landgemeinden vorliegt. Trotz diverser Gebietsreformen und den daraus entstandenen Gemeindefusionen, weisen viele Gemeinden im Landkreis Ludwigslust-Parchim weniger als 500 Einwohner. Es gibt lediglich vier Städte mit mehr als 10.000 Einwohnern im Landkreis (Boizenburg, Hagenow, Ludwigslust und Parchim).

#### 7.1.2 Verkehrssysteme und Mobilitätsangebote in Ludwigslust-Parchim

##### Straßennetz

Durch die Lupenregion Ludwigslust verlaufen die A14 (Dreieck Schwerin – Schwerin – Kreuz Wismar) in Nord-Süd-Richtung und die A24 (Hamburg – Landesgrenze Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern – Wittenburg – Kreuz Schwerin – Parchim – Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg – Berliner Ring), in Ost-West-Richtung. Die A14 erfüllt hauptsächlich eine Verbindungsfunktion zwischen der A20 und der A24. Zusammen mit den Bundesstraßen (hier wurde vor allem im Bereich der Küstenregionen neu gebaut) bildet dieser Teil der Straßeninfrastruktur heute das Rückgrat des Straßenverkehrssystems in Mecklenburg-Vorpommern. Die Bundesfernstraßeninfrastruktur befindet sich in einem guten bis sehr guten Zustand, was mit kleineren Abstrichen auch auf die Landstraßen zutrifft. Die Kreisstraßen weisen hingegen vielerorts deutliche Defizite auf, was in zweierlei Hinsicht als kritisch zu bewerten ist. Die Kreisstraßen stellen vielerorts sowohl die Verbindung zum überörtlichen Netz, als auch die Basis für den nachbarörtlichen Verkehr dar. Bezogen auf den Zustand lassen sich die kommunalen Straßen nur schwer allgemeingültig bewerten, da hier die gesamte Bandbreite von modernen, bis zu sehr baufälligen Straßen bzw. Straßenabschnitten vorgefunden werden kann. Dennoch kann zusammenfassend festgehalten werden, dass die innerörtlichen Kommunalstraßen einen befriedigenden oder besseren Zustand aufweisen und somit kein generelles bzw. prioritäres Handlungsfeld im Hinblick auf die Mobilität älterer Menschen darstellen. In der Regel haben die innerörtlichen Straßen eine bituminöse Oberfläche oder Kopfsteinpflaster. Die zent-



ralen Durchgangsstraßen sind fast immer mit separatem Gehweg, zum Teil mit Radwegen ausgestattet. Die Fuß- und Radwege enden fast immer am Ortsausgang.

Abbildung 30: Beispiele für Kommunalstraßen



Quelle: plan:mobil

Die an die innerörtlichen anschließenden Ortsverbindungsstraßen sind häufig am Rand unbestigt und ausgefahren. Hier zeigt sich oftmals ein sehr abrupter Unterschied in Material und Qualität der Straßen. Die Bandbreite reicht von guten bis zu maroden Straßen, wobei die mit Mängeln behafteten Verbindungen dominieren. Die Verbindungsstraßen zwischen Orten weisen zum Teil Schäden in Form von Schlaglöchern auf, die zu einer Unsicherheit und damit bei auto- und fahrradfahrenden älteren Menschen führen können und somit ein Sicherheitsrisiko darstellen. Ältere Menschen haben dazu häufig Probleme die Breite ihres Fahrzeugs richtig einzuschätzen, wobei vielerorts Begegnungen von Fahrzeugen auch nur eingeschränkt möglich sind. Einige Straßen werden von Alleen gesäumt. Der auftretende Lichtwechsel kann nicht nur für ältere Menschen problematisch im Erkennen von Hindernissen sein. Die Beispielfotos verdeutlichen Problemsituationen, insbesondere auf den Kreisstraßen.

Abbildung 31: Beispiele für Kreis- bzw. Verbindungsstraßen



Quelle: plan:mobil

Auch auf Straßen von Ortsteilen zum Hauptort treten zum Teil erschwerte Bedingungen auf. Aufgrund der individuell unterschiedlichen Situationen der Straßenqualität und der Netzverbindung innerhalb der Lupenregion, werden diese innerhalb der Betrachtung von Einzelrelationen genauer untersucht und dargestellt.

Prinzipiell ist festzuhalten, dass der Zugang zum überörtlichen Straßennetz durch das Netz der Verbindungsstraßen auch aus Perspektive älterer Menschen in der Lupenregion Ludwigslust-Parchim als gut einzustufen ist, sofern sie auf einen Pkw zurückgreifen können. Aufgrund des dichten Netzes von Erschließungsstraßen und der stetigen Verknüpfung zwischen Bundesstraßen und Autobahnen, ist der nächste Autobahnanschluss selten weiter als 25 Kilometer entfernt, wodurch auch die Oberzentren schnell erreichbar sind.

Der Zugang zum überörtlichen Straßennetz in der Lupenregion Ludwigslust-Parchim ist auch für die ältere Bevölkerung als gut einzustufen, sofern sie auf einen eigenen Pkw zurückgreifen können. Aufgrund des dichten Netzes von Erschließungsstraßen und der stetigen Verknüpfung zwischen Bundesstraßen und Autobahnen, ist der nächstgelegene Autobahnanschluss selten weiter als 25 Kilometer entfernt.

### Radverkehr

Westmecklenburg hat ein eigenes regionales Radwegekonzept aufgestellt (vgl. Regionaler Planungsverband Westmecklenburg 2009). Ziel des Konzeptes ist es, eine regional übergreifende Wegweisung, Streckenführung und andere einheitliche Standards für den Radverkehr umzusetzen. Zusätzlich soll ein Strecken- und Infrastrukturausbau vor allem bei Fern- und Rundstrecken vorgenommen werden. Des Weiteren werden die Vermarktung und allgemeine Serviceangebote regional koordiniert. Innerhalb des Konzeptes liegt der Schwerpunkt auf den Aspekten Radwandern, Radfernwege und bedeutsame Radtouren. Das Handlungsfeld Radverkehr und Alltagsmobilität findet somit nur wenig Berücksichtigung.

Die Situation des Radverkehrs in Ludwigslust-Parchim deckt sich mit den in den vorangegangenen Kapiteln getroffenen Aussagen. Somit kann zusammenfassend festgehalten werden:

- Das Radfahren spielt für die Nahmobilität älterer Menschen eine bedeutende Rolle und wird bis ins hohe Alter praktiziert, so es der Gesundheitszustand zulässt.
- Innerhalb der Kommunen sind teilweise separate Radverkehrsinfrastrukturen an den Hauptstraßen vorhanden, deren Zustand befriedigend oder besser ist. Im untergeordneten Netz wird auf der Straße Rad gefahren. An den Ortsausgängen findet dann oftmals ein infrastruktureller Bruch statt, da die Verbindungsstraßen keinerlei Abmarkierungen oder separate Infrastrukturen für Rad- und Fußverkehr aufweisen.
- Im Sinne einer Nachbarortsmobilität ist das Radfahren auf den orts- bzw. ortsteilverbindenden Straßen mit deutlichen Einschränkungen behaftet. Die Distanz, der Zustand der Infrastruktur und begrenzte Straßenbreite stellen die zentralen, einschränkenden Aspekte dar. Dort wo ein forst- oder landwirtschaftliches Wegenetz vorhanden ist, wird dieses als Ausweichmöglichkeit für den Radverkehr genutzt und stellt damit auch eine zufriedenstellende Alternative dar.

Abbildung 32: Zustand der Straßen für den Radverkehr



Quelle: plan:mobil

Abbildung 33: Fahrradverkehr in Ludwigslust-Parchim



Quelle: plan:mobil

In der Kompetenzstudie „Mobil im Aktionsraum“ wurde unter anderem als Ergebnis festgehalten, dass der Fahrradverkehr mit den vorhandenen ÖPNV-Angeboten verknüpft werden soll (vgl. Bornkessel, Brohm & Markgraf 2013, Anlage 2-5). Dies deckt sich mit den Erkenntnissen aus der Erreichbarkeitsuntersuchung, in der die Erschließungsfunktion des Fahrrades hervorgehoben wurde. Um fußläufig zu weit entfernte Haltestellen zu erreichen, stellt das Fahrrad oder auch das Pedelec einen Vorteil dar. Dazu müssen jedoch zukünftig sowohl attraktive Fahrradabstellplätze geschaffen, als auch barrierefreie Ein- und Umstiege ermöglicht werden.

Festzuhalten bleibt, dass keine allgemeingültigen Erkenntnisse und Aussagen für kleinräumige Relationen und das Alltagsnetz abgeleitet bzw. getroffen werden können. Es liegen unter anderem regional unterschiedliche Verkehrsführungen, Zustände und Oberflächen der Radverkehrswege vor. Somit müssen beispielhafte Relationen in der Lupenregion detailliert betrachtet werden, um hieraus Erkenntnisse für den Gesamttraum ableiten zu können.

### Schienenpersonennahverkehr

Das Schienennetz im Verkehrsraum Westmecklenburg weist eine sternförmig auf das Oberzentrum Schwerin zulaufende Struktur auf, verbindet die wichtigsten zentralen Orte in der Region miteinander und sichert die Verknüpfung zu den Nachbarregionen. Für den Landkreis sind folgende Schienenverkehrsachsen von Bedeutung:

- Eine von Rostock und Wismar kommende Nord-Süd-Achse verbindet die Landeshauptstadt Schwerin mit Ludwigslust und bindet den Nahverkehrsraum an den Großraum Berlin/Brandenburg an.
- Eine von Rostock und Bützow kommende Nordost-Südwest-Achse verbindet Schwerin mit Hagenow sowie Boizenburg und bindet den Nahverkehrsraum an den Großraum Hamburg an.
- Eine West-Ost-Achse zwischen Rehna, Gadebusch, Schwerin, Crivitz und Parchim besitzt regionale Bedeutung für die Anbindung von Schwerin an sein Umland.
- Eine weitere Achse in West-Ost-Richtung erschließt den Landkreis Ludwigslust-Parchim und verbindet ihn mit dem südlichen Vorpommern (Hagenow - Ludwigslust – Parchim – Lübz – Karow – Waren (Müritz) – Neustrelitz)<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> Einstellung des Betriebs zwischen Malchow und Parchim ab Dezember 2014. Aktuell wird durch die Hanseatische Eisenbahn (Privatbahn) als Übergangslösung ein Fahrtenangebot auf eigenwirtschaftlicher Basis betrieben.

Abbildung 34: Verkehrsangebot im SPNV

Linie	Relation	Angebot
RE 1	Hamburg – Boizenburg – Hagenow Land – Schwerin – Bad Kleinen – Bützow – Rostock	120-min-Grundtakt mit abschnittswisen Verdichtungen und Taktverschiebungen
RE 2	Cottbus – Berlin – Wittenberge – Grabow – Ludwigslust – Schwerin – Bad Kleinen – Wismar	120-min-Grundtakt, Verdichtung zur stündlichen Bedienung zwischen Ludwigslust und Wismar
RE 6	Lübeck – Schönberg – Grevesmühlen – Bad Kleinen – Blankenberg – Bützow – Güstrow – Neubrandenburg – Stettin	120-min-Grundtakt, Verdichtung zwischen Lübeck und Bad Kleinen auf 60-min-Takt mit Halt nur in Lüdersdorf, Schönberg und Grevesmühlen
RB 13	Rehna – Gadebusch – Schwerin – Crivitz – Parchim	60-min Grundtakt zwischen Gadebusch und Parchim, 120-min-Grundtakt zwischen Rehna und Gadebusch mit zeitweiser Verdichtung, 120-min-Takt auf der Gesamtstrecke am Sonntagvormittag
RB 14	Hagenow – Hagenow Land – Ludwigslust – Parchim – Lübz – Karow – Waren (Müritz) – Neustrelitz	120-min-Grundtakt mit Verstärkungen zwischen Hagenow bzw. Ludwigslust und Parchim bzw. Lübz

Quelle: Bornkessel, Brohm & Markgraf 2014, S. 21

Der Zugang zum Schienenverkehr gestaltet sich innerhalb der Region sehr differenziert. Ältere Personen aus Ortschaften nahe einem Mittelzentrum können teilweise ohne Umstieg den nächstgelegenen Bahnhaltepunkt erreichen, was positiv zu werten ist. Älteren Menschen aus ländlichen Regionen bleibt dieser Zugang oftmals aufgrund mangelnder Verknüpfung verwehrt (vgl. Kapitel 6.2), dies gilt insbesondere am Wochenende. Für den Anschluss an den Schienenverkehr muss aus der Fläche heraus auf den PKW zurückgegriffen werden. In vielen Fällen ist dies jedoch nicht möglich, aufgrund der Einschränkungen die aus Führerschein-, Pkw-Besitz, Pkw-Verfügbarkeit, Gesundheit, mangelnder Unterstützung durch Bekannte/Verwandte etc. resultieren (vgl. Kapitel 2). Letztendlich spielt der SPNV eine untergeordnete Rolle bei der Betrachtung der alltäglichen Mobilität älterer Menschen im Landkreis Ludwigslust-Parchim.

Der Zugang zum Schienenverkehr gestaltet sich innerhalb der Region sehr differenziert. Ältere Personen aus Ortschaften, welche nahe einem Mittelzentrum gelegen sind, können teilweise ohne Umstieg den nächsten Bahnhof erreichen. Dies ist als der beste Fall zu betrachten. Ältere Personen aus ländlichen Regionen, welche am Wochenende Anschluss an den Fernverkehr erreichen wollen, müssen auf den PKW zurückgreifen. In vielen Fällen ist dies jedoch nicht möglich (Kein Führerschein, Gesundheit lässt es nicht zu, Altersarmut, keine Hilfe von Bekannten)

### **Straßengebundener ÖPNV**

Für den Landkreis Ludwigslust-Parchim gelten die in der Erreichbarkeitsuntersuchung getroffenen Aussagen uneingeschränkt. Der Zugang zum ÖPNV gestaltet sich für viele Bereiche in der Lupenregion Ludwigslust-Parchim als äußerst schwierig. In ländlich geprägten Orten und Ortschaften existiert häufig lediglich eine Bushaltestelle, welche den einzigen Zugang zum ÖPNV darstellt. Aus den angeschlossenen Wohnbereichen kann der Fußweg zu einer Haltestelle mehr als einen Kilometer betragen. Für ältere Personen mit eingeschränkter Mobilität dauert dieser Weg mehr als 20 Minuten. Unberücksichtigt bleiben dabei etwaige Pausen, welche jedoch häufig aufgrund der körperlichen Konstitution notwendig werden. Hinzukommend muss erwähnt werden, dass die Zuwegung zu den Haltestellen nicht immer barrierefrei ist, was das Mitführen und Nutzen von Rollatoren und anderer Gehhilfen deutlich erschwert. Hierbei muss aber auch erwähnt werden, dass durchaus auch vorbildliche Haltestellensituationen vorzufinden sind. In der Regel gilt, je kleiner der Ort desto ungünstiger die Haltestelle für ältere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Bandbreite der Haltestellensituationen im Landkreis.

Abbildung 35: Haltestelleninfrastruktur Ludwigslust-Parchim



Quelle: plan:mobil

Bedeutender als die Ausstattung und die Zugänglichkeit der Haltestellen ist letztendlich das begrenzte Angebot im ÖPNV, wie es in der Betrachtung der Erreichbarkeit dargestellt ist. Die zentralen Aspekte zum Angebot im straßengebundenen ÖPNV lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Das Angebot wird durch die Fahrten im Schülerverkehr bestimmt:
  - Das Angebot wird durch frühe Abfahrtszeiten bestimmt und Rückfahrten, die sich nach den jeweiligen Schulschlusszeiten richten.
  - Mögliche Ausstiegshaltestellen werden maßgeblich durch die auf die Schule ausgerichtete Linienführung bestimmt. Entsprechendes gilt für die Einstiegshaltestelle auf der Rückfahrt.
  - In den Abendstunden, am Wochenende und der Ferienzeit liegt in aller Regel kein Fahrtenangebot vor.
- Es werden nicht alle möglichen Relationen bedient, wodurch fast immer ein Umstieg am Hauptort notwendig wird, falls dies überhaupt möglich ist.
- Teilweise liegt ein sehr unübersichtliches Angebot bei Linien, Teillinien und Linienverzweigungen vor, wobei nicht immer die gleichen Haltestellen bedient werden. Die vorhandenen Rufbusangebote sind nicht bei allen Kunden bekannt bzw. es gibt keine Kenntnis zu deren Nutzung oder zum Abrufgrad.

### 7.1.3 Aussagen des Nahverkehrsplans in Bezug auf ältere Menschen

Der Nahverkehrsplan (Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg – Teil B: Landkreis Ludwigslust Parchim) trifft folgende Aussagen bzw. formuliert folgende Ziele in Bezug auf ältere Menschen und dem in dieser Studie diskutierten Kontext:

- Der ÖPNV ist weiterhin ein wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge.
- Zur Mobilitätssicherung gehört auch die kundengerechte Verknüpfung der Verkehrssysteme untereinander.
- Die Belange der Senioren sind ausgewogen zu berücksichtigen, da diese in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen sind und sich als wichtige Nutzergruppen erweisen.
- Zukünftig sind die Belange der Menschen mit geringem Einkommen stärker einzubeziehen. Mit Hilfe des ÖPNV besteht die Chance, besser am öffentlichen Leben teilhaben zu können.
- Senioren können den Schülerverkehr benutzen. Es ist zu beachten, dass wichtige Infrastruktureinrichtungen (Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen, Banken, Verwaltung) auf wenige Orte konzentriert werden. Es wird auch immer schwieriger, nur noch für ausgewählte Wochentage (z.B. nur Dienstag und Donnerstag) einen Termin zu bekommen. Das bedeutet, es wird eine deutlich höhere Flexibilität auch von den Senioren erwartet, wenn sie am öffentlichen Leben teilhaben wollen.

- Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), das Landesbehindertengleichstellungsgesetz (LBG M-V) und die Standards der Barrierefreiheit für den ÖPNV vom Deutschen Behindertenrat sind als Grundlage in die Planungen des ÖPNV einzubeziehen.
- Zur Verbesserung ihrer Mobilität sollte eine landesweit einheitliche Lösung angestrebt werden, z.B. ein landesweit gültiges Seniorenticket in Anlehnung an die Lösung in Berlin und Brandenburg.

## 7.2 Lupenregion Vorpommern-Greifswald

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald liegt im östlichen Bereich Mecklenburg-Vorpommerns und hat 244.207 Einwohner (Stand: 09.05.2011) sowie eine Fläche von 3.927 km<sup>2</sup>. Mit 61,5 EW./km<sup>2</sup> ist es der Landkreis der mit 12. dünnsten Besiedlung in der gesamten der Bundesrepublik. Mit einer Fläche von ca. 3.927 km<sup>2</sup> ist Vorpommern-Greifswald der drittgrößte Landkreis Deutschlands. Er wurde im Zuge der Kreisgebietsreform Mecklenburg-Vorpommern 2011 am 4. September 2011 aus der Stadt Greifswald, den Landkreisen Ostvorpommern, Uecker-Randow sowie Teilen des Landkreises Demmin (Ämter Jarmen-Tutow, Peenetal/Loitz) gebildet. Kreisstadt ist die Universitäts- und Hansestadt Greifswald und in Anklam sowie in Pasewalk befinden sich Außenstellen der Kreisverwaltung. Mit der Insel Usedom umfasst der Landkreis auch eine sehr stark durch den Tourismus geprägte Region. Greifswald ist mit Stralsund im Landkreis Nordvorpommern dahingehend verklammert, als dass beide Städte gemeinsam ein Oberzentrum bilden.

Regionalplanerisch ist der Landkreis Vorpommern-Greifswald der Kategorie „ländlicher Raum“ zugeordnet. Hierarchisch teilt sich die Lupenregion in 22 Ämter auf, welche wiederum aus insgesamt 144 Städten und Gemeinden bestehen. Im Norden grenzt der Landkreis Greifswald-Vorpommern an den Landkreis Vorpommern-Rügen, sowie die Pommersche Bucht an. Die östliche Grenze bilden die Übergänge nach Polen und das Stettiner Haff. Im Westen und Süden grenzt der Landkreis an strukturschwache Regionen des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte sowie die brandenburgische Uckermark. Innerhalb der Lupenregion befinden sich vier Mittelzentren: Anklam, Pasewalk, Ueckermünde und Wolgast, sowie das gemeinsame Oberzentrum Stralsund-Greifswald für die Region Vorpommern.

### 7.2.1 Bevölkerung

#### Bevölkerungsentwicklung

Im Zeitraum zwischen 2001 und 2011 hat der Landkreis Vorpommern-Greifswald ca. 8,5 Prozent seiner Bevölkerung verloren. Dieser Bevölkerungsrückgang entspricht einer totalen Abnahme von ca. 22.500 Einwohnern, der sich in einem Wanderungsverlust von ca. 1.300 Personen und ein natürlicher Bevölkerungsverlust von 950 Personen pro Jahr unterteilt. Die Abnahme der Bevölkerung verlief zwischen 2001 und 2011 konstant, verliert seit 2008 jedoch kontinuierlich an Dynamik. Aktuelle Tendenzen zeigen, dass die natürlichen Bevölkerungsverluste gegenüber den Wanderungsverlusten zunehmen. Die Lupenregion weist im Vergleich mit dem gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern überdurchschnittlich hohe Abwanderungstendenzen auf.

Für den Landkreis Vorpommern-Greifswald ist festzuhalten, dass die südlich und westlich gelegenen Räume deutlich stärkere Abwanderungsverluste hinnehmen mussten als die nördlichen Bereiche. Hier verlief und verläuft der Bevölkerungsverlust wesentlich moderater. Die demografische Entwicklung innerhalb der Teilräume des Landkreises variiert zwischen einer Bevölkerungszunahme von 30 Prozent auf der einen Seite, bis zu einer Bevölkerungsabnahme von 30,6 Prozent auf der anderen Seite, wobei festzustellen ist, dass die deutliche Mehrzahl der

Teilräume innerhalb der Region abnehmende Tendenzen aufweisen. Lediglich Gemeinden in der Nähe des Oberzentrums Greifswald sind z.T. von leichten Wachstumstendenzen gekennzeichnet. Die räumliche Nähe der Mittelzentren Anklam, Pasewalk, Ueckermünde und Wolgast kann in den angrenzenden Gemeinden jedoch nicht zu solch positiven Tendenzen beitragen, so dass es auch in diesen Gebieten zu rückläufigen Bevölkerungszahlen kam und kommt.

Besonders westlich gelegene Ämter innerhalb der Lupenregion wie Jarmen-Tutow, Peental/Loitz, Anklam-Land und Torgelow-Ferdinandshof haben eine besonders starke Bevölkerungsabwanderung zu verzeichnen, da sie selbst an strukturschwache Gemeinden im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte angrenzen. Gleiches gilt für die südlichen Ämter Uecker-Randow-Tal und Löcknitz-Penkun, welche sich in nachbarschaftlicher Beziehung zu strukturschwachen Gebieten des Bundeslandes Brandenburg befinden.

Zukünftig werden sich aktuelle Schrumpfungstendenzen fortsetzen. Somit wird zwischen 2010 und 2030 abermals ein Bevölkerungsverlust von ca. neun Prozent prognostiziert. Es werden leicht positive Wanderungssalden prognostiziert, welche den natürlichen Bevölkerungsrückgang aber nur zu kleinen Teilen kompensieren können. Während dieses Prozesses, wird es zu einer Zunahme der jüngeren (+8 Prozent) sowie der älteren Bevölkerung (+26 Prozent) kommen. Gleichzeitig wird es zu einer anteiligen Abnahme der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (-25 Prozent) bei einem absoluten Rückgang der Gesamtbevölkerung im Landkreis Vorpommern-Greifswald kommen.

### Bevölkerungsstruktur

Entsprechend aktueller demografischer Tendenzen, stellt sich die Bevölkerungsstruktur im Landkreis Greifswald-Vorpommern wie folgt dar. 45,8 Prozent der Bevölkerung innerhalb der Lupenregion weist ein Alter von 50 Jahren oder mehr auf. Dieser Wert liegt zwar im Durchschnitt des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern, jedoch deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt (40,6 Prozent). Junge Bevölkerungsgruppen bis unter 30 Jahre sind mit 28,4 Prozent hingegen deutlich unterrepräsentiert. Weitergehend ist festzustellen, dass die Alterskohorte zwischen 30 und 50 Jahren absolut noch die stärkste Altersgruppe im Landkreis Vorpommern-Greifswald darstellt.

Ausgehend vom Jahr 2010 werden sich die Altersgruppen insgesamt weiter zugunsten der älteren Bevölkerung verschieben. Die jüngste Bevölkerungsgruppe der 0 – 20-Jährigen wird bis zum Jahr 2030 zwar auf 17 Prozent der Gesamtbevölkerung ansteigen, im Gegensatz zur Bevölkerungsgruppe der Menschen die 65 Jahre und älter sind und mit 31 Prozent rund ein Drittel der gesamten Bevölkerung stellen werden, jedoch unterrepräsentiert sein. Die Altersgruppe der 20 bis unter 65-Jährigen, welche den größten Anteil an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter bereithält, wird mit 52 Prozent die stärkste Alterskohorte im Jahr 2030 repräsentieren. Die folgende Tabelle 7 und die Abbildung 33 geben eine Übersicht zur aktuellen Verteilung der Bevölkerung nach Altersgruppen. Die Tabelle 8 fasst die Bevölkerungsprognose zusammen.

Tabelle 7: Verteilung der Bevölkerung im Lkr Vorpommern-Greifswald nach Altersgruppen

Altersgruppe	Anteil an Gesamtbevölkerung in %	Anzahl
Unter 18	13,0	31.400
18 – unter 30	15,4	37.000
30 – unter 50	25,9	62.530
50 – unter 65	23,6	57.080
65 und älter	22,2	53.540

Quelle: eigene Darstellung nach Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2013

Abbildung 36: Verteilung der Bevölkerung im Lkr Vorpommern-Greifswald nach Altersgruppen



Quelle: eigene Darstellung nach Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2013

Tabelle 8: Bevölkerungsprognose für den Lkr Vorpommern-Greifswald 2010-2030

Bevölkerung Basisjahr (2010)	245.733
Bevölkerung 2030	223.871
Bevölkerungsentwicklung (absolut/relativ)	-21.862 / -8.9%
Saldo der nat. Entwicklung 2011-2030	-39.612
Wanderungssaldo 2011-2030	+17.750
Anteil der Altersgruppen Basisjahr 2010:	
0 bis unter 20 Jahre (absolut / Anteil an Gesamt)	35.330 / 14%
20 bis unter 65 Jahre (absolut / Anteil an Gesamt)	155.830 / 63%
65 Jahre und älter (absolut / Anteil an Gesamt)	54.573 / 22%
2030:	
0 bis unter 20 Jahre:	
(absolut / Anteil an Gesamt)	38.015 / 17%
(absolute / relative Veränderung vs. Basisjahr)	(+2.685 / +8%)
20 bis unter 65 Jahre:	
(absolut / Anteil an Gesamt)	117.166 / 52%
(absolute / relative Veränderung vs. Basisjahr)	(-38.664 / -25%)
65 Jahre und älter:	
(absolut / Anteil an Gesamt)	68.690 / 31%
(absolute / relative Veränderung vs. Basisjahr)	(+14.117 / +26%)

Quelle: eigene Darstellung nach Gertz, Gutsche, Rümenapp 2014, S. 24



## Räumliche Verteilung der Bevölkerung

Die Siedlungsstruktur des Landkreises Vorpommern-Greifswald ist durch einen hohen Anteil kleiner Siedlungen mit geringer Einwohnerdichte gekennzeichnet. Ca. ein Viertel der Bevölkerung lebt in Gemeinden, welche eine Einwohnerzahl von höchstens 1.000 aufweisen. Trotz diverser Gebietsreformen zwischen 2012 und 2014 weisen viele Gemeinden weniger als 500 Einwohner auf. Gleichzeitig weisen lediglich drei Städte mehr als 10.000 Einwohner auf (Anklam, Greifswald, Pasewalk). Die folgende Tabelle 9 gibt einen Überblick über die Siedlungsstruktur und die Bevölkerungsverteilung nach Gemeindeklassen.

Tabelle 9: Bevölkerungsverteilung nach Gemeindeklassen im Lkr Vorpommern-Greifswald

Gemeindeklasse	< 500 EW	500 – 1.000 EW	1.001 – 2.000 EW	2.001 – 3.000 EW	3.001 – 5.000 EW	5.001 – 10.000 EW	10.001 – 50.000 EW	>50.000 EW
Einwohner in zugehöriger Klasse (absolut)	22.370	34.159	27.774	12.485	17.241	38.718	36.415	55.051
Einwohner (absolut, kumuliert)	22.370	56.529	84.303	96.788	114.029	152.741	189.156	244.207
Einwohner (relativ)	9,16 %	13,99 %	11,37 %	5,11 %	7,06 %	15,85 %	14,91 %	22,54 %
Einwohner (relativ, kumuliert)	9,16 %	23,15 %	34,52 %	39,36 %	46,69 %	62,54 %	77,45 %	100 %

Quelle: eigene Darstellung nach [http://sisonline.statistik.m-v.de/sachgebiete/A117305K\\_Bevoelkerung\\_nach\\_Gemeindegroessenklassen\\_und\\_Kreisen\\_am\\_3112](http://sisonline.statistik.m-v.de/sachgebiete/A117305K_Bevoelkerung_nach_Gemeindegroessenklassen_und_Kreisen_am_3112)

### 7.2.2 Verkehrssysteme und Mobilitätsangebote

#### Straßennetz

Die Lupenregion Vorpommern-Greifswald wird lediglich von der A 20 auf der Höhe der kreisfreien Stadt Greifswald und der Landstadt Gützkow im äußersten Nord-Westen tangiert. Die Bundesstraßen 109 und 111 und die A 20 stellen die wichtigsten Achsen und den direkten Anschluss an den überregionalen Straßenverkehr für die Lupenregion dar. Die auf einen modernen Standard ausgebauten Bundesfernstraßen verlaufen von Greifswald, Jarmen, Golchen, Neubrandenburg, Pasewalk und Usedom hauptsächlich sternförmig auf die Kreisstadt Anklam, im Zentrum des Landkreises Vorpommern-Greifswald, zu und befinden sich ebenso wie die meisten Landesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern in einem guten bis sehr guten baulichen Zustand. Die vorhandenen Straßen weisen im Wesentlichen deckungsgleiche Zustände mit der Lupenregion Ludwigslust-Parchim auf, was wie folgt zusammengefasst werden kann:

- Moderner Straßenzustand bei den Landes- und Bundesstraßen
- Befriedigender bis guter Zustand bei den kommunalen Straßen
- Vielerorts mangelbehafteter Zustand bei Kreis- oder Verbindungsstraßen zwischen den Orten und Ortsteilen
- Zentrale Durchgangsstraßen meist mit separatem Gehweg, z.T. mit Radwegen ausgestattet
- Außerorts und auf den Verbindungsstraßen unbefriedigende Verhältnisse für Fuß- und Radverkehr. Radfahren auf der Kfz-Fahrspur von Bundes- und Landesstraßen stellt ein großes Sicherheitsrisiko dar.

Abbildung 37: Beispielhafte Straßenraumsituationen in Vorpommern-Greifswald



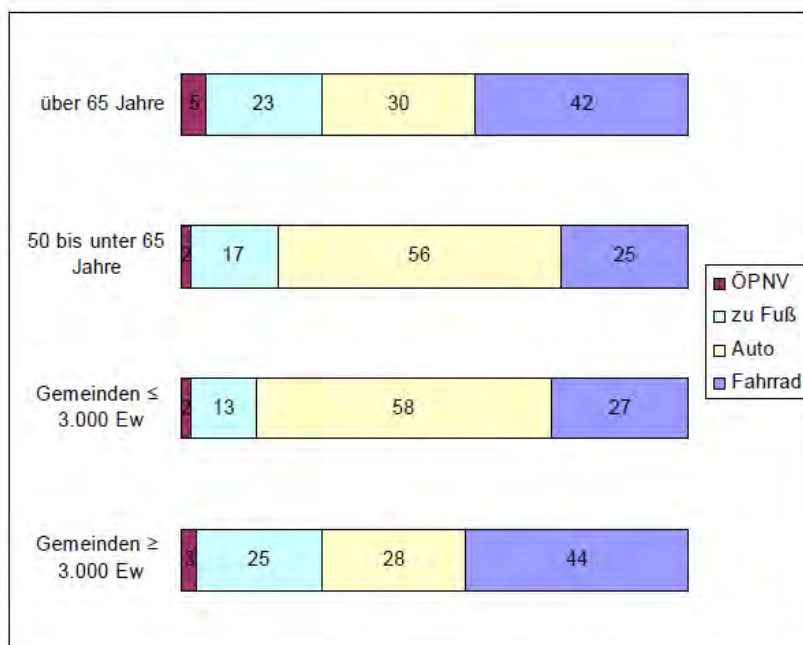
Quelle: plan:mobil

### Radverkehr

Die Stadt-Umland-Region Greifswald besitzt ein großes Potenzial für die Radnutzung aufgrund kurzer Wege innerhalb der Universitätsstadt und durch die geringen Höhenunterschiede. Schon jetzt werden von der Bevölkerung 44 Prozent der täglichen Wege mit dem Fahrrad absolviert, wobei das Potenzial noch nicht vollständig ausgeschöpft ist. Dies ist hauptsächlich auf die fehlende Radverkehrsinfrastruktur im Stadtumland von Greifswald zurückzuführen.

In den Kreisen Demmin<sup>34</sup> und Westmecklenburg wurden ältere Radfahrerinnen und Radfahrer nach ihren Mobilitätsgewohnheiten und vor allem nach ihren genauen Wegezwecken mit der entsprechenden Verkehrsmittelwahl befragt (Burmeister 2007). Auf den folgenden Grafiken wird deutlich, dass Fahrradnutzung im Vergleich unterschiedlicher Ortsgrößen auch durch das Vorhandensein von Fahrtzielen in Fahrraddistanz beeinflusst wird. Dabei ist die Verkehrsmittelwahl Älterer je nach Fahrtziel (Distanz vom Wohnort) sehr unterschiedlich.

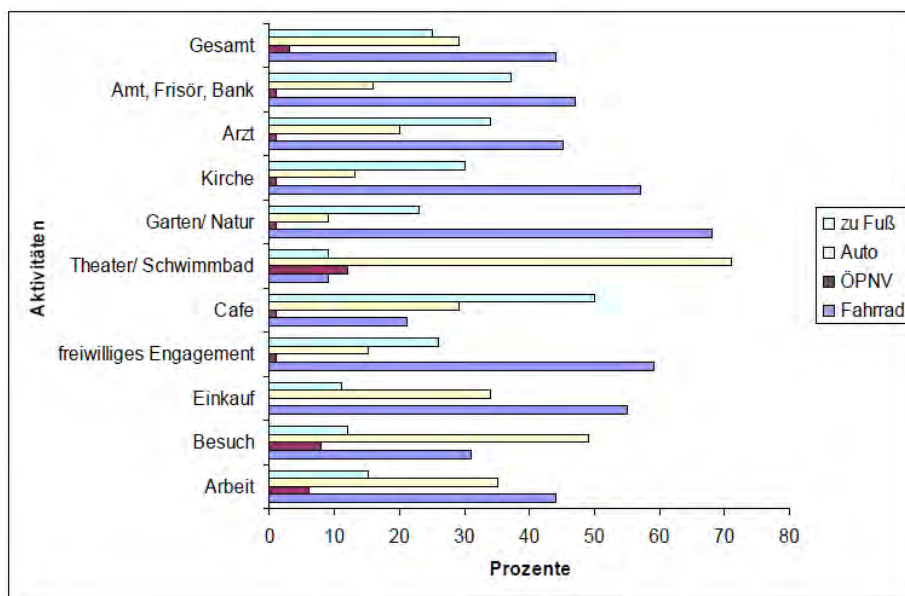
Abbildung 38: Verkehrsmittelnutzung in unterschiedlichen Befragten Gruppen („Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend?“ in %)



Quelle: Abb. 4.6a in Burmeister 2007

<sup>34</sup> Mit der Kreisgebietsreform wurde ein Teil des früheren Landkreis Demmin dem neuen Landkreis Vorpommern-Greifswald zugeordnet.

Abbildung 39: Verkehrsmittelnutzung für verschiedene Ziele in kleinen Gemeinden („Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend?“ in %)



Quelle: Abb. 4.7b in Burmeister 2007

Die Landesregierung strebt ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes und sicheres Radverkehrsnetz an und gibt eine einheitliche Wegweisungs-Beschilderung vor. Dazu ist ein Ausbau des vorhandenen Netzes vor allem im Umland notwendig. Einige Streckenabschnitte der Radverkehrswege, mit Verbindung von bzw. nach Greifswald, weisen die höchste raumordnerische Funktion in der Planungsregion Vorpommern auf. Diese Streckenabschnitte wurden aus Sicht der Verkehrssicherheit vom Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern mit sehr hohem bzw. allerhöchstem Handlungsbedarf ausgewiesen. Entlang der Hauptverkehrsstraßen der Stadt-Umland-Region Greifswald fehlen derzeit 32 km Radweg, die durch große Lücken im gesamten Netz deutlich werden. Der Ostseeküsten-Radweg ist als europäischer Radfernweg von besonderer touristischer Bedeutung in der Region. Eine Übersicht des Handlungsbedarfs aus Sicht des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern gibt die folgende Abbildung 40.

Abbildung 40: Raumordnerischer Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern - Priorisierung des Handlungsbedarfs aus Sicht der Raumordnung und Verkehrssicherheit



Quelle: Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern 2014, S. 307

Eine Aufwertung der vorhandenen Strecken und ein sukzessiver Ausbau des Radwegenetzes sollen zukünftig Anreize schaffen, vermehrt das Fahrrad zu nutzen. Des Weiteren soll die Nutzung von Rad und ÖPNV-Angeboten miteinander verknüpft werden (Bike + Ride, Fahrradstationen).

## **Schienenpersonennahverkehr**

Das Schienennetz im Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald ist maßgeblich durch zwei Verkehrsachsen geprägt. Eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Strecke verbindet die Mittelzentren miteinander und stellt die Verknüpfung zu Nachbarregionen her. Im Süden des Landkreises verläuft eine Verkehrsachse, welche sich in West-Ost-Richtung ausbreitet und zwischen dem Nachbarland Polen und dem Oberzentrum Neubrandenburg verläuft. Für den Landkreis sind folgende Schienenverkehrsachsen von Bedeutung:

- Eine Nord-Süd-Achse verbindet Greifswald, Züssow, Anklam sowie Pasewalk und bindet den Landkreis Vorpommern-Greifswald an den Landkreis Vorpommern-Rügen sowie den Großraum Berlin/Brandenburg an.
- Eine West-Ost-Achse erschließt den Südteil des Landkreises und verbindet ihn mit Lübeck bzw. dem westlichen Landesteil sowie mit Szczecin (Lübeck – Bad Kleinen - Güstrow – Neubrandenburg – Strasburg – Pasewalk – Löcknitz - Szczecin).
- Eine weitere Ost-West-Achse erschließt von Swinoujście ausgehend die gesamte Insel Usedom und bindet diese über Wolgast, Züssow, Greifswald in Richtung Stralsund an das Festland an.
- Darüber hinaus wird Ueckermünde über Eggesin, Torgelow und Jatznick an Pasewalk angebunden.

Der Zugang zum Schienenpersonennahverkehr stellt sich innerhalb der Lupenregion Vorpommern-Greifswald sehr differenziert dar. Die Ergebnisse sind deckungsgleich mit denen aus der Lupenregion Ludwigslust-Parchim und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Ältere Personen aus Ortschaften nahe der Mittelzentren verfügen teils über umstiegsfreien Zugang zum SPNV. So können ältere Personen aus Ortschaften nahe der Mittelzentren Anklam, Pasewalk, Ueckermünde und Wolgast sowie dem Oberzentrum Greifswald teilweise ohne Umstieg den nächstgelegenen Bahnhaltepunkt erreichen, was positiv zu bewerten ist.
- Ältere Personen aus dem ländlichen Raum haben selten Zugangsmöglichkeiten zum SPNV, dies gilt insbesondere am Wochenende.
- Eine Pkw-Fahrt ist fast immer notwendig, um aus der Fläche heraus auf den SPNV zuzugreifen zu können. In vielen Fällen ist dies jedoch aufgrund starker Einschränkungen, welche aus fehlendem Führerschein- und Pkw-Besitz, mangelnder Pkw-Verfügbarkeit, altersbegründetem Gesundheitszustand sowie mangelnder Unterstützung durch Verwandte/Bekanntete etc. resultieren, nicht möglich.
- Der SPNV spielt insgesamt lediglich eine untergeordnete Rolle für die alltägliche Mobilität älterer Menschen im Gesamttraum Vorpommern-Greifswald.

## **Straßengebundener ÖPNV**

Im gesamten Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald spiegeln sich in der heutigen Struktur von Liniennetz und Angebot des Regionalbusverkehrs die Entwicklungen der vergangenen Jahre wider. Den strukturellen Entwicklungen folgend, wurden vielfach Anpassungen von Liniennetz und Angebot vorgenommen. Dennoch zeigen sich in der Region folgende Problematiken in unterschiedlich starker Ausprägung:

- Trotz raumordnerischer und raumstruktureller Veränderungen sind in den vergangenen Jahren relativ autarke Bedienungsräume erkennbar, welche sich an den in der Region agierenden Verkehrsunternehmen, früheren kommunalen Grenzziehungen sowie historisch gewachsenen Nachfragebeziehungen orientieren. Dennoch sind die derzeitigen Pendlerverflechtungen im Wesentlichen durch die gegenwärtige Angebotsstruktur abgedeckt.

- Die relativ große Anzahl von Linien mit teilweise geringer Angebotsdichte ist den in den vergangenen Jahren durch Nachfragerückgänge und Finanzierungsengpässe notwendigen Rationalisierungsmaßnahmen geschuldet. Dies führt zu einem teilweise wenig überschaubaren Gesamtangebot.
- Viele Linien weisen keine klare Linienstruktur auf, sondern besitzen aufgrund der siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen oft mehrere Teillinien und zahlreiche Linienverzweigungen. Linienüberlagerungen ergänzen sich oft nur bedingt zu einem zusammenhängenden Angebot.
- Die Angebotsstruktur vieler Linien wird maßgeblich durch die Belange des Schülerverkehrs geprägt. Von daher sind Taktstrukturen kaum erkennbar. Vielmehr sind mit fast jedem Wochentag wechselnde Fahrplanangebote anzutreffen.
- Eine klare Netz- und Angebotshierarchisierung ist für den Kunden schwer zu erkennen.
- Das von den kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen dargestellte ÖPNV-Angebot im Landkreis kann durch die Fahrgäste als unmittelbare Nutzer des ÖPNV nur anteilig finanziert werden.

Die bauliche Situation der Haltestellen, ihre Zugänglichkeit sowie die Aussagen zu den Ausstattungsmerkmalen sind deckungsgleich mit den Ergebnissen in Ludwigslust-Parchim. Es lassen sich prinzipiell vorbildliche, aber auch stark mangelbehaftete Situationen vorfinden, weshalb eine generelle Beurteilung nicht erfolgen kann, sondern jeder Einzelfall untersucht werden muss.

Abbildung 41: Beispielhafte Haltestellensituationen im Landkreis Vorpommern-Greifswald



Quelle: plan:mobil

### 7.2.3 Aussagen des Nahverkehrsplans in Bezug auf ältere Menschen

Der bestehende Nahverkehrsplan der Stadt Greifswald und die vorbereitende Untersuchung zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Greifswald treffen folgende Aussagen bzw. formulieren folgende Ziele in Bezug auf ältere Menschen und dem in dieser Studie diskutierten Kontext:

- Die Belange der (Behinderten, Kinder, Jugendlichen) Senioren sind ausgewogen zu berücksichtigen, da diese in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen sind und sich als wichtigste Nutzergruppen erweisen.
- Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), das Landesbehindertengleichstellungsgesetz (LBGG M-V) und die Standards der Barrierefreiheit für den ÖPNV vom Deutschen Behindertenrat sind als Grundlage in die Planung des ÖPNV einzubeziehen. Aufgrund [...] der demografischen Entwicklung sind regional- und funktionspezifische Bedienungsstandards zu entwickeln, die eine hohe Effizienz des ÖPNV sichern.
- Länger anhaltende Pkw-Verfügbarkeit der älteren Bevölkerung aufgrund steigender Lebenserwartung. Daraus resultiert ein schwieriges Umfeld für den ÖPNV v.a. in ländlichen Gebieten.
- Senioren können wie bisher den Schülerverkehr nutzen. Es wird eine höhere Flexibilität von den Senioren erwartet, wenn sie am öffentlichen Leben teilhaben wollen.

- Für die maßgeblichen, in ihren Anforderungen jedoch unterschiedlichen Nutzergruppen des ÖPNV (Pendler, Schüler, Senioren), ist das ÖPNV-Angebot in den Zentren sowie deren Umland gleichermaßen zu entwickeln.
- Vertaktete und umsteigefreie Verbindungen über die Stadtgrenzen hinaus
- Ein einfach zu begreifendes Liniennetz mit integrierten Schülerverkehren
- Bündelung und Verschmelzung der Stadt-Umland-Verkehre in definierten Bedienungskorridoren
- Vorschlag: Einführung eines landesweiten Seniorentickets zur Gewinnung neuer Fahrgastpotenziale und zur Reduzierung der Abhängigkeit vom Schülerverkehr in der Zukunft

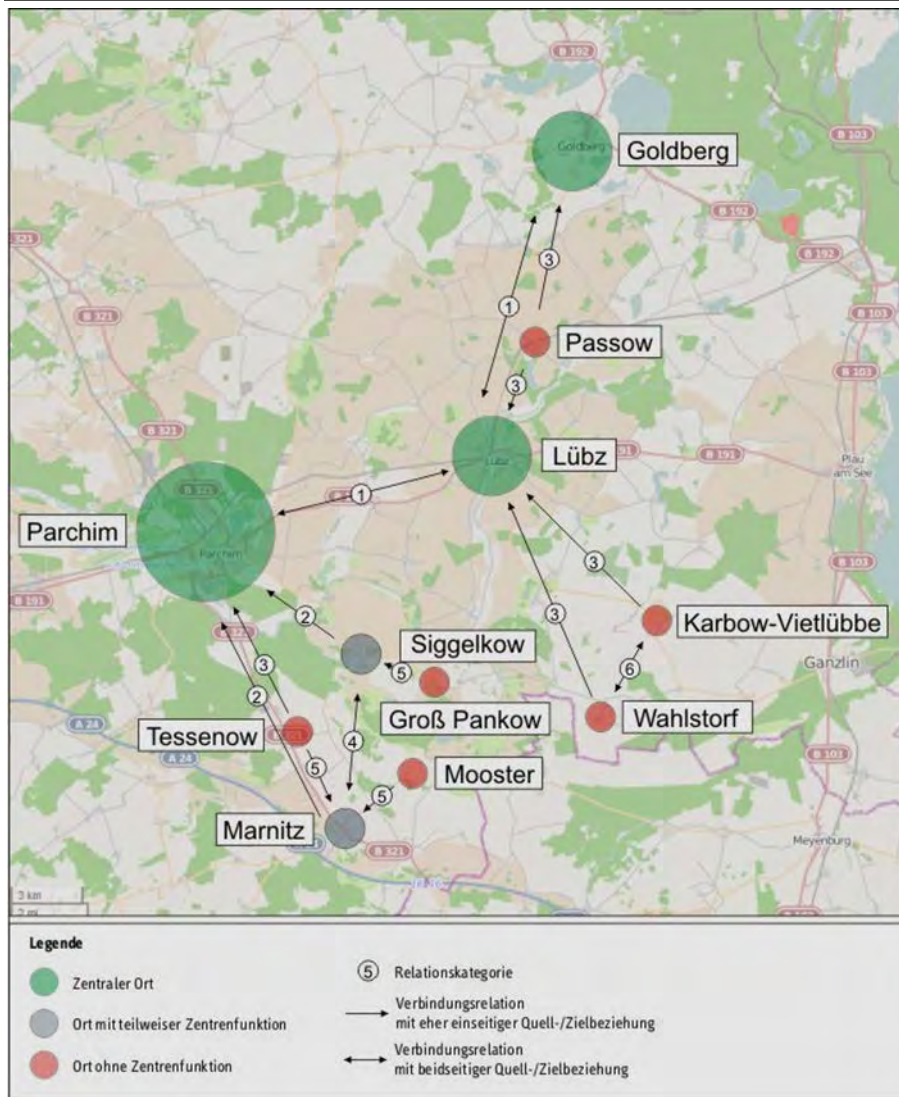
### 7.3 Beispielwege in den Lupenregionen

Wie in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben wurde, können auf einer übergeordneten Ebene die mobilitätsbezogenen Alltagsherausforderungen älterer Menschen nur unzureichend dargestellt werden. Insbesondere die Potenziale und Hemmnisse, die sich im Zuge der Nachbarrortsmobilität zwischen Ortsteilen, Orten sowie zentralen Orten in den peripheren ländlichen Räumen ergeben, müssen auf der Mikroebene untersucht werden. Hierfür werden für die Lupenregion Ludwigslust-Parchim sechs verschiedene Relationskategorien untersucht, die sich aus der Kombination unterschiedlicher Ortsgrößen miteinander ergeben. Die folgende Abbildung verdeutlicht dies. Hierbei werden weniger die Orte gemäß ihrer zentralörtlichen Definition untersucht, als vielmehr die Funktion, die ein Ort aufgrund seiner infrastrukturellen Ausstattungsmerkmale übernehmen kann. Die Ergebnisse dieses Schrittes werden in Form von Steckbriefen festgehalten.

Der Erkenntnisgewinn der einzelnen Steckbriefe stellt dann die Basis für die weiterentwickelten Untersuchungen zu Beispielwegen in der Lupenregion Vorpommern-Greifswald dar. An dieser Stelle sei vorweg genommen, dass die Erkenntnisse, die aus der Untersuchung der verschiedenen Relationen in Ludwigslust-Parchim erwachsen, über die verschiedenen Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern hinweg übertragbar sind, bzw. dass sich die relevanten Sachverhalte wiederholen.

### 7.3.1 Beispielwege in der Lupenregion Ludwigslust-Parchim

Abbildung 42: Relationen im Teilraum Parchim/Lübz








Quelle: eigene Darstellung nach © OpenStreetMap contributors

Bei den folgenden Untersuchungsschritten wurde zwischen drei verschiedenen Ortstypen unterschieden. Zentrale Orte unterschiedlicher Größe gemäß Zentrale-Orte-System des Raumentwicklungsprogramms (hier grün eingefärbt), Orte die aufgrund ihrer Ausstattung (teilweise) die Funktion eines zentralen Ortes übernehmen können (jedoch nicht als zentraler Ort definiert sind) und Orte ohne Zentrenfunktion. Durch die Verbindung der unterschiedlichen Orte mit- und zueinander ergeben sich sechs zu untersuchende Relationen, die im Folgenden als Steckbriefe aufbereitet werden.

Der Erkenntnisgewinn soll dabei allgemeine Stärken und Schwächen aufzeigen, wohingegen der konkrete Einzelfall unbedeutender bleibt. Bspw. werden für die Relation zwischen Parchim und Lübz Erkenntnisse abgeleitet, die unmittelbar mit der noch vorhandenen Bedienung im SPNV zusammenhängen. Die Ergebnisse stehen somit stellvertretend für vergleichbare Relationen mit parallelem Bahn- und Busangebot, ungeachtet der Tatsache, dass das Bahnangebot im hier konkret untersuchten Korridor zum Dezember 2014 eingestellt werden wird.



Abbildung 43: Wegebeziehung Lübz – Parchim

Wegebeziehung Lübz - Parchim		Relationskategorie 1
Lübz: Grundzentrum, Hauptortsteil der 7 OT - 6.356 Einwohner Parchim: Mittelzentrum, Kreisstadt mit 5 OT - 17.452 Einwohner		
Quelle: Lübz		
<b>Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Infrastrukturelle Vollausrüstung bezogen auf die Dinge des täglichen Bedarfs</li> <li>Ärztehaus, Einkaufszentrum, Apotheke, weiterführende Schulen, lokale Verwaltung, Gastronomie etc.</li> </ul>		
<b>Technische Infrastruktur &amp; ÖPNV</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Busanbindung über verschiedene Linien (700, 711, 713, 714) mit 1-5 Fahrtenpaaren von Mo.-Fr. An Sonntagabenden zwei Verbindungen von Parchim nach Lübz</li> <li>Sieben Bushaltestellen im gesamten Stadtgebiet</li> <li>Bis auf Ausnahmen gute bis sehr gute Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer allgemein, vor allem im Stadtkern</li> <li>Fuß- und Radwege ab Ortsausgang, nur beschränkt vorhanden</li> </ul>		
Räumliche Beziehung / alternative Ziele	Bewertung	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nächster zentralen Orte: Goldberg, 15 km, Plau am See 17 km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tlw. Barrieren zwischen Haltestelle u. potentiellen Quellorten</li> <li>Parallelverkehr zwischen Bus und Bahn, nahezu zeitgleich</li> <li>ZOB u. Bahnhof räumlich getrennt → Verknüpfung schwierig</li> </ul>	
Ziel: Parchim		
<b>Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Infrastrukturelle Vollausrüstung bezogen auf die Dinge des täglichen und des mittelfristigen und Bedarfs</li> <li>Mecklenburgisches Landestheater Parchim, Multiplex-Kino, Museum, Galerie</li> <li>Krankenhaus u. Arztpraxen, umfangreiche Angebote im Einzelhandel, weiterf. Schulen, Kreisverwaltung, bedeutender Arbeitsplatzstandort, Tourismusangebot, Gastronomie etc.</li> </ul>		
<b>Technische Infrastruktur &amp; ÖPNV</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bahnhof</li> <li>Busbahnhof</li> <li>Direktverbindung zur BAB 24</li> <li>(Flughafen Schwerin Parchim)</li> </ul>		
Wegebeziehung		
<b>Wegenetz zwischen Quelle und Ziel</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>MIV: Entfernung Lübz - Parchim: 14 Km über Bundesstraße</li> <li>Keine direkte Verbindung für den Radverkehr. Fahrt entlang der Bundesstraße nur bedingt möglich</li> <li>ÖPNV: Alle Linien zwischen Lübz u. Parchim fahren auf gleichem Linienweg über Rom</li> <li>Zuganbindung nach Parchim: Bedienung Mo. – Fr. im T120, in HVZ T60. Sa. und So T120 mit einer Fahrzeit von 16 Minuten. Ende 2014 Busersatzverkehr</li> <li>Busanbindung über verschiedene Linien (700, 711, 713, 714) mit 1-5 Fahrtenpaaren von Mo.-Fr</li> </ul>		
<b>Einschätzung der Wegebeziehung für ältere Menschen</b>		Zukünftige Verschiebungen
<b>Person 1: (leicht eingeschränkt) mobil</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Strecke per Rad bzgl. Entfernung bedingt möglich, aber tendenziell zu weit</li> <li>MIV bevorzugt; bedingte ÖPNV-Nutzung</li> </ul>	<b>Person 2: stark eingeschränkt mobil</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Konkrete Relation hat keine hohe Bedeutung für Hochbetagte; jedoch Teilabschnitt im Zulauf auf Parchim oder Lübz</li> <li>Radverkehr nicht möglich</li> <li>selten Pkw verfügbar → ÖPNV einzige Alternative</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angebot im Korridor stellt den maßgeblichen Ansatzpunkt zu künftiger Planungen dar → aufgrund demographischer Veränderungen tendenziell immer weniger Nachfrage auf vielen untergeordneten Netzabschnitten → Linien zwischen wichtigen Zentren als Konstanten</li> </ul>
Erkenntnisgewinn		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Orte sind nicht zwingend voneinander abhängig im Sinne eines Verhältnisses von Ortsteil zu Ort o. ä. / prinzipiell gleiche infrastrukturelle Ausstattung</li> <li>relevante ÖPNV-Hauptachse; genügend Nachfrage aufgrund Ausstattung von Lübz u. Parchim → auch Pendler</li> <li>Von besonderem Interesse ist das gute ÖPNV-Angebot im Korridor, welches es zu wahren bzw. planerisch zu optimieren gilt → bspw. Parallelverkehr Bus und Bahn abstimmen, Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern ermöglichen etc. → Zwischenorte können profitieren</li> <li>Identifizierung möglicher zentraler Verknüpfungspunkte zum „Andocken“ von Mobilitätsangeboten aus dem Zwischenraum → zur Stärkung der Linien im Korridor und zur Etablierung von Angeboten für den Zwischenraum als Handlungsansatz</li> <li>Zielorte sind zu überprüfen → Lage der Halte stellen für ältere Menschen hinreichend abgestimmt?</li> </ul>		

Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 44: Wegebeziehung Marnitz – Parchim

Wegebeziehung Marnitz - Parchim		Relationskategorie 2
Marnitz: Gemeinde, Hauptortsteil von vier Ortsteilen – 762 Einwohner Parchim: Mittelzentrum, Kreisstadt mit fünf Ortsteilen, 17.452 Einwohner		
Quelle: Marnitz		
<b>Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kl. Supermarkt (Nahkauf), Eiscafé</li> <li>■ Arztpraxis (Zahnarzt, Allgemeinarzt)</li> <li>■ Apotheke, Physiotherapiepraxis</li> <li>■ Sparkasse</li> <li>■ Seniorenpflegeheim, Sozialstation</li> <li>■ Freizeitziele: Aussichtsturm, Wetterstation</li> <li>■ Kirche und Friedhof</li> <li>■ Grundschule</li> <li>■ Sportplatz</li> <li>■ Post, Hermes Paketshop</li> </ul>		
<b>Technische Infrastruktur &amp; ÖPNV</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Busanbindung nach Parchim, Suckow (Schulverkehr)</li> <li>■ Bedienung Mo - Fr, fast ausschließlich Schulverkehr</li> <li>■ Befriedigender Zustand Fußwege</li> <li>■ Fahrradabstellanlagen vor vielen Einrichtungen</li> <li>■ Keine Radwege inner- und außerorts</li> </ul>		
<b>Räumliche Beziehung / alternative Ziele</b>	<b>Bewertung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nächstes Grundzentrum: Lübz (24km)</li> <li>■ Gemeinde mit vergleichbarem Angebot: Siggelkow (10km)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Dem Ort angemessene Verkehrsinfrastruktur</li> <li>■ Nur sehr beschränktes ÖPNV-Angebot in Richtung Parchim</li> <li>■ Anbindung kleiner Orte an Marnitz zielführend → Stärkung bestehender Strukturen, Behebung eigener Defizite</li> </ul>	
<b>Bewertung</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Im Vergleich zu Orten vergleichbarer Größe sehr gute infrastrukturelle Ausstattung</li> </ul>		
Ziel: Parchim		
<b>Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Siehe Steckbrief Relationskategorie 1</li> </ul>		
<b>Technische Infrastruktur &amp; ÖPNV</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Siehe Steckbrief Relationskategorie 1</li> </ul>		
Wegebeziehung		
<b>Wegenetz zwischen Quelle und Ziel</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ MIV: B 321 als dominante Achse (ca. 15km) → kein Radweg, kein Bürgersteig, keine Beleuchtung</li> <li>■ Regionaler Radwanderweg westlich von der B321 (Marnitz - Dorf Polnitz - Slate - Parchim) ca. 19km</li> <li>■ Geringes ÖPNV-Angebot nach Parchim zwei Fahrten am Vormittag zum ZOB, an ausgewählten Tagen zwei zusätzliche Fahrten</li> </ul>		
<b>Einschätzung der Wegebeziehung für ältere Menschen</b>		<b>Zukünftige Verschiebungen</b>
<b>Person 1: (leicht eingeschränkt) mobil</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Strecke per Rad bzgl. Entfernung kaum möglich</li> <li>■ Entfernung in Kombination mit fehlendem Radweg unattraktiv → Pkw wird bevorzugt</li> </ul>	<b>Person 2: stark eingeschränkt mobil</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Strecke per Rad bzgl. Entfernung nicht möglich</li> <li>■ Kein Pkw aufgrund Altersarmut, Strecke zu weit zu Fuß, keine Verbindung mit ÖPNV → schlechte Anbindung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bevölkerungsverluste Marnitz moderat</li> <li>■ Anbindung der Zwischenorte an ÖPNV-Achse denkbar</li> <li>■ Linienverlauf ändern oder Konzept Anbindung über Verknüpfungspunkt</li> </ul>
<b>Erkenntnisgewinn</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Parchim als nächstgelegenes Zentrum von Bedeutung → Parchim für Versorgung mit Gütern des mittel-/langfristigen Bedarfs</li> <li>■ Parchim nur per ÖPNV oder MIV zu erreichen</li> <li>■ Bedeutung von Marnitz für Bewohner der umliegenden Zwischenorte (Grundversorgung) → Marnitz generiert aufgrund der guten infrastrukturellen Ausstattung eigenen Einzugsbereich für die kleineren Orte im Umkreis von ca. 3-5 km und damit auch Mobilitätsbedürfnisse „gegen“ die eigentlich Lastrichtung z. B. für Tessenow</li> <li>■ Potentialanalyse ob bei optimierten Verlauf genügend Potential für ÖPNV-Nebenachse vorliegt → falls ja: ÖV-Grundangebot Nebenachse vorsehen → falls nicht: alternatives Mobilitätsangebot auch für Orte neben der Achse (Ziegendorf, Karrenzin, Groß Godems, Suckow etc.)</li> </ul>		

Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 45: Wegebeziehung Wahlstorf – Lübz

<b>Wegebeziehung Wahlstorf - Lübz</b>		<b>Relationskategorie 3</b>
Wahlstorf: 153 Einwohner (Ortsteil der Gemeinde Gehlsbach (Fusion zum 01.01.2014 mit der Gemeinde Karbow-Vietlütbe)) Lübz: Mittelzentrum, Hauptortsteil der sieben Ortsteile - 6.356 Einwohner		
<b>Quelle: Wahlstorf</b>		
<b>Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gaststätte</li> <li>■ Kirche</li> </ul>		
<b>Technische Infrastruktur &amp; ÖPNV</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ÖPNV: Mo-Fr, max. sechs Fahrten am Tag (Schulverkehr), davon zwei Fahrten nach Klein Dammerow</li> <li>■ ÖPNV: keine Bedienung am Wochenende, eine Fahrt in der Ferienzeit</li> <li>■ Eine zentrale Haltestelle im Ort</li> <li>■ Kopfsteinpflaster im Bereich der Haltestelle → kein barrierefreier Zugang Haltestelle</li> <li>■ Zustand Straße sonst gut</li> <li>■ Keine gesonderte Radfahrinfrastruktur Innerorts und Außerorts</li> </ul>		
<b>Räumliche Beziehung / alternative Ziele</b>		<b>Bewertung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lübz: (15km)</li> <li>■ Eingeschränkt: Siggelkow (14 km)</li> <li>■ Karbow-Vietlütbe (10km) → ebenfalls Ortsteil ohne nennenswerte infrastrukturellen Einrichtungen</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ortsteil mit allg. Erreichbarkeitsdefiziten</li> <li>■ Ortsteil ohne nennenswerte infrastrukturellen Einrichtungen</li> <li>■ Besuche / Freizeit als verbleibende Motive für Nahmobilität</li> <li>■ Gaststätte als Multiplikator nutzbar? → dann pot. Anlaufpunkt Mobilitätsfragen</li> </ul>
<b>Ziel: Lübz</b>		
<b>Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Siehe Steckbrief Relationskategorie 1</li> </ul>		
<b>Technische Infrastruktur &amp; ÖPNV</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Siehe Steckbrief Relationskategorie 1</li> </ul>		
<b>Wegebeziehung</b>		
<b>Wegenetz zwischen Quelle und Ziel</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ MV: ca. 16km über L17</li> <li>■ Radverkehr: L17 aufgrund Ausbauzustand und Verkehr nicht für Radnutzung geeignet bzw. empfehlenswert. Alternative: ca. 16km → Nutzung von Landwirtschaftswegen oder ca. 18km über Gischow</li> <li>■ ÖPNV: Vier Fahrten am Tag nach Lübz (erste Fahrt 13:05 Uhr, letzte Fahrt 17:15 Uhr) → Fahrzeit ca. 45 Minuten</li> <li>■ ÖPNV: Vier Rückfahrten nach Wahlstorf (12:00 Uhr, 13:00 Uhr, 14:15 Uhr, 16:00 Uhr)</li> <li>■ ÖPNV: somit prinzipiell nur eine Fahrtmöglichkeit als Hin- u. Rückfahrt nutzbar</li> <li>■ Keine Alternativen Ziele die näher gelegen wären und besser erreichbar sind</li> </ul>		
<b>Einschätzung der Wegebeziehung für ältere Menschen</b>		
<b>Person 1: (leicht eingeschränkt) mobil</b>	<b>Person 2: stark eingeschränkt mobil</b>	<b>Zukünftige Verschiebungen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Strecke per Rad bzgl. Entfernung nur für sehr wenige Personen möglich</li> <li>■ Entfernung in Kombination mit fehlendem Radweg/umwegiger Verbindung unattraktiv → Pkw wird bevorzugt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Strecke per Rad bzgl. Entfernung nicht möglich</li> <li>■ Pkw nicht immer verfügbar, Strecke zu weit, zu wenig Verbindungen mit ÖPNV</li> <li>■ Mitfahren → Dorfgemeinschaft?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Busangebot hängt maßgeblich von der Entwicklung der Schülerzahlen ab → Tendenz stark rückläufig</li> <li>■ Weniger ÖPNV Angebot → keine Möglichkeit zur nahräumlichen Versorgung → aber ältere Menschen angewiesen auf ÖPNV</li> </ul>
<b>Erkenntnisgewinn</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Starke Abhängigkeit von Lübz mangels Alternativen</li> <li>■ geringes ÖPNV-Angebot mangels Nachfrage (Schüler) → zukünftig Verschlechterung des Angebots wahrscheinlich</li> <li>■ Einrichtungen wie Gaststätten können als möglicher Anlaufpunkt bei Mobilitätsfragen dienen → „Matching“ von Fahrtangeboten und Fahrtwünschen → Beratung und Unterstützung der Gewerbetreibenden notwendig / Aufwandsentschädigung</li> </ul>		

Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 46: Wegebeziehung Siggelkow – Marnitz

Wegebeziehung Siggelkow - Marnitz		Relationskategorie 4
<p>Siggelkow: Gemeinde, Hauptortsteil von fünf Ortsteilen – 519 Einwohner (nur Siggelkow)</p> <p>Marnitz: Gemeinde, Hauptortsteil von vier Ortsteilen – 762 Einwohner</p>		
Quelle: Siggelkow		
<p><b>Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bäcker, Mobile Händler, Lebensmittelhändler</li> <li>■ Kindergarten</li> <li>■ Kirche und Friedhof</li> <li>■ Arztpraxis (Allgemeinarzt), Pflegedienst</li> <li>■ Gemeindezentrum</li> <li>■ Bibliothek</li> <li>■ Landfrauenverein</li> <li>■ Freiwillige Feuerwehr</li> <li>■ Sportplatz</li> </ul>		
<p><b>Technische Infrastruktur &amp; ÖPNV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Busanbindung nach Parchim und Richtung Klein Pankow</li> <li>■ Bedienung Mo – Fr, hauptsächlich Schulverkehr (andere Fahrten nur Mi, Fr)</li> <li>■ Innerorts z.T. sanierungsbedürftige Wege, Fußweg endet am Ortsausgang</li> <li>■ Keine Fuß- und Radwege, keine Beleuchtung ab Ortsausgang.</li> </ul>		
Räumliche Beziehung / alternative Ziele	Bewertung	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nächstes Zentrum: Parchim, 8 Km</li> <li>■ Weiteres Zentrum: Lübz, 14 Km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Wenige ÖPNV-Verbindungen nach Parchim. Marnitz nur über Umstieg erreichbar. Ortsausgangsstraßen auf MIV ausgelegt</li> <li>■ Grundzentrum zur Befriedigung des täglichen Basisbedarfes für die Ortsteile und angrenzende weitere Orte</li> </ul>	
Ziel: Marnitz		
<p><b>Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Siehe Relationskategorie 2</li> </ul>		
<p><b>Technische Infrastruktur &amp; ÖPNV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Siehe Relationskategorie 2</li> </ul>		
Wegebeziehung		
<p><b>Wegenetz zwischen Quelle und Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Entfernung Siggelkow - Marnitz: 9,7 Km über PCH22 → Erreichbarkeit im MIV gewährleistet</li> <li>■ Außerorts: Kein Radweg, kein Bürgersteig, keine Beleuchtung entlang der Verbindungsstraße, aber Abschnitt Teil einer regional bedeutsamen Radtour</li> <li>■ ÖPNV: Keine Direktverbindung; über Parchim mit Umsteigen möglich, in den Ferien eine Verbindung am Tag, Reisezeit dabei 01:17 Std. inkl. Umsteigezeit</li> </ul>		
<p><b>Einschätzung der Wegebeziehung für ältere Menschen</b></p>		
Person 1: (leicht eingeschränkt) mobil	Person 2: stark eingeschränkt mobil	Zukünftige Verschiebungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Strecke per Rad bzgl. Entfernung noch möglich</li> <li>■ Entfernung in Kombination mit fehlendem Radweg für Alltagsmobilität unattraktiv → Pkw wird bevorzugt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Strecke per Rad bzgl. Entfernung kaum möglich</li> <li>■ Pkw steht nicht immer zur Verfügung, Strecke zu weit zu Fuß, keine Verbindung mit ÖPNV → keine Anbindung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bevölkerungsverluste Marnitz moderat</li> <li>■ Siggelkow stärkere Orientierung nach Parchim</li> <li>■ Stärkere Bedeutung der Orte für die Grundversorgung der jeweils dazugehörigen Ortsteile</li> </ul>
Erkenntnisgewinn		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Orte „brauchen“ sich nicht gegenseitig: beide Orte stärkere Orientierung nach Parchim als zueinander;</li> <li>■ beide Orte weisen Grundinfrastruktur für Befriedigung täglicher Bedarf auf</li> <li>■ Wenig Gründe für ÖPNV-Angebot zwischen den Orten; soziale Kontakte → Selbstverantwortung</li> <li>■ Nahmobilität in den Orten wichtig, da sowohl Siggelkow als auch Marnitz innerörtliche Ziele für die umliegenden Ortsteile bietet</li> <li>■ Beide Orte Ausgangspunkt für überörtliche Mobilität in Richtung Grund- oder Mittelzentren, um bspw. innerörtliche Versorgungslücken zu schließen → Sammelpunkt → Notwendigkeit für Mobilitätskonzepte für nachgelagerte Ortsteile</li> </ul>		







Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 47: Wegebeziehung Groß Pankow – Siggelkow

<b>Wegebeziehung Groß Pankow - Siggelkow</b>		<b>Relationskategorie 5</b>
Groß Pankow: Ortsteil – 119 Einwohner Siggelkow: Gemeinde, Hauptortsteil von fünf Ortsteilen – 519 Einwohner		
<b>Quelle: Groß Pankow</b>		
<b>Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Briefkasten</li> <li>■ Kirche, Pfarrsitz der Gemeinde, Friedhof am Ortsausgang Ost</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gemeindezentrum</li> <li>■ Kiosk (ausgewählte Lebensmittel)</li> <li>■ Freiwillige Feuerwehr</li> </ul>	
<b>Technische Infrastruktur &amp; ÖPNV</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Busanbindung über Siggelkow nach Parchim (an Schultagen mehrere Fahrtmöglichkeiten, sonst zwei Fahrtenpaare, eine Ruf-Bus-Fahrt)</li> <li>■ Bedienung nur Mo – Fr, dabei hauptsächlich Schulverkehr (bis auf 3 Fahrtenpaare)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Innerorts gute Wege, Fußweg endet am Ortsausgang</li> <li>■ Keine Fuß- und Radwege ab Ortsausgang, keine Beleuchtung außerhalb</li> </ul>	
<b>Räumliche Beziehung / alternative Ziele</b>		<b>Bewertung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nächstes Mittelzentrum: Parchim, 11 Km</li> <li>■ Weiteres Mittelzentrum: Lübz, 13 Km</li> <li>■ Neben Siggelkow weiteres Grundzentrum: Marnitz, 9 Km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nahversorgung eingeschränkt</li> <li>■ Besuche / Freizeit als verbleibende Motive für Nahmobilität</li> <li>■ Ortsausgangsstraßen auf MIV ausgelegt - keine alternativen Wege für Fuß- und Radverkehr</li> </ul>	
<b>Ziel: Siggelkow</b>		
<b>Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bäcker, Mobile Händler, Lebensmittelhändler</li> <li>■ Kindertagesstätte</li> <li>■ Kirche, Friedhof</li> <li>■ Arztpraxis (allg. Medizin), Pflegedienst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sportplatz</li> <li>■ Gemeindezentrum, Bibliothek</li> <li>■ Landfrauenverein</li> <li>■ Freiwillige Feuerwehr</li> </ul>	
<b>Technische Infrastruktur &amp; ÖPNV</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Busanbindung nach Parchim und Richtung Klein Pankow (drei Bushaltestellen im Ort)</li> <li>■ Bedienung Mo – Fr im Schulverkehr (zusätzliche Fahrten nur am Mi u. Fr)</li> <li>■ Innerorts z.T. sanierungsbedürftige Wege, Fußweg endet am Ortsausgang</li> <li>■ Keine Fuß- und Radwege ab Ortsausgang, keine Beleuchtung außerhalb</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Grundzentrum zur Befriedigung des täglichen Basisbedarfes für die Ortsteile und angrenzende weitere Orte</li> <li>■ Potenzieller Verknüpfungs- und Sammelpunkt für Mobilitätsangebote zum Mittel- oder Oberzentrum</li> </ul>	
<b>Wegebeziehung</b>		
<b>Wegenetz zwischen Quelle und Ziel</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Entfernung Groß Pankow - Siggelkow: 3,2 Km über Landesstraße, kein alternativer Weg</li> <li>■ Kein Radweg, kein Bürgersteig, keine Beleuchtung entlang der Landesstraße</li> <li>■ ÖPNV: In den Ferien 3 Fahrtmöglichkeiten am Tag (07:30 Uhr, 12:00 Uhr, 17:00 Uhr, letzte davon bedarfsorientiert, Vorbestellung am Vortag) insg. 4 Minuten Fahrzeit; Rückfahrtmöglichkeiten ca. 12:30, 13:45, 14:30, 16:00</li> </ul>		
<b>Einschätzung der Wegebeziehung für ältere Menschen</b>		<b>Zukünftige Verschiebung</b>
<b>Person 1: (leicht eingeschränkt) mobil</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Strecke per Rad bzgl. Entfernung möglich</li> <li>■ Fehlende Radwege machen die Fahrt nach Siggelkow unattraktiv → Pkw wird bevorzugt</li> </ul>	<b>Person 2: stark eingeschränkt mobil</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrsicherheit: Fehlende Radwege → mit dem Rad nach Siggelkow kaum möglich</li> <li>■ selten Pkw verfügbar → angewiesen auf ÖPNV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bevol.-entwicklung bis -25%</li> <li>■ Mehr Hochbetagte → Wichtigkeit ÖPNV nach Siggelkow</li> <li>■ Barrierefreiheit in Siggelkow</li> </ul>
<b>Erkenntnisgewinn</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zwang, sich zum Nachbarort zu orientieren → Innerörtliche Mobilität in Groß Pankow wenig relevant → Verbesserungen Verkehrsinfrastruktur in Siggelkow</li> <li>■ Nachbarortsmobilität → ÖPNV-Angebot ist angemessen → Wahrung des Status quo / Fahrrad nicht für alle nutzbar</li> <li>■ Wahrung Status quo als Grundzentrum → Gemeindezentrum/Kirche/Dorfladen nutzen → Mobilitätsberatung → Ansatzpunkte Ehrenamt</li> </ul>		

Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 48: Wegebeziehung Wahlstorf – Karbow-Vietlütbe

<b>Wegebeziehung Wahlstorf – Karbow Vietlütbe</b>		Relationskategorie 6
Wahlstorf: 153 Einwohner (Ortsteil der Gemeinde Gehlsbach (Fusion zum 01.01.2014 mit der Gemeinde Karbow-Vietlütbe)) Karbow-Vietlütbe: 342 Einwohner (Ortsteil der Gemeinde Gehlsbach (Fusion zum 01.01.2014 mit der Gemeinde Wahlstorf))		
<b>Quelle: Wahlstorf</b>		
Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Siehe Relationskategorie 3</li> </ul>		
Technische Infrastruktur & ÖPNV		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Siehe Relationskategorie 3</li> </ul>		
Räumliche Beziehung / alternative Ziele	<b>Bewertung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Siehe Relationskategorie 3</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Siehe Relationskategorie 3</li> </ul>	
<b>Ziel: Karbow - Vietlütbe</b>		
Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kirche</li> <li>■ Turn- und Sportverein (Sportplatz)</li> <li>■ Freiwillige Feuerwehr</li> </ul>		
Technische Infrastruktur & ÖPNV		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ÖPNV: keine bis vier Abfahrten pro Tag ( in der Ferienzeit) mit tlw. unterschiedlichen Zielen</li> <li>■ ÖPNV: bis zu elf Abfahrten pro Tag (Schulzeit)</li> <li>■ ÖPNV: Drei Haltestellen (Karbow, Karbow Ausbau und Vietlütbe)</li> <li>■ ÖPNV: Wenige Fahrten nach Lütz / Einzelfahrt nach Plau am See</li> <li>■ Zustand Straßeninfrastruktur/Fußwege befriedigend bis ausreichend, tlw. auch gute Abschnitte</li> <li>■ Keine separate Radverkehrsinfrastruktur entlang der L17</li> </ul>		
<b>Wegebeziehung</b>		
Wegenetz zwischen Quelle und Ziel		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ MIV ca. 10km über PCH32 und L17</li> <li>■ Fuß-/Radverkehr ca. 5km über Landwirtschaftsweg</li> <li>■ ÖPNV: keine Fahrtmöglichkeit von Wahlstorf nach Karbow-Vietlütbe</li> </ul>		
Einschätzung der Wegebeziehung für ältere Menschen		<b>Zukünftige Verschiebungen</b>
Person 1: (leicht eingeschränkt) mobil	Person 2: stark eingeschränkt mobil	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Busangebot hängt maßgeblich von der Entwicklung der Schülerzahlen ab → Tendenz stark rückläufig</li> <li>■ Besondere Nachteile für Orte die abseits der Korridore liegen</li> <li>■ Stärkerer Zwang sich zum Korridor orientieren zu müssen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Strecke per Rad bzgl. Entfernung möglich</li> <li>■ Verknüpfung Rad und ÖPNV in Karbow-Vietlütbe als lohnenswerter Ansatz zur Verbesserung der Erreichbarkeitssituation von Wahlstorf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Strecke per Rad bzgl. Entfernung und Ausbauzustand nur sehr bedingt möglich</li> <li>■ Nicht immer steht Pkw zur Verfügung, Strecke zu weit zu Fuß, keine Verbindung mit ÖPNV → altern. Mobilitätskonzept</li> </ul>	
<b>Erkenntnisgewinn</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kleine Orte und Ortsteile sind stark auf zentralen Ort ausgerichtet.</li> <li>■ Karbow-Vietlütbe hat aufgrund der Lage an der L17 und dem dortigen ÖPNV-Angebot deutliche Erreichbarkeitsvorteile gegenüber Wahlstorf</li> <li>■ Fahrrad bietet hier die Möglichkeit zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Wahlstorf bei einer etwaigen Verknüpfung mit dem ÖPNV in Karbow-Vietlütbe</li> <li>■ Orte und Ortsteile sind von ihrer Größe (einwohnerbezogen) zu klein für klassische ÖPNV-Mobilitätskonzepte</li> <li>■ Zusammenschluss bzw. das Kooperieren von Orten erscheint sinnvoll</li> </ul>		

Quelle: eigene Darstellung

### 7.3.2. Beispielwege in der Lupenregion Vorpommern-Greifswald

Die Lupenregion Vorpommern-Greifswald ähnelt der Lupenregion Ludwigslust-Parchim in ihrer Struktur. Wie die Analyse auf Ebene der Strukturdaten gezeigt hat, lassen sich die zentralen Handlungserfordernisse, begründet durch die anhaltende Schrumpfung und Alterung der Bevölkerung sowie die Situation der Orte und Ortsteile mit absolut sehr geringer Einwohneranzahl und teilweise peripherer Lage, zwischen den Landkreisen übertragen. Daher werden die Erkenntnisse der Relationsuntersuchungen aus der Lupenregion Ludwigslust-Parchim als Basis für die Betrachtung der Lupenregion Vorpommern-Greifswald aufgegriffen und weiterentwickelt.

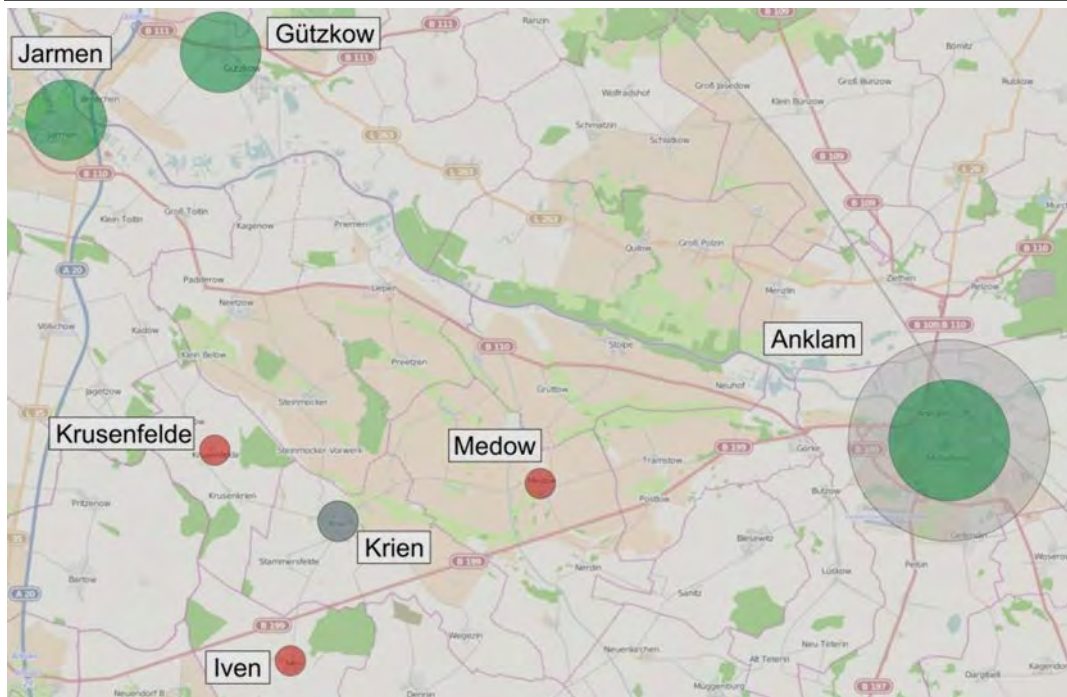
Aufgrund der großen Deckungsgleichheit der Ergebnisse kann somit eine erneute Betrachtung von Einzelrelationen entfallen. Vielmehr sollen die zentralen Erkenntnisse, wie bspw.

- dass ältere Menschen in vielen Orten und Ortsteilen keine Möglichkeit mehr haben, Dinge des alltäglichen Bedarfs vor Ort zu erlangen bzw. zu erledigen und somit auf die Erreichbarkeit von Nachbarorten angewiesen sind,
- dass aus verschiedenen Gründen der Weg in die Nachbarorte für ältere Menschen nur mit dem ÖPNV bzw. ÖPNV-nahen Mobilitätsangeboten realisiert werden kann,
- dass Orte zu klein für eigenständige ÖPNV-Mobilitätskonzepte sind,
- dass ein klassischer ÖPNV nur an ausgewählten, zentralen Achsen verkehrt und verkehren wird,
- dass sich Vorteile ergeben können, wenn mehrere Orte im Hinblick auf die Ausgestaltung von Mobilitätskonzepten kooperieren etc.

aufgegriffen werden und im nächsten Schritt umsetzungsorientiert weiterentwickelt werden. In der Lupenregion Vorpommern-Greifswald wird somit ein stärkerer Fokus auf die etwaige Bündelung von Strukturen gelegt. Zur Verdeutlichung wurde deshalb eine räumliche Situation ermittelt, an der möglichst viele der Erkenntnisse, die in den vorangegangenen Steckbriefen erarbeitet wurden, aufgegriffen werden können.


Als Fallbeispiel wurde eine Situation zwischen dem Oberzentrum Anklam und den Grundzentren Jarmen und Gützkow ausgewählt (siehe nachfolgende Abbildung).

Abbildung 49: Untersuchungsraum Krien und angrenzende Orte



Quelle: eigene Darstellung nach © OpenStreetMap contributors

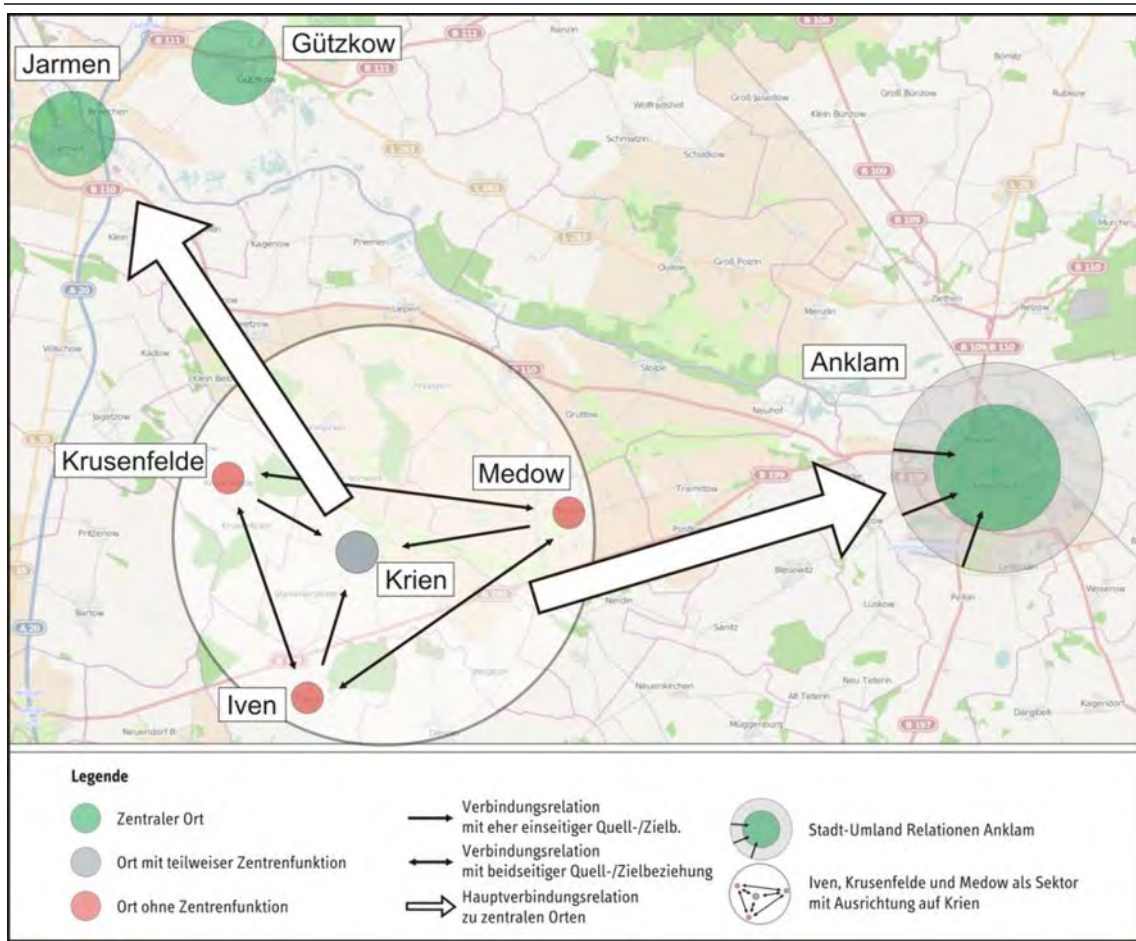
Abbildung 50: Raum Krien – Iven – Medow – Krusenfelde

Raum Krien – Iven – Medow – Krusenfelde	
<p>Krien ~680 Einwohner (sechs Ortsteile) (ca. 18 km bis Anklam, ca. 16 km bis Jarmen)                  Iven ~180 Einwohner (gehörte bis 2005 zum Amt Krien) (ca. 20 km bis Anklam, ca. 20 km bis Jarmen (über Krien)))                  Medow ~ 530 Einwohner (fünf Ortsteile) (ca. 13 km bis Anklam)                  Krusenfelde ~170 Einwohner (drei Ortsteile) (ca. 23 km bis Anklam (über Krien), ca. 13 km bis Jarmen)                  → Verwaltung aller Orte in der Gemeinde Spantekow (ca. 7 km südöstlich von Iven)</p>	
Krien	Krusenfelde, Medow, Iven
Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Dorfläden und Post</li> <li>■ Zwei Allgemeinmediziner</li> <li>■ Gaststätte</li> <li>■ Kirche</li> <li>➔ Ort der teilweise die Funktion eines Zentralen Ortes übernehmen kann</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sportverein</li> <li>■ Feuerwehr</li> <li>■ Sportplatz</li> <li>■ Orte ohne nennenswerte infrastrukturelle Einrichtungen</li> <li>➔ Zwang zur Nachbarortsmobilität/zentraler Ort</li> </ul>
Mobilität im Raum Krien, Medow, Krusenfelde, Iven → Anklam, Jarmen	
Distanzen und Mobilitätsangebot	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Allgemein: Distanzen: Verbindungen zwischen den Orten zwischen 4 und 10 Kilometern Länge</li> <li>■ Allgemein: Krien als „Mittelpunkt“ der Orte liegt in Entfernung zwischen 4 und 6 Kilometern</li> <li>■ MV: B 199 verbindet die Bundesautobahn 20 bei Klempenow (Anschlussstelle Anklam) mit Anklam; L31 und OVP62 als zentrale verbindende Straßen für die Orte → Erreichbarkeit sämtlicher Orte und damit auch der zentralen Orte per MIV gegeben</li> <li>■ Taxi: nur in Anklam und Jarmen</li> <li>■ ÖPNV: Linien 208, 209, 211, 219, 221 fahren jeweils vereinzelt Orte an (1 bis 6 Fahrtenpaare Mo-Fr, hauptsächlich Schulverkehre) ÖPNV = Schülerverkehr; keine Bedienung am Wochenende und in den Ferien</li> <li>■ ÖPNV: keine der genannten Linien nach Jarmen. Linie 207 verkehrt nördlich des Untersuchungsraumes über die B110 zwischen Jarmen und Anklam</li> <li>■ ÖPNV: verschiedene Fahrten schon heute als Linientaxi und/oder als Rufbus</li> <li>■ ÖPNV: Verschiedene Anschlussbeziehungen schon heute in Krien</li> <li>■ Fahrrad: nur für ausgewählte Nutzergruppen eine Alternative zwischen den Orten Krien, Medow, Krusenfelde, Iven. Nach Anklam und Jarmen Weg zu weit insbesondere für Menschen die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind (Hochbetagte)</li> <li>■ keine separate Fahrradinfrastruktur vorhanden → hoher Handlungsbedarf und fehlende Radwege (vgl. Abbildung 13) → landwirtschaftliche Wege</li> <li>■ Zu Fuß: nur Wege im Ort → Wege zu weit → tlw. gefährlich</li> </ul>	
Einschätzung der Wegebeziehung für ältere Menschen	
Person 1: (leicht eingeschränkt) mobil	Person 2: stark eingeschränkt mobil
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Strecke per Rad bzgl. Entfernung zwischen den kleineren Orten möglich</li> <li>■ Kombination ÖPNV und Fahrrad in Krien zu Verbesserung der Erreichbarkeit (vgl. Kapitel 6.3.5) von Medow, Iven Krusenfelde → dann jedoch anderes Busangebot in Krien notwendig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Strecke per Rad bzgl. Entfernung kaum möglich → Pedelec oder andere Fortbewegungsmittel mit elektrischer Unterstützung können dies tlw. kompensieren</li> <li>■ Nicht immer steht Pkw zur Verfügung, Strecke zu weit zu Fuß, begrenztes ÖPNV-Angebot → altern. Mobilitätskonzepte</li> </ul>
Erkenntnisgewinn	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Krien kann sowohl strukturell als auch als verkehrlicher Verknüpfungspunkt eine zentralere Rolle übernehmen, so die Strukturen hieraufhin konsequent angepasst werden → konzeptionelle Umstrukturierung des ÖPNV-Liniennetzes</li> <li>■ Mehrschichtiges ÖPNV-Netz: Flächenerschließung durch innovative, multimodale Konzepte zum Ort Krien, von dort reguläres ÖPNV-Angebot nach Anklam und Jarmen → Verbessertes Angebot zum Status quo notwendig</li> <li>■ Flächenerschließung kann prinzipiell durch verschiedene Konzepte erfolgen</li> <li>■ Eine gestärkte Linie bietet weitere Potenziale zur Anknüpfung bspw. im Zulauf auf die Stadt Anklam und deren direkte Außenbezirke</li> <li>■ Jeder der hier vorgestellten Orte (Krien, Iven, Medow, Krusenfelde) für sich genommen ist zu klein für eigenständiges ÖPNV-Konzept bzw. ein ÖPNV nahes Konzept → Bildung eines „Kooperationsraumes Mobilität“</li> <li>■ Vorhandene Infrastrukturen in Krien als Multiplikatoren nutzen → Dorfläden, Vereine etc. → professionelle Unterstützung notwendig</li> </ul>	

Quelle: eigene Darstellung



Abbildung 51: Möglicher Kooperationsraum<sup>35</sup> Krien, Iven, Medow, Krusenfelde



Quelle: eigene Darstellung nach © OpenStreetMap contributors

35 Der Begriff Kooperationsraum ist der Veröffentlichung des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2013): Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ entnommen. Die Studie wurde von der PTV Planung Transport Verkehr AG erarbeitet.

## 8. Zusammenfassung des Analyseteils

Im Folgenden werden wesentliche Ergebnisse des Analyseteils mit Blick auf die Mobilität älterer Menschen zusammengefasst. Dies zum einen quantitativ auf Basis vorliegender Untersuchungen (MiD 2008) für das gesamte Bundesland, zum anderen qualitativ basierend auf eigenen Untersuchungen für die Lupenregionen.

### 8.1 Ergebnisse für Mecklenburg-Vorpommern

Mecklenburg-Vorpommern ist durch eine sehr niedrige Bevölkerungsdichte sowie eine dezentrale Siedlungsstruktur geprägt, und hat dadurch bedingt ein vergleichsweise grobmaschiges Netz zentraler Orte. Als Folge des demografischen Wandels geht die Einwohnerzahl weiter zurück, zudem steigt das Durchschnittsalter. Die in schrumpfenden Regionen zu beobachtende Ausdünnung von Siedlungsschwerpunkten, die Verringerung der Anzahl zentraler Orte und zurückgehende Infrastrukturangebote führen zu immer höher werdenden Verkehrsaufwänden und darüber hinaus zu steigenden pro Kopf-Kosten für die vorzuhaltende Verkehrsinfrastruktur oder Mobilitätsangebote. Ein Ansatz, auf die Probleme in besonders betroffenen Räumen einzugehen, ist die diskutierte räumliche Kategorie „Ländliche Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen“.

Die Angebote des öffentlichen Verkehrs als Daseinsvorsorge im ländlichen Raum weisen vielfach bereits heute eine sehr niedrige Nachfrage auf, und werden zukünftig im gewohnten Umfang und in gewohnter Struktur kaum noch aufrechterhalten werden können. Von dieser Entwicklung besonders betroffen sind auch die älteren Menschen, und zwar insbesondere dann, wenn kein Auto (mehr) zur Verfügung steht.

#### MiD 2008: Ergebnisse für Mecklenburg-Vorpommern

Wichtige Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten in Mecklenburg-Vorpommern können der Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2008“ (Follmer / Brand 2010) entnommen werden:

- Der Abstand der Führerscheinbesitzquote zwischen Männern und Frauen wird sich zukünftig zwar verringern, aber auch die nächsten Jahre noch deutlich erkennbar sein.
- Im Gegensatz zur bundesweiten Entwicklung gibt es in Mecklenburg-Vorpommern keine Erhöhung des MIV-Anteils am Modal Split bei den älteren Menschen.
- In der Altersgruppe der 60- bis 64-Jährigen werden ca. die Hälfte aller Wege mit dem MIV durchgeführt (Fahrer und Mitfahrer zusammengenommen), bei den über 75-Jährigen sind es weniger als ein Drittel. Auffällig ist, dass nicht nur das aktive Fahren deutlich abnimmt, sondern auch das Mitfahren.
- Der ÖPNV spielt für die Mobilität älterer Menschen eine wichtige Rolle.
- Die Nutzung des Fahrrads nimmt in Mecklenburg-Vorpommern auch noch im Alter eine bedeutende Rolle ein, auch wenn mit Zunahme des Alters die Nutzung seltener wird. Im Alter von 75 und älter wird das Fahrrad dann teilweise gar nicht mehr genutzt. Zwei Drittel der über 75-Jährigen nutzen es nie, ein Drittel jedoch mindestens noch einmal die Woche.
- Mit zunehmendem Alter wird das Zufußgehen zur bedeutendsten Fortbewegungsart: In etwa die Hälfte aller Wege werden im hohen Alter zu Fuß zurückgelegt.
- Ältere Menschen sind insgesamt häufiger unterwegs (Vergleich MiD 2002 mit MiD 2008): Dies bezieht sich sowohl auf das Außerhaussein am Stichtag als auch auf die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Tag.
- Ältere Menschen haben eine Nahraumorientierung: Verglichen mit anderen Altersgruppen legen sie kürzere Wege zurück und sind häufig zu Fuß unterwegs.

## Erreichbarkeitsanalyse

Die Erreichbarkeitsanalysen, die für die Fortschreibung des Länderraumentwicklungsprogramms (LEP 2015) durchgeführt wurden, lassen die Stärken und Schwächen des gegenwärtigen Verkehrssystems deutlich erkennen. Bei Nutzung eines Autos ist die Erreichbarkeit generell gegeben. Die Erreichbarkeit der Ober- und Mittelzentren untereinander mit dem ÖPNV ist ebenfalls gewährleistet. Probleme der ÖPNV-Erreichbarkeit sind für den ländlichen Raum außerhalb des Schülerverkehrs zu konstatieren: An einem Werktag zwischen 6 und 8 Uhr erreichen 85 Prozent der Bevölkerung den nächsten zentralen Ort innerhalb von 30 Minuten. In dieser morgendlichen Spitzenzeit ist das ÖPNV-Angebot aufgrund des Schülerverkehrs am größten. Zu allen anderen Tageszeiten, an den Wochenenden und in den Schulferien ist das Angebot sehr deutlich eingeschränkt bzw. gibt es kein ÖPNV-Angebot, so dass eine Erreichbarkeit mit dem ÖPNV nicht, oder nur unter Inkaufnahme langer Fahrzeiten gegeben ist. Die Probleme in der Gewährleistung der Erreichbarkeit liegen somit vor allem in den ländlichen Räumen abseits der Hauptachsen.

Durch die Kombination von Fahrrad / Pedelec mit ÖPNV können die Erreichbarkeiten signifikant verbessert werden. Das Fahrrad oder Pedelec wird hier als Zu- und Abbringer der Hauptachsen mit gutem Angebot eingesetzt. Voraussetzung ist eine körperliche Verfasstheit, die die Nutzung eines Fahrrads oder Pedelecs erlaubt.

### 8.2 Ergebnisse für die Lupenregionen Ludwigslust-Parchim und Vorpommern-Greifswald

Die Untersuchungsergebnisse für die beiden Lupenregionen ähneln sich in vielen Punkten, weshalb hier einige zentrale Aussagen zusammengefasst dargestellt werden.

Wesentlicher Unterschied der beiden Lupenregionen ist die unterschiedliche Einwohnerdichte: Der Landkreis Ludwigslust-Parchim hat mit knapp 45 EW/km<sup>2</sup> eine im bundesweiten Vergleich sehr niedrige Einwohnerdichte. Dagegen hat der Landkreis Vorpommern-Greifswald mit knapp 62 EW/km<sup>2</sup> eine deutlich höhere Einwohnerdichte.

Verglichen mit dem ganzen Bundesland sind beide Landkreise durch eine überdurchschnittlich hohe Abwanderungstendenz und eine starke Alterung der Bevölkerung charakterisiert. Das Straßennetz ist relativ dicht und der Zustand innerörtlicher Straßen ist besser als der Zustand außerörtlicher Straßen. Der SPNV ist nur für einzelne Relationen relevant. Das ÖPNV-Angebot abseits der Haupttrouten ist auf den Schülerverkehr ausgerichtet, mit den daraus resultierenden Erreichbarkeitsproblemen für andere Personengruppen.

Auf der Mikroebene der Analyse wurden in den Lupenregionen Beispielrelationen untersucht, die ein sehr anschauliches Bild der Mobilitätsprobleme älterer Menschen liefern:

- Ältere Menschen haben in vielen Orten und Ortsteilen keine Möglichkeit, Dinge des alltäglichen Bedarfs vor Ort zu erlangen bzw. zu erledigen und sind somit auf die Erreichbarkeit von Nachbarorten angewiesen (ausgewiesener zentraler Ort oder sonstiger Ort, der beispielsweise noch über ein Lebensmittelgeschäft verfügt).
- Verschiedene Gründe (altersbedingte Einschränkungen, lange Wege, fehlende Voraussetzungen für die Fahrradnutzung) können dazu führen, dass der Weg in die Nachbarorte für ältere Menschen nur mit dem ÖPNV bzw. ÖPNV-nahen Mobilitätsangeboten realisiert werden kann, oder ältere Menschen auf private Mitnahmen zurückgreifen müssen.
- „Klassischer ÖPNV“ mit einem guten Angebot verkehrt gegenwärtig bereits nur auf ausgewählten wichtigen Achsen. Eine Verdichtung des Liniennetzes ist vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume und der Nachfrage zukünftig nicht möglich,

so dass lokalen Konzepten der Flächenerschließung besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist (um in einen (Nachbar-)Ort zu gelangen, der noch über Versorgungsmöglichkeiten verfügt, oder einen Bus / Zug in einen zentralen Ort zu erreichen).

- Die untersuchten Orte in den Lupenregionen sind zu klein für eigenständige ÖPNV-Mobilitätskonzepte. Ein Handlungsansatz kann die Kooperation mehrerer Orte im Hinblick auf die Ausgestaltung von Mobilitätskonzepten sein.

### **8.3 Zusammenfassende Bewertung mit Blick auf ältere Menschen und Ausblick auf den Teil „Handlungsempfehlungen“**

- Die Erreichbarkeit der zentralen Orte aus der Fläche mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist in Mecklenburg-Vorpommern erheblich schlechter als mit dem PKW.
- Die Erreichbarkeit der zentralen Orte untereinander mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist insgesamt als gut zu bewerten. Dieses gute Niveau gilt es zu bewahren, zu nutzen, zu unterstützen und als Rückgrat des ÖPNV gegebenenfalls auszubauen.
- Aufgrund der demografischen Entwicklung ist die Aufrechterhaltung des ÖPNV bereits schwierig und wird zukünftig noch schwieriger werden. Bislang gibt es seitens der Aufgabenträger erst wenige Ansätze einer altfreundlichen Umstrukturierung des ÖPNV zu kleinteiligen und bedarfsgerechten Angeboten (beispielsweise flexible Angebotsformen und Möglichkeit der Haustür-Bedienung). Hemmnisse einer Umstrukturierung sind vielfach sowohl die finanziellen Restriktionen als auch fehlendes Know-how.
- Die Probleme der Erreichbarkeit fokussieren sich also auf einen Personenkreis ohne ausreichende Nachbarschaftshilfe, der sich aufgrund altersbedingter Beeinträchtigungen weder Pkw- noch Zweiradnutzung zutraut. Hier ist Daseinsvorsorge gefordert.
- Die unterdurchschnittliche ÖPNV-Nutzung in Mecklenburg-Vorpommern begründet sich aus dem oftmals nur rudimentär vorhandenen Gesamtangebot, welches für große Teile der Bevölkerung keine adäquate und nutzbare Option darstellt, aber auch aus der Pkw-Verfügbarkeit und den eingeübten Handlungsrouinen.
- Neben dem fehlenden bzw. zeitlich limitierten Angebot stellen für ältere Menschen Zugangsbarrieren (insbesondere Lage der Ein- und Ausstieghaltstellen, zu überwindende Distanz, barrierefreier Zugang zu den Haltstellen) ein weiteres Nutzungshemmnis dar.
- Der Radverkehr hat ein nicht zu unterschätzendes Potenzial für die Verbesserung der Erreichbarkeit. Einschränkend ist jedoch hinzuzufügen, dass die Nutzung des Fahrrads für ältere Menschen abhängig von persönlicher Konstitution und räumlichen Gegebenheiten limitiert ist. Vor allem die zwischen- oder nachbarörtlichen Relationen sind nicht immer für den Radverkehr ausgelegt. Die Distanz, der Zustand der Infrastruktur und somit Sicherheitsaspekte wirken sich stark einschränkend aus.
- Zwischen einer effizienten regionalen Verantwortung der Aufgabenträger und lokalen Problemen besteht ein potenzieller Zielkonflikt: Die neuen großen Landkreise als Aufgabenträger des ÖPNV haben eine räumliche Distanz zu den lokalen Problemen vor Ort. Die Herausforderung besteht also darin, dass ein politischer Prozess beschritten wird, in dem der Bürgermeister, obwohl nur für seine Gemeindestraßen und den kommunalen Parkraum zuständig, auch den ÖPNV mitgestalten kann. Gleichzeitig sollte der Landkreis, der zu weit weg von den lokalen demografischen Zuspitzungen agiert, auch in den Kategorien der Nahmobilität handeln. Sonst ist die Konzentration von Aufmerksamkeit auf längere Distanzen und hohe Geschwindigkeiten im Raum für eine altfreundliche Entwicklung problematisch.
- Trotz vieler erfolgreicher Pilotprojekte ist die Innovationsbereitschaft in ländlichen Räumen sehr stark durch einzelne aktive Persönlichkeiten in Pilotprojekten geprägt. Um die Abhängigkeit von Einzelpersonen zu überwinden, sind, beim Anspruch auf eine gleich-

mäßige gute Versorgung, Strukturveränderungen mit entsprechend weitergehenden, flankierenden Maßnahmen notwendig.

An die Analyse schließen sich die Handlungsempfehlungen an: Zunächst wird in Kapitel 9 die Grundstruktur der Handlungsempfehlungen vorgestellt und begründet, und es werden verschiedene Praxisbeispielen als Referenzprojekte dargestellt. In Kapitel 10 werden die Handlungsrahmenbedingungen für die Umsetzung von Problemlösungen insbesondere auch mit Blick auf das Land Mecklenburg-Vorpommern reflektiert und daran anschließend beispielhaft Problemlösungen benannt, insbesondere auch mit Blick auf die untersuchten Beispielräume der Lupenregionen. Abschließend werden Empfehlungen für die Politik auf Landesebene gegeben.

## 9. Handlungsfelder und Referenzbeispiele

In diesem Kapitel wird die Grundstruktur der Handlungsfelder mit Blick auf die im Analyseteil erarbeiteten Handlungsbedarfe hergeleitet und begründet. Für die drei Basis-Handlungsfelder mit der primären Zielrichtung der Gewährleistung des ÖPNV als Daseinsvorsorge werden jeweils eine Auswahl verschiedener Referenzbeispiele anhand eines einheitlichen Schemas vorgestellt: Im Mittelpunkt steht eine Beschreibung des Projekts, ebenfalls behandelt werden die Gesichtspunkte Problem- und Ausgangslage, Akteure sowie Bewertung und Erfolgsfaktoren. Abschließend folgt eine Einschätzung der Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern.

Ebenfalls in Kapitel 9 wird auf Handlungsansätze zur Verbesserung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) eingegangen.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der einzelnen Analyseschritte und vor allem bezogen auf den Erkenntnisgewinn, als Essenz der Steckbriefbetrachtung der unterschiedlichen räumlichen Verknüpfungen, lassen sich vier zentrale Handlungsfelder ableiten:

- Neustrukturierung des ÖPNV-Liniennetzes
- Flächenerschließung mit Gemeinschaftsverkehren
- Flankierende Maßnahmen
- Ansätze zur Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad

Die Handlungsfelder bauen aufeinander auf und entfalten ihre volle Wirksamkeit in ihrer Kombination. Die Neustrukturierung des Liniennetzes greift dabei unter anderem eine Kritik aus den jeweiligen Nahverkehrsplänen auf: Das derzeitige ÖPNV-Angebot ist Ergebnis einer langfristigen Entwicklung in der Form einer gewachsenen Struktur. Vor dem Hintergrund der heutigen Erfordernisse, wie sie bspw. aus dem demografischen Wandel entstehen, ist eine Grenze für eine solche Entwicklung erreicht, so dass ein Systemwechsel erforderlich wird. Ein „Weiter so wie in den vergangenen Jahren“ erscheint nicht opportun. Die weiteren Handlungsfelder begründen sich dann aus dem dargestellten Ansatz der Neustrukturierung und werden im jeweiligen Kapitel detailliert erörtert.

### Auswahl der Referenzbeispiele

Zur Auswahl der Referenzbeispiele waren folgende Gesichtspunkte leitend:

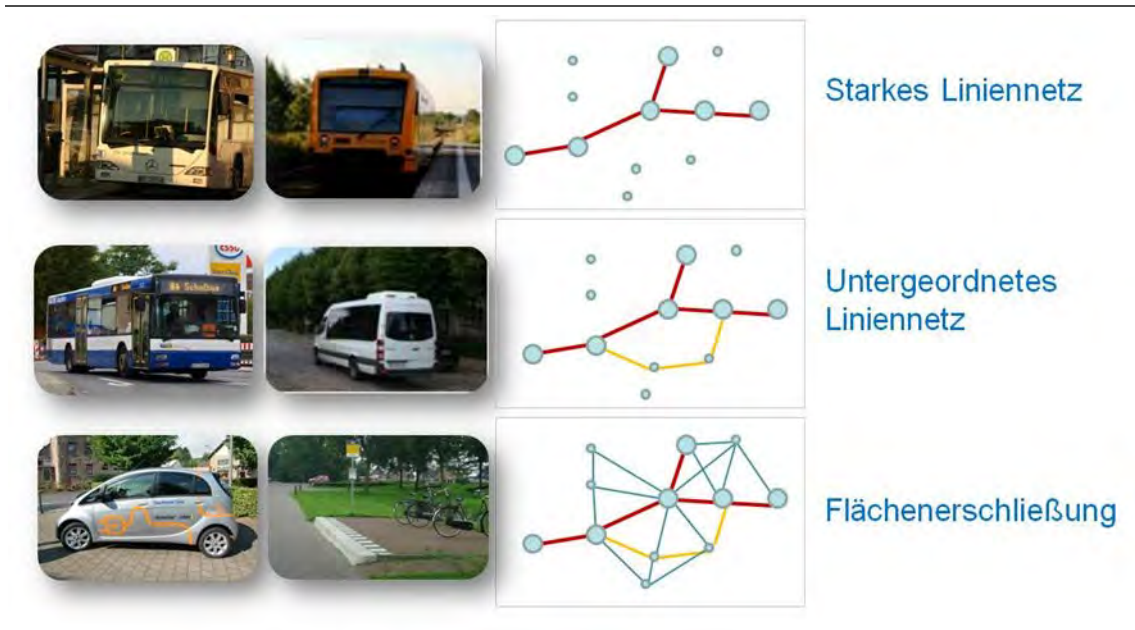
- Im Fokus steht die Gewährleistung der Mobilität im ländlichen Raum. Die Ausgangslage ist zumindest in Teilaspekten mit Mecklenburg-Vorpommern vergleichbar, so dass das Referenzbeispiel als Gesamt- oder Teilprojekt Problemlösungspotenzial aufweist.
- Es sollten auch Referenzbeispiele aufgeführt werden, die den Erhalt eines ÖPNV-Angebots auch dann ermöglichen, wenn kein Schülerverkehr vorhanden ist.
- Die meisten der Referenzbeispiele befassen sich mit innovativem öffentlichem Verkehr. Sie sind aber gleichzeitig insofern „bodenständig“, als dass sie Anforderungen und Fähigkeiten älterer Menschen gegenwärtig und voraussichtlich auch in den nächsten Jahre Rechnung tragen.
- Die Umsetzung der Referenzbeispiele sollte keine neuen, noch nicht ausreichend erprobten technischen Anwendungen voraussetzen. Zudem sollten sie im gegenwärtigen Rechtsrahmen für den ÖPNV umgesetzt werden können, so dass eine kurz- bis mittelfristige Realisierung möglich ist. Gleichwohl wird auch auf solche Referenzbeispiele eingegangen, die komplexer in der Umsetzung, aber mit Blick auf die Ausgangslage in Mecklenburg-Vorpommern interessant sind.

## 9.1 Neustrukturierung des ÖPNV-Liniennetzes

Die Analyse hat deutlich gemacht, dass in den peripheren und dörflichen Bereichen Mecklenburg-Vorpommerns keine adäquate ÖPNV-Versorgung älterer Menschen mehr gegeben ist. Der auf den Schülerverkehr ausgerichtete Linienbetrieb ist vielerorts das einzige verbliebene Angebot, welches aufgrund seiner Rahmenseetzungen (Bedienungszeiträume, Linienwege, fehlender Wochenend- und Ferienverkehr) eine selbstbestimmte Mobilität älterer Menschen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, nicht zulässt. Das ÖPNV-Netz wurde in der Vergangenheit nicht konsequent auf die veränderten Anforderungen hin, die sich aus demografischem Wandel und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ergeben, konzeptionell neu ausgerichtet. Vielmehr wurde das bestehende Netz und die Angebote gemäß den Nachfragerückgängen sukzessive reduziert. Zurückgeblieben sind relativ „autarke Bedienungsräume“ (vgl. Planungsbüro für Verkehr Bornkessel, Brohm & Markgraf 2011, S. 25), welche sich an den in der Region agierenden Verkehrsunternehmen, früheren kommunalen Grenzziehungen sowie historisch gewachsenen Nachfragebeziehungen orientieren. Die vielerorts relativ große Anzahl von Linien mit teilweise geringer Angebotsdichte führt zu einem wenig überschaubaren Gesamtangebot. Viele Linien weisen keine klare Linienstruktur auf, sondern besitzen aufgrund der siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen in Kombination mit den Belangen des Schülerverkehrs oft mehrere Teillinien und zahlreiche Linienverzweigungen, woraus sich Taktstrukturen kaum ablesen lassen.

Auf der anderen Seite wurde deutlich, dass sich vor allem zwischen den Oberzentren und den Mittelzentren Korridore befinden, in denen der Bus- und der Schienenverkehr (teilweise in Kombination) für ein gutes ÖPNV-Angebot sorgen und die entsprechenden Räume gut miteinander verbinden. Dieses Angebot gilt es zu nutzen und die heutigen, aus ÖPNV-Perspektive benachteiligten Räume, an die starken „Korridore“ intelligent anzuschließen. Die generelle Neustrukturierung des ÖPNV-Liniennetzes sollte dabei, wie in der folgenden Abbildung dargestellt, vorgehen werden.

Abbildung 52: Generelle Konzeption des Liniennetzes



Quelle: eigene Darstellung (Bildquellen: plan:mobil; links unten: Dorfauto: <http://dorfauto.ney.blogspot.de/p/das-dorfauto-ney.html>, abgerufen am 19.11.2014; rechts unten: difu)

Im angebotsorientierten Hauptliniennetz mit seinen „starken Linien“ sollten Ober- und Mittelzentren, aber gegebenenfalls auch die raumordnerisch definierten Grundzentren und weitere ausgewählte Orte, die – obgleich sie nicht als zentrale Orte ausgewiesen sind – in der Praxis teilweise zentralörtliche Funktionen übernehmen und daher ein entsprechendes Fahrgastpotenzial aufweisen, durch ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot miteinander verknüpft werden. Dies kann sowohl durch den straßengebundenen ÖPNV erfolgen als auch durch den Schienenverkehr. Angesichts der verglichen mit dem Bus deutlich höheren Kosten der Schiene setzt die Umsetzung einer Hauptlinie als Schienenstrecke ein höheres Fahrgastpotenzial voraus als eine Buslinie des Hauptnetzes. Aber auch weitere Gesichtspunkte wie unterschiedliche Fahrzeiten bei Bahn und Bus oder auch das touristische Nachfragepotenzial sollten in der Abwägung zwischen Bus- und Bahn-Angebot berücksichtigt werden.

Das nachfrageorientierte Nebenliniennetz („untergeordnete Liniennetz“) wird maßgeblich durch den Schülerverkehr bestimmt und durch ein entsprechendes Angebot abgebildet. In Einzelfällen und bei entsprechendem Nachfragepotenzial kann das Angebot auf ausgewählte Fahrtenpaare außerhalb der Schulzeiten ausgeweitet werden.

Die Netzgestaltung sollte dahingehend optimiert werden, dass parallele Strukturen von Bahn und Bus vermieden bzw. abgebaut werden, so dass strecken- und zeitbezogene Konkurrenzangebote nicht auftreten<sup>36</sup>. Vielmehr ist ausgehend von definierten, zentralen Verknüpfungspunkten von Bahn, Bus und weiteren Verkehrsträgern die Fahrplangestaltung im ÖPNV und SPNV so auszugestalten, dass Anschlüsse systematisch geplant werden und die Prinzipien eines integralen Taktfahrplans<sup>37</sup> (ITF) Anwendung finden.

Die Vorteile eines solchen Vorgehens werden vor allem im Rahmen der Kostenersparnis durch direkte Führung der Linienverkehre gesehen. Diese begründen sich aus der Vermeidung von Treibstoff- und Personalkosten für lange und umwegige Fahrten für nur sehr wenige Fahrgäste in den ländlichen und/oder peripheren Räumen. Ebenfalls können durch den Wegfall der beschriebenen Teillinien und zahlreichen Linienverzweigungen Fahrzeugumläufe optimiert und somit weitere Ersparnisse erzielt werden. Freiwerdende Kapazitäten können dann zur Angebotssteigerung zwischen den größeren bzw. nachfragestarken Orten und Verknüpfungspunkten eingesetzt werden, wie auch für flexible Formen der Flächenerschließung. Diese Empfehlung wird vor dem Hintergrund ausgesprochen, dass attraktivere Angebote (häufiger und / oder schneller) eine neue ÖPNV-Nachfrage generieren können (vgl. FGSV 2010). Die Schaffung gestärkter Hauptachsen ist eine Strategie, die Attraktivität des ÖPNV für im Hinblick auf neue Nachfrage aussichtsreiche Relationen zu erhöhen, und gleichzeitig ein verlässliches ÖPNV-Rückgrat zu schaffen, an das Angebote zur Flächenerschließung angebunden werden können. Die Flächenerschließung wird vor allem durch flexible Angebotsformen des ÖPNV, durch bürgerschaftlich getragene Angebote aber auch durch das Fahrrad oder Pedelec hergestellt (vgl. Kapitel 9.2).

Ein weiterer zu berücksichtigender Aspekt bei der Neukonzeption des Netzes ist die Haltestellensituation in den primären Zielgebieten (zentrale Orte) der Linienverkehre. Wie die Analyse der Beispielrelationen gezeigt hat, sind nicht immer die typischen Ziele älterer Menschen direkt im Liniennetz integriert und es entstehen somit zum Teil weite Fußwege von Ausstiegshaltestel-

---

36 zeitlich versetzte Angebote von Bahn und Bus auf einer Achse sind denkbar, insbesondere bei unterschiedlicher Erschließungsfunktion von Bahn und Bus

37 Unter einem integralen Taktfahrplan (ITF) wird ein Konzept verstanden, bei dem die Fahrpläne einzelner Linien an definierten Verknüpfungspunkten zu einem netzweiten, vertakteten Angebotssystem verknüpft werden. Der ITF gilt damit nicht nur auf einer einzelnen Linie oder einen Umsteigepunkt, sondern für das gesamte Planungsgebiet. Der Fokus beim integralen Taktfahrplan liegt auf mehreren zentralen Umsteigepunkten, für deren Realisation bestimmte Fahrzeiten erreicht werden müssen. Der ITF kann dabei als Ausweitung eines Rendezvous-Konzepts auf möglichst viele Umsteigepunkte verstanden werden.



len zu Ärzthäusern, Versorgungseinrichtungen und weiteren relevanten Einrichtungen. Vor diesem Hintergrund sollten die Haltestellensituationen analysiert, die Ergebnisse in Form von Haltestellenkatastern, ergänzt um Informationen zur Barrierefreiheit, festgehalten werden und ggf. die Einrichtung weiterer Haltestellen zur Verbesserung der geschilderten Situation für ältere Menschen vorgesehen werden.

#### 9.1.1 Referenzbeispiele zur Neustrukturierung des ÖPNV-Liniennetzes

Zur Veranschaulichung der vorangestellten Aspekte und mit dem Ziel, mögliche Wege der Realisierung aufzuzeigen, werden im Folgenden einige Beispiele guter Praxis vorgestellt, die zumindest in wesentlichen Teilaspekten für Mecklenburg-Vorpommern adaptierbar sind. Auch aus Mecklenburg-Vorpommern werden zwei Projekte als Referenzbeispiele vorgestellt, weil sie Potenzial für die Übertragbarkeit auf weitere Landesteile haben.

Dargestellt werden folgende Projekte:

- Liniennetzreform im Altmarkkreis Salzwedel: Umsetzung einer Strukturreform des ÖPNV, in der ein Haupt- und Nebenliniennetz geschaffen wurde, das durch flexible Angebote der Flächenbedienung ergänzt wird
- ÖPNV-Landesnetz Sachsen-Anhalt: Definition eines Netzes aus landesbedeutsamen Bus- und Bahnlinien
- „Haltestellenkataster“ zur Überprüfung der Lage von Haltestellen und Priorisierung für die bauliche Herstellung der Barrierefreiheit: eine Neustrukturierung des ÖPNV-Netzes benötigt Kenntnisse über die Lage und Ausstattung der Haltestellen – Nordhessischer VerkehrsVerbund NVV
- Modellprojekt „Integrierte Verkehrsdienstleistung im Raum Neustrelitz – Mirow und Umgebung“: Handlungsansatz zur besseren Abstimmung von Bus- und Bahnangebot
- „inmod – Revitalisierung des ÖPNV im ländlichen Raum durch intermodale Angebote“: wesentlicher Aspekt bei diesem Projekt ist die Neustrukturierung des ÖPNV-Netzes, wobei die Zubringerverkehre durch Pedelecs abgedeckt werden

## **Liniennetzreform im Altmarkkreis Salzwedel**

Der Landkreis „Altmarkkreis Salzwedel“ liegt im Nordwesten des Bundeslandes Sachsen-Anhalt. Mit einer Einwohnerzahl von 86.312 (Stand: 2013) auf einer Fläche von 2.294 km<sup>2</sup> hat er eine durchschnittliche Einwohnerdichte von 37,6 EW/km<sup>2</sup>. Die geringe Einwohnerdichte sowie disperse Siedlungsstrukturen zeichnen weite Teile des Gebietes aus, wodurch der Landkreis der Kategorie ländlicher Raum zugeordnet werden kann.

### ***Problem- und Ausgangslage***

Der Altmarkkreis Salzwedel ist deutlich von den Auswirkungen des demografischen Wandels gekennzeichnet, wodurch im ÖPNV ein stetiger Rückgang der Fahrgastzahlen und damit einhergehende Angebotsausdünnungen verbunden waren. Bedingt durch den natürlichen Bevölkerungsrückgang in Kombination mit deutlichen Wanderungsverlusten sind rückläufige Schülerzahlen zu verzeichnen, wodurch sich auch die Schullandschaft stark verändert. Durch die vorwiegende Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf die Belange des Schulverkehrs, welcher vielerorts auch die Basis des Jedermannverkehrs bildete, verblieb ein wenig vertaktetes, nicht flächendeckendes Fahrplanangebot, mit sehr geringem bzw. keinem Angebot in Tagesrandlagen, zu Ferienzeiten und am Wochenende. Es waren nur wenige Verknüpfungen zwischen Bahn und Bus zielführend ausgestaltet.

### ***Projektbeschreibung***

Als Reaktion auf diese Entwicklungen wurde ein ÖPNV-Konzept erarbeitet, das stärker dafür Sorge trägt, dass die Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs für den Gesamtraum wieder hergestellt wird. Der Altmarkkreis Salzwedel hat im Zuge einer Liniennetzreform das gesamte ÖPNV-Angebot überarbeitet. Durch die Neustrukturierung im Jahr 2008 wurden jährlich ca. 400.000 Kilometer im Standardlinienverkehr eingespart; diese Einsparungen werden in das System wieder zurückgeführt.

Im Gegensatz zur geschilderten Ausgangslage kann das neue Angebotsnetz in ein Haupt- und ein Nebenliniennetz untergliedert werden. Die Hauptlinien haben die übergeordnete Funktion, die Grund-, Mittel- und Oberzentren untereinander zu verbinden. Diese werden in Linien mit Landesbedeutung sowie in regionale Hauptlinien unterteilt. Beide zeichnen sich durch festen Linienverlauf mit einem vertakteten Angebot aus. Nebenlinien haben als Hauptaufgabe, die Schülerverkehre abzuwickeln. Weiter sehen die Nebenlinien die Integration bedarfsorientierter Bedienformen vor. Dazu zählt bspw. die Einrichtung flächendeckender Rufbusverkehre zur Sicherung der kreisweiten Mobilität in der Fläche. Diese Angebote verkehren zwischen Montag und Sonntag zwischen 08:00 Uhr und 20:00 Uhr. Für eine Fahrt ist eine Voranmeldung von mindestens 30 Minuten erforderlich, die Mitnahme von Rollator, Fahrrad, Rollstuhl oder Kinderwagen wird dabei ermöglicht. Während das Rufbusangebot im ersten vollständig umgestellten Jahr 2009 von ca. 40.000 Fahrgästen genutzt wurde, haben sich in den folgenden beiden Jahren die Nutzerzahlen auf ca. 80.000 Fahrgäste verdoppelt und lagen im Jahr 2013 bei 83.000 Fahrgästen.

### ***Akteure***

- Land Sachsen-Anhalt: Definition eines landesbedeutsamen Netzes im ÖPNV-Plan, Teilfinanzierung dieses Angebots durch Nahverkehrsservicegesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA)
- Landkreis: Aufgabenträger
- Verkehrsunternehmen: PVGS Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH als Erbringer des Gesamtangebots

### ***Bewertung und Erfolgsfaktoren***

- Rufbusverkehr seit 2001
- Rufbuszentrale für die Steuerung der Rufbusverkehre
- kontinuierliche Weiterentwicklung

### ***Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern***

Aufgrund der mit Mecklenburg-Vorpommern vergleichbaren Struktur des Altmarkkreises Salzwedel ist das Praxisbeispiel ein gutes Referenzprojekt. Eine landesweite Übertragung der Struktur des Ansatzes oder auch eine Übertragung für einzelne Landkreise scheint möglich.

### ***Quellen***

Faller, Bernhard, Jürgen Aring, Michael Lobeck und Nora Wilmsmaier (2014): Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge – Begleitforschung Fachinformation. Im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn (unveröffentlicht)

Woll, Diana (2013): Neue Formen der Mobilität – ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel. In: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Südwest: Mobilität zukunftssicher machen – Perspektiven für den ÖPNV im ländlichen Raum. Dokumentation des „Demografietales des Nahverkehrs“ am 31.10.2013 in Nierstein, Mainz, S. 26-31

[http://www.mil.brandenburg.de/media\\_fast/4055/Claus%20Riehn%20Altmarkkreis%20Salzwedel.pdf](http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/Claus%20Riehn%20Altmarkkreis%20Salzwedel.pdf) (abgerufen am 19.11.2014)

<http://www.pvgs-salzwedel.de/netzkarte/> (abgerufen am 19.11.2014)

## **ÖPNV-Landesnetz Sachsen-Anhalt**

Das Land Sachsen-Anhalt hatte Ende 2013 2,245 Mio. Einwohner und eine Bevölkerungsdichte von 110 Einwohnern pro km<sup>2</sup>. Allerdings ist die Bevölkerung über das Bundesland ungleich verteilt: Während beispielsweise im Altmarkkreis Salzwedel im Nordwesten des Landes rund 38 Einwohner auf den km<sup>2</sup> kommen, sind es im bevölkerungsdichteren Süden des Landes deutlich mehr: Im Landkreis Mansfeld-Südharz beispielsweise knapp 100 Einwohner je km<sup>2</sup> und im Burgenlandkreis sogar 131 Einwohner je km<sup>2</sup>.

### ***Problem- und Ausgangslage***

Das Land Sachsen-Anhalt ist durch den demografischen Wandel geprägt. Eine Konsequenz daraus sind sinkende Fahrgastzahlen im SPNV, so dass in den letzten Jahren auf vielen Nebenstrecken im ländlichen Raum die Leistungen abbestellt wurden. Gleichwohl soll ein attraktives ÖPNV-Angebot als „Gesamtsystem“ erhalten und entwickelt werden. Hierzu ist das „Bahn-Bus-Landesnetz“ – neben den kommunalen Netzen – ein wichtiger Baustein.

### ***Projektbeschreibung***

Das ÖPNV-Landesnetz fasst Bahn- und Busverbindungen von besonderem Landesinteresse unabhängig von der Aufgabenträgerschaft zusammen, jedoch ohne dabei – abgesehen von Einzelfällen nach § 1 Satz 4 ÖPNVG LSA (Omnibuslinien betrieben durch das Land) – die Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Städte zu berühren.

Die Definition des Landesnetzes erfolgt im ÖPNV-Plan des Landes nach raumordnerischen, verkehrlichen, touristischen und wirtschaftlichen Kriterien. Als konkretes Kriterium zu nennen ist in erster Linie die Verbindungsfunktion zwischen zentralen Orten gemäß Landesentwicklungsplan. Weitere Kriterien für die Bestimmung der Landesbedeutsamkeit sind beispielsweise das Vorhandensein von ÖPNV-Zugangsstellen an großen Industrieanlagen, Schwerpunktstandorte für Industrie und Gewerbe sowie die Anbindung wichtiger touristischer Ziele. In der Praxis zeichnet das Landesnetz mit Bussen teilweise frühere SPNV-Verbindungen nach. Die Ausgestaltung des ÖPNV-Landesnetzes erfolgt in Abstimmung zwischen dem Land und den kommunalen Aufgabenträgern auf der Grundlage des ÖPNV-Plans.

Für die Busverbindungen des Landesnetzes sind bestimmte Qualitätskriterien zu erfüllen: Hierzu zählt die Einbindung in das System des integralen Taktfahrplans, ein Taktverkehr auch an Wochenenden, eine möglichst weitgehende Umsetzung der Barrierefreiheit, die Anerkennung bestimmter verkehrsmittelübergreifender Tarife wie z.B. des Sachsen-Anhalt- und Schönes-Wochenende-Ticket sowie die Möglichkeit zur kostenlosen Fahrradmitnahme.

Für die zusätzlichen Aufwendungen zur Erfüllung der Qualitätsstandards erhalten die kommunalen Aufgabenträger Zuwendungen. Das Förderprogramm für das ÖPNV-Landesnetz ersetzt dabei ein früheres Förderprogramm, das für das Ersatzbusangebot für ehemalige Bahnstrecken eingerichtet wurde. Zuwendungsempfänger des Förderprogramms für das ÖPNV-Landesnetz sind die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV nach § 4 Abs. 1 ÖPNVG LSA, in deren Gebiet ganz oder teilweise Relationen des ÖPNV-Landesnetzes gemäß ÖPNV-Plan verlaufen. Gefördert werden grundsätzlich nur solche Relationen, die im Land Sachsen-Anhalt liegen. In Einzelfällen können aber auch Relationen in benachbarte Bundesländer gefördert werden, wenn dadurch grenzüberschreitende Verbindungen zu zentralen Orten des anderen Bundeslandes in unmittelbarer Nähe der Grenze zu Sachsen-Anhalt hergestellt werden.

### ***Akteure***

- Land Sachsen-Anhalt als SPNV-Aufgabenträger durch die „Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)“
- Kommunale Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV

### ***Bewertung und Erfolgsfaktoren***

Den im Rahmen des Landesnetzes aufgewerteten Relationen des Busverkehrs kommt eine stabilisierende Wirkung („Haltefaktor“) für ein weiter gefasstes Verkehrsgebiet zu, weil auch nach der Abbestellung einer schwach nachgefragten SPNV-Leistung ein attraktives ÖPNV-Angebot erhalten bleibt. Diese starken Achsen können Anknüpfungspunkte für flexible Bedienformen sein, die den Einzugsbereich von Zugangsstellen des ÖPNV-Landesnetzes erweitern. Das Landesnetz ist ein wesentliches Gestaltungsinstrument des ÖPNV-Plans und gleichzeitig das Grundgerüst, mit dem lokale Verkehre verknüpft werden können.

### ***Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern***

Eine Übertragbarkeit des Landesnetz-Ansatzes auf Mecklenburg-Vorpommern wäre grundsätzlich möglich: Die Verteilung der Aufgabenträgerschaften auf Bahn und Bus gleichen sich. In Sachsen-Anhalt war die Einführung des Landesnetzes ohne gesetzliche Änderungen bei den Aufgabenträgerschaften möglich. Entscheidend ist die Planung eines Gesamtnetzes unabhängig von formalen Zuständigkeiten. Die konkrete Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen Aufgabenträgern des straßengebundenen ÖPNV.

### ***Quellen***

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr (2011): ÖPNV-Plan 2010 - 2015/2025. Plan des öffentlichen Personennahverkehrs, Magdeburg

([http://www.nasa.de/fileadmin/media/oepnv/121100226.NASA-OePNV-Plan\\_0112\\_klein.pdf](http://www.nasa.de/fileadmin/media/oepnv/121100226.NASA-OePNV-Plan_0112_klein.pdf), abgerufen am 19.11.2014)

<http://www.nasa.de/oepnv/> (abgerufen am 19.11.2014)

## **„Haltestellenkataster“ zur Überprüfung der Lage von Haltestellen und Priorisierung für die bauliche Herstellung der Barrierefreiheit – Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)**

### ***Problem- und Ausgangslage***

Im § 8 Abs. 3 PBefG wird das Ziel formuliert, bis zum Jahr 2022 die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen. Etwaige Maßnahmen betreffen im besonderen Maße die Haltestellen des ÖPNV. Vor dem Hintergrund der Frist, dem enormen damit verbundenen Aufwand und der deshalb gegebenen Möglichkeit, Ausnahmen benennen und begründen zu können, bedarf es einem systematisierten Verfahren zur Erfassung des Zustands und der Ausstattung von Haltestellen. Gerade im ländlichen Raum fehlt den ÖPNV-Aufgabenträgern oft ein Überblick über den Status quo, da sich die Haltestellen in den meisten Fällen in der Baulastträgerschaft der Kommunen befinden. Für die Erfassung des Haltestellenausbauzustandes empfiehlt sich der Aufbau eines Haltestellenkatasters.

Neben dem Thema Barrierefreiheit ist auch die Lage der Haltestellen für ältere Menschen von großer Bedeutung (vgl. Kapitel 9.4). Im Hinblick auf eine landes- oder kreisweite Neukonzeption des Gesamtnetzes ist für den Status quo festzuhalten, dass die Lage der Haltestellen, vor allem in den Zielorten, nicht immer auf die Belange älterer Menschen optimal ausgerichtet ist.

### ***Projektbeschreibung***

Bei der Erhebung der Haltestellen wird neben der Verortung eine komplette Zustandsanalyse für alle Haltestellen durchgeführt, die sowohl die vorhandene Infrastruktur als auch deren derzeitigen Zustand festhält. Über eine Kategorisierung der Haltestellen und der Zuweisung eines Mindeststandards für jede Kategorie kann später daraus ein Maßnahmenkatalog, der alle Haltestellen berücksichtigt, erstellt, und/oder Veränderungen in Hinblick auf Anzahl, Lage und Position können angestoßen werden.

Über die hierdurch entstehende Datenbank lassen sich zukünftig komplette Reiseketten in Hinblick auf die Barrierefreiheit abbilden, und damit auch Einschränkungen zur Erreichbarkeit besser kommunizieren. Eine beispielhafte Umsetzung für die Praxis kann unter der Webseite des Nordhessischen VerkehrsVerbundes NVV abgerufen werden (siehe unten stehender Link).

### ***Akteure***

- Land als koordinierende und standardsetzende Institution
- Aufgabenträger des ÖPNV und Institutionen mit Zuständigkeit für die Haltestellenausstattung (in der Regel liefern Kommunen als Baulastträger den Datenbestand, Zusammenführung der Ergebnisse auf Kreis-, dann auf Landesebene)

### ***Bewertung und Erfolgsfaktoren***

Wie beschrieben stellt ein Haltestellenkataster die Basis für die Umsetzung der Barrierefreiheit dar, es gibt Hinweise bei der Neukonzeption der Linienwege sowie der Haltestellenpositionen. Es bietet darüber hinaus die Möglichkeit, als Grundlage für unterschiedliche Reiseassistenzsysteme eingesetzt werden zu können.

### ***Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern***

- Erstellung eines flächendeckenden Haltestellenkatasters gemäß landesweit gültiger Systematik
- Erarbeitung auf kommunaler und Kreisebene, landesweite Zusammenführung der Ergebnisse

### ***Quellen***

<http://www.nvv.de/servicesseiten/haltestellen-management-system/> (abgerufen am 07.01.2015)

## **Modellprojekt „Integrierte Verkehrsdienstleistung im Raum Neustrelitz – Mirow und Umgebung“**

Die Bahnlinie von Neustrelitz nach Mirow erschließt die Mecklenburgische Kleinseenplatte mit den Hauptgemeinden Mirow und Wesenberg. Sie war Teil einer früher durchgehenden Verbindung von Wittenberge nach Strasburg (Uckermark), die heute jedoch auf großen Teilen stillgelegt und abgebaut ist.

### ***Problem- und Ausgangslage***

Wegen zu geringer Nachfrage sollte durch den SPNV-Aufgabenträger der Zugverkehr zwischen Neustrelitz und Mirow zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 abbestellt werden. Dagegen formierte sich in der Region erheblicher Widerstand und es bildete sich die Bürgerinitiative „Pro Schiene Mecklenburgische Seenplatte“. Dies war der Auslöser für das Modellprojekt „Integrierte Verkehrsdienstleistung im Raum Neustrelitz – Mirow und Umgebung“.

### ***Projektbeschreibung***

Ziel des Projekts ist der Erhalt des SPNV in einem reduzierten Umfang zwischen Neustrelitz und Mirow. Grundlage für die Umsetzung des Projekts ist die Bereitschaft des Landkreises, den SPNV in eigene Trägerschaft zu übernehmen (Grundlage hierfür ist § 3 Abs. 2 ÖPNVG M-V). Das Energieministerium stellt für den ersatzweise einzurichtenden Buslinienverkehr dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte ein Budget zur Verfügung, das unter der Maßgabe, dieses Geld für ein modifiziertes Bahnangebot zur verwenden, auf jährlich 300.000 Euro festgelegt wurde. Das Projekt ist auf fünf Jahre angelegt und soll nach drei Jahren einer Evaluation unterzogen werden.

Der Landkreis nutzt die vom Land für den Busersatzverkehr bereitgestellten Finanzmittel für die Bestellung eines SPNV-Angebots, und hat ein privates regionales Eisenbahnverkehrsunternehmen beauftragt. Auch die Schieneninfrastruktur ging von der DB Netz AG an ein regionales Eisenbahninfrastrukturunternehmen über. Um einen rationellen Betrieb zu ermöglichen, fördert das Land entsprechende Investitionen in die Strecke, aber auch die Anlage eines neuen Haltepunkts zur Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotenziale.

Abbildung 53: Bahnverbindung Neustrelitz - Mirow



Quelle: J. Gies

Eine wichtige Aufgabe im Rahmen des Projekts ist die bessere Abstimmung der Angebote von Bahn und Bus. Im Fokus steht hier insbesondere der Schülerverkehr zwischen Mirow, Wesenberg und Neustrelitz. Problematisch aus Perspektive des Landkreises und des Busbetriebs wä-

re in diesem Zusammenhang, wenn eine bessere Abstimmung zu einem Rückgang des Busverkehrsvolumens sowie bei den beförderten Schülern führen würde, da dies Auswirkungen auf Zuweisungen für die Träger des öffentlichen Personennahverkehrs entsprechend § 18 FAG M-V hätte. Bei einem Rückgang des Schülerverkehrs in den Bussen würden sich ebenfalls die Mittel nach § 45a PBefG verringern. Andererseits kann bei einer Schülerbeförderung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Ausgleichsmittel entsprechend § 6a AEG zurückgegriffen werden, die jedoch auf einer anderen Berechnungsgrundlage basieren.

In den Zügen des Eisenbahnverkehrsunternehmens gilt der Haustarif, ebenfalls wird der Gemeinschaftstarif Mecklenburgische Seenplatte anerkannt, nicht jedoch Fahrscheine der DB AG oder von anderen Verkehrsunternehmen.

Das Projekt ist auf fünf Jahre angelegt und soll nach drei Jahren evaluiert werden.

#### **Akteure**

- Energieministerium
- Landkreis
- Bürgerinitiative
- Verkehrsunternehmen (Bahn, Bus)
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen

#### **Bewertung und Erfolgsfaktoren**

Entscheidend für die Initiierung des Projekts war das starke Engagement vor Ort, die Bahnlinie zu erhalten. Wichtig war in diesem Zusammenhang die grundsätzliche Bereitschaft aller Akteure (Energieministerium, Kreisverwaltung, Kreispolitik, Bürgerinitiative) an einer gemeinsamen Lösung mitzuwirken und ein Modellprojekt zu entwickeln. Das Modellprojekt läuft gegenwärtig noch, so dass noch keine abschließende Bewertung möglich ist, insbesondere auch hinsichtlich der oben dargestellten finanziellen Auswirkungen.

#### **Potenzielle Übertragbarkeit auf andere Regionen in Mecklenburg-Vorpommern**

Das Projekt setzt eine hohe Kooperationsbereitschaft aller involvierten Akteure voraus. Ebenso sind teilweise erhöhte finanzielle Aufwendungen wie auch finanzielle Risiken zu tragen. Zudem hat die Region die spezifische Voraussetzung, dass sie stark durch den Tourismus geprägt ist. Eine wichtige Rolle für die Region spielen Touristen aus Berlin, wobei Berlin durch einen im bundesweiten Vergleich sehr niedrigen privaten Pkw-Besitz geprägt ist. Gleichwohl sind im Land Relationen vorhanden, die für ein vergleichbares Projekt in Frage kommen könnten. Jedoch scheinen die Finanzierungsmechanismen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern für einen SPNV in kommunaler Verantwortung noch nicht geeignet. Die Durchführung der Vergabe von SPNV-Leistungen stellt zusätzliche Anforderungen an die kommunalen Aufgabenträger.

#### **Quelle**

Stein, Axel und Christoph Schaaffkamp (2013): Fachkundige Moderation zur Zukunft der Bahnverbindung Neustrelitz – Mirow. Aufbereitung der Ergebnisse. Endbericht für das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin ([http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal\\_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Verkehr/Landesverkehrsplan/Modellprojekt\\_Integrierte\\_Verkehrsdienstleistung\\_im\\_Raum\\_Neustrelitz\\_\\_Mirow\\_und\\_Umgebung/index.jsp](http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Verkehr/Landesverkehrsplan/Modellprojekt_Integrierte_Verkehrsdienstleistung_im_Raum_Neustrelitz__Mirow_und_Umgebung/index.jsp), abgerufen am 26.08.2014)



## inmod – Revitalisierung des ÖPNV im ländlichen Raum durch intermodale Angebote

Abbildung 54: inmod-Bus und Pedelec-Boxen



Quelle: <http://www.inmod-intern.de/medien/nutzer-an-inmod-boxen-e-bus-kleiner2.jpg> (abgerufen am 08.01.2015)

### **Problem- und Ausgangslage**

Das Projekt der Modellregion Elektromobilität (2011-2014) verbindet auf der technischen Seite einen elektrisch betriebenen Busverkehr mit einem Pedelec-Verleihsystem. Dies war eines der ersten Pedelec-Verleihsysteme außerhalb der Großstädte und rein touristischer Angebote und hat wegen der Konzentration auf sehr ländliche Gebiete (mit ÖPNV-Erreichbarkeitsproblemen) den E-Bike-Award 2012 gewonnen. Es reagiert auf die schwierige Siedlungsstruktur mit überlangen Zugangswegen aus Dörfern abseits der Hauptstraßen zu einem halbwegs wirtschaftlichen Busangebot.

### **Projektbeschreibung**

In vier sehr ländlichen Teilräumen Mecklenburg-Vorpommerns hat das Projekt der Hochschule Wismar ein System von Pedelecverleihstationen mit Boxen (inkl. Lademöglichkeit) und einem Zugangskartensystem aufgebaut und erprobt (Klützer Winkel, Salzhaff, Usedomer Achterland). Es sollte bewirken, dass ebenso Einheimische wie Gäste für ihre Alltagswege die Pedelecs für kurze Zu- und Abbringerfahrten zum Bus nutzen; dieser soll damit ein Potenzial an Fahrgästen erhalten, der u.a. damit ein zweistündliches Angebot als Angebotsverbesserung rechtfertigt. Im Bereich Neustrelitz/Mecklenburger Seenplatte wurde in einem parallelen Versuch die Nutzung der Pedelecs als Dienstrad öffentlicher Institutionen erprobt.

### **Akteure**

- Hochschule Wismar und Hersteller der technischen Komponenten der Elektromobilität
- Kommunen in den Testregionen und lokale Busunternehmen (weitere u.a. touristische Akteure)
- Bundesförderung und Begleitforschung

### **Bewertung und Erfolgsfaktoren**

Während die technische Seite des Versuchs als Elektromobilität in der aufwändigen Testform in vielen Komponenten nicht dauerhaft sinnvoll ist, erscheint der konsequent systemische, intermodale Ansatz zielführend für ländliche Regionen. Die Kombination aus schnellem und vertaktetem Busangebot auf der Hauptstrecke mit einem lokal „maßgeschneiderten“ Zubringer für die letzte Meile ist in vielen europäischen Regionen inzwischen erprobt. Erfolgsfaktor ist die Freiheit der lokalen Akteure, sich ihr Zubringersystem nach den lokalen Bedingungen entwickeln zu können: der Pkw eines Rentners, ein Bürgerbus, ein normales oder elektrounterstütztes Fahrrad, ein internetgestütztes Mitfahrsystem wie z.B. flinc. Mit Blick auf die gegenwärtige Generati-

on der älteren Menschen sollten möglichst keine technischen Zugangshürden für die Systemnutzung (wie beispielsweise die Notwendigkeit einer Online-Anmeldung) bestehen.

### ***Potenzielle Übertragbarkeit auf andere Regionen in Mecklenburg-Vorpommern***

In der Zwischenzeit haben sich weitere Projekte entwickelt, die für die Zukunft eine Reihe von Möglichkeiten erwarten lassen, über die dann lokal beraten werden kann. Möglicherweise wird dies in ökonomisch tragfähigerer Weise in dichter besiedelten Regionen als im inmod-Projekt geschehen.

Die wesentliche Botschaft aus inmod ist die organisatorische, nämlich, dass es neben der Ebene des Landkreises mit seinem Nahverkehrsplan für die ÖPNV-Seite eine komplementäre Struktur und Finanzierung auf gemeindlicher Ebene / Amts-Ebene bedarf, die die Flächenerschließung (mit entsprechend zweckgebundenen Finanzen) mit fachlicher Unterstützung entwickelt, erprobt und verantwortet.

### ***Quellen***

[www.inmod.de](http://www.inmod.de) (abgerufen am 09.01.2015)

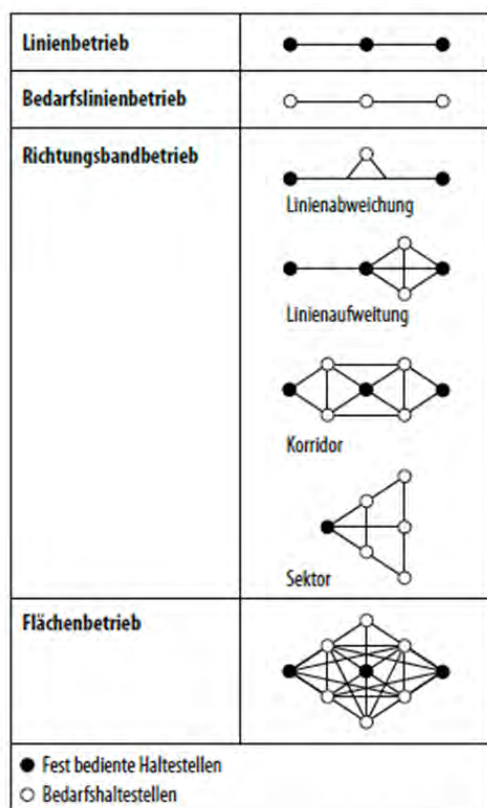
[http://www.onnen-weber.de/komob/iweb2/Kompetenzzentrum\\_landliche\\_Mobilitat/inmod.html](http://www.onnen-weber.de/komob/iweb2/Kompetenzzentrum_landliche_Mobilitat/inmod.html)  
(abgerufen am 19.11.2014)

## 9.2 Flächenerschließung mit Gemeinschaftsverkehren

Aufgrund der dargestellten Neustrukturierung des Liniennetzes ist die Flächenerschließung nicht mehr voll umfänglich durch traditionellen Linienverkehr gegeben, sondern muss durch andere Mobilitätsformen erfolgen bzw. ergänzt werden. Die Erschließung der Fläche kann dabei durch eine Vielzahl unterschiedlicher Mobilitätskonzepte umgesetzt werden, welche auch unter dem Sammelbegriff des „Gemeinschaftsverkehrs“ zusammengefasst werden können (Schiefelbusch, 2014, S. 8): „Grundidee von Gemeinschaftsverkehr ist es, Mobilitätsbedürfnisse speziell in dünnbesiedelten Räumen gemeinschaftlich zu erfassen und zu bedienen, um eine ökonomisch tragbare, die sozialen Bedürfnisse respektierende und zur ökologischen Nachhaltigkeit des Verkehrs beitragende Lösung zu erreichen. Gemeinschaftsverkehre integrieren öffentliche, privatwirtschaftliche und bürgerschaftliche Ressourcen.“

Neben neuartigen Ansätzen die gewohnten ÖPNV-Angebote zu ergänzen, wie sie beispielsweise gegenwärtig im Rahmen von Projekten wie „Mobifalt“ in Nordhessen oder „Garantiert mobil!“ im Odenwaldkreis ausgelotet werden, werden unter den Begriff der Gemeinschaftsverkehre auch die sogenannten flexiblen Bedienungsformen des ÖPNV subsumiert, die bei der Flächenerschließung eine wesentliche Rolle spielen. Diese flexiblen Bedienformen können in Räumen mit schwacher Nachfrage auf den Schülerverkehr ausgerichtete ÖPNV-Angebote ergänzen, so dass sie auch für andere Nutzer attraktiv werden. Darüber hinaus kann flexibler ÖPNV eine deutliche Qualitätsverbesserung sein, z.B. bei Haustürbedienung. Vom klassischen Linienbetrieb unterscheiden sich die flexiblen Bedienformen durch Haltestellen, die nur nach Bedarf angefahren werden, so dass eine Voranmeldung erforderlich ist. Für flexible Bedienformen des ÖPNV liegen zahlreiche Referenzprojekte vor.

Abbildung 55: Bedienformen des ÖPNV



Quelle: BMVBS / BBR 2009, S. 26

Die Abbildung zeigt die Unterschiede zwischen Linienbetrieb und verschiedenen Grundformen flexibler Angebote. Der Linienbetrieb ist durch eine feste Abfolge von Haltestellen, die regelmäßig angefahren werden, charakterisiert. Beim Bedarfslinienbetrieb wird die Linie nur abgefahren, wenn Fahrtwünsche vorliegen. Bei Linienabweichung und -aufweitung werden einzelne abseits einer Hauptlinie gelegene Haltestellen nur bei Bedarf angefahren. Weitere Flexibilisierungen der Angebote werden durch die Korridor- und die Sektorbedienung erreicht. Während der Sektorbetrieb von einer festbedienten Haltestelle ausgeht, erstreckt sich der Flächenbetrieb ausgehend von mehreren festbedienten Haltestellen über ein größeres Gebiet.

Unterschieden werden können im Hinblick auf eine räumliche und zeitliche Flexibilisierung fünf grundlegende Angebotsformen:

- Anrufbus im Bedarfslinienbetrieb („L-Bus“) (Haltestellen)
- Anrufbus im Richtungsbandbetrieb („R-Bus“) (Haltestellen)
- Anruf-Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb („R-AST“) (verkehrt fahrplangebunden nach Bedarf, Ausstieg an der Haustür)
- Anrufbus im Flächenbetrieb („F-Bus“) (verkehrt nach Bedarf von Haustür zu Haustür)
- Variante Anrufbus im Flächenbetrieb („RF-Bus“) (verkehrt nach Bedarf von Haltestelle zu Haltestelle)

Diese verschiedenen Angebotsformen verfügen über jeweils charakteristische Eigenschaften bezüglich der Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten (Haltestelle oder Haustür), sowie der Fahrplangebundenheit und der Notwendigkeit der Anmeldung.

Abbildung 56: Eigenschaften der fünf Grundformen flexibler Angebote

Betriebsform	Fahrplan	Anmeldung	Zu- und Abgang			
			Haltestelle		Haustür	
			Einstieg	Ausstieg	Einstieg	Ausstieg
Linie	mit	ohne	Linienbus		<b>Kombination nicht existent oder relevant</b>	
Bedarfslinie	mit	mit	L-Bus			
Richtungsband	mit	mit	R-Bus*			
			R-AST	R-AST		
Fläche	ohne	mit	RF-Bus		F-Bus	
					Taxi	

\* in Einzelfällen auch Bedienung von abgelegenen Gehöften  
 AST = Anruf-Sammel-Taxi

Quelle: BMVBS / BBR 2009, S. 30

Mit Blick auf bestimmte Einsatzgebiete verfügen die flexiblen Angebotsformen über spezifische Stärken und Schwächen.

Abbildung 57: Stärken und Schwächen der fünf Grundformen flexibler Angebote

	<b>Einsatzfelder</b>	<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<b>L-Bus</b>	Große Bedienungsgebiete mit niedrigem Fahrgastpotenzial und linienhafter Siedlungsstruktur	Hohe Bündelungsfähigkeit der Fahrtwünsche	Keine Flächenbedienun möglich
<b>R-Bus</b>	Bedienung von Siedlungsbändern mit abseits der Grundroute gelegenen kleineren Siedlungen	Hohe Bündelungsfähigkeit der Fahrtwünsche	Auf der Grundroute können die Fahrzeiten nicht exakt festgelegt werden
<b>R-AST</b>	Kleine Bedienungsgebiete mit hohem Fahrgastpotenzial	Fahrplanbindung ermöglicht eine Bündelung der Fahrtwünsche	Abhängigkeit der Aufgabenträger von Taxiunternehmern
<b>F-Bus</b>	Große Bedienungsgebiete mit niedrigem Fahrgastpotenzial und disperser Siedlungsstruktur	Flächenerschließung ermöglicht die Bedienung schwer bündelbarer disperser Mobilitätsbedürfnisse	Hoher Flexibilisierungsgrad erschwert die Nachfrage- und Fahrtwunschbündelung
<b>RF-Bus</b>	Große Bedienungsgebiete mit niedrigem Fahrgastpotenzial und disperser Siedlungsstruktur	Flächenerschließung ermöglicht die Bedienung schwer bündelbarer disperser Mobilitätsbedürfnisse	Hoher Flexibilisierungsgrad erschwert die Nachfrage- und Fahrtwunschbündelung

Quelle: BMVBS / BBR 2009, S. 34

Die Kosten flexibler Bedienformen können deutlich unterhalb der Kosten für regelmäßige Linienverkehre liegen, weil nur bei Anmeldung gefahren wird. Ein häufiges Abrufen des Angebots führt demnach aber zu hohen Kosten, so dass gerade die Attraktivität die Finanzierung erschweren kann. Für weitere Grundlageninformationen zu flexiblen Bedienformen wird auf BMVBS / BBR (2009) verwiesen.

Eine Übersicht zu den Handlungsfeldern in der Entwicklung von Gemeinschaftsverkehren, die für die Flächenerschließung in Mecklenburg-Vorpommern sowie für die Belange der älteren Menschen eine zentrale Rolle spielen, gibt die nachfolgende Darstellung. Auch flankierende Maßnahmen wie die Einrichtung oder der Erhalt von Dorfläden haben eine wichtige Funktion: Notwendige Wege können vermieden oder verkürzt werden. Dorfläden haben soziale Bedeutung (Kontakt, Gemeinschaftsbildung) und sind als „Ankerpunkt“ darüber hinaus Anknüpfungstelle für weitere Dienstleistungen (z.B. auch Mobilitätsberatung). Auf Dorfläden als flankierende Maßnahmen wird in Kapitel 9.3 näher eingegangen.

Tabelle 10: Handlungsfelder in der Entwicklung von Gemeinschaftsverkehren

		<b>Handlungsfelder</b>	<b>Dienstleistungsmodelle (beispielhaft)</b>
Verkehrliche Handlungsfelder	1	Ergänzung des ÖPNV-Grundangebots durch bedarfs- und zielgruppenorientierte Angebote	Rufbusse, Anrufsammeltaxis, Eventbusse, Shuttlebusse, Kombiangebote
	2	Integration bürgerschaftlichen Engagements in Mobilitätsangebote	Bürgerbusse, ehrenamtliche Fahrdienste
	3	Integration privater Mitnahmeverkehre	Ländliche Mitfahrinitiativen, Fahrgemeinschaften
	4	Nutzung eines gemeinsamen Fahrzeugpools durch mehrere Nutzergruppen	Integration Hotel-, Kirchen- und Vereinsbusse
	5	Ausnutzung von Abhol-, Liefer, Post- und Kurierdiensten sowie Dienstleistungsfahrzeuge	Kombifahrzeuge Personen-Güterverkehr
	6	Sektorübergreifende Nutzung von Mobilitätsressourcen	Integration Werks-, Schüler- und Patientenfahrten
	7	Verbesserung der Situation für nichtmotorisierte Angebote	Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen, Sitzgelegenheiten bei Zugängen zu Fuß etc.
	8	Pkw-Nutzung ohne Besitz	Car-Sharing im ländlichen Raum, Bürgerauto (ggf. buchbar mit Fahrdienst)
Flankierende Handlungsfelder	9	Mobile Dienstleistungen	Mobile Läden, Bürgerbüros, mobile Arztpraxen
	10	Unterstützung intermodaler Angebote durch Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur	Servicestationen Mobilität, Fahrradstationen, P+R- und B+R-Plätze
	11	Einrichtung virtueller Dienstleistungsplattformen	Virtuelle Marktplätze, Dienstleistungsbörsen
	12	Bündelung und integrierte Beratung, Kommunikation und Information zu Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten	Mobilitätsmanagement, Mobilitätsbroker, Servicestationen Mobilität, Bürger- oder Servicebüros (auch in Kombination mit anderen Dienstleistungen → Dorfläden o. ä.)

Quelle: eigene Darstellung erweitert nach Schiefelbusch 2014, S. 8

Die Tabelle macht deutlich, dass es eine Fülle innovativer Mobilitätsformen gibt, die gemäß der örtlichen Ausgangslage zum Einsatz kommen können, bzw. für die Einsatzmöglichkeiten ausgelotet werden könnten. Dabei sind die Konzepte nicht als sich ausschließende Ansätze zu verstehen, sondern vielmehr wird in bestimmten Situationen erst die Vereinigung verschiedener Aspekte zu einem adäquaten Verkehrsangebot führen. Auch das Fahrrad oder Pedelec ist ein Verkehrsmittel der Flächenerschließung, da es ebenfalls die Mobilität im Nahbereich sichert und als Zubringer zu Stationen des ÖPNV-Liniennetzes eingesetzt werden kann. Auf den nichtmotorisierten Verkehr wird in Kapitel 9.4 eingegangen.

Die zu erschließenden Flächen sind der „Preis der Liniennetzreform“ und ergeben sich automatisch durch die Definition und die Neuordnung eines Hauptnetzes. In der Regel wird es sich hierbei um große klar definierte Flächen handeln, als „Inseln im Hauptnetz“. Dort wo Nebenlinien ihren Einsatz finden, können diese die großen Flächen verkleinern und somit neue, kleinere Flächen definieren. Im Hinblick auf die Mobilität und etwaiger Verkehrsbedürfnisse der Bewohner werden diese kleineren Flächen andere Grundvoraussetzungen haben als die größeren Einheiten.

Die Flächenerschließung wird durch das Angebot des ÖPNV-Aufgabenträgers bzw. durch ergänzende Gemeinschaftsverkehre gewährleistet. Dieses wird bei sehr schwacher Nachfrage nur ein Angebot an ausgewählten Tagen sein und als flexible Angebotsform erfolgen. Abhängig von der jeweiligen Größe und der strukturellen Gegebenheiten der Flächen werden einzelne Teilbereiche ausschließlich durch Gemeinschaftsverkehre bedient werden, die auf rein bürgerschaftlichem Engagement beruhen.

Aufgrund der zukünftig noch andauernden demografischen und strukturellen Veränderungen in Mecklenburg-Vorpommern bieten Gemeinschaftsverkehre aufgrund ihrer freieren Ausgestal-

tungsmöglichkeiten den Vorteil, dass sie wesentlich anpassungsfähiger sind als der klassische Linienverkehr, der in vielen Bereichen an sehr enge Normen und langlaufende Konzessionen gebunden ist. Angebote außerhalb des klassischen ÖPNV können sich somit schneller anpassen und auf örtliche Bedürfnisse und Notwendigkeiten flexibler reagieren. Für die Ausgestaltung der Gemeinschaftsverkehre kann dabei zwischen regelmäßigen und voll flexiblen Fahrtangeboten unterschieden werden, die sich passgenau an die örtlichen Strukturen andocken lassen. Handlungsansätze für die Ausgestaltung unterschiedlicher Arten von Gemeinschaftsverkehren folgen in den Referenzbeispielen.

Vor dem Hintergrund der absolut geringen Bevölkerungsanzahl in großen Teilen Mecklenburg-Vorpommerns ist bei der Ausgestaltung der einzelnen Mobilitätsangebote innerhalb der Flächen stets darauf zu achten, dass keine Parallelverkehre entstehen, die in Konkurrenz zum Angebot auf den starken Linien stehen. Vielmehr sind Andock- bzw. Verknüpfungspunkte im Gesamtliniennetz zu definieren, an denen der klassische Linienverkehr mit den Angeboten des Gemeinschaftsverkehrs verknüpft wird. Diese Verknüpfungen sollten vorzugsweise in solchen Orten erfolgen, die aufgrund beispielsweise eines Lebensmittelgeschäfts oder weiterer Einrichtungen Bedeutung für umliegende Orte haben, und an einer Hauptlinie liegen. Von der Verknüpfung profitieren beide Seiten, da zum einen die Erreichbarkeit aus der Fläche heraus erheblich verbessert werden kann und zum anderen der Linienverkehr Fahrgastgewinne durch die abgestimmten Zubringerverkehre erzielen kann.

Zur Verdeutlichung des Ansatzes sei an dieser Stelle auf das Land Sachsen-Anhalt verwiesen, welches in seinem ÖPNV-Plan Folgendes festhält: „Flexible Bedienformen sollten verkehrsplannerisch so ausgestaltet werden, dass sie im Sinne einer differenzierten Bedienung mit den übrigen Netzen verknüpft sind. Insbesondere im ländlichen Raum sollte der Einzugsbereich von Zugangsstellen des ÖPNV-Landesnetzes durch flexible Bedienformen erweitert werden (Sammel- und Verteilfunktion). Parallele Bedienungen zu Relationen des ÖPNV-Landesnetzes ebenso wie Parallelbedienungen zu den klassischen ÖSPV-Angeboten der kommunalen Netze sind hingegen zu vermeiden.“ (Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr 2011, S. 75 f.)

### 9.2.1 Referenzbeispiele zur Flächenerschließung

Zur Veranschaulichung der vorangestellten Aspekte und mit dem Ziel, mögliche Wege der Realisierung aufzuzeigen, werden verschiedene Referenzbeispiele vorgestellt:

- PublicCar: Flächenrufbus mit Haus-zu-Haus-Bedienung: Konzept aus der Schweiz für den ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen, das als besonderes Qualitätsmerkmal eine Bedienung von Haustür-zu-Haustür vorsieht
- Lechbus – Landkreis Donau-Ries: Flächenrufbus mit erhöhter Haltestellendichte und Ausstieg auch an der Zieladresse
- moobil+ im Landkreis Vechta: Flächenrufbus mit festen Haltestellen und Bedarfshaltestellen zur Schaffung eines attraktiven ÖPNV-Angebots
- Dorfauto Hübenthal: durch bürgerschaftliches Engagement geschaffenes privates Car-Sharing im ländlichen Raum
- Mobilfalt: Ergänzung des ÖPNV-Angebots durch private Mitnahmen
- Dorfmobil Klaus und Dorfladen: Bürgerauto mit Fahrdienst in einer ländlichen Gemeinde Oberösterreichs getragen durch bürgerschaftliches Engagement mit öffentlicher Unterstützung für eine Aufwandsentschädigung der Fahrdienst leistenden
- Servicebus Roßla: Linienbus an bestimmten Tagen: Verlässliches ÖPNV Linienangebot an einzelnen Wochentagen mit dem speziellen Fokus auf den Anforderungen älterer Menschen

- Bedarfsgesteuerter Bürgerbus Olfen: Weiterentwicklung eines etablierten Bürgerbusangebots mit speziellem Fokus des Angebots auf ältere Menschen getragen durch eine Bürgerstiftung



## **PubliCar: Flächenrufbus mit Haus-zu-Haus-Bedienung**

Zur Bedienung von Räumen mit niedriger Nachfrage wurde von Postauto Schweiz unter dem Namen PubliCar ein Rufbuskonzept entwickelt.

### ***Problem- und Ausgangslage***

Die Erschließung ländlicher Regionen mit Linienbussen stößt auch in der Schweiz auf zahlreiche Probleme: Die Einwohnerzahlen der dispersen Siedlungsräume sind gering. Dadurch wird die Wahl der Linienführung erschwert. In den Rand- und Zwischenzeiten ist die Nachfrage sehr niedrig und das Angebot entsprechend unattraktiv. Schwach belegte Linienkurse mit geringer Kostendeckung von unter 20 Prozent bzw. weniger als acht Fahrgästen wurden gestrichen. Als alternatives Angebot wurde PubliCar eingeführt, welches auch nicht erschlossene oder unzureichend erschlossene Orte in das ÖPNV Netz integriert.

### ***Projektbeschreibung***

Der Betreiber PostAuto hat den ersten PubliCar 1995 eingeführt und das Angebot wurde bis 1999 auf insgesamt 12 Rufbussysteme im Haustür-zu-Haustür System ausgeweitet. Derzeit betreibt PostAuto insgesamt 20 Rufbussysteme in der Westschweiz, im Wallis und im Bündner- und Appenzellerland. PubliCar operiert flächendeckend und kann in Spitzenzeiten mit Klein- und Großbussen ergänzt werden. Es ist somit eine Alternative zum Linienverkehr in dünnbesiedelten Gebieten und kann darüber hinaus auch Ergänzung zum Linienverkehr für den kleinstädtischen Raum sein.

Abbildung 58: PubliCar sichert die Mobilität im ländlichen Raum und bindet ihn an die Hauptachsen an



Quelle: J. Gies

Spätestens eine Stunde vor der Fahrt muss die Anmeldung der gewünschten Abholstelle und der gewünschten Ankunftszeit unter der Reservationsnummer der jeweiligen Rufbusregion getätigt werden. Die Bedarfsbusse verkehren täglich und an Wochenenden mitunter auch bis spät nachts. Die Kosten pro Fahrt mit PubliCar entsprechen dem normalen Tarif zuzüglich einem Zuschlag von 2 bis 4 Franken je nach Serviceart des Bedarfsbusses in der jeweiligen Region. Die Leistungsbesteller sind die 26 Kantone, wobei die Finanzierung entsprechend der Schweizer Praxis gemeinsam durch Bund und Kantone erfolgt. Die Wirtschaftlichkeit konnte nach Einführung des Angebots von PubliCar im Vergleich zu vorherigen Linienverkehren um bis zu 5 Prozent gesteigert werden.

## **Akteure**

- Kantone
- Bund
- PostAuto

## ***Bewertung und Erfolgsfaktoren***

PubliCar ist ein flächendeckendes Angebot zur Abdeckung der „letzten Meile“ im öffentlichen Verkehr mit einer hohen sowohl räumlichen als auch zeitlichen Verfügbarkeit. Die persönliche Kundenbetreuung durch eine Reservationszentrale schafft zudem eine hohe Kundennähe.

Als weiterer Erfolgsfaktor ist das gute Preis-Leistungsverhältnis zu nennen, da die nationalen Fahrausweise gültig sind und lediglich ein Preis-Zuschlag für den Mehrwert einer Haustür-Bedienung gezahlt werden muss. Das gesteigerte Kosten-Nutzen-Verhältnis im Vergleich zum Linienverkehr bei vergleichbarer Erschließungsqualität ist somit als positiv zu bewerten.

Die Anbindung nicht erschlossener bzw. unzureichend erschlossener Gebiete an den öffentlichen Verkehr gewährleisten eine Grundversorgung und somit den Erhalt der Funktionstüchtigkeit des ländlichen Raums, was wiederum zur Steigerung der Wohnraumattraktivität führt. Weitere angeführte Vorteile sind der geringere Energieverbrauch als im Linienverkehr mit Standardbussen sowie die Möglichkeit, dass die Rufbusse Vorstufe eines späteren ÖPNV-Linienbetriebs sein können. „So konnte PostAuto beispielsweise die Rufbusse in Sursee, Frauenfeld oder Moutier nach ein paar Jahren in Linienbusse aufwerten, da die dafür erforderliche Mindestnachfrage erreicht worden ist“ (vgl. <http://www.postauto.ch/pag-startseite/pag-mobilitaetsloesungen/pag-spezialverkehre/pag-rufbus.htm>, abgerufen am 05.01.2015).

## ***Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern***

PubliCar ist primär eine Antwort auf die Probleme des Linienverkehrs in ländlichen Regionen mit geringer Bevölkerungsdichte und einer Siedlungsstruktur, die mit dem klassischen Linienverkehr nur schwer erschlossen werden kann. So sind unwirtschaftliche Umwege notwendig, um wenige Einwohner zu bedienen, aber dennoch sind für die Nutzer des ÖPNV teilweise lange Wege zu den Haltestellen erforderlich. PubliCar ist für dünnbesiedelte Gebiete mit unter 100 Einwohner / km<sup>2</sup> besonders geeignet. Der Handlungsansatz scheint für Mecklenburg-Vorpommern interessant, da die Wege zu den Haltestellen in den langgestreckten Siedlungen teilweise lang sind, was besonders für ältere Menschen ein Problem darstellen kann. Gleichwohl ist Haustür-zu-Haustür in Deutschland rechtlich nicht unproblematisch.

## ***Quellen***

PubliCar: Bedarfsbusangebot im Schweizer ÖPNV. SRL-ÖPNV-Tagung 2010, Schwäbisch Hall ([http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/publicar\\_bedarfsbusangebot\\_im\\_schweizer\\_o\\_pnv.pdf](http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/publicar_bedarfsbusangebot_im_schweizer_o_pnv.pdf), abgerufen am 05.01.2015)

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH: Erfahrungen aus aufgabenverwandten Forschungsprojekten. Bericht im Rahmen des Projektes „MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum“ ([http://wupperinst.org/uploads/tx\\_wupperinst/MultiBus\\_Erfahrungen.pdf](http://wupperinst.org/uploads/tx_wupperinst/MultiBus_Erfahrungen.pdf), abgerufen am 05.01.2015)

<http://www.postauto.ch/pag-startseite/pag-mobilitaetsloesungen/pag-spezialverkehre/pag-rufbus.htm> (abgerufen am 05.01.2015)

## **Lechbus – Landkreis Donau-Ries**

Der Landkreis Donau-Ries liegt im äußeren Westen des Bundeslandes Bayern und ist der nördlichste Landkreis des Regierungsbezirks Schwaben. Mit ca. 130.000 Einwohnern, welche sich auf einer Fläche von 1.274,7 km<sup>2</sup> verteilen, weist der Landkreis eine Einwohnerdichte von 101 EW/km<sup>2</sup> auf und ist damit dem Regionstyp III (ländlicher Raum) zuzuordnen.

### ***Problem- und Ausgangslage***

Der Landkreis Donau-Ries weist eine für viele ländliche Regionen typische Siedlungsstruktur auf, die zusammenfassend als dispers beschrieben werden kann. Diese Struktur stellt die Organisation und den Betrieb des ÖPNV vor besondere Herausforderungen, da die Siedlungen über eine klassische Linienerschließung kaum wirtschaftlich zu bedienen sind. Erschwerend kommt die Tatsache zum Tragen, dass das ÖPNV-Angebot im Landkreis Donau-Ries in der Vergangenheit ausgedünnt worden ist. Nichtsdestotrotz muss für die ansässige Bevölkerung ein ausreichendes Mobilitätsangebot bereitgestellt werden, damit tägliche Anliegen, wie z.B. die Nahversorgung, auch mit dem ÖPNV erledigt werden können.

### ***Projektbeschreibung***

Nachdem der Lechbus im Jahr 2009 als Pilotprojekt startete, verkehrt er seit 2011 im Regelbetrieb. Er zeichnet sich durch eine flexible und flächendeckende Bedienform mit festem, definiertem Bedienungsgebiet aus. Die flexible Bedienform ist dadurch gekennzeichnet, dass die Fahrt einer telefonischen Voranmeldung bedarf, welche mindestens 30 Minuten vor Fahrtantritt erfolgen muss. Bei einer Gruppengröße ab vier Personen muss der Fahrtenwunsch mindestens einen Tag im Voraus angemeldet werden. Weiter müssen die Namen der Reisenden, die Anzahl der Fahrgäste, die Abfahrtszeit, die Abfahrtshaltestelle sowie das Reiseziel angegeben werden.

Die Bedienung im Regelbetrieb erfolgt von Montag bis Samstag, von ca. 5:15 Uhr bzw. 6:15 Uhr bis ca. 20:30 Uhr. (Zu Beginn der Pilotphase waren die Bedienzeiträume an den jeweiligen Tagen deutlich länger.) Der Lechbus bedient die Haltestellen nicht in einem festen Fahrplan, hält sich jedoch an Orientierungszeiten. Der Einstieg erfolgt an den bestehenden ÖPNV-Haltestellen sowie an zusätzlich eingerichteten Lechbus-Haltestellen, während der Ausstieg an einer gewünschten Zieladresse möglich ist. Zur Beförderung werden Kleinbusse und Taxis eingesetzt, wodurch keine Mitnahme von Fahrrädern gewährleistet werden kann. Die Mitnahme von Rollstühlen und Rollatoren kann nach vorheriger Anmeldung jedoch eingerichtet werden. Der Fahrpreis richtet sich nach dem kürzt möglichen Fahrweg durch definierte Zonen und ist bei Fahrtantritt beim Fahrer zu entrichten. Ein Vorverkauf von Fahrscheinen wird nicht angeboten und Fahrscheine der Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries (VDR) werden im Lechbus nicht anerkannt. Um eine mögliche Konkurrenzsituation nicht aufkommen zu lassen, werden durch den Lechbus keine Schülerfahrten angeboten.

### ***Akteure***

- Landkreis als Initiator
- Kommunen geben Hinweise auf anzubindende Ziele und einzurichtende Lechbus-Haltestellen

### ***Bewertung und Erfolgsfaktoren***

Um ein qualitativ hochwertiges, flexibles Bediensystem im Landkreis Donau-Ries zu realisieren, musste bei der Bereitstellung auf die vorhandenen Strukturen und Rahmenbedingungen eingegangen werden, um den Lechbus erfolgreich in diese zu implementieren.

- Lechbus als drittes Projekt → Rufbus Ries und Rufbus Monheimer Alb; an diese Erfahrungen konnte angeknüpft werden

- Zum Teil neueingerichtete Haltestellen → neues Produkt bedarf teilweise auch Investitionen
- Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schiene wurden berücksichtigt → Verknüpfung
- Anpassung des Projektes in 2011 → Erweiterung des Bediengebiets → Anpassung des Projektes nach gewisser Laufzeit
- Engagierter Landkreis → aktive Initiatoren und Betreiber
- Potenzielle Fahrgäste werden informiert und akquiriert; einfache Erläuterung zur Funktionsweise des Lechbusses in der örtlichen Presse → Umfassendes Marketing
- Acht Fahrten zahlen, neunte Fahrt umsonst → Kleine „Gimmicks“
- Relativ einfaches Bezahlssystem vor dem Hintergrund, dass der Lechbus als autonomes System zu betrachten ist (keine Tarifintegration)

### ***Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern***

Bereits vorhandene flexible Bedienformen in Mecklenburg-Vorpommern sind auf eine Weiterentwicklung, gemäß dem Ansatz des Lechbusses, hin zu überprüfen. Der Aspekt des flexiblen, haltestellenungebundenen Ausstiegs stellt einen besonders interessanten Ansatz dar, da hierdurch in einem gewissen Maße Barrieren abgebaut werden können, ohne dass kostenintensive Infrastrukturausbauten notwendig werden. Das umfassende Marketing, das einfache Bezahlssystem und die abgestimmte Verknüpfung mit dem SPNV sind ebenfalls positive Ansätze, die auf flexible Bedienformen in Mecklenburg-Vorpommern übertragen werden sollten.

### ***Quelle***

<http://www.donau-ries.de/Landratsamt/Buergerservice/Aufgabenbereiche.aspx> (abgerufen am 05.01.2015)

## **moobil+ im Landkreis Vechta**

Der Landkreis Vechta liegt im Westen von Niedersachsen. Er hat eine Bevölkerungsdichte von 165 Einwohnern je km<sup>2</sup>.

### ***Problem- und Ausgangslage***

Die Problemlage im Landkreis Vechta war ein mangelndes ÖPNV-Angebot, das eine Nutzung außerhalb des Schülerverkehrs kaum zuließ. Es sollte ein ÖPNV-Angebot geschaffen werden, das für verschiedene Nutzergruppen interessant ist: Zielgruppe sind nicht nur Senioren und Personen, welche aus wirtschaftlichen Gründen nicht über einen Pkw verfügen, sondern beispielsweise auch Berufspendler, die ein Auto zur Verfügung hätten. Auch Jugendliche sollen als Fahrgäste gewonnen werden – zur Entlastung von „Taxi-Mama“. Motive für das Projekt seitens des Landkreises sind neben der Gewährleistung der Daseinsvorsorge der Umweltschutz und die Lebensqualität.

### ***Projektbeschreibung***

Der Kreistag hat das Projekt 2012 beschlossen, Start war Ende 2013. Das Bedarfsbus-System moobil+ verkehrt im gesamten Landkreis Vechta und besteht aus 18 Linien, welche insgesamt ca. 600 moobil+ Haltestellen bedienen. Neben festen Haltestellen gibt es ein flächendeckendes Netz an Bedarfshaltestellen, welche angefahren werden, wenn mindestens 60 Minuten vor der Abfahrtszeit telefonisch oder im Internet die Fahrt bei der Mobilitätszentrale gebucht wurde. Ein Fahrtwunsch kann auch dauerhaft angemeldet werden. Die Bedarfshaltestellen ermöglichen ein dichtes Netz von Haltestellen, so dass alle Bürger im Landkreis im Umkreis von 500 Metern eine Haltestelle vorfinden. Die Bedienung basiert auf einer Kombination von fahrplanmäßigen, festen Abfahrts- und Ankunftszeiten an bestimmten Haltestellen und einer bedarfsorientierten Bedienung entsprechend den angemeldeten Fahrten. Die Busfahrer erhalten den auf den Einzelbuchungen basierenden Fahrplan per Funk auf einen Tablett-Computer überspielt. Die festen Abfahrts- und Ankunftszeiten bestehen insbesondere an den Bahnhöfen der den Kreis querenden Eisenbahnstrecke.

Die moobil+-Busse verkehren montags bis freitags zwischen 7:00 Uhr und 19:00 Uhr. Für die moobil+-Busse gibt es ein eigenes Tarifsystem mit Tarifzonen entsprechen den Gemeinden. Eingesetzt werden barrierefrei ausgestattete Kleinbusse, die überwiegend von hauptamtlichen Fahrern gefahren werden. Die Busse bieten Platz für acht Fahrgäste; Fahrräder und Rollstühle können mitgenommen werden.

Anfang April 2014 nutzten ca. 1.000 Fahrgäste je Woche das System. Der Fahrgastzuwachs beträgt derzeit fünf Prozent je Monat. Auch Pendler nutzen moobil+ inzwischen.

Perspektivisch soll das Anrufbus-System moobil+ zu einem umfassenden Mobilitätsangebot ausgebaut werden, u.a. ist eine Integration von Car-Sharing vorgesehen.

### ***Akteure***

- Landkreis Vechta (Wirtschaftsförderung)
- kreisangehörige Kommunen
- Verkehrsgemeinschaft Vechta (verschiedene Busunternehmen)
- Förderung des Projekts: Land Niedersachsen und aus dem EU-Förderprogramm Leader

### ***Bewertung und Erfolgsfaktoren***

moobil+ ist ein bedarfsgesteuertes ÖPNV-Angebot als Ergänzung und Zubringer zu fahrplangebundenen Angeboten (Linienbusse und Bahn). Es schließt Lücken im bestehenden ÖPNV-Angebot. Eine wesentliche Rolle bei dem Projekt spielen die Mobilitätszentrale und die Kommu-

nikation des Angebots über Marketingmaßnahmen und moobil+-Berater vor Ort. Wichtig hierfür, aber auch für die Beschaffung von Software, waren die Mittel aus dem EU-Förderprogramm Leader. Das Gesamtsystem hat eine sehr hohe Service-Orientierung.

### ***Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern***

Das Projekt stützt sich auf den Einsatz einer umfassenden Buchungs- und Dispositionssoftware. Kernstück ist die Mobilitätszentrale. Entsprechende Strukturen sind die Voraussetzung, ein komplexes Rubussystem wie moobil+ erfolgreich zu betreiben. Dies ist ohne spezielle Förderungen kaum umsetzbar. Bemerkenswert an moobil+ ist die Bedeutung, die der Kommunikation des Projekts beigemessen wird. Hier gibt es interessante Gesichtspunkte, die auch bei einfacheren Projekten umgesetzt werden könnten. Eine Schwierigkeit bei der Umsetzung des Projekts war, dass verschiedene Busunternehmen kooperieren mussten, weil der Landkreis Vechta nicht mehr über eine kreiseigene Busverkehrsgesellschaft verfügt. In diesem Punkt wären die Voraussetzungen für ein solches Projekt in Mecklenburg-Vorpommern einfacher.

### ***Quellen***

Radtke, Alfons und Bernd Seidel (2014): Demografischer Wandel: Modellprojekte zur Sicherung der Mobilität auf dem Land. Abschlussbericht, Hannover ([http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation\\_id=5459&article\\_id=125063&psmand=18](http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=5459&article_id=125063&psmand=18), abgerufen am 18.11.2014)

<http://www.moobilplus.de/> (abgerufen am 18.11.2014)

## **Dorfauto Hübenthal**

Hübenthal ist ein Ortsteil der Gemeinde Witzenhausen in Nordhessen und ist mit einer Bevölkerung von 100 Einwohnern und einer peripheren Lage hinsichtlich des Mittelzentrums Witzenhausen dem ländlichen Raum zuzuordnen.

### ***Problem- und Ausgangslage***

Aufgrund der peripheren Lage sowie gänzlich fehlender Versorgungseinrichtungen in Hübenthal sind die Bewohner auf ein funktionierendes Mobilitätssystem angewiesen. In der Gemeinde besteht kein ÖPNV-Angebot, abgesehen von Kleinbussen, die zu Zwecken des Schülerverkehrs eingesetzt werden, wodurch alle Bewohner auf einen eigenen Pkw bzw. auf Mitfahrmöglichkeiten angewiesen sind. Besonders die schlechte Erreichbarkeit in das nahegelegene Mittelzentrum Witzenhausen war zentraler Ausgangspunkt, dieses Projekt ins Leben zu rufen.

### ***Projektbeschreibung***

Das Projekt Dorfauto Hübenthal bezieht sich auf ein privates Car-Sharing-Konzept und startete im April 2006. Initiatorinnen waren drei Besitzerinnen von zwei Gebrauchtwagen, welche zu diesem Zeitpunkt einen Gesamtwert von 4.320,00 Euro aufwiesen. Mittlerweile stehen drei Pkw zur Verfügung. Um das Dorfauto anmieten zu können, bedarf es einer einmaligen Anmeldung, welche mit einer Einlage von 50,00 Euro verbunden ist. Das Dorfauto kann über einen online verfügbaren Kalender reserviert werden. Abgeholt und abgestellt wird das Dorfauto auf dem zentral liegenden Dorfparkplatz in Hübenthal. Die gefahrenen Kilometer werden nach jeder Fahrt in ein Fahrtenbuch eingetragen. Am Ende jeden Monats werden die Kilometer addiert, die von jedem Nutzer zurückgelegt worden sind. Derzeit liegt der Kilometer Preis bei 0,35 Euro. Eine Hin- und Rückfahrt in das 10 km entfernte Mittelzentrum Witzenhausen beträgt somit sieben Euro. Monatlich werden ca. 3.000 Kilometer von 30 registrierten Nutzern (1/3 der Bevölkerung), mit den Dorfautos zurückgelegt.

### ***Akteure***

In diesem Fall sind die drei Initiatorinnen besonders hervorzuheben: Durch ihr bürgerschaftliches Engagement ist dieses Projekt im Sinne organisierter Nachbarschaftshilfe entstanden. Sie sind auch heute noch diejenigen, die sich um die Verwaltung des Projektes kümmern. Darunter fallen hauptsächlich das Versenden der monatlichen Rechnungen und versicherungstechnische Arbeiten bei Neuanmeldungen sowie die Pflege des Buchungskalenders. Des Weiteren wurde eine ansässige Kfz-Werkstatt damit beauftragt, Reparaturen an den Mietwagen durchzuführen. Diese Aufgabe führt die Kfz-Werkstatt mit großem Engagement und zu günstigen Preisen durch.

### ***Bewertung und Erfolgsfaktoren***

In diesem Falle sind die Erfolgsfaktoren im Wesentlichen im bürgerschaftlichen Engagement der Betreiber begründet. Die Initiatorinnen sowie die weiteren Beteiligten investieren Zeit und Leidenschaft in dieses Projekt, um anderen Bürgern ein Mobilitätsangebot bereitzustellen. In den ersten drei Jahren haben die Initiatorinnen das Projekt mit einem monatlichen Beitrag finanziell unterstützt, um die Liquidität und den Betrieb zu gewährleisten. Die monatliche Zuschussung konnte bis 2009 stetig verringert werden (aufgrund steigender Nutzerzahlen) und die Sonderunterstützung durch die Initiatorinnen konnte schließlich eingestellt werden. Ebenfalls konnte der Wert der anfangs zur Verfügung gestellten Autos den Halterinnen ausgezahlt werden.

### ***Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern***

Projekte wie das Dorfauto Hübenthal sind aufgrund der Initiierung durch die Bürger nicht direkt übertragbar. Vielmehr müssen solche Projekte aufbereitet und publik gemacht werden, so dass das Nachahmen angeregt wird.

#### ***Quelle***

[http://www.leader-eifel.de/data/media/downloads/6-Babette-Asprion-Das-Dorfauto-in-Huebenthal-1\\_1374737571.pdf](http://www.leader-eifel.de/data/media/downloads/6-Babette-Asprion-Das-Dorfauto-in-Huebenthal-1_1374737571.pdf) (abgerufen am 08.01.2015)



## Mobilfalt

Das Projekt Mobilfalt richtet sich perspektivisch an die Bevölkerung der Landkreise Nordhessens. Zu diesen zählen der Landkreis Kassel (ca. 234.000 EW.), der Werra-Meißner Kreis (ca. 100.000 EW.), Kreis Hersfeld-Rotenburg (ca. 120.000 EW.), der Schwalm-Eder Kreis (ca. 180.000 EW.) sowie der Kreis Waldeck/Frankenberg (ca. 157.000 EW.). Bis auf den Landkreis Kassel weisen alle weiteren Landkreise eine Bevölkerungsdichte von weniger als 150 EW/Km<sup>2</sup> auf. Große Gebietsteile der Landkreise sind durch ländliche Raumstrukturen gekennzeichnet.

### **Problem- und Ausgangslage**

Die Auswirkungen des demografischen Wandels sind in den Landkreisen bereits heute durch Bevölkerungsrückgänge zu spüren. Nach einer vom Hessischen Statistischen Landesamt durchgeführten Bevölkerungsprognose für das Jahr 2060 werden die Landkreise durch einen mittleren Bevölkerungsrückgang von ca. 14 Prozent gekennzeichnet sein. Räumlich wird dies zu einer starken Zersiedelung des Bedienungsraumes führen, wodurch ein Linienbetrieb im ÖPNV kein angemessenes Bedienungsangebot mehr darstellen wird. Bereits heute hat die Bevölkerung durch eine starke Ausdünnung des bestehenden ÖPNV-Angebotes zu leiden. Um ein zufriedenstellendes Mobilitätsangebot garantieren zu können, wurde mit der Einrichtung des Projekts Mobilfalt reagiert.

Abbildung 59: Mobilfalt Eröffnung



Quelle: plan:mobil

### **Projektbeschreibung**

Um den Betrieb testen und ggf. modifizieren zu können, startete das Projekt im April 2013 in eine Pilotphase und agierte zunächst in den ausgewählten Pilotregionen Sontra / Nentershausen / Herleshausen sowie Witzhausen im Werra-Meißner-Kreis und Niedenstein im Schwalm-Eder-Kreis. Das Kernelement von Mobilfalt liegt in der Bereitstellung privater Fahrtenangebote, die in das Fahrtenangebot des ÖPNV und damit auch in die Fahrplanauskunft des NVV (Nordhessischer Verkehrsverbund) integriert sind. Die angebotenen privaten Fahrten dienen dem Zweck, Fahrplanlücken der vorhandenen Buslinien aufzufüllen. Das bereitgestellte Fahrtenangebot wird dabei innerhalb der Kommune und/oder als Anschluss zum Schienenverkehr bereitgestellt. Die Betriebszeit erfolgt an sieben Tage die Woche zwischen 5.00 Uhr und 00.00 Uhr. Anbieter privater Mitnahmefahrten erhalten pro gefahrenen Kilometer 0,30 Euro als Zuschuss für die Betriebskosten. Integriert in das NVV-Tariffsystem belaufen sich die Kosten für eine reguläre Mitnahme für den Fahrgast auf ein bis zwei Euro pro Mobilfaltfahrt je nach Entfernung. Neben den vor Ort bedienenden Verkehrsunternehmen sind auch die örtlichen Taxiunternehmer

Partner des Mobilfaltprojekts. Sie ermöglichen die Fahrtwünsche, falls zu einer gewählten Abfahrtszeit des Mobilfalt-Fahrplans kein Privatanbieter auf der gewünschten Strecke eine Fahrt anbietet. Die Anmeldung von privaten Mitfahrmöglichkeiten sowie die Buchung von Fahrten als Mitfahrer können nach einer Registrierung über die eigens erstellte Mobilfalt-Buchungsplattform gebucht oder persönlich oder telefonisch bei der Mobilitätszentrale in Eschwege bestellt werden. Die Zahlung erfolgt über ein persönliches Mobilfaltkonto, welches per Überweisung oder Bankeinzug aufgeladen werden kann, ebenso erfolgt die Erstattung der Betriebskosten bargeldlos. Starthelfer in den einzelnen Orten informieren über das neue Mobilitätsangebot und geben Hilfestellung bei der Registrierung und Buchung.

### **Akteure**

- Private Fahrtenanbieter
- Örtliche Taxiunternehmer
- NVV
- Landkreise, Städte und Gemeinden
- Ehrenamtliche Starthelfer
- Finanzierung und Unterstützung durch das Land Hessen

### **Bewertung und Erfolgsfaktoren**

- Gemeinsame Betrachtung von öffentlichen und privaten Mobilitätsangeboten auf Relationen zum Einkaufen, zum Arzt, zum Bahnhof usw.
- Positiv herauszuheben ist die verkehrliche und tarifliche Integration von privaten Fahrtmöglichkeiten in das Fahrplansystem des NVV und die Fahrplanauskunft, um aus einer Hand ein Mobilitätsangebot in ländlichen Bereichen zu schaffen.
- Ehrenamtliche Starthelfer fungieren als Mobilitätshelfer und können durch ihre Bekanntheit vor Ort persönliche Unterstützung insbesondere älteren Menschen geben.
- Mitnahmebereitschaft und Mitfahrbereitschaft zu Beginn nur schwach ausgeprägt, hier ist weitere Überzeugungsarbeit vor Ort für die erfolgreiche Weiterführung des Modellprojekts erforderlich.
- Entwicklung des Buchungssystems ist mit hohen Anfangsinvestitionen verbunden, Übertragbarkeit auf andere Regionen und Angebote daher wichtig.

### **Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern**

Der Ansatz, private und öffentliche Mobilitätsangebote verkehrlich und tariflich z. B. in eine Informationsplattform zu integrieren, ist sicherlich auch für verschiedene Verkehrsräume in Mecklenburg-Vorpommern zu prüfen. Die systematische Unterstützung durch Mobilitätshelfer vor Ort ist unbedingt erforderlich, um Ängste vor einem neuen Mobilitätssystem abzubauen, Hilfestellungen bei der Information und Buchung zu geben und Erfahrungen austauschen zu können. Besonders zu berücksichtigen bei einer Einführung ist die mögliche Skepsis, private Mitnahmen außerhalb eines Kreises von bekannten Personen zu nutzen.

Die Planung von Informations- und Buchungsplattformen sollte in enger Abstimmung mit bereits vorliegenden Entwicklungen erfolgen, um hier Synergieeffekte erzielen zu können.

### **Quellen**

<http://www.mobilfalt.de/> (abgerufen am 08.01.2015)

## **Dorfmobil Klaus und Dorfladen**

Klaus an der Pyhrnbahn liegt im Bezirk Kirchorf an der Krems in Österreich. Die Gemeinde hat insgesamt 1.200 EW, bei einer sehr geringen Bevölkerungsdichte von 11 EW/km<sup>2</sup> und weist extrem disperse Siedlungsstrukturen auf. Klaus an der Pyhrnbahn ist dem Regionstyp III (ländlicher Raum) zuzuordnen.

### ***Problem- und Ausgangslage***

Bedingt durch die geringe Einwohnerdichte und den damit einhergehenden Zersiedlungstendenzen, ist ein linienartiger ÖPNV-Betrieb keine lukrative Bedienform für das Untersuchungsgebiet. Für die ansässigen Bewohner beträgt die durchschnittliche Distanz zur nächstgelegenen Nahversorgungseinrichtung, Ärzten und Bushaltestelle ca. 8 km. Um den Anwohnern die Zugänglichkeit zu diesen Einrichtungen trotzdem gewährleisten zu können, wurde auf der Basis von Bürgerbefragungen und Vor-Ort-Diskussionen das Projekt Dorfmobil-Klaus ins Leben gerufen, um ein bedarfsgerechtes Mobilitätsangebot zu schaffen.

### ***Projektbeschreibung***

Im Zuge des EU-Förderprogramms ARTS wurde das Dorfmobil als Projekt zur Grundsicherung der Mobilität im Untersuchungsraum beschlossen und nahm im Jahr 2002 seinen Betrieb auf. Es ersetzt private Fahrten und schafft ein Angebot des öffentlichen Verkehrs. Ein geleaster Pkw wird von ehrenamtlich eingesetzten Fahrern gegen eine geringe Aufwandsentschädigung gefahren. Der Bedienungszeitraum erfolgt von Montag bis Freitag zwischen 6:00 Uhr und 19:00 Uhr und ist an die Linienfahrpläne verkehrender Busse und Bahnen angepasst. Parallelfahrten zum verkehrenden ÖPNV können erfolgen. Ein Fahrtwunsch muss mindestens eine halbe Stunde vor Fahrtantritt telefonisch angemeldet werden. Pro Fahrt und Person wird ein Unkostenbeitrag von 1,50 Euro erhoben. Fahrten mit dem Dorfmobil werden von Tür-zu-Tür angeboten. Bestehende Haltestellen des ÖPNV werden als Sammelstellen für Fahrgäste genutzt. Innerhalb des definierten Bedienungsgebietes werden die Fahrgäste zu ihrem gewünschten Ziel befördert, wobei die Fahrten möglichst gebündelt werden sollen. Im ersten Jahr wurden mit dem Dorfmobil von insgesamt 3.288 Personen 31.583 Kilometer zurückgelegt, wodurch ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Mobilität in der Gemeinde Klaus geleistet wurde. Die Initiierungskosten des Projektes beliefen sich auf rund 4.250 Euro. Im laufenden Betrieb summieren sich die jährlichen Kosten auf rund 17.000 Euro. Die Finanzierung erfolgt durch Mitgliedsbeiträge, Fahrtkostenbeiträge, Subventionen (Land Oberösterreich und EU), Sponsorengelder (Werbeflächen auf Dorfmobil, Fahrscheinen, Folder und Vereinsmaterial).

### ***Akteure***

Wesentlicher Akteur während der Initiierungsphase war das Institut für Verkehrswesen an der Universität für Bodenkultur in Wien, welches im Rahmen des EU-Programms ARTS (Action on the integration of rural transportation services) die Entwicklung des Projektes betreut hat. Um das Angebot bestmöglich auf die regionalen Rahmenbedingungen abzustimmen, wurden von Beginn an die Gemeinde Klaus sowie das Land Oberösterreich in die Projektentwicklung involviert. Um einen offiziellen Betrieb gewährleisten zu können, gründete sich 2002 der nichtgewinnorientierte, gemeinnützige „Verein zur Förderung der Mobilität in der Gemeinde Klaus / Pyhrnbahn“ – kurz: Verein Dorfmobil KSK.

### ***Bewertung und Erfolgsfaktoren***

- Ehrenamt: Engagierte Bürger in einem Verein → aber auch Aufwandsentschädigung
- Kleine überschaubare Strukturen (Beispiel: monatliches Treffen, um sich zu den nächsten Einsatzzeiten abzusprechen)

- Begleitung / Evaluierung durch EU-Projekt ARTS (Action on the integration of Rural Transport Services) → Untersuchung der Effizienz innovativer Mobilitätsangebote in dünn besiedelten ländlichen Regionen
- Kooperation mit dem Dorfladen: Bei Einkauf über 20 Euro kann gratis mit dem Dorfmo- bil zum Dorfladen gefahren werden

### ***Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern***

Das Projekt eignet sich aufgrund der überschaubaren Strukturen als Muster- bzw. Pilotprojekt für Mecklenburg-Vorpommern. Hierdurch wird aber auch eine entsprechende professionelle Begleitung notwendig. Sobald die noch offenen Fragen, wie z.B. zur Aufwandsentschädigung (aus welchen Mitteln und durch wen) geklärt sind, wäre eine Adaption des Ansatzes für andere Orte mit deutlich weniger Aufwand zu leisten.

### ***Quellen***

[http://www.lqn-leader.de/fileadmin/user\\_upload/Transnational/Modul3/Mod3Vortr/02DorfmoobilDorfladen.pdf](http://www.lqn-leader.de/fileadmin/user_upload/Transnational/Modul3/Mod3Vortr/02DorfmoobilDorfladen.pdf)  
(abgerufen am 08.01.2015)

<http://www.gemeinde-klaus.at/gemeinde/DorfmoobilWeb/Startseite.htm> (abgerufen am 08.01.2015)

## Servicebus Roßla: Linienbus an bestimmten Tagen

Der ServiceBus Roßla verkehrt innerhalb des Landkreises Mansfeld-Südharz im Bundesland Sachsen-Anhalt. Der Landkreis hat ca. 150.000 Einwohner auf einer Fläche von 1.449 km<sup>2</sup>. Mit einer mittleren Bevölkerungsdichte von 103 EW/km<sup>2</sup> ist das Bedienungsgebiet von ländlicher Prägung.

### **Problem- und Ausgangslage**

Ein grundlegendes Problem im ÖPNV der Region besteht im anhaltenden Fahrgastschwund. Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Mansfeld-Südharz ist rückläufig. Ausgehend vom Vergleichsjahr 2008 wird die Bevölkerung bis zum Jahr 2015 um ca. 11,5 Prozent, bis zum Jahr 2020 um 29,6 Prozent und bis zum Jahr 2025 um 27,7 Prozent abnehmen. Die Zahl der jungen Erwerbstätigen zwischen 25 und 44 Jahren wird sich bis zum Jahr 2015 um ca. 40 Prozent reduzieren. In der Folge wurde das ÖPNV-Angebot stetig zurückgefahren. Das in seiner Form rudimentäre Restangebot im ÖPNV ist mit seinen Fahrplänen an den Unterrichtszeiten der Schulen ausgerichtet und ist bspw. für Versorgungsfahrten älterer Menschen ungeeignet bzw. sehr unattraktiv. Während bspw. in Roßla (zentraler Ort) das Nahversorgungsangebot aufgrund mangelnder Nachfrage bedroht ist, fehlen in kleineren Gemeinden des Landkreises Angebote bereits gänzlich.

### **Projektbeschreibung**

Der ServiceBus hat die übergeordnete Aufgabe, die umliegenden Gemeinden mit dem Versorgungszentrum Roßla zu verbinden. Dazu wurde das Bedienungsgebiet in drei Teilbereiche aufgeteilt. Diese werden an unterschiedlichen Tagen bedient. So wird bspw. die Region A montags und donnerstags bedient, während Region B dienstags und freitags bedient wird. Teilgebiet C wird bspw. lediglich mittwochs bedient. Die Bedienung erfolgt mit Kleinbussen an den bestehenden ÖPNV-Haltestellen. Weiterhin werden zusätzlich eingerichtete ServiceBus-Haltestellen bedient, die für kürzere Fußwege sorgen. Bedient werden die Haltestellen an den bestimmten Tagen in der Regel im 120-Minuten-Takt, z.T. aber auch flexibel.

Abbildung 60: Der Servicebus Roßla



Quelle: Mathias Schmechtig

### **Akteure**

- Landesförderung zur Erstellung des Konzepts
- Finanzierung des Betriebs durch Aufgabenträger/Landkreis
- Verkehrsgesellschaft Südharz mbH fungiert innerhalb des Projektes als Initiator und durchführendes Verkehrsunternehmen

### **Bewertung und Erfolgsfaktoren**

- Verzicht auf parallele Strukturen wie Rufbus → „Konkurrenz“ vermeiden
- Koordination durch regionales Verkehrsunternehmen

- Vorgegangene Analyse des Mobilitätsverhaltens älterer Bürger auf dem Land → ein bis zwei Fahrten pro Woche in die nächstgelegene größere Stadt für Erledigungen → verdichtetes Angebot an ausgewählten Tagen trifft die Mobilitätsbedürfnisse eher, als an vielen Tagen ein nur begrenztes Angebot
- Konzentration auf die Versorgungssicherung der Bevölkerung an bestimmten Tagen anstatt tägliches aber spärliches Ruf- und Schulbusangebot
- Abbau von physischen und psychologischen Barrieren durch Begleitpersonal und Stammbusfahrer auf den bedienten Strecken
- Bekanntmachung auf breiter Ebene durch Taschenfahrpläne und Marketingmaßnahmen in der örtlichen Presse, bekannten Einrichtungen und Postwurfsendungen

***Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern***

Bündelung und Umstellung des Angebots überall dort, wo tägliche Einzelfahrten die Regel sind und somit für ältere Menschen kein adäquates Angebot darstellen. Der Ansatz eignet sich insbesondere im Zulauf zu Einzelhandelseinrichtungen bzw. zu Orten, die aufgrund ihrer Infrastrukturausstattung eine besondere Bedeutung für umliegende Orte und Ortsteile haben.

***Quelle***

<http://www.landtag.sachsen-anhalt.de/fileadmin/files/aussch/wp6/soz/protok/soz043p6i.pdf>,  
S 15 ff. (abgerufen am 08.01.2015)

## Bedarfsgesteuerter Bürgerbus Olfen

Olfen ist eine Kleinstadt in Nordrhein-Westfalen im Kreis Coesfeld, zugehörig zum Regierungsbezirk Münster. Mit ca. 12.182 Einwohnern (Stand 2013) und einer Fläche von 52,43 km<sup>2</sup> besitzt sie eine Einwohnerdichte von 232 Einwohnern pro km<sup>2</sup>.

### **Problem- und Ausgangslage**

Wesentliche Problemlagen, welche identifiziert werden können, sind die wachsenden Distanzen zu Versorgungseinrichtungen und ein ausgedünnter öffentlicher Personennahverkehr. Aus ökonomischen Gründen kann in vielen Außenbereichen keine adäquate Busverbindung mehr angeboten werden. Die Idee des Bürgerbusses wurde entwickelt, um die Lücke der fehlenden Infrastrukturangebote zu beseitigen und so die Grundmobilität der Bürger zu gewährleisten bzw. zu verbessern.

### **Projektbeschreibung**

Bereits 1997 wurde der Bürgerbus-Verein Olfen gegründet und im Oktober 1998 startete der Bürgerbus unter dem Motto „Bürger fahren für Bürger“ als erstes Projekt dieser Form im Kreis Coesfeld. Wesentliche Ziele sind die Einwohner aus den umliegenden Außenbereichen in die Innenstadt zu befördern und den öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern. Hauptnutzergruppe dieses Angebots sind ältere Mitbürger, um die täglichen Dinge des Lebens, wie Einkauf, Arzt- oder Privatbesuche, zu erledigen.

Das Projekt ist nun Teil der „Bürgerstiftung Unser Leohaus“ im Bereich der Mobilitätszentrale als eine von mehreren Aktivitäten der Stiftung. Seit 1929 war das Leohaus-Gebäude Mittelpunkt des katholischen Gemeindelebens in Olfen. Als die katholische Kirchengemeinde aufgrund notwendiger Sparmaßnahmen das Leohaus verkaufen musste, gingen im Jahr 2011 Bürger, Vereine und die Stadt Olfen eine Partnerschaft ein, deren Dach die Bürgerstiftung Unser Leohaus ist. „Stiften“ wird verstanden als Zeit, Ideen oder Geld zu stiften.

„Unter dem Dach von Unser Leohaus soll zudem eine von Bürgern betriebene Mobilitätszentrale entstehen. Der bereits bestehende Bürgerbusbetrieb soll mehr auf die Bedürfnisse der Olfener Bevölkerung umgestellt werden. Der Bus soll auf Anfrage der Bürger nur zu den Stellen fahren, an denen er gebraucht wird. Ein bedarfsorientierter Ansatz, der sich von der Linie löst. So bleiben alle Olfener Bürger mobil und das Leben in den bestehenden Wohngebieten bleibt attraktiv, da eine eigenständige und mobile Lebensführung, sowie die vielfältige Teilhabe am städtischen Leben möglich ist.“ (<http://www.unser-leohaus.de/idee/>)

Abbildung 61: Bürgerstiftung „Unser Leohaus“



Quelle: [www.unser-leohaus.de/idee/](http://www.unser-leohaus.de/idee/)

Seit Januar 2013 wird der Bürgerbus im Rahmen des Regionale-2016-Modellprojektes bedarfsorientiert betrieben. Das Pilotprojekt erlaubt es, die Fahrgäste von zu Hause abzuholen und an eine Haltestelle zu bringen oder von einer Haltestelle aus nach Hause. Nach Voranmeldung können sich die Bürger an jeder beliebigen Stelle abholen lassen und sich zur einer Haltestelle oder in die Innenstadt bringen lassen. Die Anmeldung muss spätestens 60 Minuten vor der geplanten Abfahrt oder als Dauerauftrag erfolgen – mit Angabe des Namens, des Abhol- und Zielpunktes (Haltestelle oder Adresse) und der gewünschten Abfahrzeit und der Anzahl der Fahrgäste. Der Fahrpreis für Erwachsene beträgt 1 Euro innerhalb des Ortes und 1,50 Euro für eine Fahrt in die Bauernschaften. Kinder ab 4 Jahren fahren zum halben Preis, jüngere Kinder und Schwerbeschädigte fahren kostenlos.

Mit acht Fahrgastplätzen kann der Kleinbus auch in nachfrageschwachen Räumen die Mobilität kostengünstig gewährleisten. Mittlerweile sind circa 33 Fahrerinnen und Fahrer ehrenamtlich engagiert und seit dem Bestehen des Bürgerbusses wurden circa 83.000 Fahrgäste befördert.

Betrieben wird der Bürgerbus durch den Bürgerbus-Verein Olfen, welcher den Dienstplan aufstellt und den Betrieb des Busses organisiert. Die verkehrliche Verantwortung für den Bus übernimmt hierbei das Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Münsterland. Die Kommune Olfen ist in der Pflicht, eventuell entstehende Defizite zu tragen.

#### **Akteure**

- Bürgerbus-Verein Olfen e.V.
- Bürgerstiftung Unser Leohaus
- Stadt Olfen
- Regionalverkehr Münsterland

#### **Bewertung und Erfolgsfaktoren**

- Seit 2013 Verdopplung des Fahrtenangebots
- Steigerung der Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr um 53 Prozent
- Direkte Abholung von zu Hause oder Ausstieg an der Haustür → gesteigertes subjektives Sicherheitsempfinden durch Haustür-Service
- Relativ kurzfristige Voranmeldung von einer Stunde erhöht die Flexibilität
- Ehrenamtlich organisiert und somit geringe Kosten

#### **Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern**

Interessant ist die Koppelung mit einem übergreifenden Ansatz für das soziale Leben in Olfen, der in der Bürgerstiftung mit einem Bürgerzentrum Gestalt gefunden hat. Einiges aus diesem Ansatz ließe sich nach Mecklenburg-Vorpommern übertragen: Insbesondere, dass eine breiter angelegte ehrenamtliche Struktur vor Ort (oder ggf. auch eine Sozialstation) den Andockpunkt für den Bürgerbus darstellt.

#### **Quellen**

Klimaschutz und Verkehr in der Stadt Höxter: Nahmobilität und Radverkehrsförderung. Fachworkshop. Höxter, 02.07.2014

(<https://www.hoexter.de/downloads/datei/OTA4MDAxODM5Oy07L3Vzci9sb2NhbC9ldGMvaHR0cGQvdmh0ZG9jcy9ob2V4dGVyL2hvZXh0ZXlvaWVkaWVuL2Rva3VtZW50ZS8xNF8wOF8wNV93b3Jrc2hvcF9udl9tb2JpbGI0YWV0LnBkZg%3D%3D>, abgerufen am 07.01.2015)

<http://www.olfen.de/Buergerservice/Buergerservice/Buergerbus.html> (abgerufen am 07.01.2015)

[http://www.regionale2016.de/fileadmin/daten/mandanten/reg/News/Mobilitaetsprozess/130705\\_Flyer\\_B%C3%BCrgerbus\\_Sch%C3%BClerverkehr\\_Olfen.pdf](http://www.regionale2016.de/fileadmin/daten/mandanten/reg/News/Mobilitaetsprozess/130705_Flyer_B%C3%BCrgerbus_Sch%C3%BClerverkehr_Olfen.pdf). (abgerufen am 07.01.2015)

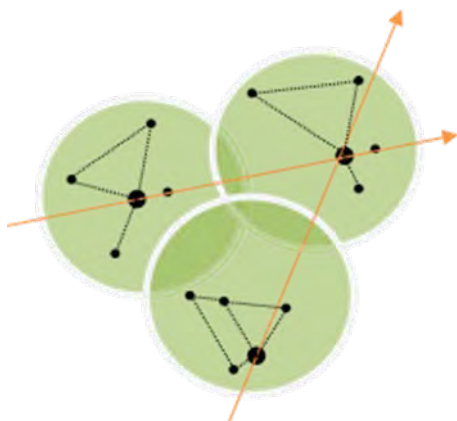


<http://www.unser-leohaus.de/idee/> (abgerufen am 07.01.2015)

### 9.3 Flankierende Maßnahmen

Aufgrund der Strukturschwäche der ländlichen Räume in Mecklenburg-Vorpommern, den anhaltenden Bevölkerungsverlusten, den heterogenen Mobilitätsansprüchen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen allgemein und im Speziellen in der Ausdifferenzierung der Gruppe der älteren Menschen, muss der dargestellte Ansatz von starkem Liniennetz und ergänzender Flächenerschließung durch verschiedene Maßnahmen flankiert werden. Diese Maßnahmen betreffen weniger das tatsächliche Verkehrsangebot, sondern vor allem die Bereiche Organisation, Beratung und Unterstützung.

Abbildung 62: Idee der Kooperationsräume



Quelle: eigene Darstellung nach BMVI 2013, S. 21

Bezogen auf die für die Organisation öffentlicher Verkehrsangebote ungünstige Situation aus dispersen Siedlungsstrukturen und begrenzter ÖPNV-Nachfrage sowie vor dem Hintergrund sehr geringer Einwohnerzahlen stellen Kooperationsräume von Gemeinden einen zielführenden Ansatz dar (vgl. hierzu auch BMVI 2013, S. 21). Innerhalb der Flächen zwischen den Hauptachsen sollten Gemeinden Verwaltungsgrenzen übergreifend Kooperationen eingehen und an gut erreichbaren Orten, mit Infrastrukturangebot, „Kristallisationspunkte nachbarschaftsörtlicher Mobilität“ vorsehen. Ein denkbarer Ansatz hierzu ist, dass bspw. vorhandene Dorfläden in ihrer Funktion soweit aufgewertet werden, dass:

- in räumlicher Nähe zum Dorfladen der Verknüpfungspunkt von Gemeinschaftsverkehr und Linienbetrieb eingerichtet wird,
- dass die Gemeinschaftsverkehre hier ihren Start- und Zielpunkt haben,
- dass Dorfläden bzw. deren Betreiber mobilitätsbezogene Zusatzleistungen übernehmen (Vermittlung von Fahrtwünschen und Fahrtangeboten, „Kümmerer“ Fahrzeug usw.) und somit auch kleinere Aufgaben einer Mobilitätszentrale wahrnehmen,
- dass Mobilitätsangebote und Dorfläden sich gegenseitig unterstützen und Strukturen gestärkt werden (z.B. bei Einkauf im Dorfladen ist die Fahrt dorthin kostenlos),
- dass Dorfläden wieder stärker zum Ort der Begegnung werden,
- dass damit eine Stabilisierung von Orten mit lokalem Bedeutungsüberschuss einhergeht und sie somit zu nahräumlichen Ankerpunkten werden.

Begründet durch den Fokus der Grundlagenexpertise auf die Belange der älteren Menschen sind als flankierende Maßnahmen also die Bereiche der Nah- und Gesundheitsversorgung besonders hervorzuheben. Aufbauend auf den dargestellten verkehrlichen und flankierenden Handlungsfeldern ist somit dem Aspekt der Kombination von medizinischer Versorgung und Mobilität ebenfalls gesonderte Beachtung zu schenken. Vor allem die Möglichkeit, durch nicht-

investive Maßnahmen Einsparungen zu erzielen und somit Kapazitäten in anderen Bereich schaffen zu können, sollten ausgelotet werden. Hierzu zählen bspw.:

- Abstimmung von Arztterminen mit den ÖPNV-Fahrtzeiten
- Überprüfung und Veränderung der Lage von Haltestellen und Linienverläufen in den Zielorten
- Kombination einfacher Krankenfahrten mit dem ÖPNV oder Leerfahrten des Patiententransports für Zwecke des ÖPNV nutzen (Budgetzusammenlegung ÖPNV und Krankenkassen, gemeinsame Disposition bzw. Dispositionszentrale etc.).

### 9.3.1 Referenzbeispiele für flankierende Maßnahmen

Im Folgenden werden Referenzbeispiele für flankierende Maßnahmen aus verschiedenen Handlungsbereichen vorgestellt. Diese Referenzbeispiele stellen Projekte dar, denen eine unterstützende Funktion bei der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zukommt. Eine Adaption auf Mecklenburg-Vorpommern würde bei einigen dieser Projekte eine längere Vorlaufzeit benötigen.

- Dorfladen: Schaffung eines Ankerpunkts für Dörfer im ländlichen Raum und Vermeidung, lange Wege zurücklegen zu müssen
- Güterbeförderung im Personenverkehr: Das Projekt „kombiBus“ in der Uckermark: Schaffung neuer Aufgabenbereiche für schwach ausgelastete Busse
- Brandenburger Modell der ÖPNV-Finanzierung: Finanzierungsansatz, der der wichtiger werdenden Rolle der Aufgabenträger für die Gewährleistung der Mobilität Rechnung trägt
- Bürgerbusse in Brandenburg: Unterstützung interessierter Gemeinden bei der Einführung eines Bürgerbusses durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
- Konzeption möglicher Kooperationen von „ÖPNV-Welt“ und „Medizin-Welt“: Auslotung potenzieller Synergien u.a. durch eine stärkere Kooperation paralleler Fahrdienste
- Anschlussicherung: ein differenziertes Angebot erfordert häufiger Umstiege, so dass die Verlässlichkeit der Transportkette und damit Konzepte zur Anschlussicherung an Bedeutung gewinnen

Zusätzlich zu den im Folgenden beschriebenen Projekten gibt es noch eine Vielzahl an Projekten einer umfassenden Beratung in Mobilitätszentralen der Verkehrsverbände und Kommunen, die insbesondere die ÖPNV-Tarifstruktur vermitteln und Fahrplanauskünfte geben. Denn gerade in ländlichen Strukturen mit Fokussierung auf den Schülerverkehr ist der andersartige Vertrieb mit Bedarf an Beratung für den Gelegenheitsverkehr Älterer oft nur schwach ausgebildet.

Ehrenamtliches Engagement sachkundiger Älterer (nicht selten ÖPNV-Beschäftigte in Rente) ist ähnlich wie pensionierte Polizisten bei der Verkehrswacht eine wichtige Grundlage für die Informationsverbreitung innerhalb der älteren Generation. Das Projekt „Mobilagenten“ im Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe hat dies in der Weise umgesetzt als den Aktiven für ihre Einsätze bei Dorffesten und Verbrauchermessen ein Kleinbus sowie passendes Informationsmaterial bereit gestellt wird.

## Dorfläden

In verschiedenen Bundesländern mit ausgeprägten ländlichen Räumen gibt es Projekte, die Nahversorgung durch Dorfläden wiederzubeleben. Zu nennen sind hier beispielsweise die Projekte „MarktTreff Schleswig-Holstein“ und „Neue Dorfmitte M-V“. Dorfläden können notwendige Wege für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs verkürzen oder sogar vermeiden. Sie haben darüber hinaus als Treffpunkte eine gemeinschaftsstärkende Funktion und können Raum für weitergehende Dienstleistungen bieten, wie beispielsweise Mobilitätsberatung.

### ***Problem- und Ausgangslage***

Im ländlichen Raum – fernab von Zentren – führt der demografische Wandel zu einer Ausdünnung der alltäglichen Versorgungsstrukturen. Mit dem Verlust der wohnortsnahen Versorgungsmöglichkeit mit Waren und Dienstleistungen, sowie den Kommunikationsräumen, die oftmals die einzigen Treffpunkte der dörflichen Gemeinschaft sind, wird die Lebensqualität reduziert. Diese Problematik tritt in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern auf. Die Projekte MarktTreff in Schleswig-Holstein und Neue Dorfmitte in Mecklenburg-Vorpommern fördern die Nahversorgung, stärken das dörfliche Gemeinschaftsleben und schaffen Arbeitsplätze. Die Gemeinden übernehmen Mitverantwortung für die Sicherung der Nahversorgung.

### ***Projektbeschreibung***

Das Projekt MarktTreff richtet sich an Gemeinden mit bis 2.500 Einwohnern in Schleswig-Holstein, um die Nahversorgung zu gewährleisten. Das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (MELUR) gibt aus EU-, Bundes- und Landesmitteln eine Anschubförderung der MarktTreffs. Grundlage sind die Förderungsrichtlinien der Dorf- und ländlichen Regionalentwicklung. Gefördert werden die Planungs- und Beratungskosten (wie Standort-Check, MarktTreff-Projektleitung, Konzeptkosten, Tragfähigkeitsuntersuchung), bauliche Investitionen, Ladeninfrastruktur und die begleitenden Coachings für die Betreiberinnen und Betreiber. Der Warenbestand, die Betriebskosten und die Ersatzkosten für Ausstattungsgegenstände werden nicht finanziert. Die Gemeinde ist Zuwendungsempfänger der Fördergelder und Projektträger. Grundsätzlich ist auch die Beteiligung Privater an der Finanzierung erwünscht. Es besteht eine enge Partnerschaft zwischen den Gemeinden, den Betreiberinnen und Betreibern, sowie der Bürgerschaft. Die Gemeinde und die Bürgerschaft entwickeln gemeinsam das Konzept für den MarktTreff, das somit speziell auf die Bedürfnisse vor Ort angepasst ist.

Abbildung 63: MarktTreff Schleswig-Holstein



Quelle: MarktTreff Schleswig-Holstein / Markus Scholz

Die MarktTreffs basieren auf den drei Säulen Kerngeschäft/Einkaufen, Dienstleistungen und Treffpunkt. Der Großteil der MarktTreffs besteht aus den Kerngeschäften und sie werden, je nach bereits bestehendem Angebot der Gemeinde, um Dienstleistungen (u.a. Post, Lotto, Inter-

netportale) und Treffpunkte erweitert. Seit 1999 wurden 34 MarktTreffs initiiert und weitere 11 sind in Vorbereitung. Insgesamt sollen 50 MarktTreffs entstehen.

In Mecklenburg-Vorpommern wird die Idee des Dorfladens in einem Modellprojekt „Neue Dorfmitte“ von 2011 bis 2014 erprobt. Die Ministerien für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung, sowie für Inneres und Sport des Landes Mecklenburg-Vorpommern fördern gemeinsam mit den vier Modellgemeinden (in Altenpleen, Brunow, Sarow, Schmatzin) mit je 100.000 Euro das Projekt. Das bürgerschaftliche Engagement und die Vernetzung lokaler und regionaler Akteure stehen im Vordergrund. Ähnlich wie in Schleswig-Holstein erhalten die Gemeinden Anschubfinanzierungen und fachliche Unterstützung als Hilfe zur Selbsthilfe.

#### **Akteure**

- Bundesland als Fördermittelgeber
- Gemeinden
- Bürgerinnen und Bürger
- Vereine

#### **Bewertung und Erfolgsfaktoren**

- Im Anschluss des Modellprojekts in Mecklenburg-Vorpommern gibt es einen Wettbewerb zur Sicherstellung der Nahversorgung im ländlichen Raum des Landes Mecklenburg-Vorpommern
- Steigende Anzahl der MarktTreffs in Schleswig-Holstein
- Stärkung des ländlichen Raums
- Weitere Projekte mit ähnlichen Handlungsansätzen (DORV – Dienstleistung und ortsnahe Rundumversorgung – in NRW oder das Dorfladen-Netzwerk in Niedersachsen)

#### **Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern**

Mit dem Konzept „MarktTreff“ ist es möglich, in Orten mit 900 bis 1.700 Einwohnern eine wirtschaftliche Basis zu haben. Dies erfolgt durch Funktionsmischung (Lebensmittel, Post, Bankautomat und ggf. weitere Angebote) und wird durch das Land finanziell unterstützt. In Mecklenburg-Vorpommern weisen jedoch viele Orte deutlich niedrigere Einwohnerzahlen auf und zudem können sich die Einwohner auf verschiedene Ortsteile verteilen. Durch diese Struktur ist eine Übertragbarkeit besonders dann schwierig, wenn auf eine fußläufige Erreichbarkeit des „Nahversorgers“ gesetzt wird. Für die spezifischen Verhältnisse in Mecklenburg-Vorpommern wäre eine Adaption dahingehend erforderlich, dass ein „Dorfladen“ eher als „Dörferladen“ verstanden und entwickelt den werden sollte.

#### **Quellen**

Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (2014): Neue Dorfmitte Mecklenburg-Vorpommern. <http://www.demografie-portal.de/SharedDocs/Handeln/DE/GutePraxis/NeueDorfmitteMV.html> (abgerufen am 05.11.2014).

ews group gmbh (2014): MarktTreff – Lebendige Marktplätze im ländlichen Raum, Lübeck.

## **Güterbeförderung im Personenverkehr: Das Projekt „kombiBus“ in der Uckermark**

Der Landkreis Uckermark liegt im Nordosten Brandenburgs und grenzt im Norden an Mecklenburg-Vorpommern. Die Bevölkerungsdichte liegt bei 40 Einwohnern/km<sup>2</sup>. Bis 2030 ist ein weiterer deutlicher Rückgang der Bevölkerung prognostiziert.

### ***Problem- und Ausgangslage***

Der ÖPNV im Landkreis Uckermark weist vor allem aufgrund des demografischen Wandels mit sinkenden Schülerzahlen eine zurückgehende Nachfrage auf. Gleichwohl muss ein ÖPNV-Angebot als Daseinsvorsorge auch zukünftig aufrechterhalten werden. Ein zurückgehender Schülerverkehr bedeutet nicht, dass es keinen Schülerverkehr mehr gibt und auch weiterhin werden Menschen auf ein ÖPNV-Angebot angewiesen sein (z.B. weil sie aus Altersgründen nicht mehr Auto fahren können). Aber das Angebot befindet sich in einer Abwärtsspirale, die zu einem weiteren Verlust an Attraktivität führt. Vor diesem Hintergrund gilt es, Strategien zur Stabilisierung des bestehenden Fahrplanangebotes des ÖPNV zu entwickeln. Das Projekt „kombiBus“ versucht dies durch eine Öffnung des bestehenden Busverkehrs für die Güterbeförderung zu erreichen. Dabei knüpft das Projekt an früher gängige Praxis in Deutschland an (Stichwort Postbus), aber auch an die aktuelle Praxis in Skandinavien. Hier dienen die Überlandbusse nach wie vor auch der Güterbeförderung.

### ***Projektbeschreibung***

Der Kern des Projekts „kombiBus“ ist die Nutzung von Linienbussen des Personenverkehrs auch für die Güterbeförderung. Hierzu werden in den Bussen vorhandene freie Kapazitäten genutzt. Die zentrale Voraussetzung, um Linienbusse für Logistikkonzepte einsetzen zu können, ist die Einführung eines Fahrplans nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans. Das heißt, das Liniennetz und die Fahrzeiten der Busse werden so angelegt, dass Knoten entstehen. Von den verbesserten Umsteigebeziehungen profitieren die Fahrgäste, insbesondere weil Wartezeiten entfallen oder neue Wegebeziehungen durch die bessere Abstimmung überhaupt erst möglich werden, und das Netz wird für eine Güterlogistik nutzbar, weil Güter ebenfalls „umsteigen“ können. Hierdurch gelingt eine taggleiche und pünktliche Lieferung zwischen den Orten des Netzes.

Die Netzstruktur des integralen Taktfahrplans entspricht dem Logistikkonzept „Hub & Spoke“. Deshalb war der erste Schritt für die Realisierung des Projekts „kombiBus“ die Einführung eines integralen Taktfahrplans im Landkreis Uckermark. Rückgrat ist ein Hauptnetz mit schnellen und regelmäßigen Verbindungen im Takt, das die größeren Orte verbindet. In diesem Netz werden Taktknoten der Hauptlinien in den größeren Orten wie beispielsweise Templin, Haßleben und Prenzlau realisiert. Auch die unregelmäßig bedienten Nebenlinien müssen sich in dieses Zeitraster der Taktknoten einfügen, so dass Umstiege von Personen und Gütern möglich sind.

Potenziale für eine neue Form der Güterlogistik im ländlichen Raum liegen derzeit weniger in einem Transport von Paketen – diesen Markt besetzen die Kurier, Express und Paketdienste (KEP) mit ihren ausgefeilten internen Logistikketten –, sondern vielmehr in neuen Transportaufgaben für Klein- und Kleinstmengen, für die seitens des Transportgewerbes kein Interesse besteht und die daher durch die Produzenten oft selbst transportiert werden müssen. So liegen die ersten Transportaufgaben für den kombiBus seit seinem Start im September 2012 im Bereich der Lebensmittelabholung vom Erzeuger und ihrer Sammlung für den „Berlin-Transport“ per Lkw, sowie in der Belieferung von Nahversorgern.

Ebenfalls eine wichtige Rolle spielen Transportaufgaben für das Tourismusgewerbe: So wird beispielsweise Gepäck von Radfahrern und Wanderern transportiert, aber auch die Logistik für die Verpflegung bei solchen Touren übernommen. Für die Zukunft sollen weitere Bereiche auf

ihre Potenziale hin ausgelotet werden: Z.B. die Zustellung im ländlichen Raum für Speditionsnetzwerke, aber auch der Markt der KEP-Dienste wird weiter im Blick behalten.

### **Akteure**

- Bundesministerium des Innern: Modellvorhaben Daseinsvorsorge 2030
- Land Brandenburg
- Kreisverwaltung Uckermark und Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (UVG)
- kombiBUS GRUPPE (Interlink GmbH | InterPitzen | raumkom) als externer Berater

### **Bewertung und Erfolgsfaktoren**

Für die derzeitigen Transportaufgaben ist das Vorhandensein von Tourismus, aber auch die Nachfrage nach Bioprodukten ein wichtiger Erfolgsfaktor. Im Landkreis Uckermark gibt es eine Nachfrage nach solchen Logistikangeboten, für die es bisher keine Anbieter gegeben hat. Und es gibt weitere Anknüpfungspunkte, so dass sich der kombiBus von einem Modelprojekt zu einem Geschäftsmodell weiterentwickeln kann.

Für die Funktionsfähigkeit des kombiBusses ist die Umsetzung eines integralen Taktfahrplans die wesentliche Voraussetzung. Dieser ist auch generell ein wichtiger Baustein für einen attraktiven ÖPNV.

### **Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern**

Das Konzept des kombiBusses scheint grundsätzlich auf Mecklenburg-Vorpommern übertragbar. In Anbetracht der bisherigen Transportaufgaben in der Uckermark wären als Piloten Regionen sinnvoll, die auch touristisch geprägt sind. Die gegenwärtig vorliegenden Nahverkehrspläne der kommunalen Aufgabenträger bzw. die Vorarbeiten zu diesen lassen eine angestrebte Netzstruktur mit Haupt- und Nebennetzen vergleichbar mit der Uckermark erkennen, die in geeigneten Orten untereinander grundsätzlich integral verknüpft werden müssten. In der Umsetzung können vor allem Probleme mit nicht kompatiblen Schulanfangszeiten auftreten.

### **Quellen**

Der Beauftragte der Bundesregierung für die Neuen Bundesländer (Hrsg.) (2011): Modellvorhaben Daseinsvorsorge 2030. Innovativ und modern – eine Antwort auf den demografischen Wandel, Berlin

([http://www.bmi.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Kurzmeldungen/daseinsvorsorge.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmi.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Kurzmeldungen/daseinsvorsorge.pdf?__blob=publicationFile), abgerufen am 17.11.2014)

Dokumentation des Projekt-Workshops in Anklam am 6. Oktober 2014 (unveröffentlicht)

Uckermark rückt durch den Kombibus näher zusammen. In: VDV Das Magazin, Ausgabe Juni 2014, S. 24-27

[www.uvg-online.de/KombiBus](http://www.uvg-online.de/KombiBus) (abgerufen am 17.11.2014)

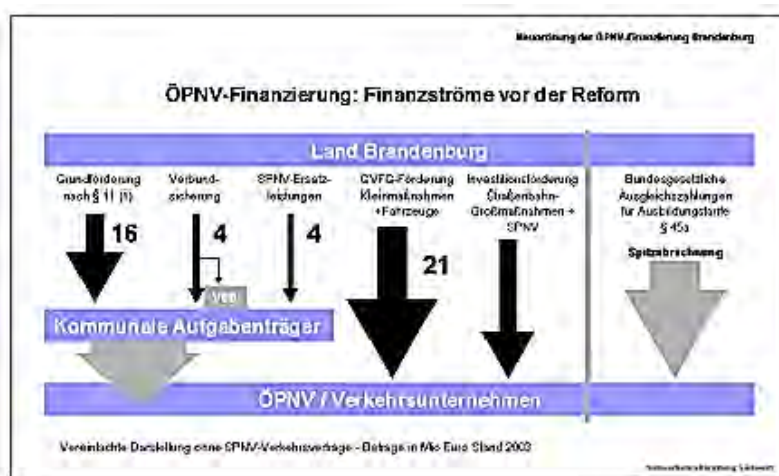
## Brandenburger Modell der ÖPNV-Finanzierung

Im Land Brandenburg leben rund 2,450 Millionen Menschen und das Land hat eine Bevölkerungsdichte von 83 Einwohnern / km<sup>2</sup>. Nach Mecklenburg-Vorpommern ist Brandenburg das am dünnsten besiedelte Bundesland. Der Süden des Landes ist dichter besiedelt als der Norden, und Berlin hat einen starken Einfluss auf die Entwicklung der Umlandgemeinden.

### Problem- und Ausgangslage

Im Zuge der Bahnreform- und Regionalisierungsgesetzgebung wurden auch in Brandenburg durch das ÖPNV-Gesetz des Landes die Städte und Landkreise als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV bestimmt. Die Schaffung von gesetzlich zuständigen ÖPNV-Aufgabenträgern ging nicht mit einer entsprechenden Anpassung der Finanzierungsstrukturen einher. Die folgende Abbildung zeigt die Finanzierungsströme vor der Reform.

Abbildung 64: Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV in Brandenburg vor der Reform



Quelle: Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (2013)

Im Jahr 2004 erhielten die Aufgabenträger eine Grundförderung von insgesamt 16 Millionen Euro, 70 Millionen Euro flossen dagegen an den Aufgabenträgern vorbei direkt an die Unternehmen (v.a. GVFG-Mittel und § 45a-Mittel).

### Projektbeschreibung

Ziel des Reformprojekts ist eine Stärkung der kommunalen Aufgabenträger, in dem die verfügbaren ÖPNV-Finanzmittel bei diesen gebündelt werden, um so ein attraktives ÖPNV-Angebot zu erhalten und auch unter den schwierigen Rahmenbedingungen des demografischen Wandels weiterzuentwickeln. Hierzu soll die mit der Reform mögliche bessere Steuerung durch vertragliche Vereinbarungen – statt der bis dahin weit verbreiteten Selbstregulierung des ÖPNV – beitragen, zudem wird erwartet, dass die Aufgabenträger für die jeweilige Situation angepasste Strategien entwickeln können.

Die Reform wurde in zwei Stufen umgesetzt: In der ersten Stufe der Bündelung der Förderstränge ab 2005 wurden zunächst die Grundförderung für die Aufgabenträger, die bislang vom Land für die Aufgabenträger übernommenen Kosten für den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, die Transferleistungen an einzelne Aufgabenträger als Kompensation für abbestellte SPNV-Leistungen und die bisherige GVFG-Förderung durch das Land für Fahrzeuge, Betriebshöfe sowie Infrastrukturinvestitionen mit Ausnahme größerer Infrastrukturvorhaben mit Kosten über 2,0 Millionen Euro zusammengefasst.



Den Aufgabenträgern wurde ein Betrag von 50 Millionen Euro pauschal zugewiesen, wobei der Verteilung der Mittel ein anreizorientierter dynamischer Schlüssel zugrunde liegt, d.h. die Mittel werden jährlich auf Basis der Komponenten neu berechnet. „Belohnt“ werden die Aufgabenträger für ein gutes Fahrplanangebot, ein eigenes kommunales finanzielles Engagement und positive Entwicklung bei den Fahrgastzahlen. Im Einzelnen beinhaltet der Schlüssel vier Komponenten:

- Fläche der Aufgabenträgergebiete (Strukturkomponente): 30 Prozent
- Fahrplankilometer in den Aufgabenträgergebieten (Angebotskomponente): 20 Prozent
- aufgewendete Eigenmittel für den ÖPNV (Aufwandskomponente): 20 Prozent
- Zahl der beförderten Fahrgäste (ohne Ausbildungsverkehr) (Erfolgskomponente): 30 Prozent

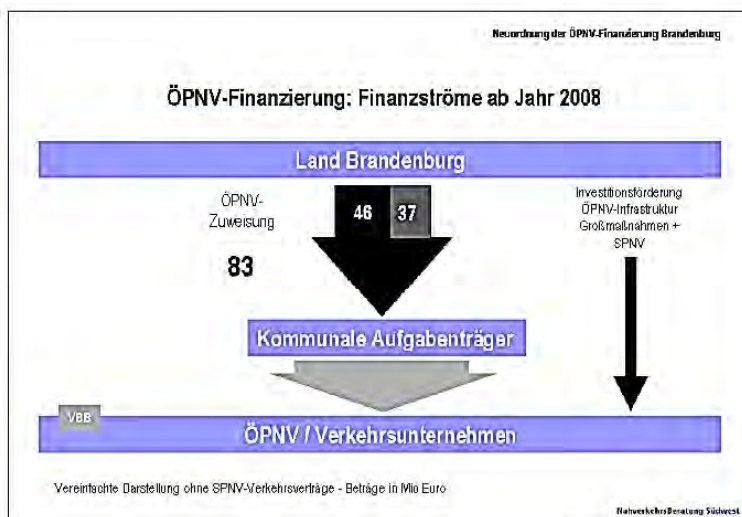
Die Mittel für den straßengebundenen ÖPNV stammen in Brandenburg aus den Regionalisierungsmitteln, so dass die Kürzung dieser Mittel durch den Bund im Jahr 2006 sich auch auf die pauschalierten Mittel für die ÖPNV-Aufgabenträger auswirkte. Ab dem Jahr 2007 wurden die Zuweisungen von 50 Millionen Euro auf 46 Millionen Euro reduziert, und sie werden mit einem Anteil von 10 Millionen Euro aus Investivmitteln nach dem Entflechtungsgesetz gespeist. Zur investiven Verwendung der Mittel haben die Aufgabenträger Investitionsprogramme aufgelegt.

Die zweite Stufe der Reform wurde 2008 umgesetzt: Die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG wurden den kommunalen Aufgabenträgern zugeordnet, wozu das Land von der Öffnungsklausel des 64a PBefG Gebrauch machte, und eine eigene Regelung erlassen hat (§ 10a ÖPNVG). Für die Verteilung der früheren „45a-Mittel“ in der Höhe von 37 Millionen Euro wurde ein separater Schlüssel mit folgenden Komponenten entwickelt:

- Fläche der Aufgabenträgergebiete (Strukturkomponente): 30 Prozent
- Fahrplankilometer in den Aufgabenträgergebieten (Angebotskomponente): 40 Prozent
- Zahl der Schüler und Studenten nach Ausbildungsort (Strukturkomponente): 30 Prozent

Die Abbildung zeigt die ÖPNV-Finanzierung nach Umsetzung der zweiten Reformstufe 2008.

Abbildung 65: Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV in Brandenburg nach der Reform



Quelle: Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (2013)

## **Akteure**

- Land Brandenburg
- kommunale Aufgabenträger
- Nahverkehrsberatung Südwest als externer Berater

## **Bewertung und Erfolgsfaktoren**

Die Finanzierungsreform stärkt die Rolle der Aufgabenträger, weil Fördermittel nicht mehr an ihnen vorbei direkt zu den Unternehmen fließen. Gleichzeitig haben die Aufgabenträger auch mehr Verantwortung, sich mit ÖPNV zu beschäftigen und attraktive Angebote zu entwickeln. Das Finanzierungssystem ist transparenter als die gewachsenen Strukturen, schafft ein klares Besteller-Ersteller-Verhältnis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag und kann damit auch besser die Transparenzpflichten erfüllen wie sie nun die „VO 1370“ fordert. Wesentliche Impulse für eine Stärkung der Aufgabenträger durch eine Konzentration der Finanzierungsmittel in ihren Händen gingen nicht nur von der europäischen Politik aus, sondern auch von der Föderalismusreform 2006. Es sind hier die Regelungen des Entflechtungsgesetzes wie auch der neue § 64a des PBefG, dementsprechend die Länder eigene Regelungen hinsichtlich der Ausgleichsleistungen für den Schüler- und Ausbildungsverkehr treffen können.

## **Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern**

Grundsätzlich scheint das Brandenburger Modell auf Mecklenburg-Vorpommern übertragbar. Die heutige Finanzierung in Mecklenburg-Vorpommern ähnelt derjenigen in Brandenburg vor dem Start des Reformprozesses.

In einer ersten Evaluierung des Brandenburger Modells wird Nachsteuerungsbedarf bei der Zusammenarbeit der Aufgabenträger, bei der Bewertung alternativer Bedienformen und bei der Finanzierung von Busersatzverkehren für eingestellte Schienenverbindungen, die außerhalb des Schlüssels erfolgt, gesehen. Hier kann die Definition von landesbedeutsamen Linien einen Handlungsansatz zur Systematisierung darstellen. Bei einer Übertragung des Finanzierungsmodells könnte Mecklenburg-Vorpommern an die Erfahrungen in Brandenburg anknüpfen, so dass Anfangsfehler vermieden werden können.

## **Quellen**

Berschin, Felix, Berit Eilmes, Astrid Karl und Stephanie Pasold (2012): Abschlussbericht über die Evaluierung des übrigen Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg, Berlin, Heidelberg (<http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/539991>, 18.11.2014)

Hickmann, Gerd, Felix Berschin, Christoph Schaaffkam, Eckhard Karwiese und Evelin Schulze (2008): Bundesland Brandenburg setzt die Reform der ÖPNV-Finanzierung fort. Anreizorientierte Bündelung der Fördermittel bei den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern und Integration von § 45a PBefG. In: Der Nahverkehr, Heft 3/2008, S. 36-41

Hickmann, Gerd, Felix Berschin, Eckhard Karwiese und Evelin Schulze (2008): Reform der ÖPNV-Finanzierung im Bundesland Brandenburg. Bündelung der Mittel bei den ÖPNV-Aufgabenträgern und Einführung einer Erfolgsförderung. In: Der Nahverkehr, Heft 5/2005, S. 46-52

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (2013): Reform der ÖPNV-Finanzierung in Brandenburg. Anlässlich des Werkstattgesprächs in Mecklenburg-Vorpommern am 03.06.2013 in Schwerin, Potsdam

## Bürgerbusse in Brandenburg

Im schwachbesiedeltem Land Brandenburg haben seit der Gründung des Bürgerbusse Gransee im Jahr 2005 weitere Bürgerbusse in Hoher Fläming, Brieselang, Lieberose/Oberspreewald und Dallgow/Döberitz ihren Betrieb aufgenommen.

### **Problem- und Ausgangslage**

Das Land Brandenburg weist im Vergleich zu Berlin eine geringe Bevölkerungsdichte auf. Mit den Prognosen der sinkenden Geburtenrate wird bis 2020 in Randgebieten Brandenburgs die Einwohnerzahl weiter sinken, so dass der traditionelle Nahverkehr mit großen Linienbussen nicht mehr finanzierbar ist.

### **Projektbeschreibung**

Die Bürgerbusse mit dem Konzept „Bürger fahren für Bürger“ ergänzen den Mobilitätsbedarf an den Orten, wo der Busbetrieb durch die öffentliche Hand nicht mehr finanziert wird. Die Zielgruppe sind u.a. Senioren und Schüler, die eine eingeschränkte Mobilität haben, jedoch ein regelmäßiges Verkehrsbedürfnis. Deshalb werden Bürgerbusse als Linienbusse eingesetzt und sind somit keine Konkurrenz zu dem örtlichen Miet- und Taxigewerbe. Mit der Integration der Bürgerbus-Linien in die einheitliche Tarifstruktur des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) sind Bürgerbusse an das ÖPNV-Netz angeschlossen und für die Kundinnen und Kunden entstehen beim Umsteigen keine Umstände durch Tarifkonflikte. Die örtlichen Nahverkehrsunternehmen sind Inhaber der Liniengenehmigung und Partner der Bürgerbusvereine. Letztere sind Eigentümer der Fahrzeuge und organisieren den Einsatz der Fahrerrinnen und Fahrer. Die Hauptmotive einer Vereinsmitgliedschaft bei Bürgerbusvereinen sind karitativer Art, mit dem Bedürfnis Menschen mit öffentlicher Mobilität zu versorgen, und die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in der Region. Finanziell werden die Bürgerbusse, für die Bereitstellung und Finanzierung der Fahrzeuge, durch das Land Brandenburg unterstützt. Trotz geringer Betriebskosten kann sich der Bürgerbus-Betrieb finanziell nicht selbst tragen. Erfahrungen der Vereine ergeben, dass mit einem jährlichen Kostenzuschuss in Höhe von 15.000 bis 20.000 Euro zu kalkulieren ist. Die Betriebskostenfinanzierung erfolgt über das Verkehrsunternehmen, den Landkreis und/oder die partizipierenden Gemeinden.

Abbildung 66: Bürgerbus in Brandenburg



Quelle: <http://www.buergerbusse-brandenburg.de/> (abgerufen am 17.11.2014)

## **Akteure**

- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
- Bürgerbusvereine
- Landkreise
- partizipierende Gemeinden
- Verkehrsunternehmen
- Land Brandenburg

## **Bewertung und Erfolgsfaktoren**

Für den Betrieb eines Bürgerbusses wird ein Stamm von ca. 15 bis 20 Fahrern benötigt. Am wirkungsvollsten für die Rekrutierung ist „Mund-zu-Mund Propaganda“ oder die persönliche Ansprache (z. B. Seniorenverbände). Die Bürgerbusse fungieren als soziale Netzwerke, Langzeit-arbeitslose werden eingebunden und es ergeben sich Impulse für das Gemeindeleben.

Langfristig muss ein Bürgerbus über den Landkreis finanziell abgesichert werden, da dieser für die Finanzierung des nicht schienengebundenen Nahverkehrs zuständig ist. Eine kleinräumige Potenzialanalyse und Bedarfsermittlung schafft die Rahmenbedingungen für ein gutes Konzept, das als Voraussetzung für ein Gelingen eines Bürgerbus-Ansatzes gilt. Weiterhin sind organisatorische Aufgaben (Finanzierung, Fahrzeugbeschaffung und den benötigten Versicherungen für die Fahrzeuge sowie die Fahrerrinnen und Fahrer) essentiell für die Erstellung eines Angebotskonzepts und der Linienführung in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen.

Der VBB ist dabei ein wichtiger Ansprechpartner, da er mit dem langjährigen Erfahrungsschatz und den entsprechenden Kontakten, die Bürgerbusvereine organisatorisch unterstützt. Er koordiniert die verschiedenen Interessen und unterstützt die Bürgerbusvereine bei Verhandlungen mit den Nahverkehrsunternehmen, dem Landesamt für Verkehr und den Landkreisen.

Weitere Erfolgsfaktoren sind:

- Öffentlichkeitsarbeit
- Erfahrungsaustausche mit anderen Projekten
- Ehrenamtliches Engagement der Fahrerinnen und Fahrer
- private Sponsoren

## **Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern**

Wichtig für die Umsetzung der Bürgerbusse in Brandenburg war die Schaffung einer unterstützenden Stelle beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Eine solche Stelle sollte durch das Land Mecklenburg-Vorpommern ggf. als erster Schritt eingerichtet werden, damit interessierte Bürger einen Ansprechpartner haben und die Idee nicht direkt durch die Vielzahl zu beachtender Vorschriften und zu lösender Probleme „erstickt“ wird.

## **Quellen**

<http://www.buergerbusse-brandenburg.de/> (abgerufen am 17.11.2014)

VBB-Handbuch Bürgerbusse, downloadbar unter URL <http://www.buergerbusse-brandenburg.de/> (abgerufen am 17.11.2014)

Workshop „Handlungsansätze zur Mobilitätssicherung älterer Menschen im Landkreis Ludwigslust-Parchim“. Vortrag von Petra-Juliane Wagner zu Bürgerbusse Brandenburg in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH VBB (unveröffentlicht)

## **Konzeption möglicher Kooperationen von „ÖPNV-Welt“ und „Medizin-Welt“**

In diesem Praxisbeispiel wird eine Grundlagenuntersuchung für den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) zu Kooperationsmöglichkeiten und -formen zwischen ÖPNV und medizinischen Versorgungseinrichtungen im ländlichen Raum vorgestellt.

### ***Problem- und Ausgangslage***

Im ländlichen Raum gibt es neben dem „klassischen ÖPNV“ eine Reihe von Parallelsystemen der Personenbeförderung: Private Mitnahmen, Mitnahmeportale, Taxen und Mietwagen, Schüler- und Behindertenbeförderung als freigestellte Verkehre sowie Krankenfahrten. Ausgangsthese der Grundlagenuntersuchung ist, dass diese Parallelsysteme insbesondere unter den Bedingungen des demografischen Wandels nicht dauerhaft finanzierbar sein werden, so dass Kooperationsmöglichkeiten ausgelotet werden sollten. In der Grundlagenuntersuchung für den ZVBN wurde dies für die Bereiche medizinische Versorgung und ÖPNV im ländlichen Raum durchgeführt.

### ***Projektbeschreibung***

Der ZVBN sucht nach neuen Wegen zur Sicherung des ÖPNV-Angebots. Hierzu werden Kooperationsmöglichkeiten und -formen zwischen Akteuren im Gesundheitswesen und dem ÖPNV untersucht. Für die ÖPNV-Branche wird ein Interesse an attraktiven und langfristig finanzierbaren Angeboten angenommen. Daneben gibt es im medizinischen Bereich Akteure, die selbst Verkehre organisieren (Krankenfahrten durch die gesetzlichen Krankenkassen), oder ein Interesse an guter Erreichbarkeit auch ohne Auto haben, wie beispielsweise Krankenhäuser.

Es wird davon ausgegangen, dass der Bedarf an medizinisch bedingten Fahrten zukünftig steigen wird. Hierauf deuten die Untersuchungsergebnisse in den Landkreisen des ZVBN hin: Bereits heute sind Einrichtungen des Gesundheitswesens wie Krankenhäuser in den Mittelzentren zu finden. Fachärzte und auch Allgemeinärzte sind überwiegend in den größeren Orten der jeweiligen Gemeinden angesiedelt. Für die Zukunft ist in den untersuchten Landkreisen mit einer weiteren Entwicklung in diese Richtung zu rechnen. Damit steigt der medizinisch bedingte Mobilitätsbedarf: Für den Besuch von Gesundheitseinrichtungen werden häufiger Wege in größere Orte oder zentrale Orte zurückgelegt werden müssen.

Der gegenwärtige ÖPNV-Linienverkehr im Untersuchungsgebiet stellt für diese Anforderungen kein adäquates Angebot dar, da es sich primär an den Unterrichtszeiten der Schüler orientiert. Dies führt dazu, dass der gegenwärtige ÖPNV für die Akteure im Gesundheitsbereich wenig attraktiv ist. Für die gesetzlichen Krankenkassen bedeutet ein mangelhaftes ÖPNV-Angebot konkret, dass häufiger sog. „einfache Krankenfahrten“ (Fahrten zu einer ambulanten bzw. einer vor- oder nachstationären Behandlung bei einem niedergelassenen Vertragsarzt oder im Krankenhaus) notwendig werden. Die Übernahme von Fahrkosten durch die gesetzlichen Krankenkassen (GKV) ist im Wesentlichen in § 60 SGB V geregelt und grundsätzlich auf bestimmte Ausnahmefälle beschränkt. Hiernach werden als Fahrtkosten der Fahrpreis für die Nutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels anerkannt, und die Kosten für Nutzung eines Taxis oder Mietwagens, wenn ein öffentliches Verkehrsmittel nicht genutzt werden kann.

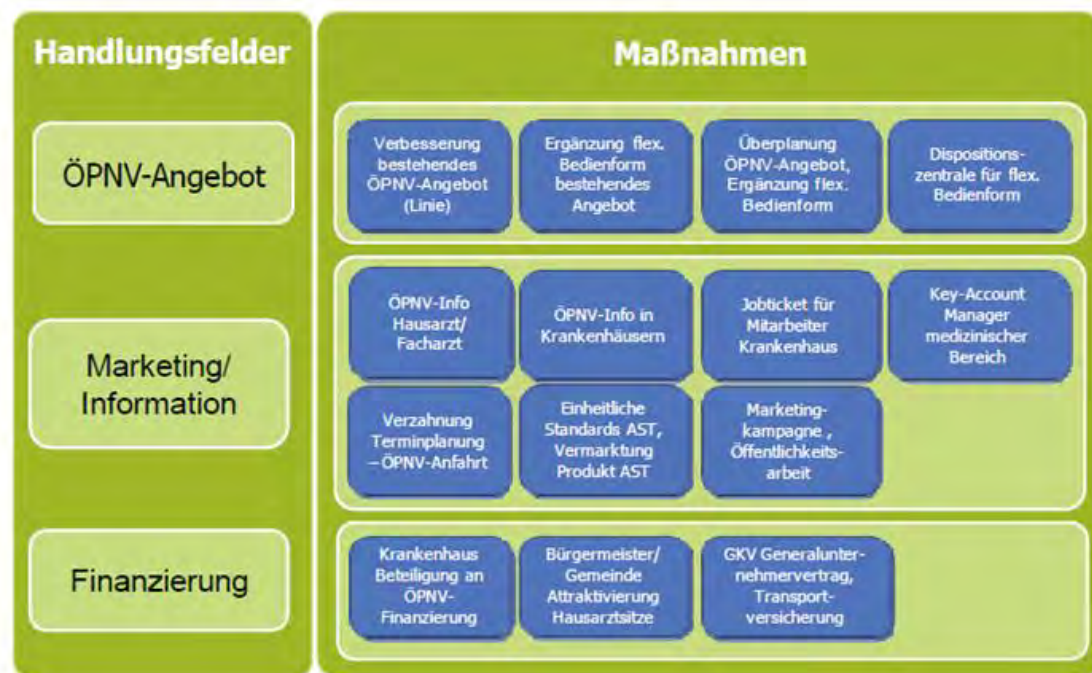
Vor diesem Hintergrund kann eine Budgetzusammenlegung von ÖPNV und Gesundheit ein sinnvoller Ansatz sein, so dass die bisher getrennten Systeme von „Gesundheitsfahrten“ und „ÖPNV-Fahrten“ Synergien nutzen. Solche Synergien können in einer gemeinsamen Disposition zur Vermeidung von Leerfahrten liegen, oder in einer gemeinsamen Ausschreibung der Verkehrsleistungen. Eine Zusammenarbeit zwischen den gesetzlichen Krankenkassen und den ÖPNV-Aufgabenträgern ist nur für die sog. einfachen Krankenfahrten sinnvoll, weil für Rettungsfahrten sowie sog. qualifizierte Krankentransporte spezielle Rechtsgrundlagen sowie besondere medizinische Anforderungen gelten, so dass dafür eine Zusammenarbeit ausscheidet. Dagegen

werden einfache Krankenfahrten in der Regel mit Fahrzeugen durchgeführt, wie sie auch bei flexiblen Bedienformen im ÖPNV eingesetzt werden.

Weil die ÖPNV-Erreichbarkeit ein Standortfaktor für medizinische und gesundheitliche Einrichtungen ist – nicht nur die Patienten müssen zum Krankenhaus kommen, sondern auch Angehörige und Besucher sowie die Mitarbeiter – können auch Möglichkeiten einer finanziellen Beteiligung ausgelotet werden, beispielsweise durch die Einführung eines Job-Tickets für Mitarbeiter.

Die folgende Übersicht zeigt eine Reihe denkbarer Kooperationen zwischen Gesundheits-Branche und ÖPNV-Branche in verschiedenen Handlungsfeldern. Hierzu gehört beispielsweise auch eine Überplanung des ÖPNV-Netzes, so dass medizinische Einrichtungen besser erreichbar werden.

Abbildung 67: Kooperationsmaßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern



Quelle: Baumeister u.a. 2012, S. 87

### Akteure

- gesetzliche Krankenkassen
- Betreiber von Einrichtungen der Gesundheitsbranche
- ÖPNV-Aufgabenträger
- Verkehrsunternehmen

### Bewertung und Erfolgsfaktoren

Vor dem Hintergrund der Kostenentwicklung in den Branchen ÖPNV und Gesundheit, aber auch der Anforderungen der Nutzer und Kunden, scheinen neue Kooperationen sinnvoll. Steht bei den gesetzlichen Krankenkassen das Thema Kostenreduzierung im Vordergrund, sind die Krankenhäuser an einer besseren ÖPNV-Anbindung interessiert. Für die Allgemeinmediziner/Fachärzte gewinnt das Thema gute ÖPNV-Anbindung zunehmend an Bedeutung. Die ÖPNV-Branche hat ein Interesse, neue Nachfragepotenziale und Finanzierungsmöglichkeiten zu erschließen, um die Angebote aufrechterhalten zu können. Wesentlicher Erfolgsfaktor für die

Umsetzung einer verstärkten Kooperation der verschiedenen Fahrdienste ist eine leistungsfähige Dispositionszentrale.

### **Quellen**

Baumeister, Hubertus, Stefan Bendrien, Jantje Struß, Stefanie Sittig, Malte Lemke, Holger Michelmann und Axel Zietz (2012): Medizinische Versorgung und ÖPNV im ländlichen Raum. Grundlagenuntersuchung zu Kooperationsmöglichkeiten und -formen zwischen ÖPNV und medizinischen Versorgungseinrichtungen im ländlichen Raum, Berlin, Bremen ([http://www.metropole-nordwest.de/medien/dokumente/40\\_11\\_01\\_abschlubericht.pdf](http://www.metropole-nordwest.de/medien/dokumente/40_11_01_abschlubericht.pdf), abgerufen am 21.11.2014)

Baumeister, Hubertus (2013): Organisations- und Budgetzusammenlegung paralleler Systeme im Bedarfsverkehr. In: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Südwest: Mobilität zukunftssicher machen – Perspektiven für den ÖPNV im ländlichen Raum. Dokumentation des „Demografietages des Nahverkehrs“ am 31.10.2013 in Nierstein, S. 20-22

Herr, Christof (2013): Konzept zur standardisierten Einführung von flexiblen Betriebsformen im Verbund – ein Werkstattbericht. In: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Südwest: Mobilität zukunftssicher machen – Perspektiven für den ÖPNV im ländlichen Raum. Dokumentation des „Demografietages des Nahverkehrs“ am 31.10.2013 in Nierstein, S. 24-25

## **Anschlussicherung**

### ***Problem- und Ausgangslage***

In differenzierten ÖPNV-Netzen spielen Umsteigebeziehungen eine wichtige Rolle. Die Befürchtung, dass Umsteigebeziehungen nicht funktionieren, kann ein Nutzungshemmnis darstellen – gerade auch für ältere Menschen. In verschiedene Regionen gibt es Handlungsansätze, dem Fahrgast eine größere Sicherheit zu geben. Kurz vorgestellt werden im Folgenden die „AnschlussGarantie“ im Regionalverkehr des Münsterlandes sowie die „OREG-Fahrtzielgarantie“ im Odenwaldkreis.

### ***Projektbeschreibung***

Im Münsterland wurde auf bestimmten Linien die AnschlussGarantie eingeführt. Zielsetzung ist die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch verlässliche Sicherheit. Als Sekundärnutzen ist die Garantie ein Marketinginstrument zur Werbung mit besonderen Serviceangeboten.

Sollte der Anschluss zwischen Umsteigebeziehungen nicht erreicht werden, wird den Fahrgästen unternehmensseitig ein Taxi bestellt. Das Taxi sollte möglichst schon an der Umstiegshaltestelle stehen, wenn Fahrgäste mit einer verspäteten Fahrt eintreffen. Das Fahrpersonal fragt im Bedarfsfall bei den Fahrgästen nach, oder die Fahrgäste melden eine notwendige Anschlussfahrt bei den Fahrerinnen und Fahrern an. Betroffene erhalten einen Gutschein, der eine Fahrtberechtigung bis zur gewünschten Endhaltestelle ermöglicht, auf Kosten des Verkehrsunternehmens. Diese Anschlussgarantie gilt dabei nur für ausgewählte Haltestellen.

OREG-Fahrtzielgarantie im Odenwaldkreis: Bei Fahrtausfällen oder verpassten Anschlüssen sichern die Odenwälder Verkehrsunternehmen innerhalb von 30 Minuten (im Stadtverkehr sogar innerhalb von 15 Minuten) eine kostenlose Ersatzbeförderung zum gewünschten Fahrziel zu, soweit dies innerhalb des Odenwaldkreises liegt. Beim Einstieg wird dem Fahrer das Fahrziel und der Umsteigewunsch bekannt gegeben, woraufhin der Anschluss per Funk sichergestellt wird. Daneben kann im Falle einer Betriebsstörung eine an den Haltestellen aushängende Notfall-Nummer angerufen werden, unter der während der Betriebszeit der Buslinien ein Ansprechpartner erreicht werden kann. Dieser kümmert sich für den Fahrgast um eine schnellstmögliche Ersatzfahrt (bspw. Taxi), wobei die anfallenden Kosten von der OREG getragen werden. Ein entsprechender Fall liegt bspw. vor, wenn der Bus an der Haltestelle vorbeigefahren ist, oder vor der angegebenen Abfahrtszeit abgefahren ist, oder eine Verspätung von mehr als 15 Minuten hat.

### ***Akteure***

- Verkehrsunternehmen
- Aufgabenträger

### ***Bewertung und Erfolgsfaktoren***

Eine Anschluss- oder Fahrtziel-Garantie schafft Sicherheit und Verlässlichkeit für die Fahrgäste und ist Ausdruck einer Kundenorientierung. Sie geben dem ÖPNV-Angebot ein besonderes Qualitätsmerkmal.

### ***Potenzielle Übertragbarkeit auf Mecklenburg-Vorpommern***

Der Ansatz ist grundsätzlich übertragbar. Erste Pilotvorhaben könnten sich auf Haltestellen mit besonderer Systembedeutung konzentrieren (Darstellung von potenziellen Bedienungsrückfall-ebenen, Erarbeitung einer Anschlussgarantie).



### **Quellen**

<http://www.odenwaldmobil.de/Fahrtzielgarantie.62.0.html> (abgerufen am 17.11.2014)

<http://www.rvm-online.de/artikel.php?artikel=535&page=71> (abgerufen am 17.11.2014)

## 9.4 Ansätze zur Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad

Die Praxiserfahrungen für Fuß- und Radverkehr sowie Mobilitätsmanagement beziehen sich weniger auf einzelne zu beschreibende Pilotprojekte wie beim ÖPNV, sondern auf eine Fülle von Aktivitäten und Innovationen auf verschiedenen planerischen Ebenen bis hin zum einzelnen Straßenentwurf. Wesentlich ist dabei eine allgemein stärkere Gewichtung der Mobilitätssicherung älterer Menschen im technischen Regelwerk.

Im Folgenden werden hieraus einzelne Schwerpunktthemen des Fuß- und Radverkehrs vorgestellt.

### 9.4.1 Nahmobilität – Straße als Begegnungsraum

Psychosoziale Lebensqualität im Alter bedarf der häufigen Ansprache durch andere Menschen, nicht zuletzt das Gefühl, gebraucht und akzeptiert zu werden. Alterseinsamkeit ist ein dominantes Gesundheitsproblem im Alter. Das betrifft den Zugang zu den Orten der Kultur und der Gemeinschaft z.B. im Ehrenamt, aber auch die spontanen Begegnungen im öffentlichen Raum außer Haus.

Attraktive Begegnungsorte im Einzelhandel und ein Straßenraum mit Aufenthaltsqualität sind wesentliche Instrumente gegen Alterseinsamkeit und tragen zu einer eigenständigen Haushaltsführung bis ins hohe Alter bei. Fehlende Begegnungsmöglichkeiten außer Haus schränken letztlich eine eigenständige Haushaltsführung ein, wenn tägliche Besorgungen vor allem durch zu weite Distanzen „behindert werden“. Nahmobilität hat im Zusammenhang mit dem Mobilitätsverzicht je nach körperlicher Einschränkung möglicherweise einen Zusammenhang mit der Entlastung der Pflegekassen. Weil ein nicht geringer Teil alter Menschen nach einem Sturz den eigenen Haushalt aufgeben muss, kann Sturzprophylaxe (siehe folgendes Kapitel zur Barrierefreiheit) dazu beitragen, den Wechsel ins Altersheim zu vermeiden.

Quartierskonzepte mit inklusiven Orten der Begegnung zur Vermeidung von Alterseinsamkeit setzen an der Trennwirkung von Straßen an, bei Querungshilfen und verträglichen Fahrgeschwindigkeiten, altenfreundlichen Ampelschaltungen, Sitzgelegenheiten und Gehwegen ohne „Stolperfallen“.

„Mobilität braucht manchmal Nicht-Mobilität“: für die schwere Einkaufstasche, vor dem Laden und vor öffentlichen Einrichtungen, an Bushaltestellen. Die Stadt Griesheim bei Darmstadt hat mit dem Projekt „BeSITZbare Stadt“ einen Ansatz für das gesamte Siedlungsgebiet gewählt (vgl. Meyer 2014). Dabei ist das Ziel der Fußgängerqualität in der Regel kaum zu trennen von der lokalen Attraktivierung nach integriertem Nahversorgungskonzept zur Schaffung von Begegnungsorten (z.B. Dorfläden) mit attraktiver Umfeldgestaltung für Aufenthalt und leichten Zugang. Für die Förderkulisse des Landes kann die integrierte Herangehensweise bei der Barrierefreiheit die Bündelung von Fördermitteln bedeuten, z.B. der Städtebauförderung, Dorferneuerung, EFRE, von KfW-Krediten zur Barrierefreiheit, ÖPNV-Infrastrukturförderung und bewegungsförderlichem Umfeld für die gesundheitliche Prävention.

### 9.4.2 Barrierefreie Ortsteile und Stadtquartiere – Diskussion der Standards und Prioritäten

Im Mittelpunkt des gewandelten Stands der Technik steht das Ziel der Barrierefreiheit, das durch das Behindertengleichstellungsgesetz von 2002, zwischenzeitliche Rechtsprechung und nicht zuletzt eine UNO-Konventionen direkt auf körperliche Einschränkungen v.a. älterer Menschen reagiert. Mobilitätseingeschränkte Menschen sollen eigenständig (d.h. in der Regel ohne fremde Hilfe) mobil sein können, nicht im Nachhinein integriert werden müssen, sondern im

Sinne der Inklusion als Leitbild nicht mehr als körperlich eingeschränkt in Erscheinung treten müssen. Neben Alten sind auch andere Bevölkerungsgruppen auf unterschiedliche Weise von Exklusion bedroht (Kinder, Jugendliche, temporär kranke, Alleinstehende ohne eigenen Pkw wie u.a. sozial nicht integrierte Flüchtlinge). Was älteren Menschen nutzt, hilft in der Regel auch anderen Personengruppen.

Die Details des Standes der Technik sind weiter im Fluss: über die „Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen“ der FGSV im technischen Regelwerk (FGSV 2011: H BVA), in DIN-Normen und nicht zuletzt durch die Förderrichtlinien der Bundesländer. Gerade in Thüringen hat über das Landes-GVFG ein Prozess eingesetzt, so dass beim ÖPNV-Ausbau die Barrierefreiheit auch in ländlichen Strukturen ernsthafter diskutiert und die immanenten Zielkonflikte erörtert werden<sup>38</sup>. Innovative Straßenraumgestaltung nach Grundsätzen von „Shared Space“ setzen statt auf zentrale Steuerung (Lichtsignalanlagen, Vorrangregelungen) auf Rücksichtnahme und auf direkte Interaktion (Blickkontakt) der Verkehrsteilnehmer. Solche Entwurfsprinzipien mit einer kontinuierlichen, stufenlosen Oberfläche vermeiden Barrieren für Gehbehinderte, müssen aber auch für ausreichende Nutzbarkeit für Blinde und stark Sehbehinderte sorgen (FGSV 2014: HSBÜ).

Abbildung 68: Ebener, gut berollbarer Streifen auf einem Platz in Neuruppin



Foto: J. Thiemann-Linden

Abbildung 69: Decke aus geschnittenen Pflastersteinen als Fußgängerfurt in Wismar



Foto: J. Thiemann-Linden

Zur Mobilitätssicherung älterer Menschen sollte die Barrierefreiheit für die Wege zu Fuß aus der „technischen Ecke“ der DIN-Normen und des FGSV-Regelwerks herausgeholt werden, denn die gravierenden Mängel liegen im Bestand, der durch den Neubau nach dem technischen Regel-

<sup>38</sup> Die Bordsteinkante um die 3 cm Höhe wird von Blinden als taktiler Kontrast gefordert, stellt aber für die Rollatornutzung wiederum eine Barriere dar.

werk nur graduell verändert wird. Hierfür gibt es noch wenige Pilotprojekte, vor allem aus dem städtebaulichen Bereich. Eine Gesamtbilanz des Anpassungsbedarfs gibt es auch wegen der Kleinteiligkeit der Aufgaben noch nicht.

Im „Zielnetzplan“ für die barrierefreie Innenstadt von Stralsund und in der BBSR-Forschung „Barrieren in Stadtquartieren überwinden“ mit einer ExWoSt-Modellplanung in Bützow sind innovative Konzepte im Land bereits gut vertreten und sollten in die Breite getragen werden. Bei dem Fokus auf die Ortsteil- bzw. Quartiersebene rücken weitere qualitative Fragen ins Blickfeld, wie die mentalen Barrieren sowie die Themen Sauberkeit, Aktionen gegen verbuschte, unstrukturierte Freiräume für ein verbessertes Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum. Mit dem Toilettenangebot („Nette Toilette“ für öffentlich nutzbare Toiletten in privaten Einrichtungen) wurden z.B. in Wismar und Waren (Müritz) gute Erfahrungen gesammelt, auf denen eine weitere Förderung aufsetzen kann.

Die aufgrund einer ggf. neu zu akzentuierenden Landes-Förderrichtlinie prioritär barrierefrei umgebauten Bushaltestellen sollten Dorferneuerung auf jeden Fall mit berücksichtigen, auch um gute gestalterische Lösungen zu bewirken. Ausreichende Kontraste für stark Sehbehinderte können dabei in Konflikt zu Zielen der Stadtgestaltung stehen. Dies sollte eine Standarddiskussion für eine angepasste Lösung vor Ort bewirken, welche körperliche Einschränkung mit welchem Aufwand zu begegnen ist (Blindenleitsysteme? Rollstuhltauglichkeit? Niederflurfahrzeuge?).

Angesichts der Kopfsteinpflasterstraßen – auch in der Stadterneuerung weiter verfolgt – gibt es ein größeres Problem für die Sturzprophylaxe. Soggenannte „geschnittene Pflasterdecken“ als Kompromiss mit dem Denkmalschutz (Beispiele u.a. in Wismar) oder durchgehend glatte Gehbahnen erfordern nachträglich einen hohen Umbauaufwand und werfen die Frage nach der Zweckbindungsfrist für erneuerte, nicht barrierefreie Altstadtstraßen auf. Der Rollator als Maßstab der fußgängerfreundlichen Straßenraumgestaltung erfordert ebenfalls eine gute Berollbarkeit der Oberflächen. Das sichere Unterbringen der Rollatoren am Eingangsbereich (ihn nicht das Treppenhaus hochschleppen zu müssen) ist noch nicht allgemeiner Standard und ist außerdem ein Problem im mehrgeschossigen Wohnungsbau ohne Aufzug. Dies wirft die Frage auf, ob die neue Landesbauordnung dies mit berücksichtigen kann. Denn Flächen im Hauseingangsbereich konkurrieren mit Kinderwagen, Fahrrädern und teilweise auch den mehreren Mülltonnen der Mülltrennung.

Die Fußwegdistanzen zu den Haltestellen als Barriere ist u.a. deutlich geworden durch kostspielige Taxinutzung zum Arzt (Gipp u.a. 2014), mit der vermuteten Ursache weiter Fußwege von der Bushaltestelle zum Ärztehaus. Im ÖPNV kann hierauf mit einer Verdichtung des Haltestellennetzes reagiert werden. Eine Regelung „Halten auf Wunsch“ zum wohnungsnahen Ausstieg wird vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) propagiert und was die Haftungsrisiken angeht an die Kommunalversicherung verwiesen. Außerdem ist eine Verdichtung von Sitzgelegenheiten auf dem Weg zur Haltestelle und an Haltestellen gefordert, auch als Punkte mit Potenzial für Sozialkontakte. Im großstädtischen Umfeld Leipzig-Grünau wurden Kleinbusse zur Feinerschließung großer Neubaugebiete unter Nutzung der Wohnwege erprobt, da traditionell weite Fußwege als zumutbar angesehen wurden und sich ein Straßenbahnnetz nicht so einfach verdichten lässt wie ein Bushaltestellennetz.

#### **Exkurs: Barrierefreie Stadtquartiere in Bützow**

In dem Sondergutachten „Barrierefreie Stadtquartiere“ für das Programm des Bundesbauministeriums ExWoSt (Experimenteller Wohnungs- und Städtebau) wurden die räumliche und soziale Dimension von Barrierefreiheit untersucht. In 9 Modellvorhaben und 20 Fallbeispielen sollen innovative und übertragbare Lösungsansätze für den Abbau von Barrieren gefunden werden. Mit

der Identifikation von lokalen Barrieren und der Aufstellung von Quartierskonzepten wird der Abbau von Barrieren organisiert.

Anknüpfend an „ExWoSt Barrierefreie Stadtquartiere“ wurde in Bützow ein altersgerechtes Quartierskonzept erstellt, um den Bedarf älterer Menschen am Wohnumfeld zu erfassen und mögliche Barrieren zu identifizieren. Mittels Ortsbegehung und Bestandserhebung der Wegzustände und Gespräche mit der älteren Bevölkerung wurde das Angebot von Dienstleistungen und Versorgung ermittelt. Der altersgerechte Umbau der leerstehenden Schule schafft neuen Wohnraum und gleichzeitig werden zusätzliche Dienstleistungen (Pflegedienst und Freizeitmöglichkeiten) angeboten. Zusätzlich wird ein Tagescafé angeboten, um Begegnungen und Kommunikation zu fördern. Somit trägt die Wohnanlage auch zur Belebung des Quartiers bei.

Abbildung 70: Mit dem Rollator unterwegs



Quelle: <http://www.bipberlin.de/bip-projekte/altengerechtes-quartierskonzept-buetzow.html> (abgerufen am 09.01.2015)

#### 9.4.3 Nachbarortsmobilität älterer Menschen mit dem Fahrrad

Wie verschiedene Studien zum Radverkehr Älterer auf dem Land zeigen (Gipp u.a. 2014), ist die Nachbarortsmobilität mit dem Radverkehr relevant – gerade in einem Land wie Mecklenburg-Vorpommern mit langer Tradition ländlichen Radverkehrs. Das Fahrrad macht Versorgungs- und andere Fahrtziele außerhalb der Fußwegdistanz erreichbar, besonders wenn Pkw oder ÖPNV aktuell nicht verfügbar sind. Dass die räumliche Konzentration der Fahrtziele, die Distanzverlängerung allgemein, jedoch die Fahrradnutzung einschränkt, wurde schon im Vergleich mittelgroßer und kleinerer Orte deutlich (über und unter 3.000 Einwohnern in den Landkreisen Nordwestmecklenburg und Demmin, vgl. Burmeister 2007).

Auch wenn der Großteil der Fahrradmobilität und der Hemmnisse in Ortsdurchfahrten konzentriert sind, ist der Zustand der Außerortsstraßen ein dominantes Hemmnis für Radverkehr. Dass diese Strecken teilweise über unbefestigte Wege umgangen werden, diese aber in der Regel nicht alltagstauglich sind, ist Anlass für einen stärkeren Fokus auf die Außerortsstraßen (siehe das im Folgenden vorgestellte Forschungsprojekt zur Einführung der Schutzstreifen außerorts als Verkehrsversuch). In den technischen Details gibt es gerade für traditionell gestaltete Landstraßen spezifische Anforderung wie die Pflege der Sandbankette für den Radverkehr und Schutz vor Überfahren durch Kfz (gerade auch mit touristischem Zusatznutzen im Radverkehr). In den Niederlanden bestehen vielfältige Erfahrungen mit Tempo-60-Zonen außerorts und Verkehrsberuhigung von Außerortsstraßen geringer Kfz-Dichte (entspricht der Entwurfsklasse IV der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL 2013) im deutschen Regelwerk).

Teilweise gibt es für Haushalte ohne eigenes Auto mangels ÖPNV einen quasi Zwang zur Fahrradnutzung mit Orientierung auf Nachbarorte. Jedoch sind Sozialkontakte im Nachbarort, ge-

meinsame Freizeitaktivität und Freude an der Bewegung in Geselligkeit als „freiwillige“ Nahmobilität eine wesentliche Frage der Lebensqualität Älterer und der Bekämpfung von Alterseinsamkeit.

Für ausgewählte Relationen kann das Fahrrad eine wichtige Ergänzung des ÖPNV-Angebots darstellen. Fahrradparken kann als Bike&Ride als ÖPNV-Zubringer einen hohen Stellenwert in der Förderkulisse haben. Im Geschosswohnungsbau können Fahrradparkprogramme (inkl. Kinderwagen, Rollatoren etc.) einen Fördergegenstand darstellen, da es den wenigsten Älteren möglich ist, ein Fahrrad bequem aus dem Keller auf die Straße zu bringen. Innovative Lösungen für dichte Stadtquartiere gibt es u.a. in Utrecht in den Niederlanden, wo die städtische Parkhausgesellschaft den politischen Auftrag hat, eine Quartiersfahrradgarage z.B. in einem leer stehenden Ladenlokal zu betreiben. Je nach örtlicher Problemlage ist dies in Geschosswohnungsbaugebieten auch kleinerer Städte eine Option – dann nicht durch die Parkhausgesellschaft, sondern die Wohnungsgesellschaft.

Abbildung 71: Dreirädriges Pedelec als zukünftiges Verkehrsmittel im höheren Alter



Quelle: J. Thiemann-Linden

Durch Pedelecnutzung können Ältere den gewohnten Fahrrad-Aktionsraum mit weniger Kraftaufwand bis ins hohe Alter erhalten. Hierfür entwickeln sich derzeit vielfältige Zwei- und Dreiräder mit Elektrounterstützung – die wiederum besondere Anforderungen an das sichere Fahrradparken stellen. Im Land gibt es inzwischen interessante aktuelle Erfahrungen mit Verleihstationen (Entwicklungsprojekt Inmod, s.o., auch „Elros“ als Pedelecverleihsystem der RSAG).

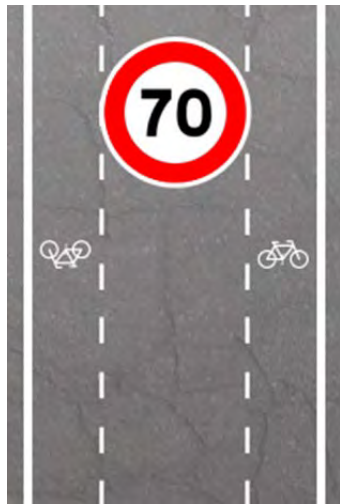
Der sich in diesen Jahren aufbauende Pedelec-Boom speist sich bisher weitgehend aus „Mund-zu-Mund-Propaganda“, mit viel Unsicherheit über den Wertverlust der teuren Batterien, negativer Presse zu Seniorenunfällen und nicht zuletzt sehr hohen Anschaffungskosten (z.B. bisher kein Markt für gebrauchte Pedelecs). Auch Pilotprojekte der Subjektförderung als Zuschuss zur Pedelecanschaffung, der in einigen europäischen Ländern für Pedelecs auf Arbeitspendelwegen verfolgt wird, könnten angesichts der ländlichen Erreichbarkeitsprobleme für Mecklenburg-Vorpommern zum Sammeln von Erfahrungen sinnvoll sein. In regionalen Mobilitätsmanagementprojekten in den Niederlanden gibt es einen Zuschuss zum Kauf eines neuen Pedelecs von bis zu 300 Euro, was für mehr als ein wissenschaftlich begründetes Projekt im kleinen Rahmen allerdings eine ausreichende Finanzierungsquelle voraussetzt.

Ein verkehrspolitischer Impuls steht bisher bundesweit noch aus – denn die Zahl der Pedelecs nimmt auch ohne fahrradpolitische Initiativen zu. Dabei könnten lokale Impulsgeber (Fahrradhandel, Kreissportbünde, Verkehrssicherheitsorganisationen etc.) die Information und das technische Interesse an Pedelecs mit Fahrtraining, Verkehrssicherheitsaufklärung, Intermodalität

und Geselligkeit verbinden. Dieser Weg wird mit lokalen Veranstaltungen in Westfalen vom Netzwerk Verkehrssicheres NRW systematisch ausgebaut und Erfahrungen über Projekte werden ausgetauscht (Netzwerk Verkehrssicheres NRW 2012).

### **Forschungsprojekt: Führung des Radverkehrs außerorts auf der Fahrbahn (ohne straßenbegleitenden Radweg)**

Abbildung 72: Führung des Radverkehrs außerorts ohne straßenbegleitenden Radweg



Quelle: [http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal\\_prod/Regierungsportal/\\_Bilddateien\\_der\\_Arbeitseinheiten/EM/Grafiken/fahrradweg.jpg](http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/_Bilddateien_der_Arbeitseinheiten/EM/Grafiken/fahrradweg.jpg) (abgerufen am 09.01.2015)

### **Problem- und Ausgangslage**

Die fehlenden Ressourcen zur Erhaltung der bereits gebauten straßenbegleitenden Radwege wirken zusammen mit fehlenden rechtlichen Möglichkeiten in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) und im technischen Regelwerk zur Anlage von Landstraßen (RAL), die innerorts bewährten Markierungslösungen von Radverkehrsanlagen auf die Außerortsstraßen zu übertragen.

Unfallverhütung außerorts ist gerade im Fahrradland Mecklenburg-Vorpommern entsprechend der ländlichen Siedlungsstruktur ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsplanung – daher die Initiative zum aktuellen Forschungsprojekt. Zwar ereignen sich 91 Prozent der Unfälle innerorts, doch auch auf Landstraßen besteht die Gefahr eines Unfalls und sie enden meistens folgenschwer (40 Prozent der Unfälle sind tödlich). Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit sind straßenbegleitende Radwege in einem zusammenhängenden Netz notwendig. Diese können oftmals aus baulichen, finanziellen oder umweltrechtlichen Gründen nicht umgesetzt werden. Zwar gibt es im Ausland schon positive Erfahrungen mit Schutzstreifen, es ist nur fraglich ob diese übertragbar sind. Bisher gibt es keine rechtliche Grundlage für die Einführung von Schutzstreifen außerorts. Mit dem bundesweiten Verkehrsversuch „Einführung der Schutzstreifen außerorts“ soll dies, als Teil des Nationalen Radverkehrsplans, an verkehrsschwachen Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen untersucht werden.

### **Projektbeschreibung**

An Teststrecken in Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Brandenburg werden unter der Projektleitung des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern der Einsatz beidseitiger Schutzstreifen an Fahrbahnquerschnitte von bis zu 7,50 Meter Breite und eine relativ geringe Verkehrsbelastung (weniger als 4.000 Kfz/24 Stunden) erforscht.

An den Teststrecken wurden ein Meter breite Schutzstreifen in beide Richtungen markiert und die Fahrbahnmarkierung entfernt. Die Höchstgeschwindigkeit für Autofahrende wurde auf 70 km/h begrenzt. Radfahrende sollen die markierten Streifen nutzen, die Autofahrenden hingegen nur die markierte Fahrbahn (Kernfahrbahn), die nur einstreifig befahrbar ist. Im Fall der Begegnung Kfz/Kfz muss der Schutzstreifen in Anspruch genommen werden. In ausgewählten Teststrecken in den Landkreisen Northeim und Grafschaft Bentheim sind die Schutzstreifen, wie in den Niederlanden, rot markiert. Der Verkehrsversuch wird wissenschaftlich durch Vorher- und Nachher-Erhebungen an den Teststrecken begleitet. Die gesammelten Kenntnisse geben Auskunft, ob auch weiterhin die Schutzstreifen an den Teststrecken beibehalten werden und auf andere Strecken übertragen werden. Finanziert wird das Projekt aus mit etwa 400.000 Euro Investitionskosten aus Bundes-, Landes und Kommunalmitteln. Zudem steuert der Bund noch 213.885 Euro für laufende Kosten im gesamten Projektzeitraum bei. Das Projekt endet voraussichtlich am 31. Dezember 2014.

### **Akteure**

- Bund als straßenverkehrsrechtlicher Ordnungsgeber und Koordinator von Landesverkehrsstrategien
- Land als Baulastträger und oberste Straßenverkehrsbehörde für weitere Pilotprojekte
- Kommunen als Baulastträger, in Verbindung mit Tourismusverbänden
- Expertengruppen wie die FGSV zur Weiterentwicklung des technischen Regelwerks

### **Bewertung und Erfolgsfaktoren**

Die Vorher- / Nachher-Erhebungen geben Auskunft, ob Schutzstreifen außerorts unter den gegebenen Umständen sinnvoll sind. Anhand folgender Kriterien wird der Einsatz der Schutzstreifen untersucht.

- Unfallanalyse (Unfalldaten der Polizei von allen Unfällen auf einer Strecke 2008- 2012)
- Verfolgungsfahrten mit mobiler Kamera
- Stationäre Videobeobachtung
- Expertenbefragungen
- Befragungen der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer
- Querschnittszählung Radverkehr
- Querschnittszählung und Geschwindigkeitsmessung Kfz-Verkehr

Die Ergebnisse sind noch nicht veröffentlicht. Aus Gremiensitzungen kam jedoch bereits die Rückmeldung, dass zwar die Kfz-Fahrgeschwindigkeiten nicht wie erhofft zurückgegangen sind, sich jedoch die Radfahrenden deutlich sicherer fühlen als vorher.

### **Potenzielle Übertragbarkeit auf weitere Regionen in Mecklenburg-Vorpommern**

Zusammen mit einer Reihe von niederländischen Projekten zur Führung des Fuß- und Radverkehrs auf Außerortsfahrbahnen mit Verkehrsberuhigungselementen und zunehmend auch Tempo-60-Zonen außerorts kann die aktuelle Forschung Hinweise geben, wie in überschaubarer Zeit ein zusammenhängendes Netz von Radfahrmöglichkeiten für den ländlichen Außerortsverkehr entstehen kann (Thiemann-Linden 2010).

### **Quellen**

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): Nationaler Radverkehrsplan 2020, Berlin

[www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de), Praxisbeispiel „Schutzstreifen außerorts“

[www.regierung-mv.de](http://www.regierung-mv.de), Modellprojekt "Schutzstreifen außerorts" in Mecklenburg-Vorpommern



Abbildung 73: Außerorts-Führungen ohne straßenbegleitenden Radweg in den Niederlanden



Quelle: J. Thiemann-Linden

#### 9.4.4 Ressortübergreifende Bündelung der Maßnahmen zur Nahmobilität

Dass sich die Ansprache zu Verkehrssicherheitsfragen gut mit Mobilitätsmanagement und der regionalen Vernetzung der Kommunen verbinden lässt, zeigt in NRW das „Netzwerk Verkehrssicheres NRW“. Mit Mitteln der Unfallvermeidung koordinieren regionale Koordinationsstellen ihre Kommunen bei verschiedenen Verkehrssicherheitsaktivitäten und organisieren den Erfahrungsaustausch (siehe [www.verkehrssicherheit.nrw.de/](http://www.verkehrssicherheit.nrw.de/)). So hat das Regierungspräsidium Münster in Zusammenarbeit mit einer regionalen Versicherungsgesellschaft Module für Pedelec-Fahrtraining von Senioren entwickelt, die auch über das intermodale regionale Fahrrad- und ÖPNV-Angebot mit informieren. Die Verbandsversammlung des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS, Region um Köln und Bonn) hat die Aufgabe des Mobilitätsmanagements mit in seine Statuten aufgenommen.

Eine wesentliche Grundlage für diese integrierte Herangehensweise ist seit 2012 der „Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität“ der NRW-Landesregierung mit starker Einbeziehung der Gesundheits- und Sozialpolitik in eine sonst eher infrastrukturell-technische Verkehrspolitik (MWEBWV-NRW 2012). Räumlicher Bezugsraum der ressortübergreifenden Aktionen soll generell der Ortsteil bzw. das Quartier werden. In der aktuellen Weiterentwicklung sollen sich künftig die ÖPNV-Zweckverbände auch um Verkehrssicherheit und Mobilitätsmanagement kümmern.

#### 9.5 Pkw-Verfügbarkeit und Verkehrssicherheit älterer Menschen am Steuer

In der längerfristigen Perspektive stellt sich das Problem bezahlbarer Mobilität in Verbindung mit Altersarmut nicht nur bei den Treibstoffpreisen – in Form von zunehmendem Raumwiderstand in Gebieten geringer Siedlungsdichte. Auch die Pkw-Verfügbarkeit könnte bei Alleinstehenden ein größeres Erreichbarkeitsproblem werden (bzw. ist es auch schon bei Familien, die für die unterschiedlichen Alltagswege mehr als einen Pkw finanzieren müssen).

Der Ansatz des Car-Sharing ist in Deutschland bisher fast nur in sehr städtischen Milieus und Stadtteilen mit Stellplatzengpässen entwickelt – anders als in der Schweiz, wo in der Folge eines sehr guten ÖPNV bis in die Dörfer hinein ein einheitliches landesweites Car-Sharing-System auch an sehr ländlichen Bahnstationen tragfähig ist. Die Karlsruher Region ist in Deutschland die bisher einzige mit einer so hohen Car-Sharing-Dichte, dass auch in eher ländlichen Teilen die „kritische Masse“ an Nachfrage erreicht wird, die auch dörfliches Car-Sharing trägt. Weil die Mobilitätsbedürfnisse z.B. der jüngeren Generation in Stadt und Land gar nicht so

verschieden sind, beginnt ländliches Car-Sharing, ggf. auch mit öffentlicher Kofinanzierung, inzwischen die Politik zu bewegen, um die Abwanderung der Jüngeren zu verhindern.

Während das bisherige flexible Car-Sharing v.a. der Autohersteller ganz besonders auf hohe Nutzungsdichte in räumlich sehr begrenzten Bedienungsgebieten angewiesen ist, hat die Firma Ford inzwischen Ambitionen auch für ländliche Modellprojekte. Dies ermutigt auch die Politik, z.B. im aktuellen Thüringer Koalitionsvertrag<sup>39</sup>, diese neue Entwicklung zu nutzen, deren weitere Entwicklung im Rahmen lokalen Mobilitätsmanagements noch nicht absehbar ist.

### **Subjektives Unsicherheitsgefühl als Mobilitätseinschränkung**

Weil das subjektive Unsicherheitsgefühl bei der Benutzung verschiedener Verkehrsmittel die Tendenz zum Mobilitätsverzicht hat, ist das Thema Unfallrisiken nicht nur eine Frage des konkreten Unfallgeschehens in der Unfall- und Krankenkassenstatistik. Der mit hohem Alter abnehmende Fahrerlaubnisbesitz geht aber einher mit einer höheren Abhängigkeit vom Pkw – meist Dritter („Pkw-Mitfahren ist der Ersatz für den Pkw-Selbstfahrer“). Ärzten kommt bei ihrer Beratung eine entscheidende Rolle bei der Beendigung einer Kfz-Lenker-Biografie zu, oft mit dem Argument der Medikamenteneinnahme als Sachzwang gegen das Autofahren. Diese Beratungsleistung sollte im Vergütungssystem berücksichtigt werden.

In Deutschland gibt es keine obligatorischen Fahrtauglichkeitschecks für alte Menschen als Voraussetzung für die Beibehaltung der Fahrerlaubnis – anders als in einigen europäischen Ländern oder in der Presse häufig auch für Deutschland gefordert. Dies wurde beim internationalen interdisziplinären Kongress „Ageing and Safe Mobility“ am 28.11.2014 in der Bundesanstalt für Straßenwesen noch einmal intensiv diskutiert. Es bestand weitgehende Einigkeit, dass es für die Forderung obligatorischer Tests im höheren Alter keine klare empirische Grundlage aus Unfallverursachung durch ältere Kfz-Lenker gibt. Ältere Menschen sind mit einer höheren „Verletzbarkeit“ (Vulnerabilität) dagegen, v.a. als Fußgänger und auf dem Fahrrad, Unfallgefahren besonders ausgesetzt. Stattdessen wurde gefordert, dass die Verhaltensweisen Älterer zur Unfallvermeidung gestärkt werden müssen, beispielsweise das defensive Fahren oder Vermeidung von Fahrten bei Dunkelheit. Dabei sollen Training, Beratung, Einsatz technischer Mittel und Umfeldgestaltung zusammenwirken (vgl. Rudinger 2014).

Die hohe Vulnerabilität älterer Menschen setzt somit für die lokale Straßenraumgestaltung und Verkehrsorganisation hohe Maßstäbe, die vor allem im Zielkonflikt zu hohen Pkw-Fahrgeschwindigkeiten stehen. Die Schlussfolgerung aus der Unfallforschung mit hoher Unfallbeteiligung Älterer bei Abbiegeunfällen erfordern eine übersichtliche Knotenpunktform für moderate Fahrgeschwindigkeit (z.B. Kleinkreisell).

Die Verkehrssicherheit ältere Menschen als Kfz-Lenker dürfte sich in der langfristigen Perspektive von weitergehenden Fahrerassistenzsystemen bis hin zum autonom fahrenden Pkw („Google-Auto“) grundlegend verbessern. Autonom fahrende Pkw sind ein viel versprechender Gegenstand für ländliche Pilotprojekte in Mecklenburg-Vorpommern z.B. auch im Rahmen einer Modellregion Elektromobilität.

---

39 Auszug Koalitionsvertrag Rot-Rot-Grün in Thüringen, Stand 20.11.2014: "10.6 Car- und Fahrradsharing / Fuß- und Radwegepläne:

Die Koalition unterstützt das Carsharing, also das gemeinschaftliche Nutzen eines Autos. In einem oder mehreren Modellprojekten sollen auch im ländlichen Raum Konzepte für verbesserte Mobilität durch Carsharing oder lokale Mitfahrbörsen gefördert werden. Ein Car- und Fahrradsharing-Erlass soll Kommunen die rechtssichere Ausweisung von öffentlichen Flächen ermöglichen."

## 10. Handlungsrahmenbedingungen in Mecklenburg-Vorpommern für die Umsetzung von Problemlösungen

Nachdem in Kapitel 9 vor dem Hintergrund der Analyseergebnisse wichtige Handlungsansätze zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen vorgestellt, erklärt und begründet, sowie anhand von Praxisbeispielen veranschaulicht wurden, werden in diesem Kapitel die wesentlichen Handlungsrahmenbedingungen in Mecklenburg-Vorpommern für die Umsetzung von Problemlösungen reflektiert. Hierzu zählen vor allem der finanzielle Handlungsrahmen des Landes und der Kommunen, die Umsetzung der „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ unter den Bedingungen des demografischen Wandels, Gesichtspunkte der Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen sowie Fragen des bürgerschaftlichen Engagements.

### 10.1 Finanzieller Handlungsrahmen des Landes und der Kommunen

Das Land Mecklenburg-Vorpommern verfügt gegenwärtig noch über deutlich mehr Finanzmittel als es in einem Modellhaushalt vergleichbarer westlicher Flächenländer der Fall wäre. Der finanzielle Handlungsrahmen des Landes Mecklenburg-Vorpommern wird sich jedoch in den nächsten Jahren vor dem Hintergrund rückläufiger Zuweisungen durch Bund und EU sowie eines weiteren Bevölkerungsrückgangs grundlegend verändern, so dass sich diese vergleichsweise gute Finanzausstattung in den nächsten Jahren reduzieren wird.

Mit der Wiedervereinigung im Oktober 1990 wurden die starken strukturellen Unterschiede zwischen Ost und West deutlich. Zur Überwindung der infrastrukturellen Defizite mit dem Ziel der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Ost und West wurden für die damals neuen Länder spezielle Finanzierungsinstrumente geschaffen. Durch den Solidarpakt I zwischen 1995 und Ende 2004 konnte ein vergleichbarer Stand der östlichen mit den westlichen Bundesländern jedoch noch nicht erreicht werden. Vor diesem Hintergrund wurde 2001 der Solidarpakt II vereinbart, der die Finanzierung bis einschließlich 2019 regelt. Bei der besonderen Förderung der neuen Bundesländer wird zwischen zwei „Körben“ unterschieden:

- „Korb I“ beinhaltet Sonderbedarfs-Bundesergänzungszuweisungen (SoBEZ) im Rahmen des Länderfinanzausgleichs. Sie dienen zur Deckung des bestehenden infrastrukturellen Nachholbedarfs und zum Ausgleich unterproportionaler kommunaler Finanzkraft.
- In einem „Korb II“ werden für die neuen Länder und Berlin sog. überproportionale Mittel, d.h. im Vergleich zu den alten Ländern verhältnismäßig mehr Mittel, zur Verfügung gestellt. Die Mittel aus „Korb II“ werden für zwischen Bund und Ländern vereinbarte Politikfelder verwendet, u.a. Wirtschaft, Verkehr, EU-Strukturfonds sowie Wohnungs- und Städtebau.<sup>40</sup>

Mecklenburg-Vorpommern erhielt im Rahmen des Solidarpakts I zwischen 1995 und Ende 2004 SoBEZ im Umfang von insgesamt 11,1 Mrd. Euro, bzw. jährlich rund 1,113 Mio. Euro. Auch im Solidarpakt II zwischen 2005 und Ende 2019 erhält das Land fast die gleiche Summe, d.h. 11 Mrd. Euro. Diese Zuweisungen sind degressiv gestaltet, wobei ein erster deutlicher Einbruch zwischen 2008 und 2009 stattfand: Der Betrag sank von 1,077 Mio. Euro auf 1,002 Mio. Euro. Bis 2019 wird der Betrag kontinuierlich bis auf 221 Mio. Euro absinken. Die besonderen Leistungen des Bundes im Rahmen des Solidarpaktes werden Ende 2019 auslaufen. (Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern o.J.)

---

<sup>40</sup> [http://www.beauftragte-neue-laender.de/BNL/Navigation/DE/Themen/Bundesstaatliche\\_Solidaritaet/Bund\\_Laender\\_Finanzausgleich\\_und\\_Aufbau\\_Ost/Solidarpakt\\_II/solidarpakt\\_II.html](http://www.beauftragte-neue-laender.de/BNL/Navigation/DE/Themen/Bundesstaatliche_Solidaritaet/Bund_Laender_Finanzausgleich_und_Aufbau_Ost/Solidarpakt_II/solidarpakt_II.html) (abgerufen am 07.01.2015)

Aus den verschiedenen Europäischen Fonds stehen seit 2014 weniger Finanzmittel zu Verfügung: Mecklenburg-Vorpommern erhält Finanzmittel aus den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (ERDF), den Europäischen Sozialfonds (ESF) und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER). Aufgrund der hohen Entwicklungsdefizite im Vergleich zum EU-Durchschnitt war Mecklenburg-Vorpommern in der Förderperiode 2007 bis 2013 als „Konvergenzregion“ eingestuft und erhielt damit die höchste Förderung. In diesem Zeitraum standen insgesamt 2,645 Milliarden Euro aus den drei genannten Fonds zur Verfügung. Im Zeitraum 2014 bis 2020 erhält Mecklenburg-Vorpommern 2,289 Milliarden Euro aus diesen drei europäischen Fördertöpfen. Dies entspricht rund 86,5 Prozent der Mittelausstattung in der Förderperiode 2007 bis 2013. Für die aktuelle Förderperiode wurde Mecklenburg-Vorpommern in die Kategorie „Übergangsregion“ eingeordnet. Dies sind Regionen mit einem Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf der Bevölkerung von 75 Prozent bis 90 Prozent des EU-Durchschnitts. Jedoch erhält Mecklenburg-Vorpommern als bisherige Konvergenzregion verbesserte Konditionen bei der Mittelausstattung und bei den EU-Kofinanzierungssätzen gegenüber solchen Ländern, die bisher keine Konvergenzregionen waren. (vgl. Europa- und Ostseebericht der Landesregierung 2013/2014)

Negativ auf die Entwicklung der Einnahmen des Landes wirkt sich der stetige Bevölkerungsrückgang aus, da sich die Finanzausstattung entsprechend den Regeln des Länderfinanzausgleichs vorrangig an der Einwohnerzahl bemisst.

Vor dem Hintergrund des ab 2020 für die Länder geltenden Neuverschuldungsverbot ist ein weiterer Schuldenabbau notwendig, um finanzielle Handlungsspielräume zu erhalten. Bereits seit 2006 gelingt dem Land ein Abbau seiner Schulden, wobei der Schuldenstand Ende 2013 mit knapp 6.000 Euro pro Kopf im Vergleich der Bundesländer eher im unteren Spektrum liegt.

### **Regionalisierungsmittel und Finanzmittel aus GVFG und EntflechtG**

Für konsumtive und investive Aufgaben beim ÖPNV sind diese drei Finanzierungsquellen von großer Bedeutung. Einzelheiten werden in Kapitel 5.1.2 dargestellt, so dass hier auf eine weitere Darstellung verzichtet wird.

Wichtig festzuhalten ist, dass die zukünftige Höhe der Regionalisierungsmittel mit Unsicherheiten behaftet ist. Bisher (Stand Dezember 2014) konnte keine Einigung bezüglich der Novellierung des Regionalisierungsgesetzes erreicht werden, so dass nur der Betrag des Jahres 2014 (7,3 Mrd. Euro) für das kommende Jahr in den Bundeshaushalt eingestellt ist. Ein Gesetzentwurf des BMVI zur „Änderung des Regionalisierungsgesetzes“ sieht eine Dynamisierung von 1,5 Prozent vor.<sup>41</sup>

Das oben bereits angesprochene Jahr 2019 markiert nach derzeitigem Rechtsstand auch das Ende von Finanzmitteln für Investitionen in den ÖPNV aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (das nach der Föderalismusreform I verbliebene Bundesprogramm des GVFG für große Investitionen) sowie aus den Entflechtungsmitteln, die von großer Bedeutung für kleinere Investitionen sind, welche u.a. auch der Herstellung der Barrierefreiheit dienen (z.B. Neubau oder Ausbau von Busbahnhöfen).

Die unsichere Entwicklung dieser für Aufgaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehenden und teilweise auch zweckgebundenen Finanzmittel macht ein zurückhaltendes Vorgehen in diesem Handlungsfeld auf Landesebene sehr wahrscheinlich. Gleichwohl erwächst gerade aus dieser Unsicherheit für die Landespolitik die Aufgabe, sich intensiv mit der Bedeutung der Verkehrspolitik u.a. auch für die Mobilitätssicherung der Bevölkerung, die auf Alternati-

---

41 <http://www.katherina-reiche.de/index.php?ka=1&ska=4&idn=121> (abgerufen am 07.01.2015)

ven zu einem Kraftfahrzeug angewiesen ist, zu befassen. Dies zum einen vor dem Hintergrund, dass gegenwärtig eine Integration der über das Regionalisierungsgesetz und das Entflechtungsgesetz zur Verfügung gestellten Finanzmittel in den allgemeinen Finanzausgleich diskutiert wird, zum anderen um Argumente in der Diskussion bezüglich der Mittelausstattung und Mittelverteilung gegenüber dem Bund und den anderen Bundesländern zu haben.

### **Finanzkraft der Kommunen**

Ähnlich wie das Land konnten auch die Kommunen infolge des Wirtschaftsaufschwungs 2006 Überschüsse verzeichnen. Ein gravierendes Problem der Kommunen Mecklenburg-Vorpommerns sind jedoch gleichwohl ihre zu schwachen Steuereinnahmen, so dass die kommunale Finanzkraft unterproportional ist. Die Handlungsmöglichkeiten von Kommunen in strukturschwachen Räumen beispielsweise Gewerbesteuererinnahmen zu generieren, sind begrenzt. Dies erfordert im vertikalen Finanzausgleich hohe finanzielle Leistungen des Landes. Für das Jahr 2011 waren diese mit pro Kopf 1.362 Euro bundesweit am höchsten. Der Durchschnitt der Flächenländer lag 2011 bei 752 Euro pro Kopf, derjenige für die neuen Bundesländer ohne Mecklenburg-Vorpommern bei 1.211 Euro.

Bei den Kassenkrediten der Gemeinden der Flächenländer liegt Mecklenburg-Vorpommern mit rund 400 Euro pro Kopf eher im unteren Bereich.

Die kommunalen Sachinvestitionen sind im Vergleich der Flächenländer mit rund 150 Euro pro Kopf in Mecklenburg-Vorpommern am niedrigsten.

Die Finanzlage in den Kommunen entwickelt sich negativ. Vor diesem Hintergrund mahnt der Landesrechnungshof Erhöhungen bei den kommunalen Steuern an, so beispielsweise bei der Gewerbesteuer, die in Mecklenburg-Vorpommern unterdurchschnittlich ist – sowohl im Vergleich mit ostdeutschen Flächenländern aber auch mit finanzschwachen westdeutschen Flächenländern. Dennoch verfügen nach Auffassung des Landesrechnungshofs die Kommunen über relativ hohe Finanzmittel je Einwohner, was an den Zahlungen des Landes Mecklenburg-Vorpommern an die Kommunen liegt. (Landesrechnungshof Mecklenburg-Vorpommern o.J.)

## **10.2 „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ im demografischen Wandel**

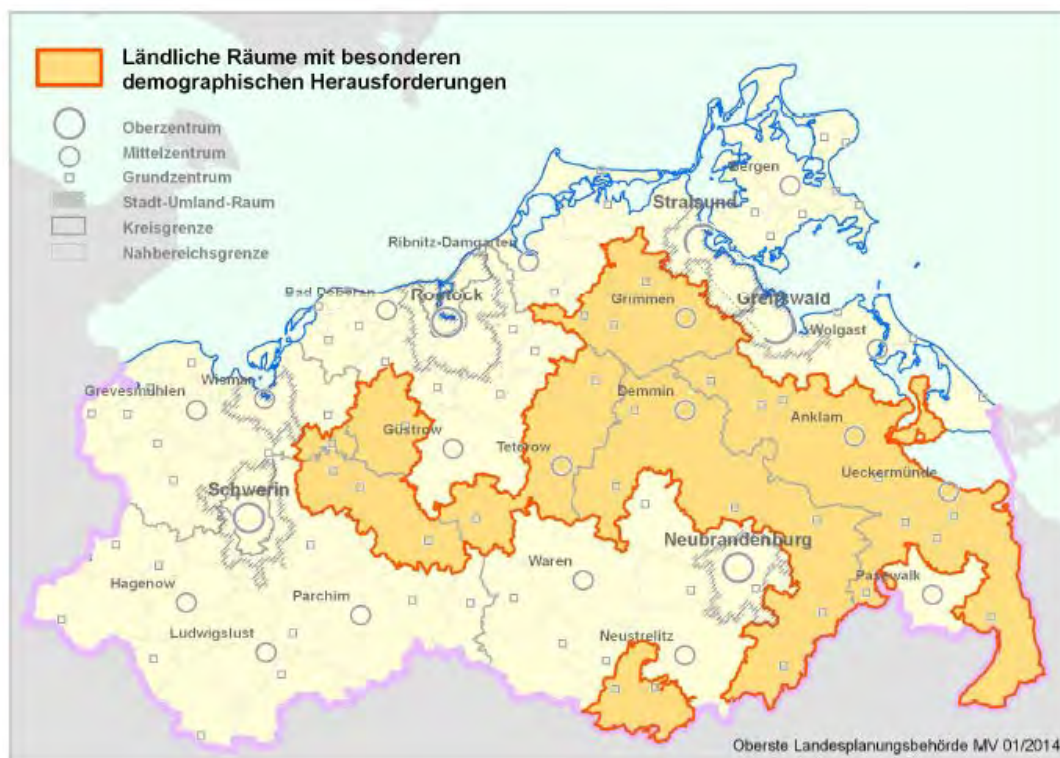
Entsprechend § 1 Absatz des Bundesraumordnungsgesetzes ist die Leitvorstellung der Raumordnung eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen führt. Angesichts aktueller Entwicklungen wurde in den letzten Jahren verstärkt der Frage nachgegangen, was der Kern der „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ unter den Bedingungen des demografischen Wandels ist. Dabei kommt dem Gleichwertigkeitsgrundsatz in der Praxis eine große Bedeutung zu, ist er doch letztlich die argumentative Basis für den Länderfinanzausgleich. Der Gleichwertigkeitsgrundsatz belässt jedoch auch erhebliche Handlungsspielräume, einschränkend kann sich vor allem der Gleichheitsgrundsatz, die Bindung der Verwaltung an das Gesetz und die Gewährleistung der kommunalen Selbstverwaltung auswirken (Brandt 2006, S. 41).

Das Land Mecklenburg-Vorpommern ist im besonderen Maß von den Auswirkungen des demografischen Wandels betroffen: In einigen Regionen ist die Überalterung und Abwanderung besonders stark ausgeprägt. Trotz dieser unterschiedlichen Entwicklungsbedingungen hält die Landesregierung an dem Grundsatz der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse fest. Dieser sei jedoch unter den Bedingungen des demografischen Wandels neu auszugestalten. Dem versucht die gegenwärtige Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogramms 2005 – Landes-

raumentwicklungsprogramm 2015 – durch die geplante Ausweisung der neuen Kategorie der „Ländlichen Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen“ (LRmbdH) als Teilraum ländlicher Räume Rechnung zu tragen.

Die jetzt vorgeschlagenen „LRmbdH“ weisen eine besonders schwierige, durch Stagnation und Rückgang geprägte Ausgangslage auf, die eine Differenzierung des ländlichen Raums plausibel erscheinen lassen. In den „LRmbdH“ steht daher eine Stabilisierungs- und Sicherungsstrategie im Vordergrund: So soll die Grundversorgung im ländlichen Raum durch eine gute und schnelle Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren gesichert werden. Ein Baustein der Stabilisierungsstrategie ist u.a. auch Einbindung und Stärkung bürgerschaftlichen Engagements. Für diese Räume sollen u.a. neue, innovative und auch unkonventionelle Lösungen entwickelt und umgesetzt werden. Hierzu zählen eine Flexibilisierung von Standards und Normen und eine Anpassung von Förderstrategien. Zur Erfüllung des Gleichbehandlungsgrundsatzes werden Standards und Normen für die verschiedenen Infrastrukturbereiche festgelegt. Diese Standards und Normen orientieren sich dabei in der Regel am Durchschnitt, so dass bei starken Abweichungen die Festlegungen ggf. nicht mehr sachgerecht sind, und eine Anpassung sinnvoll sein kann.

Abbildung 74: Karte der „Ländlichen Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen“



Quelle: Entwurf LEP 2015

Die „LRmbdH“ sollen den Charakter von Experimentierräumen haben. In ihnen könnte ausgelotet werden, wie unter den schwierigen Bedingungen des demografischen Wandels die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse umgesetzt werden kann. Aus gutachterlicher Sicht ist es grundsätzlich sinnvoll, den ländlichen Raum differenziert zu betrachten und neue Möglichkeiten der Daseinsvorsorge unter den Bedingungen des demografischen Wandels auszuloten, wie sie u.a. von der Begleitforschung zu den Modellvorhaben der Raumordnung (Faller u.a. 2014) vorgeschlagen werden. Diese neuartigen Lösungen könnten von der sog. Experimentierklausel des § 2 Abs. 7 PBefG Gebrauch machen, die zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten

oder Verkehrsmittel der Genehmigungsbehörde – in Mecklenburg-Vorpommern das Landesamt für Straßenbau und Verkehr – die Möglichkeit einräumt, auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von den Regelungen des PBefG für die Dauer von höchstens vier Jahren zu genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen. Eine dauerhafte Umsetzung würde jedoch eine Novellierung des PBefG erfordern.

### 10.3 Exkurs: Erhaltungsbedarf des Straßennetzes als Risikofaktor

Verschiedene Themenfelder, die innerhalb dieser Studie angesprochen wurden, betreffen nicht nur explizit die Mobilität älterer Menschen, sondern besitzen aufgrund ihres elementaren Charakters Gültigkeit für jeden Nutzer. Dies gilt insbesondere für die Straßeninfrastruktur, da diese sowohl für den öffentlichen straßengebundenen Verkehr als auch für den motorisierten sowie nichtmotorisierten Individualverkehr die essentielle Basis darstellt.

Vor dem Hintergrund der schwierigen Situation des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche, der positiven Situation in Hinblick auf die Erreichbarkeit von Einrichtungen mit dem Pkw und der verschiedenen Formen der Gemeinschaftsverkehre als Ansatzpunkt zur Verbesserung der Mobilitätssituation älterer Menschen, wie sie in Kapitel 9.2.1 beschrieben wurden, ist festzuhalten, dass ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Straßennetz von hoher Bedeutung für die Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern ist. Ein dichtes Straßennetz hat Vorteile für die Disposition flexibler Angebotsformen des ÖPNV, aber beispielsweise auch für den Radverkehr, da direkte Verbindungen ermöglicht werden und somit Umwege vermieden werden können. Dies ist jedoch nicht gleichbedeutend mit einem Straßennetz, welches sich am Status quo orientiert und darüber hinaus fortwährend ausgebaut werden muss. Schon heute liegt ein Zustand vor, in dem viele Kommunen und Kreise nicht mehr fähig sind, ihr Straßennetz in Gänze instand zu halten. Beispielsweise ist der Landkreis Vorpommern-Greifswald allein für 885 Kilometer Kreisstraße verantwortlich.

Die heutige Finanzschwäche vieler Straßenbaulastträger wird sich vor dem Hintergrund des demografischen Wandels weiter verschärfen, da die Mittelzuweisungen durch Bund und Land stark einwohnerabhängig sind. Demgegenüber stehen, bezogen auf die Gesamthaushalte, enorm hohe Kosten im Bereich der Straßenunterhaltung. Nach Schätzungen des Difu nimmt der Bereich Straße 23 Prozent (für Gesamtdeutschland) des kommunalen Investitionsbedarfs ein (21,7 Prozent alte Bundesländer; 27,3 Prozent neue Bundesländer und Berlin) und ist damit der Bereich mit dem größten Investitionsbedarf. Für den Erhalt und die Instandhaltung der Straßeninfrastruktur wird heute mehr als ein Drittel des Gesamtinvestitionsbedarfs veranschlagt (vgl. Huckestein 2004: 500; Reidenbach u.a. 2008: 13), und mit steigendem Alter der Straße nehmen die laufenden Kosten pro Straßenkilometer tendenziell zu, da der Straßenzustand im Lauf der Zeit schlechter wird und der Instandhaltungsaufwand steigt. Zusammenfassend lässt sich also eine Situation beschreiben, die durch die Punkte

- anhaltender Rückgang der Bevölkerung,
- gleichbleibendes oder wachsendes Straßennetz,
- steigende Pro-Kopf-Kosten für die instand zu haltende Straßeninfrastruktur und damit
- die strukturelle Überforderung der Straßenbaulastträger

charakterisiert wird. Die damit verbundene unzureichende Instandhaltung und Erneuerung von Straßen und der oftmals praktizierte Mitteleinsatz nach akuter Betroffenheit oder im „Gießkannenprinzip“ führt in seiner Folge zu weiteren negativen Entwicklungen. Insbesondere sind hier die Bereiche kommunales Vermögen (bilanzielle Abschreibungen d.h. Wertverlust der Infrastruktur), Sicherheit (Verkehrssicherungspflicht), Netzstörungen sowie damit verbundene negative Effekte für die Erreichbarkeit zu nennen. Durch die finanzielle und personelle Unterausstattung der Straßenbaulastträger bleibt eine systematische Priorisierung der Instandhaltungsarbei-

ten aus. In der Folge fließen die begrenzten Mittel auch in die Erneuerung von Straßen, die eigentlich keine größere Bedeutung für das Gesamtnetz bzw. für die Erreichbarkeit haben.

Für eine langfristige Lösung der geschilderten und sich teilweise gegenseitig negativ verstärkenden Effekte, sollte statt einer „schleichenden Stilllegung“ die Möglichkeit einer systematischen Straßennetzverkleinerung in Betracht gezogen werden. Dieses ist aber gegenwärtig nur sehr schwierig umsetzbar, da die Hürden für die Einziehung<sup>42</sup> und damit das Erlischen der Straßenbaulast einer Straße hoch liegen und insbesondere der Aspekt der finanziellen Leistungsfähigkeit des Straßenbaulastträgers bisher als Bewertungskriterium nicht ausreichend gewürdigt ist, wobei das Oberverwaltungsgericht des Landes Nordrhein-Westfalen die Erleichterung der Straßenbaulast der unterhaltungspflichtigen Körperschaft als Grund des öffentlichen Wohls anerkannt hat. Unter Berücksichtigung der gegebenen Situation und der dargestellten Problemfelder gelten somit für die Straßeninfrastruktur vergleichbare Ansatzpunkte wie für den öffentlichen Personennahverkehr. Der Grundgedanke ist dabei die Priorisierung des Straßennetzes (z.B. nach ÖPNV-Routen, als Zufahrt zu lokal bedeutsamen Orten der Nahversorgung, nach den Notrufstandards) und der Ausgestaltung eines Kernnetzes, welche die „Stilllegung“ von Parallelstraßen, den Verzicht auf zweiseitige Anbindung von Orten, die Umwandlung von Straßen in Feld- und Wirtschaftswege (ggf. Reduzierung auf einen Fahrstreifen, Funktion für den Radverkehr bleibt erhalten, ggf. Freigabe für Linienverkehre) und vergleichbare Maßnahmen zur Folge hätte. Eine entsprechende Zielsetzung führt zu folgenden Forderungen:

- Die zukünftige Netzausgestaltung ist in stärkerem Maß mit Bevölkerungsvorausberechnungen zu koppeln.
- Eine grundlegende Neubewertung des Straßennetzes sollte erfolgen.
- Die vorrangige Aufgabe der Straßenunterhaltung kann nur in Form der Konzentration auf ein klassifiziertes Kernnetz erfolgen. Vorbereitende Maßnahmen wie die Kategorisierung und Hierarchisierung des Straßennetzes sind dabei förderfähig.
- Die zweckgebundenen Zuweisungen, insbesondere die Investitionszuweisungen, dienen in aller Regel nur den Zwecken des Auf- und Ausbaus. Bestandssichernde Maßnahmen aber auch Rückbaumaßnahmen sollten im Bereich der Straßeninfrastruktur verstärkt förderfähig werden.
- Eine gesetzliche Schärfung im Landesgesetz hat zu erfolgen, wenn die Einziehung und der Rückbau von Straßen eine konsequentere Berücksichtigung erfahren soll. Zur Entwicklung von Kriterien für die Bedeutung und den Erhalt, bzw. zur Verkleinerung des Straßennetzes, kann die folgende Abbildung einen möglichen Weg aufzeigen<sup>43</sup>.

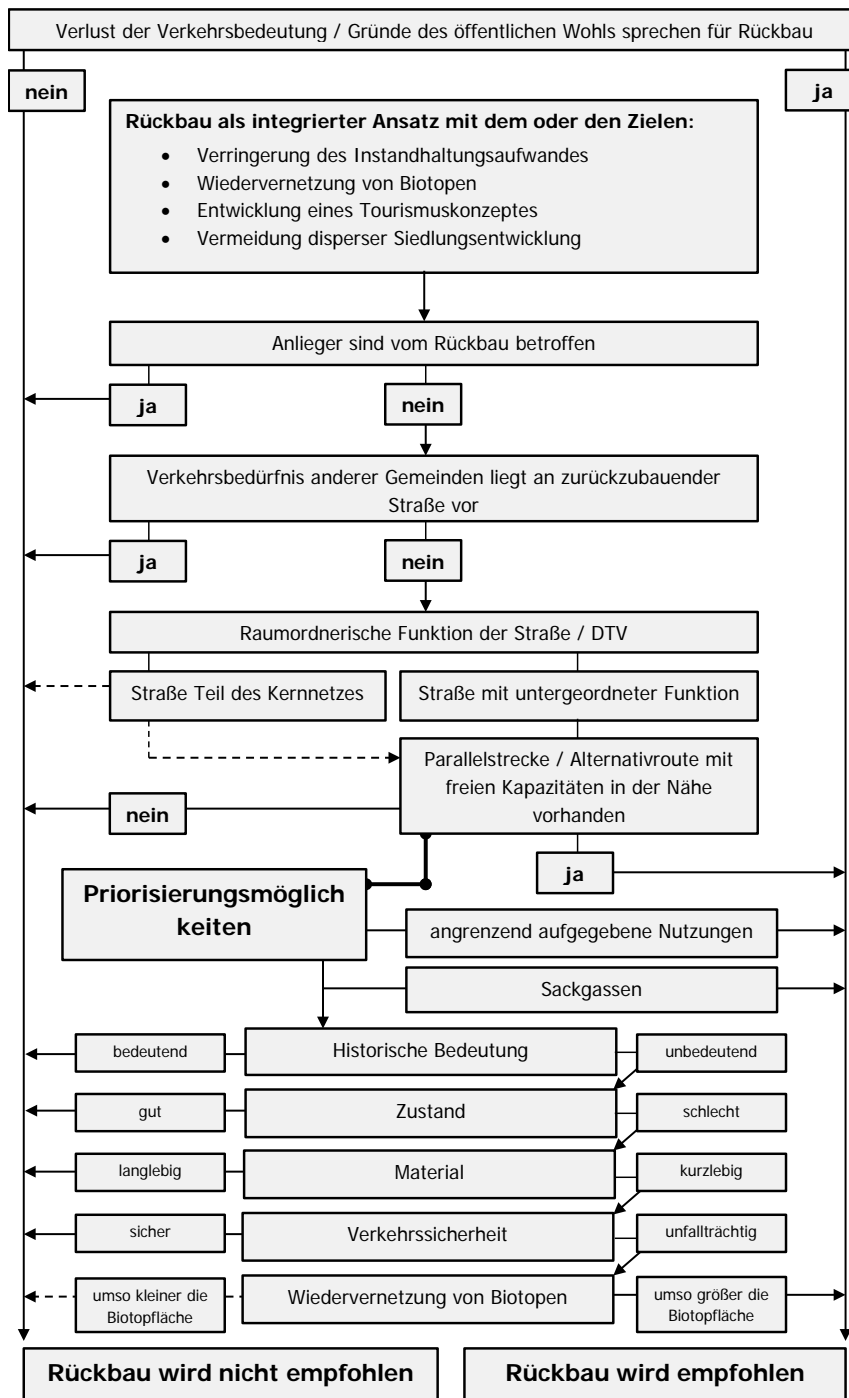
---

42 Verlust der Verkehrsbedeutung einer Straße und/oder Gründe des öffentlichen Wohls (vgl. hierzu Barwisch 2014: 125 ff.)

43 Eine umfassende Erörterung der in der Abbildung dargestellten Themenfelder kann im Rahmen der Grundlagenexpertise nicht erfolgen. Die Abhandlung zu den verschiedenen Aspekten bezüglich der Frage, welche Straßen aufgegeben und zurückgebaut werden sollten, ist unter Barwisch 2014: 136 ff dargestellt.



Abbildung 75: Entscheidungsbaum zum Straßenrückbau



Quelle: Barwisch 2014, S. 167

Das Potenzial das mit einer Verkleinerung des Straßennetzes einhergeht sei hier wie folgt zusammengefasst:

- Möglichkeit zur verstärkten räumlichen Steuerung des Schrumpfungsprozesses.
- Das verstärkte Aufgreifen von Belangen des Landschafts- und Naturschutzes.
- Die Möglichkeit zur Reduzierung der Instandhaltungsausgaben.
- Die damit verbundene Handlungsalternative der Konzentration der knappen Mittel auf ein klassifiziertes Kernnetz.

- Reduzierung von innerörtlichen Verkehrsbelastungen.
- Die Möglichkeit zur Wiedervernetzung von Natur- und Stadtraum.

#### 10.4 Ehrenamtlicher Beitrag zur Mobilitätssicherung Älterer

In allen ländlichen Räumen Deutschlands gibt es bei freiwilliger Feuerwehr, Sport und ähnlichem eine hohe Bedeutung der Solidarität innerhalb einer Dorfgemeinschaft – jedoch in sehr unterschiedlicher Ausprägung. Erreichbarkeitsprobleme Älterer werden in unterschiedlichem Maß in Nachbarschaftshilfe und im Freundeskreis gelöst.

Je kleiner die Stadt oder das Dorf, desto stärker ist das soziale Leben durch Rückgang von Einrichtungen öffentlicher Daseinsvorsorge geprägt, wie beispielsweise Schließung von Schulstandorten sowie von Nahversorgungsmöglichkeiten und Ausdünnung der Angebote des ÖPNV. In Regionen, die stark durch Abwanderung geprägt sind, sind solche Entwicklungen beschleunigt zu beobachten.

Verschiedene Studien (z.B. Laschweski u.a. 2008, Reichert-Schick 2010, Meergans / Werz 2013) kommen zu dem Ergebnis, dass bürgerschaftliches Engagement eine wesentliche Säule darstellt, um der Erosion von Daseinsvorsorge und Nahversorgung in ländlichen Räumen entgegenzuwirken. Dies vor allem auch vor dem Hintergrund, dass den meisten Kommunen die finanziellen Handlungsspielräume fehlen, wobei sich diese Handlungsrestriktion unter dem demografischen Wandel noch weiter verschärft. Jedoch werden für die Ausprägung des bürgerschaftlichen Engagements aus der Historie Mentalitätsunterschiede zwischen West- und Ostdeutschland konstatiert. Und hier insbesondere auch für Mecklenburg-Vorpommern.

Die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte in weiten Teilen Mecklenburg-Vorpommerns hatten negative Auswirkungen auf die Basisvoraussetzungen, aus denen bürgerschaftliches Engagement üblicherweise entsteht. Zu nennen sind hier insbesondere folgende strukturelle Erklärungen:

- Umbruch in der Agrarstruktur nach der Wiedervereinigung mit Auflösung der dominierenden Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften (LPG), die einmal konstituierend für das gesellschaftliche Leben auf dem Land waren
- massiver Beschäftigungsabbau und bis heute hohe Arbeitslosigkeit
- mangelnde finanzielle Spielräume der Bürger für ehrenamtliches Engagement
- eine selektive Abwanderung der Bevölkerung aufgrund eines mangelnden Arbeitsplatzangebots

Als Konsequenz kann gelten, dass es zunächst einer staatlichen Vorleistung bedarf, dass ehrenamtliches Engagement „gedeihen kann“. Das beginnt schon bei den Raumüberwindungskosten bei geringen privaten Budgets, um in Gemeinschaft zusammenzukommen, ehrenamtliches Engagement vorzubereiten und umzusetzen (Aufwandsentschädigung). Zu einer Würdigungskultur gehört ebenso, dass es Mitentscheidungsmöglichkeiten und schließlich auch ein Recht auf Irrtum und Scheitern gibt. Die auch im Sportbereich in Mecklenburg-Vorpommern inzwischen gut entwickelte Struktur älterer Trainerinnen und Trainer ermutigt dazu, den Stereotyp von der generellen Skepsis gegenüber dem Ehrenamt auch bei Mobilität als öffentlicher Dienstleistung zu hinterfragen. Gute Praxisbeispiele, z.B. aus NRW, sind nur mit einem stärkeren Akzent auf Aufwandsentschädigungen zu übertragen.

Das Ehrenamt wird im Rahmen der Daseinsvorsorge als ein weiterer Schwerpunkt der Enquete-Arbeit auch für die Mobilitätssicherung älterer Menschen neue Impulse geben. Dabei sollte auch ein Augenmerk auf die Frage gelegt werden, in wieweit Sozialkontakte außerhalb des Vereinslebens, ehemaliger Arbeitsplatzzusammenhänge oder Nachbarschaftskontakte eine Grundlage

für gemeinsames Handeln sind. Vermutlich wird das bei Älteren bis auf weiteres weniger über soziale Netzwerke im Internet, sondern vielmehr als anlassbezogene Face-to-Face-Kontakte in einladendem Kontext möglich sein.

### **10.5 Umsetzungsbedingungen vor Ort – Erkenntnisse aus den Projekt-Workshops in den Lupenregionen**

Die durch das Gutachterteam erarbeiteten Handlungsansätze wurden im Rahmen zweier Workshops mit örtlichen Akteuren diskutiert. Hieraus ergaben sich wesentliche Erkenntnisse bezüglich der örtlichen Umsetzbarkeit und Voraussetzungen für die Akzeptanz von Maßnahmen.

- Grundsätzlich positiv eingeschätzt wurde eine Liniennetzform, die zwischen Hauptachsen mit einem Angebot im Takt und Nebenlinien in Verbindung mit flexiblen Angebotsformen für die Flächenerschließung differenziert. Mit Blick auf die Entwicklung in anderen Bundesländern – insbesondere Sachsen-Anhalt – wurden für die Option eines Landesnetzes (Schaffung eines SPNV- und Bus-Netzes auf landesbedeutsamen Achsen) Befürchtungen dahingehend geäußert, dass damit auch Vorgaben des Landes für die kommunalen Aufgabenträger verbunden sein könnten. Eine Liniennetzreform muss immer durch eine entsprechende Vermittlung an die Bevölkerung begleitet und flankiert werden, da die Stammkunden ihre Gewohnheiten ändern müssen. Eine Nachfragesteigerung durch eine ÖPNV-Netzreform wird eher vorsichtig eingeschätzt. Für wichtig erachtet wird eine verlässliche Finanzierung kommunaler Aufgabenträger durch das Land.
- Die Einführung alternativer oder flexibler Angebotsformen wird grundsätzlich positiv gesehen. Gleichwohl werden auch einige kritische Aspekte angemerkt: So scheinen insbesondere ältere Menschen eine gewisse Scheu zu haben, sich ein flexibles Angebot zu bestellen. Auch die notwendige Länge der Vorbestellzeit kann eine Nutzungsbarriere darstellen, insbesondere dann, wenn diese bei deutlich mehr als 60 Minuten liegt. Wichtig für die Gewinnung der Akzeptanz flexibler Angebote sind die Dispositionszentrale und die Vermittlung des Angebots über verschiedene (örtliche) Informationskanäle. Bei den Möglichkeiten zur Vorbestellung sollten die Bedürfnisse und Kompetenzen älterer Menschen beachtet werden: Konstatiert wurde eine geringe Affinität älterer Menschen bezüglich neuer Medien, so dass die Vorbestellung in jedem Fall telefonisch möglich sein muss, ggf. könnte auch die Möglichkeit einer Vorbestellung durch „Dritte“ (z.B. Sprechstundenhilfe oder Mitarbeitende im Einzelhandel) geprüft werden.
- Angesprochen wurde auch die Schaffung eines zuverlässigen öffentlichen Mobilitätsangebots mit größeren zeitlichen Abständen (d.h. nur an einzelnen Tagen): Ein solches Angebot könnte den Bedürfnissen älterer Menschen näher kommen, als ein flexibles Angebot, bei dem eine Vorbestellung notwendig ist.
- Die geplante Kategorie der „Ländlichen Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen“ könnte Experimentiermöglichkeiten zur Förderung maßgeschneiderter lokaler Mobilitätsangebote auf kommunaler Ebene bieten.
- Neue Handlungsansätze jenseits flexibler Angebotsformen wie Integration von Parallelsystemen (Behindertenbeförderung, einfache Krankenfahrten) oder auch organisierte private Mitnahmen werden aus organisatorischen Gründen und aus Gründen der Akzeptanz eher kritisch gesehen (geringe Bereitschaft zur Mitnahme Fremder, fehlende „Masse“). Freiwillige Mitnahmen im „geschützten Raum“ einer Dorfgemeinschaft sind möglich und üblich.

- Im Projektworkshop in Parchim am 22. September 2014 wurde das Thema Bürgerbusse diskutiert. Hierbei wurde deutlich, dass Bürgerbus-Konzepte keine Selbstläufer sind, sondern sie vielmehr von unten wachsen müssen. Von großer Bedeutung sind Initiatoren vor Ort („Hutträger“). Aufgrund fehlender „Masse“ (Fahrer und Nachfrage) wurde die Realisierbarkeit von Bürgerbussen eher skeptisch eingeschätzt. Gleichwohl könnten sie für Teilräume einen Handlungsansatz darstellen.

## 11. Handlungsempfehlungen für das Land und die Lupenregionen

Wie in Kapitel 9 dargestellt ist mit Blick auf den ÖPNV die Neukonzeption des Netzes, bestehend aus Hauptnetz als Rückgrat des Angebots, Nebennetz und flexibler Flächenerschließung das Grundgerüst der Handlungsempfehlungen. An dieser Stelle erfolgt die Konkretisierung des Ansatzes, indem einzelne Handlungsansätze detailliert dargestellt werden. Auf Basis der Analyse und der betrachteten Beispielrelationen in den Lupenregionen, der Referenzbeispiele und den Hinweisen zu den flankierenden Maßnahmen können konkrete Handlungsansätze auf unterschiedlicher Ebene, sowohl inhaltlich, zeitlich als auch hierarchisch, dargestellt werden.

### 11.1 Definition eines Haupt- und Nebennetzes

Die Ober- und Mittelzentren bilden die Ausgangspunkte des angebotsorientierten Hauptnetzes. Zwischen den benachbarten Ober- und Mittelzentren sind möglichst geradlinige und damit schnelle Verbindungen vorzusehen. Für die Mobilitätssicherung älterer Menschen ist es essentiell, das Angebot von Bahn und Bus zu wahren, auszubauen und abzustimmen. Ein Angebot im 60-Minuten-Takt zu nachfragestarken Zeiten erscheint hierfür angemessen, relationsbezogen kann zu anderen Verkehrszeiten das Angebot auf einen 120-Minuten-Takt ausgedünnt werden. Bezogen auf die Lupenregionen hieße dieses bspw.:

- 60/120-Minuten-Takt zwischen Hagenow – Ludwigslust – Parchim (und vice versa) und landkreisübergreifend dann die Weiterführung des Taktschemas nach bspw. Güstrow und Waren.
- 60/120-Minuten-Takt zwischen Pasewalk – Ueckermünde – Anklam – Greifswald (und vice versa) und landkreisübergreifend dann die Weiterführung des Taktschemas nach bspw. Demmin und Grimmen.

Die Grundzentren und die Orte, die teilweise zentralörtliche Funktionen übernehmen können, werden bei entsprechendem Potenzial und unter Berücksichtigung ihrer Lage in das Hauptnetz integriert. Bezogen auf die Lupenregionen hieße dieses bspw.:

- 60/120-Minuten-Takt zwischen Ludwigslust, über Neustadt-Glewe nach Parchim und Weiterführung des Taktes dann über Lübz und Goldberg (landkreisübergreifend) nach Krakow am See und Güstrow.
- 60/120-Minuten-Takt zwischen Anklam, über Krien (vgl. Kapitel 7.3.2) und Jarmen (landkreisübergreifend) nach Demmin.

Bei der Ausgestaltung der Fahrtenangebote ist darauf zu achten, dass vor allem in Hinblick auf etwaige Parallelangebote von Bus und Bahn, diese zeitlich aufeinander abgestimmt sind. Es muss einerseits vermieden werden, dass zeitgleich Fahrten auf identischen Relationen angeboten werden; zum anderen werden Ankunfts- und Abfahrtszeiten harmonisiert, woraus sich positive Effekte im Sinne der Erreichbarkeit ergeben. Die Abstimmung der Fahrtzeiten, orientiert an den Grundsätzen eines integralen Taktfahrplans, soll Anschlüsse garantieren und kurze Umsteigezeiten ermöglichen.<sup>44</sup> Insbesondere die Festlegung des Hauptnetzes setzt bereits eine verkehrsträgerübergreifende Planung der zuständigen Aufgabenträger (d.h. der Landkreise und kreisfreien Städte für den straßengebunden ÖPNV und das Land für den Schienenpersonennahverkehr) voraus (vgl. hierzu in Kapitel 9.1.1 die Referenzbeispiele „ÖPNV-Landesnetz

---

<sup>44</sup> Ein in der Schlussphase der Erstellung der Grundlagenexpertise aktuelles Beispiel für ein umgesetztes Busverkehrskonzept nach den Grundsätzen eines integralen Taktfahrplans ist der „PlusBus Hoher Fläming!“ (<http://www.vgbelzig.de/index.php?sec=22>, abgerufen am 08.01.2015)

Sachsen-Anhalt“ und „Integrierte Verkehrsdienstleistung im Raum Neustrelitz – Mirow und Umgebung“), aber auch die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV müssen sich bei langlaufenden Linien untereinander abstimmen.

Das Hauptnetz wird durch ein nachfrageorientiertes Nebennetz ergänzt. Dieses Nebennetz wird in erster Linie durch die Belange des Schülerverkehrs bestimmt, so dass die Linienverläufe und Bedienungszeiten auf die Schulstandorte bzw. die Schulanfangs- und Schulendzeiten hin abgestimmt sind. Für das Nebennetz ist kein Taktverkehr wie im Hauptnetz vorgesehen, bei entsprechender Nachfrage können die vorwiegend an den Belangen des Schülerverkehrs ausgerichteten Fahrten durch weitere Linienfahrten ergänzt werden. Im Sinne des Gesamtansatzes ist bei der Entwicklung des Nebennetzes darauf zu achten, dass möglichst keine Parallelstrukturen zum Hauptnetz entstehen. Vielmehr sollten sich vor dem Hintergrund knapper Ressourcen Haupt- und Nebennetz ergänzen, d.h. beide Netzteile werden an geeigneten Punkten miteinander verknüpft. Insoweit werden Umstiege zwischen verschiedenen Buslinien sowie zwischen Bus und Bahn gegenüber heute häufiger werden, auch für den Schülerverkehr.

Das Mitfahren anderer Fahrgäste und im Speziellen das Mitfahren älterer Menschen im Schülerverkehr ist in Mecklenburg-Vorpommern möglich und sollte es auch weiterhin bleiben. Aufgrund der analysierten verkehrlichen Einschränkungen des Schülerverkehrs als Fahrtenangebot für alle weiteren Fahrgäste bedarf es vielerorts ergänzender Mobilitätsangebote aus dem Bereich der Gemeinschaftsverkehre (vgl. Kapitel 9.2).

Bei der Netzkonzeption ist darauf zu achten, dass potenzielle Verknüpfungspunkte, an denen Flächenerschließung bzw. Gemeinschaftsverkehre und der Linienverkehr verbunden werden, optimal berücksichtigt und eingebunden werden. Hierbei werden nicht nur die rein technische Anbindung realisiert, sondern es sind auch weitere verkehrliche Aspekte, wie ein garantierter Anschluss, kurze Wartezeiten, optimierte Haltestelleninfrastruktur etc. zu berücksichtigen, um zeitlich lückenlose Beförderungsketten zu ermöglichen. Für eine reibungslose Verknüpfung der unterschiedlichen Systeme ist die Kommunikation zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln von Bedeutung: Hierzu werden geeignete Handlungsprotokolle im Betriebsablauf umgesetzt, beispielsweise Schulung des Fahrpersonals und Bereitstellung von Informationen für das Personal bezüglich einzuhaltender Anschlüsse wie auch Regelungen für den Fall von Verspätungen (Übermittlung von Echtzeitdaten an das Fahrpersonal, Kommunikation über Funk oder Betriebsleitstelle / Dispositionszentrale). Zudem ist es wichtig, auch dem Fahrgast eine sichere Reisekette trotz Umstiegsnotwendigkeit zu vermitteln (vgl. hierzu in Kapitel 9.3.1 die Referenzbeispiele zur Anschlusssicherung). Entsprechende Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot sollten in den Verträgen zwischen Aufgabenträger und beauftragten Unternehmen festgelegt werden.

Die Haltestellen stellen im beschriebenen System die wichtigen Zugangspunkte für potentielle Fahrgäste zur angebotenen Verkehrsleistung dar. Insbesondere für ältere Menschen ergeben sich, wie in der Analyse dargestellt (vgl. Kapitel 7.3), vielerlei Hemm- und Hindernisse in Hinblick auf die Zugänglichkeit der Haltestellen. Dabei wurde in der Analyse der Lupenregionen deutlich, dass hierbei nicht nur die Barrierefreiheit der Haltestellen eine besondere Rolle spielt, sondern vielmehr noch die Lage und Anzahl der Haltestellen und somit die Distanzen zu Quell- und Zielorten. Durch die Etablierung eines (kreis- oder landesweiten) Haltestellenkatasters (vgl. hierzu das Referenzbeispiel in Kapitel 9.1.1) und der damit verbundenen Situationsanalyse entsteht eine zentrale Grundlage für anschließende, systematische, konzeptionelle Verbesserungen des ÖPNV-Netzes. Verbesserungen können hierbei bspw. sein:

- Einrichtung neuer Haltestellen an typischen Zielen älterer Menschen (Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, Freizeiteinrichtungen, medizinische Versorgung etc.) und etwaige, kleinräumige Veränderung von Linienverläufen.

- Schaffung eines barrierefreien bzw. barrierearmen Zugangs zu Haltestellen. Dies bedeutet neben der klassischen Barrierefreiheit, insbesondere die Überprüfung und Verdichtung von Sitzgelegenheiten als Möglichkeit zur Pause („Bänkekonzert“) sowie die Überprüfung und Verbesserung der Barrierefreiheit (vor dem Hintergrund einer zunehmenden Nutzung von Hilfsmitteln wie Rollatoren) von Straßen, Gehwegen etc. im Zulauf zu den Haltestellen.

## **11.2 Rahmenbedingungen für die Flächenerschließung**

Die im Rahmen dieses Gutachtens durchgeführten Workshops in den Lupenregionen brachten zu verschiedenen, dort beispielhaft aufgezeigten Lösungsstrategien, oftmals auch zweifelnde Reaktionen hervor. Daraus wurde ablesbar, dass Vieles als vor Ort sowie unter gegebenen Umständen als generell nicht umsetzbar erachtet wird. Der verfügbare Finanzrahmen, Aspekte zu versicherungsrechtlichen Fragestellungen, die mangelnde Akzeptanz bei Bürgern und Politik gegenüber Mobilitätsangeboten, welche stark von bereits etablierten Produkten abweichen, und auch die erwartbare Überforderung lokaler und regionaler Akteure, durch die teilweise sehr innovativen Vorhaben, wirken als deutliche Hemmnisse bei der Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems. Denkbare Gestaltungsmöglichkeiten können sich nur schwer gegen die Bedenken und die (scheinbaren) systemimmanenten Zwänge nicht durchsetzen. Unter dem geschilderten Szenario bleiben die Gestaltungsmöglichkeiten für zukunftsfähige Mobilitätsprojekte folglich sehr begrenzt. In der Folge wird die Gestaltung des ÖPNV-Angebots vielerorts konzeptionell mit einem „weiter so wie bisher“ bestritten, welches dann angesichts der negativen Rahmenbedingungen zu einer Verschlechterung der Verhältnisse führt.

### **Flexibilisierung von Vorschriften**

Vor diesem Hintergrund und der im Kapitel 10.2 thematisierten ländlichen Räumen mit besonderen demografischen Herausforderungen ist es notwendig, Vorschriften und Verfahrensweisen, die innovativen Mobilitätskonzepten und damit einer Situationsverbesserung älterer Menschen einschränkend gegenüber stehen, zu identifizieren, zu prüfen, ggf. zu flexibilisieren oder für die Räume mit besonderer demografischer Herausforderung in ihrer Gültigkeit auszuklamern. Erst hierdurch werden Handlungsspielräume für die vielfältige Ausgestaltung der Gemeinschaftsverkehre in der Fläche eröffnet. Das PBefG ist ein Bundesgesetz, das durch die Länder ausgeführt wird. So ist beispielsweise die Organisation der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungsbehörde Aufgabe der Länder. Die Genehmigungspraxis, d.h. die Auslegung des PBefG, unterscheidet sich zwischen den Ländern, so dass flexible Angebotsformen teilweise genehmigt werden, teilweise auch nicht. Die zuständige Behörde in Mecklenburg-Vorpommern – das Landesamt für Straßenbau und Verkehr – könnte prüfen, inwieweit es progressiven Anwendungen folgen kann. Hierzu gehört beispielsweise auch die Genehmigung der Haustürbedienung für ÖPNV-Angebote, die einen Beitrag zur pragmatischen Umsetzung der Barrierefreiheit leisten kann. Auch zu den Bestimmungen zur Barrierefreiheit können die Länder nach § 62 Abs. 2 PBefG abweichende Regelungen bezüglich des Zeitpunkts festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.

### **Kooperation zwischen den Landkreisen und der lokalen Ebene**

Auf der einen Seite ist in der Mehrzahl der Fälle davon auszugehen, dass kleine Städte und Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern von sich heraus kaum befähigt sind, Projekte der Flächenerschließung umzusetzen. Auf der anderen Seite ist es die Ortskenntnis der lokalen Akteure und das Wissen um etwaige Mobilitätsbedürfnisse, die von zentraler Bedeutung für den Erfolg der Projekte sind. Insoweit ist die Kooperation zwischen den hierarchischen Ebenen bedeutend, damit Planungs- und Umsetzungs-Know-how und Vorortwissen sich ergänzen und somit einen zielführenden Gesamtansatz ergeben. Folgende Aspekte sollten in Hinblick auf die Orga-

nisationsentwicklung von Gemeinschaftsverkehren bedacht werden (vgl. hierzu auch Schiefelbusch, 2014, S. 12):

- Frühzeitige Sondierung der Vorortkompetenzen und Einbindung sämtlicher Akteure in den Planungsprozess.
- Projekte solcher Art benötigen einen Koordinator oder einen (lokalen) Kümmerer, der als Ansprechpartner für die verschiedenen beteiligten Akteure fungiert und den Gesamtüberblick über die Strukturen hat und behält. Stellvertreter mit vergleichbarem Hintergrundwissen erweisen sich darüber hinaus als sehr sinnvoll, um Überforderungen ggf. abfedern zu können und das Wissen zum Projekt weiter zu streuen. Nicht selten hat sich gezeigt, dass das Ausscheiden von Schlüsselpersonen zum Niedergang von Projekten führte.
- Projektverantwortliche Personen sind zugleich Ansprechpersonen in Hinblick auf die Fragen, die es zur Kopplung mit dem übergeordneten ÖPNV-Angebot zu lösen gilt.

### **11.3 Konzeption der Flächenerschließung**

Die Definition eines Haupt- und Nebennetzes führt zu „Flächen“, die nicht mehr durch den Linienverkehr erschlossen werden. Und auch das Nebennetz ist, wie oben dargestellt, vorwiegend an den Anforderungen des Schülerverkehrs ausgerichtet. Die Erschließung der Flächen erfolgt durch die Gemeinschaftsverkehre (vgl. Kapitel 9.2), die die Verknüpfung zum Hauptnetz oder auch zum Nebennetz herstellen. Diese Verknüpfungspunkte sollten vorzugsweise in den Grundzentren und an Orten, die beispielsweise aufgrund eines Lebensmittelgeschäfts oder anderer Einrichtungen Ziele für Einwohner umliegender Orte sind, liegen. Neben den im Folgenden dargestellten Möglichkeiten können auch Fahrrad oder Pedelec die Funktion der Flächenerschließung übernehmen, so dass an den Verknüpfungspunkten Abstellmöglichkeiten hierfür vorhanden sein sollten.

Aufgrund der Heterogenität der Ausgangssituation der einzelnen verschiedenen Flächen, welche insbesondere durch die Lage im Raum, die Nähe zum Hauptnetz, die demographische Situation und somit durch das Angebot im Nebennetz bestimmt ist, ist für jeden Einzelfall separat zu prüfen, welches Mobilitätsangebot einen erfolgsversprechenden Ansatz darstellt. Aufgrund dieser Heterogenität wird die Ausgestaltung der Gemeinschaftsverkehre zu unterschiedlichen Graden des späteren Angebots und somit auch zur unterschiedlichen Komplexität der Projekte führen. Im Kapitel 9.2.1 wurden entsprechende Referenzbeispiele aufgezeigt, die sich ebenfalls deutlich in ihrem Komplexitätsgrad unterscheiden. Im Folgenden werden Hinweise zur Ausgestaltung der Flächenerschließung gegeben, die einer hierarchischen Ordnung von Groß nach Klein folgt:

#### **Einsatz von flexiblen Angeboten**

Die Flächen zwischen dem Haupt- und Nebennetz sind die Bereiche, in denen heute aufgrund schwacher Nachfrage nur noch ein sehr ausgedünntes Angebot im Linienverkehr vorhanden ist. Für die Flächenerschließung eignen sich somit die flexiblen Angebotsformen, bei denen die Fahrten nur dann durchgeführt werden, wenn ein Fahrtenwunsch besteht bzw. angemeldet wurde. Hierdurch können erstens „Leerfahrten“ (Fahrten ohne Nachfrage) vermieden und Kosten eingespart werden und zweitens können Fahrten vermehrt dann angeboten werden, wenn tatsächlicher Bedarf bei den Fahrgästen besteht. Eine wesentliche Voraussetzung für flexible Angebotsformen ist die Einrichtung einer Dispositionszentrale, die die Fahrtwünsche entgegen nimmt und den Fahrzeugeinsatz koordiniert.



Bei den Ausgestaltungsmöglichkeiten des Angebots kann mittlerweile aus einer Vielzahl von Möglichkeiten gewählt werden, so dass passgenaue Angebote für die jeweiligen Räume konstruiert werden können. Das Beispiel des Lechbusses (vgl. Kapitel 9.2.1) hat zum Beispiel aufgezeigt, dass durch die Flexibilisierung des Ausstiegs (nicht haltestellengebunden) ein besonderes Angebot geschaffen werden kann, was vor allem Personen zu Gute kommt, die beim Überwinden langer Distanzen zwischen Haustür und Haltestellen Probleme haben. Diese Form der Flexibilisierung kann somit auf ihre Weise auch zur Barrierefreiheit beitragen, ohne dass kostenintensive infrastrukturelle Maßnahmen zwingend notwendig werden. Weitere Möglichkeiten der Flexibilisierung können die Einrichtung variabler Linienwege, Fahrpläne oder Zustiegsorte sein.

### **Markt-/Servicebusse als erweitertes öffentliches Fahrtenangebot an ausgewählten Tagen**

Als bedarfs- und zielgruppenorientiertes Angebot stellt das Beispiel des Servicebusses Roßla einen beispielhaften und adaptierbaren Ansatz dar. Das vielerorts sehr eingeschränkte ÖPNV-Angebot an Werktagen wird für ältere Menschen dadurch spürbar verbessert, dass die wenigen wöchentlichen Fahrten an ausgewählten Tagen gebündelt werden. Dies könnte in der Umsetzung bedeuten, dass anstatt jeweils einer möglichen Hin- und Rückfahrt an fünf Werktagen, fünf Hin- und Rückfahrten an einem ausgewählten Werktag angeboten werden. Durch ein ausgeweitetes Fahrtenangebot an ausgewählten Tagen ergeben sich deutliche Vorteile. Durch die Sicherheit, auf mehrere Rückfahrtmöglichkeiten zurückgreifen zu können, können auch Termine von unbestimmter Dauer (Besuch kultureller Einrichtungen, Arztbesuche etc.) verlässlicher und ohne Taxi/Pkw-Rückfallebene wahrgenommen werden. Die Umverteilung und Bündelung des Fahrtenangebots sorgt durch die flexibleren Hin- und Rückfahrtmöglichkeiten für ein höheres Maß an sozialer Teilhabe. Weitere positive Aspekte sind:

- das eher klassische Fahrtenangebot nach Fahrplan, welches bezogen auf die heutige, noch eher internetferne Gruppe des älteren Menschen, für mehr Sicherheit und somit zu einer höheren Nutzung führen kann,
- die Möglichkeit, vorhandene Fahrzeuge an unterschiedlichen Tagen in unterschiedlichen Bereichen einzusetzen und somit die Gewährleistung der flächenhaften Ausweitung des Ansatzes, bei gleichzeitigem geringerem Fahrzeugbedarf (kein zeitgleicher Fahrzeugbedarf),
- eine Stärkung des Zielortes des Fahrtenangebots.

### **Bürgerbus als Basisangebot**

Im klassischen Sinne stellt der Bürgerbus ein Ergänzungsangebot zum regulären ÖPNV dar. Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern und der sich daraus ergebenden geringen Nachfrage, erscheint es unwahrscheinlich, dass sich Bürgerbusangebote als ergänzende Projekte parallel zu anderen Strukturen entwickeln lassen. Viel mehr erscheint es zielführend, dass der Bürgerbus sich als Basisangebot des öffentlichen Verkehrs für Teilräume etabliert. Aufgrund der Kostenvorteile, die ein Bürgerbusangebot gegenüber dem klassischen Linienverkehr erzielen kann, wird eine große Chance darin gesehen, die Bürgerbusangebote stärker an die Verkehrsunternehmen der Regionen zu koppeln, sodass der Bürgerbus als quasi erweitertes Unternehmensportfolio der Verkehrsunternehmen zu betrachten ist. Bedingungen und Weiterentwicklungen, die hiermit verbunden sind, wären bspw. die Betriebspflicht des Bürgerbusses und damit auch eine entsprechende finanzielle Ausstattung, die sich aus den Einspareffekten des wegfallenden regulären ÖPNV-Angebots ergeben können. Daneben sind aber auch flexibilisierte Bürgerbusangebote möglich, die die Fahrgäste vor der Haustür abholen und nur nach telefonischer Anmeldung verkehren.

Die Einrichtung eines Bürgerbusses benötigt Informationsmöglichkeiten für die Akteure vor Ort, aber auch für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Neben diesen Grundvoraussetzungen, die für ein Bürgerbusangebot in Mecklenburg-Vorpommern geschaffen werden müssen, muss vor allem die Ansprache von „rüstigen Rentner/-innen“ als potentielle Fahrer gelingen. Dort wo ehrenamtliches Engagement nur schwer zu aktivieren ist, sollte über die Einführung einer Aufwandsentschädigung nachgedacht werden. Ein Referenzbeispiel hierfür ist das in Kapitel 9.2.1 vorgestellte Referenzbeispiel Dorfmobil Klaus.

Aufgrund der benötigten kritischen Masse an Fahrern und auch Fahrgästen wird das hier skizzierte Modell des Bürgerbusses kein flächendeckendes Modell für Mecklenburg-Vorpommern sein. Potentielle Einsatzbereiche werden eher im Umfeld bzw. im Zulauf auf wichtigere Orte / Zentren gesehen und vor allem da, wo sich im Sinne der dargestellten Kooperationsräume (vgl. Kapitel 9.3) ein gemeindeübergreifendes Konzept einrichten ließe (bspw. Raum Ferdinandshof, Torgelow, Eggesin).

### **Dorfauto, Dorfmobil, dörfliches Car-Sharing, private Mitnahmen**

Überall dort, wo die ÖPNV-nahen Angebote, wie sie in den vorangestellten Abschnitten beschrieben wurden, wirtschaftlich nicht mehr mit vertretbarem Aufwand betrieben werden können, sind ehrenamtlich betriebene bzw. aus Eigeninitiative der Bürger entwickelte Konzepte, die einzige realistische Möglichkeit, die Mobilitätsnachfrage abseits eines eigenen Pkws zu decken. Damit solche Projekte eine realistische Chance haben sich zu entwickeln, sei hier noch einmal auf die Rahmenbedingungen der Flächenerschließung hingewiesen und hier explizit auf eine möglichst breit angelegte Informationskampagne zum Hintergrund von „Mobilität und älter werden in ländlichen Räumen Mecklenburg-Vorpommerns“. Die breite Aktivierung zivilgesellschaftlichen Engagements ist ein unverzichtbares Element dieser Projekte. Die Ausgestaltungsmöglichkeiten entsprechender Mobilitätsangebote sind vielfältig, wie die aufgezeigten Beispiele verdeutlichen. Auf folgende Aspekte soll hier noch einmal explizit hingewiesen werden:

- Die nicht öffentliche und nicht geschäftsmäßige Ausgestaltung von Mobilitätsangeboten auf Basis von Vereinsstrukturen entbindet vom Personenbeförderungsgesetz und ermöglicht passgenaue Strukturen.
- Private Mitnahmen in Pkw-Fahrten funktionieren in einem geschütztem Raum / in einer Vereins- bzw. Dorfgemeinschaft besser, als das Mitfahren bzw. das Mitnehmen bei/von unbekanntem Personen (hemmend wirken Ängste, Vorurteile, ungeklärte Fragen etc.).
- Aufgrund demographischer Veränderungen kann der Fall eintreten, dass Autos in Dörfern zwar vorhanden sind, jedoch aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen nicht mehr vom jeweiligen Halter genutzt werden können. Auf der anderen Seite gibt es potenzielle Fahrer, die ihrerseits aber keinen Pkw besitzen. Das Beispiel des Dorfauto-Projekts Hübenthal zeigt Wege auf, wie privates Autoteilen im Sinne des Car-Sharings auch in ländlichen Regionen funktionieren kann (vgl. Kapitel 9.2.1).

### **Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr auf ortsverbindenden Straßen und an den Haltestellen des ÖPNV**

Die Untersuchungen zur Erreichbarkeit und zu den einzelnen Beispielrelationen haben gezeigt, dass bei entsprechender räumlicher Nähe das Fahrrad oder auch das Pedelec ein hohes Potenzial besitzen, die Flächenerschließung zu gewährleisten und Erreichbarkeiten durch die Koppelung mit dem ÖPNV zu verbessern. Um dieses Potenzial ausschöpfen zu können, sind Maßnahmen wie der Ausbau von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen und die Verbesserung der Situation auf ortsverbindenden Straßen für den Radverkehr durch bspw. Abmarkierungen vorzusehen. Daneben sollte auch hier Aufklärungsarbeit betrieben werden und bspw. das The-

ma Elektrofahrrad mit der Gruppe der älteren Menschen im ländlichen Raum erörtert und erprobt werden.

#### **11.4 Wissensvermittlung und Beratung**

Vor dem Hintergrund der Bandbreite der Gemeinschaftsverkehre (vgl. Kapitel 9.2), die sich sowohl stark in ihrer Organisationsform, in ihrem nutzergruppenspezifischen Angebot, in Hinblick auf das/die eingesetzte(n) Verkehrsmittel und somit auch in ihrer zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit unterscheiden, erfolgen hier Hinweise zu den Rahmenbedingungen, die für die Etablierung der unterschiedlichen Angebote geschaffen werden müssen.

Damit der hier geschilderte Gesamtansatz zum Tragen kommt, braucht es an zentraler Stelle beratende, informierende und unterstützende Strukturen. Da ein Großteil der dargestellten Gemeinschaftsverkehre durch bürgerschaftliches Engagement unterstützt, getragen oder sogar initiiert werden, dies aber in Mecklenburg-Vorpommern nicht flächendeckend in dem Maße vorhanden ist, dass es als fester Bestandteil und leicht zu erreichende Basis vorausgesetzt werden kann, benötigt es hierfür aktivierende Einrichtungen. Darüber hinaus ist in den kleineren räumlichen Einheiten nicht immer das Personal und teilweise das fachliche und methodische Know-how vorhanden, um komplexe Fragen zur Mobilität lösen zu können, Fördermittel für (Pilot-) Projekte zu beantragen oder Ähnliches. An dieser Stelle bedarf es Beratungsleistungen, die als Top-down Ansatz (d.h. als ein landesweites Strategieprogramm) eingerichtet werden müssen, damit lokale Mobilitätsprojekte sich als Bottom-up Ansatz entwickeln können. Diese Frage sollte in der weiteren Arbeit der Enquête-Kommission noch einmal aufgegriffen werden.

Somit sollten folgende Basisleistungen erbracht werden:

##### **Beratung für Landkreise und Gemeinden**

- Zentrale Ansprechpartner für Landkreise und Kommunen müssen benannt werden, über die ein einfacher Zugang zu Sachinformationen, Beratung und somit auch eine Strategieentwicklung erfolgen kann.
- Vor diesem Hintergrund ist es eine wichtige Aufgabe, eine zentrale Beratungsstelle für Mobilitätsfragen einzurichten, die – wenn möglich – an bestehende, neutrale Strukturen angegliedert ist (Einrichtung eines Kompetenzzentrums für Mobilität und Verkehr auf Landesebene).
- Über solch eine Stelle können den Akteuren in den Kommunen und Landkreisen aufbereitete und strukturierte Sachinformationen und Lösungsansätze für die Entwicklung von Mobilitätsangeboten zur Verfügung gestellt und dabei geltende Vorschriften und Verfahren (Genehmigung, Finanzierung usw.) dargestellt sowie Fördermöglichkeiten aufgezeigt werden. Beispiele hierfür könnten Leitfäden und Konzepte zur Entwicklung von Bürgerbuskonzepten sein, wie es bspw. im Land Brandenburg umgesetzt wurde, und vergleichbare Rückgratstrukturen.
- Landkreise und Gemeinden werden durch die Beratung ihrerseits befähigt, in Kooperation mit zivilgesellschaftlichen Akteuren zu treten und somit gemeinsam und vor Ort Lösungsansätze zu Mobilitätsfragen zu entwickeln.

##### **Beratung von und Information für ältere Menschen**

- Weil viele ältere Menschen irrtümlich davon ausgehen, dass sich ihre Mobilität auch im hohen Alter nicht wandeln wird, müssen sie rechtzeitig auf die sich ändernde Mobilitätssituation im Alter vorbereitet werden, was umso mehr für das Älterwerden in ländlichen Räumen gilt. Hierbei sollte eine umfassende Beratung und Aufklärung im Hinblick auf

die sich wandelnde individuelle Mobilität im Alter sowie der sich verändernden äußeren Rahmenbedingungen erfolgen. Information über die technischen Hilfsmittel und ein Training der individuellen Verhaltensanpassungen können die Mobilitätssicherung unterstützen und gleichzeitig zur Vermeidung von Unfallrisiken beitragen (vgl. Rudinger 2014).

- Eine landesweite Beratungs- und Aufmerksamkeitskampagne zum Thema Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern sollte sich an den persönlichen Umbruchphasen der Menschen anlehnen (bspw. Eintritt ins Rentenalter). Verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, dass Menschen in entsprechenden Lebensphasen Hinweisen und einer etwaigen Neuorientierung am offensten gegenüberstehen. Neben den zentralen Hinweisen zu den Aspekten einer sich verändernden individuellen Mobilität im Alter, sollte die Nutzbarkeit der verschiedenen Verkehrsangebote erörtert werden, um zu informieren, Zugangsbarrieren abzubauen und neue Wege einer aktiven Mobilität im Alter aufzuzeigen. Bspw. kann Teil einer solchen Kampagne auch das Thema Bürgerbus sein, wobei nicht nur das Nutzen, sondern auch das aktive Engagement thematisiert werden sollte. Entsprechende Hinweise sollten sich wiederum aus einem landesweiten Strategieprogramm zum Thema Bürgerbus begründen.

## **11.5 Flankierende Maßnahmen**

### **Die Themenfelder Gesundheit und Mobilität sind stärker zu verbinden**

Fahrten zu medizinischen Einrichtungen spielen mit zunehmendem Alter eine bedeutende Rolle. Bezogen auf eine immer älter werdende Bevölkerung besteht daher besonderer Handlungsbedarf in der Gesundheitsmobilität im ländlichen Raum. Es wird empfohlen, Mobilitätsalternativen wie Patientenfahrtdienste für eine bessere Erreichbarkeit der ambulanten Gesundheitsversorgung und alternative Finanzierungsoptionen zur Sicherstellung der ambulanten Gesundheitsversorgung zu prüfen (vgl. Gipp u.a. 2014, S. 60 und Baumeister 2013). Konkrete Handlungsempfehlungen, die sich ergeben, sind:

- Die Erreichbarkeit medizinischer Einrichtungen mit dem ÖPNV sollte durch Angebot und Lage von Haltestellen sichergestellt sein. Ein weiterer erster Ansatzpunkt für eine stärkere Koordination der beiden Bereiche wäre die Ausrichtung von Terminen am ÖPNV-Angebot bzw. am ÖPNV-Fahrplan.
- Leerfahrten der Taxen/Mietwagen, die für Patientenfahrten eingesetzt wurden, sollten in das bestehende ÖPNV-System eingebunden werden und damit für eine Ergänzung des Angebots sorgen. Hierfür ist eine gemeinsame Disposition der derzeit getrennten Systeme (ÖPNV / medizinische Fahrten) erforderlich.
- Einfache Krankenfahrten könnten im ÖPNV erfolgen. Hierfür wäre eine stärkere Integration der jeweiligen Budgets beider Systeme notwendig. Dies kann dazu beitragen, dass insgesamt ein attraktiverer und besser nachgefragter ÖPNV auch für die Mobilität in der Gesundheitsversorgung angeboten werden könnte.
- Es kann geprüft werden, ob die Pflegestützpunkte neben ihren bisherigen Aufgaben auch eine Mobilitätsberatung für ältere Menschen leisten können. Hierfür bieten die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme inzwischen leicht zu handhabende Instrumente.

## **Funktion der Dorfläden sichern und erweitern**

Die Dorfläden sind bei einem verbesserten ÖPNV-Angebot durchaus in ihrer Existenz gefährdet (obwohl die tatsächliche und reale Gefährdung kleinräumiger Strukturen primär vom Auto ausgeht), da die Erreichbarkeit der Zentren in der Regel verbessert wird und das Angebot des „Kleinst Einzelhandels“ im Umfang und Preis nicht konkurrenzfähig zu den in den Grundzentren oftmals anzutreffenden Discountern ist. Die Dorfläden können aber gerade für ältere Menschen einen wichtigen Beitrag im Nahraum darstellen, der über das reine Einkaufen hinausgeht. Dorfläden stellen vielmehr Orte der Kommunikation, der Begegnung und der sozialen Teilhabe dar. Vor diesem Hintergrund sollte eine Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote unter der Berücksichtigung etwaiger Einzelhandelsstrukturen erfolgen. Dies kann bedeuten:

- Dorfläden fungieren als zentraler Standort von Dorfautos oder des ländlichen Car-Sharings.
- Die Übernahme von Servicetätigkeiten wie bspw. Vermittlung von Fahrtenwünschen und -angeboten erfolgt hier per „schwarzem Brett“.
- Eine Fahrplanauskunft kann hier per Internet und Telefon als Service angeboten werden.
- Der Dorfladen agiert als „Kümmerer“ in Hinblick auf Service und Wartung des Dorfautos. Hierdurch ergibt sich eine Aufwandsentschädigung an den Dorfladen und somit ein zusätzliches Standbein des Dorfladens als Baustein einer nachhaltigen Sicherung.

## **11.6 Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit**

Da ältere Menschen meist nicht in der Lage sind, das Fahrrad eine Kellertreppe hinauf zu tragen, um es für Alltagswege nutzen zu können, ist die Bereitstellung von sicherem Abstellen an der Wohnung ein zentraler Beitrag zur Radverkehrsförderung im öffentlichen Interesse, auch wenn die Bereitstellung der sicheren Anstellmöglichkeiten primär in der Verantwortung der Hauseigentümer liegt. Der sog. „Reiseantrittswiderstand“ fehlender sicherer Abstellmöglichkeiten zuhause hat gerade in dichten städtischen Wohngebieten die Tendenz zum Mobilitätsverzicht. Das gilt inzwischen auch für das Abstellen von Rollatoren (siehe Kap. 9.4.2). Gerade der in Zukunft zu erwartende Trend zu Pedelecs und E-Dreirädern stellt hohe Platzanforderungen. Hierauf kann das Land mit der Ermächtigung der Kommunen, Fahrradparksatzungen zu erlassen, reagieren. Neben entsprechenden Inhalten in der Landesbauordnung ist auch ein intensiver Austausch mit den großen Wohnungsgesellschaften hilfreich (im Kontext mit den Ergebnissen der Grundlagenexpertise zum Wohnen im Alter). In der neuen Landesbauordnung des Landes Baden-Württemberg sind zwei gesicherte (verschießbare) Fahrradstellplätze pro Wohneinheit festgeschrieben. Ein Programm des Landes könnte pilothaft bei dichter Bebauung im halböffentlichen und öffentlichen Raum Abstellmöglichkeiten erschließen helfen, ggf. auch unter Nutzung der Anmietung leer stehender, barrierefrei zugänglicher Ladenlokale.

Ein Programm für barrierefreie Ortsteile und Quartiere könnte entwickelt werden, das nicht nur die technischen Standards für einzelne neue bauliche Einrichtungen umfasst, sondern eine Priorisierung im Bestand mit der Klärung, welche Standards und Nachbesserungen vordringlich sind. Ein landesweit aus einem Bundesland adaptierbarer Ansatz ist nicht bekannt, aber das technische Regelwerk bietet für die Fragen der Straßenraumgestaltung gute Grundlagen (v.a. die HBVA der FGSV). Auf gesamtgemeindlicher Ebene oder Stadtteilebene sollte jedoch die Barriere der Distanz (z.B. zur Haltestelle) mit betrachtet werden, ebenso wichtige Wegerelationen mit besonderer Bedeutung für ältere Menschen (z.B. Wege zu Ärztehäusern).

Vordringlich beim ländlichen Straßennetz ist eine Überprüfung der Nutzbarkeit von Ortsdurchfahrten für den Radverkehr und die Überquerbarkeit zu Fuß. Je nach Kfz-Dichte, Fahrgeschwindigkeit und Fahrbahnbreite kann sonst die Trennwirkung der Straße die Mobilität geh- und sehbehinderter Älterer einschränken.

Beim Radverkehr sollte nach der Initiative aus Mecklenburg-Vorpommern zur Erprobung von Schutzstreifen außerorts, eine Initiative für die Einführung von Schutzstreifen außerorts im bundesweiten Ordnungsrahmen (StVO-VwV und Baurichtlinien RAL) gestartet werden, um den Nachbarortsverkehr mit dem Rad zum nächsten Nahversorgungsort in realistischer Zeit sicherer zu gestalten. Dies erscheint als kostengünstige Möglichkeit des Lückenschlusses im Radverkehrsnetz auf weniger stark belasteten Außerortsstraßen.

Das Interesse der Förderung der Elektromobilität umfasst in neuerer Zeit auch die Pedelecs. Das latente Interesse in der Gesellschaft an der Nutzung von Pedelecs kann durch Impulse des Landes zu sicherem Fahren und zur Nutzung der Handlungsoption Intermodalität unterstützt werden. Ebenfalls können konkrete Hilfestellungen für Kauf und gemeinschaftliche Nutzung gegeben werden. Klärungsbedarf besteht auch zu restriktiven Mitnahmeregelungen von Pedelecs im Bus; das Land NRW hat die einheitliche landesweite Zulassung der Pedelecs im ÖPNV festgestellt.

Die kommunale Vernetzung der Verkehrssicherheitsaktivitäten der Kommunen und Organisationen kann dazu beitragen, die Nutzung der Straßen für alle Verkehrsteilnehmer, gerade auch für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Für dieses Spektrum von Aufgaben sollte ein die Ressorts integrierender Landesaktionsplan für Nahmobilität vorbereitet werden. Das Land Nordrhein-Westfalen finanziert über ein Landesprogramm das Netzwerk verkehrssicherer Kommunen in den verschiedenen Regionen und verbindet dies mit dem Mobilitätsmanagement für Senioren, v.a. im Hinblick auf die vorhandenen ÖPNV-Angebote. Zur Verkehrssicherheit Älterer auf dem Pedelec wurde im Kreis Steinfurt mit Sponsoring der regionalen Kommunalversicherung ein standardisiertes Fahrtrainingsprogramm für westfälische Kommunen entwickelt. Dies sollte verbunden werden mit einem Check der lokalen Gefährdungspunkte für Alleinunfälle (Pfosten auf dem Radweg, verschmutzte engkurvige Radwegführungen).

## 12. Zusammenfassung der Empfehlungen für die Landespolitik

Die mit dem demografischen Wandel einhergehenden Entwicklungen erfordern Anpassungen beim ÖPNV-Angebot. Ein wesentlicher Treiber ist der zurückgehende Schülerverkehr, der die wichtigste Nachfragebasis und damit auch eine finanzielle Basis des derzeitigen Angebots ist. Ein „down-sizing“ des klassischen Bedienungsangebotes scheint unausweichlich, gleichzeitig zeigt die Analyse der Situation in Mecklenburg-Vorpommern jedoch, dass auch zukünftig – neben anderen Nutzergruppen – insbesondere ältere Menschen auf ein ÖPNV-Angebot angewiesen sein werden. Dabei ist ÖPNV immer ein Angebot für verschiedene Bevölkerungsgruppen, deren unterschiedliche Nutzungsansprüche bei der Angebotsgestaltung abgewogen werden müssen.

Erfahrungen aus andere Bundesländern und Mecklenburg-Vorpommern zeigen, dass innovative, flexible Lösungen bei den potenziellen älteren Nutzern nur eine eingeschränkte Akzeptanz finden, insbesondere dann, wenn der Zugang eine Voranmeldung oder die Nutzung neue Kommunikationsmedien erfordert. Mit zukünftigen Generationen älterer Menschen kann sich dies ändern. Gegenwärtig muss diese Randbedingung jedoch beachtet werden, so dass bei neuen Angeboten solchen mit fixen Bedienzeiten der Vorrang eingeräumt werden sollte, oder bei Angeboten mit Voranmeldung der Vermittlung und Kommunikation an die Zielgruppe der älteren Menschen besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist. Darüber hinaus liegen den Empfehlungen folgende Grundsätze zugrunde:

- Der ÖPNV ist und bleibt eine wichtige Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- Die geringe Siedlungsdichte und Siedlungsstruktur sowie die weiter zurückgehende Bevölkerung erfordern teilweise unkonventionelle Lösungen, die sich durch niedrige finanzielle Aufwendungen und Anpassungsfähigkeit auszeichnen.
- Parallelbedienungen unterschiedlicher Verkehrsträger des ÖPNV in Räumen mit insgesamt schwacher Nachfrage sollten abgebaut und stattdessen sollte eine klare Aufgabenteilung der verschiedenen Verkehrsträger (Bahn, Linienbus, Flächenerschließung als „Gemeinschaftsverkehr“, vgl. Kapitel 9.2) umgesetzt werden.
- Belangen älterer Menschen sollte, da sie eine wichtiger werdende Nutzergruppe sind, in der Planung eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden (nicht nur barrierefreie bauliche Gestaltung, sondern auch Lage der Ein- und Ausstiegsstellen zu potenziellen Zielen, vorgesehene Umsteigezeiten und hierbei zurückzulegende Wege).
- Mobilität sollte immer auch von den Motiven her gedacht werden: handelt es sich um freiwillige oder erzwungene Mobilität und kann der erzwungenen Mobilität beispielsweise auch durch eine Wiederbelebung der Nahversorgung oder mit mobilen Diensten entgegengewirkt werden?
- Stärker als bisher berücksichtigt erfordern neue Mobilitätskonzepte Abstimmung, Kommunikation und Wissensvermittlung: dies im Hinblick auf die verschiedenen Akteure auf der Anbieterseite, aber auch mit Kommunen, Bürgern und potenziellen Nutzern.
- Die Finanzierung sollte die Handlungsmöglichkeiten der ÖPNV-Aufgabenträger vergrößern und stärken, sowie die Möglichkeit umfassen, maßgeschneiderte Lösungen auf der gemeindlichen Ebene umzusetzen.

## 12.1 Handlungsansätze für die Gewährleistung der Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen älterer Menschen

- Die ÖPNV-Verkehrsträger sollten entsprechend ihrer Stärken eingesetzt werden: Das bedeutet, dass große Fahrzeuge (Züge, Standardbusse) überwiegend auf den Hauptachsen (Oberzentren, Mittelzentren, Grundzentren und weitere Orte bei entsprechendem Nachfragepotenzial) eingesetzt werden. Das Hauptnetz von Bus und Bahn ist dabei als ein System zu entwickeln, das aufeinander abgestimmt und mit kurzen Umsteigewegen miteinander verknüpft ist. Hierzu sollte das Land Mecklenburg-Vorpommern gemeinsam mit den Aufgabenträgern des straßengebundenen ÖPNV ein Netz mit landesbedeutsamen Linien nach den Planungsgrundsätzen eines integralen Taktfahrplans entwickeln. Ein solches verlässliches ÖPNV-Landesnetz, das je nach Nachfragepotenzial im Ein- oder Zweistundentakt angeboten würde, übernimmt eine Rückgratfunktion. An ein solches Netz können Angebote auf Kreisebene anknüpfen. Dies sind regionalbedeutsame Hauptachsen und Nebenlinien. Zudem bilden die starken Achsen Anknüpfungspunkte für lokale Konzepte, aber auch für die Nutzung eines Fahrrades oder Pedelecs als Zubringer zum ÖPNV. Im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Landesnetzes sollte auf einen weiteren Abbau von Parallelverkehren von Bus und Bahn hingewirkt und damit die Züge auch stärker für den Schülerverkehr genutzt werden.
- In der Netzhierarchie unterhalb des Hauptnetzes angesiedelt sind das Nebenliniennetz, welches primär an den Belangen des Schülerverkehrs ausgerichtet sein wird, sowie die Flächenerschließung als Gemeinschaftsverkehre (vgl. Kapitel 9.2). In der Kombination von Nebenliniennetz und Flächenerschließung sind in der Praxis sehr verschiedene, an die lokalen Bedürfnisse angepasste Lösungen zu erwarten. Wesentliche Determinanten werden die zu bewältigenden Schülerverkehre sein, aber auch das Engagement und die Kreativität bei den jeweils zuständigen Aufgabenträgern des straßengebundenen ÖPNV sowie bei den Gemeinden, die von unten eigene Lösungen entwickeln könnten. Mit der Kreisreform sind die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV für ein sehr großes Gebiet zuständig, was eine gewisse Entfernung von den lokalen Problemen auf Ebene der Gemeinde impliziert. Vor diesem Hintergrund kommt den Akteuren vor Ort eine zunehmend wichtigere Funktion in der Koordination und Initiierung der Weiterentwicklung des ÖPNV zu. Das Land sollte als „weiche Maßnahme“ beratend und unterstützend tätig werden. Dies gilt sowohl für die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV, als auch für Akteure auf der Gemeindeebene. Hierzu könnte die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH als bestehende Struktur auf Landesebene zu einem Kompetenzzentrum für den gesamten ÖPNV weiterentwickelt werden.
- Wesentliche Argumente für die Einrichtung eines solchen Kompetenzzentrums auf Landesebene liegen in den anstehenden Veränderungen beim ÖPNV: Eine sinkende Nachfrage im Schülerverkehr gefährdet eine bedeutende finanzielle Stütze des ÖPNV gerade auch in ländlichen Räumen. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an die Verfügbarkeit eines ÖPNV-Angebots, zum Beispiel weil Einrichtungen zunehmend in zentralen Orten konzentriert werden und Termine bei (Fach-)Ärzten nur noch zu bestimmten Zeiten zu erhalten sind. Ein ÖPNV-Angebot, das seine Daseinsvorsorge-Funktion erfüllen soll, muss gegenüber dem heutigen Angebot eine bessere Erreichbarkeit gewährleisten (vgl. Kapitel 6.3). Mit den gegenwärtig eingesetzten „Produktionsmitteln“, d.h. vorwiegend Linienbusse ergänzt durch einzelne flexible Angebotsformen, ist dies in Anbetracht der finanziellen Handlungsspielräume nicht möglich. Vielmehr muss in einem viel stärkeren Umfang auf neue Lösungen gesetzt werden, wobei Erfahrungen zu Handlungsoptionen für den ÖPNV in ländlichen Räumen zahlreich vorliegen (vgl. Kapitel 9.2.1). Mecklenburg-Vorpommern benötigt einen Wissenstransfer, für den das Land die



Verantwortung übernehmen sollte. In verschiedenen Bundesländern wird gegenwärtig die Frage diskutiert, wie der ÖPNV in ländlichen Räumen zukünftig aufrechterhalten werden kann. Rheinland-Pfalz hat in diesem Zusammenhang einen Handlungsleitfaden zur Einrichtung eines Bürgerbusangebots (ISIM 2013) sowie eine Anlaufstelle für Fragen und zur Beratung geschaffen: Bürger, die aktiv werden möchten, können hier Unterstützung erhalten. Diese individuelle Beratung vor Ort erstreckt sich beispielsweise über die Themen Moderation von Veranstaltungen und Workshops, Beratung zur Vereinsgründung und vereinsinternen Organisation, Beratung zu Finanzierungsmöglichkeiten sowie zur Kommunikation mit Verkehrsunternehmen, Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit, Beratung bei der Abwicklung von Formalitäten (u.a. rechtliche Rahmenbedingungen) sowie Vernetzung und Koordinierung der Partner.<sup>45</sup> In Baden-Württemberg wurde bei der dortigen Nahverkehrsgesellschaft (NVBW), die von ihrem Aufgabenspektrum im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs mit der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern vergleichbar ist, das „Kompetenzzentrum innovative Bedienformen“ eingerichtet; hierzu wurden auch Personalkapazitäten bereitgestellt. Im Fokus des Kompetenzzentrums stehen neue Entwicklungen im ÖPNV. Bei der Einrichtung neuer Angebotsformen will die NVBW den Kommunen Hilfestellung anbieten. Hierzu zählen beispielsweise die Beratung kommunaler Aufgabenträger und der Aufbau eines Netzwerkes der Aufgabenträger und der Betreiber.<sup>46</sup>

- Wichtige Aufgabe eines solchen Kompetenzzentrums ÖPNV auf Landesebene wäre die einer Anlaufstelle für alle im Zusammenhang mit der Einführung von Gemeinschaftsverkehr auf tretenden rechtlichen und organisatorischen Fragen. Hierbei spielt besonders auch die beratende Unterstützung von Akteuren auf Gemeindeebene, die beispielsweise einen Bürgerbus initiieren möchten eine bedeutende Rolle. Wenn zukünftig flexiblen Angebotsformen beim ÖPNV ein größeres Gewicht zukommt, sind hierfür Kommunikations- und Dispositionsmöglichkeiten zu schaffen. Auch hierfür sollte auf Landesebene die Basis gelegt werden. Nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund, dass zukünftig gegebenenfalls verschiedene Personenverkehrsdienste (Krankenfahrten, Behindertentransporte) gemeinsam koordiniert werden, so dass Synergien verschiedener Personenverkehrsdienste genutzt werden können. Eine Überplanung des ÖPNV entsprechend den Grundsätzen eines integralen Taktfahrplans kann weitere Abstimmungen zwischen Schulanfangszeiten und ÖPNV erforderlich machen. Aufgrund seiner schulpolitischen Verantwortung sollte das Land auf eine gegebenenfalls notwendige Anpassung hinwirken.
- Für die Bedienung von nachfrageschwachen Räumen gibt es eine Vielzahl von Referenzprojekten in Deutschland und Europa. Den Belangen älterer Menschen am meisten entgegenzukommen scheinen Angebote, die sich durch Regelmäßigkeit zumindest an einzelnen Wochentagen und ein gewisses Maß an Vertrautheit (insbesondere bekanntes Fahrpersonal) auszeichnen. Als ÖPNV für ältere Menschen sind damit Angebote, die zuverlässig an einzelnen Wochentagen verkehren, sowie Bürgerbusse besonders geeignet. Die Angebote sollten dabei möglichst umsteigefreie Verbindungen in das Gemeindezentrum oder einen Gemeindehauptort ermöglichen, und dort mit den Haupt-

---

45 <http://www.buergerbus-rlp.de/> (abgerufen am 07.01.2015)

46 Schiefelbusch (2014)

[https://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/PM\\_Anhang/Mainauer\\_Mobilitaets\\_gespr%C3%A4ch\\_Praesentation\\_Schiefelbusch-NVBW.pdf](https://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/PM_Anhang/Mainauer_Mobilitaets_gespr%C3%A4ch_Praesentation_Schiefelbusch-NVBW.pdf) (abgerufen am 07.01.2015)

<http://www.3-loewen-takt.de/wir-ueber-uns/nahverkehrsgesellschaft-baden-wuerttemberg/> (abgerufen am 12.01.2015)

Landtag Baden-Württemberg, Drucksache 15/5774, Große Anfrage der Fraktion SPD und Antwort der Landesregierung, Elektromobilität und Wertschöpfung, 25.09.2014

achsen, die weiterführende Verbindungen gewährleisten, verknüpft werden. Barrierefreiheit bei solchen Systemen sollte pragmatisch umgesetzt werden, wobei insbesondere die Haustürbedienung geeignet erscheint.

- Öffentlicher Verkehr in der Fläche Mecklenburg-Vorpommerns wird in großen Teilen aus Gemeinschaftsverkehren bestehen, die sowohl aus öffentlichen, privatwirtschaftlichen oder bürgerschaftlichen Ressourcen generiert werden. Sie sind als Einzelbausteine eines Gesamtbildes zu begreifen, wofür das Land den Rahmen geben muss. Das Land muss somit die organisatorischen (d.h. die angesprochenen Aufgaben des vorgeschlagenen Kompetenzzentrums insbesondere in den Bereichen Wissensvermittlung und Beratung sowie für die Disposition flexibler Angebote), rechtlichen (transparentere Struktur der ÖPNV-Finanzierung) und finanziellen Rahmenbedingungen (Sicherstellung der Finanzierung der Aufgabenträger) schaffen, in die sich die Einzelprojekte einbetten lassen können. Mit der Einführung der Raumkategorie „ländliche Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen“, würde ein Rahmen geschaffen, der jetzt mit den teilweise experimentellen Ansätzen, gemäß den hier aufgeführten Handlungsempfehlungen, mit Inhalt zum Themenfeld Mobilität gefüllt werden könnte. Programme für solche Räume, die das bürgerschaftliche Engagement in Gemeinden fördern, könnten auch eine Aufwandsentschädigung für das Fahren von Bürgerbussen beinhalten.
- Zusammenfassend: Die Umstellung des ÖPNV mit dem Ziel, auch unter den Bedingungen des demografischen Wandels ein Angebot der Daseinsvorsorge gewährleisten zu können, erfordert vor allem personelle Ressourcen für die Erprobung neuer Konzepte – auch als Beratung für maßgeschneiderte Lösungen auf der gemeindlichen Ebene.

## **12.2 Handlungsansätze zur Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens und der Finanzierungsinstrumente mit Fokus auf den öffentlichen Verkehr**

- Das Finanzierungssystem des straßengebundenen ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern ist gegenwärtig sehr komplex (vgl. Kapitel 5.2). Den Aufgabenträgern wird zukünftig eine größere Gestaltungsaufgabe zufallen, den ÖPNV unter schwieriger werdenden Rahmenbedingungen aufrechtzuerhalten. Vor diesem Hintergrund scheint es angeraten, die Finanzmittel für den ÖPNV stärker bei den Aufgabenträgern zu bündeln. Das Land sollte daher eine Reform der ÖPNV-Finanzierung orientiert am Brandenburger Modell prüfen. Als Verteilungsparameter für einen neuen Pauschalbetrag an die Aufgabenträger, der die heutigen verschiedenen Stränge zusammenfasst, kommen – mit Blick auf die Umsetzung in Brandenburg – beispielsweise in Frage: Eingesetzte Eigenmittel der Aufgabenträger, Aufwand (z.B. Fahrplanangebot und Schüler), Erfolg (z.B. Anteil am Modal Split) und Qualität (z.B. durch das ÖPNV-Angebot gewährleistete Erreichbarkeiten).
- Ebenfalls könnte ausgelotet werden, inwieweit Finanzmittel für den ÖPNV von den Aufgabenträgern an die Gemeinden weitergereicht werden können, wenn diese eigene Konzepte für Mobilität und Verkehr entwickeln möchten. Für eine Übertragung von Aufgaben vom Kreis auf die Gemeinden bietet das ÖPNV-Gesetz des Landes bereits die Möglichkeit (§ 3 Abs. 4 ÖPNVG M-V).
- Das Land steht in der Verantwortung, eine zuverlässige Basisfinanzierung des ÖPNV sicherzustellen. Gleichzeitig hat das Land die Aufgabe darauf hinzuwirken, dass die Bundesmittel für den ÖPNV erhalten bleiben (vgl. Kapitel 5.). Eine engagierte Landesverkehrs politik kann eine argumentative Basis hierfür schaffen. Verkehrs politik sollte dabei zuerst als Mobilitätspolitik verstanden werden. Es geht weniger um den Ausbau der Infrastruktur, sondern vielmehr um die Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur und

deren intelligente Nutzung. Themen wie Gewährleistung der Erreichbarkeit und Mobilitätsmanagement gewinnen an Bedeutung.

### 12.3 Handlungsansätze zu Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit

- Attraktive Begegnungsorte im Einzelhandel und Straßenraum mit Aufenthaltsqualität sind wesentlich gegen Alterseinsamkeit und tragen zu einer eigenständigen Haushaltsführung bis ins hohe Alter bei – gefördert durch Bündelung verschiedener Politiken und Förderquellen auf der Ortsteil- bzw. Quartiersebene.
- Der Rollator als Maßstab der fußgängerfreundlichen Straßenraumgestaltung erfordert ebenfalls eine gute Berollbarkeit der Oberflächen und ein sicheres Unterbringen im mehrgeschossigen Wohnungsbau ohne Aufzug (Landesbauordnung). Zur Mobilitätssicherung älterer Menschen sollte die Barrierefreiheit für die Wege zu Fuß aus der „technischen Ecke“ von DIN etc. beim Neubau auf die Ortsteil- bzw. Quartiersebene gehoben werden. Dadurch werden verkürzte Distanzen (z.B. von der Bushaltestelle zum Ärztehaus), durch Querungshilfen verminderte Trennwirkung von Hauptstraßen und ausreichende Sitzgelegenheiten in ihrer Relevanz deutlich.
- Auch der Radverkehr älterer Menschen innerorts erfordert gut berollbare Oberflächen und sichere Ortsdurchfahrten (Kfz-Fahrgeschwindigkeiten); Außerortsstraßen sind angesichts der Konzentration der Fahrziele für den Radverkehr relevant; Schutzstreifen außerorts können Netzlücken schließen helfen, die mit straßenbegleitenden Radwegen bestenfalls langfristig möglich wären und zusätzlichen Erhaltungsaufwand erfordern.
- Durch Pedelecnutzung erhalten Ältere den gewohnten Fahrrad-Aktionsraum mit weniger Kraftaufwand bis ins hohe Alter, bedürfen aber zu Beginn eines Fahrtrainings um Unfälle (mit gravierenden Folgen wegen der hohen Vulnerabilität älterer Menschen) zu vermeiden.
- Die typischen Unfallrisiken für ältere Kfz-Lenker erfordern für ein verkehrssicheres Autofahren übersichtliche Knotenpunkte und moderate Fahrgeschwindigkeiten. Autonom fahrende Pkw werden längerfristig eine wichtige Rolle zur Mobilität älterer Menschen spielen; gerade in ländlichen Regionen sind Modellvorhaben hilfreich. Fahrerassistenzsysteme werden von der Autoindustrie für höhere Preissegmente gerade für die alternde Gesellschaft entwickelt. Sie können ggf. die Grenze der Fahrmöglichkeit verschieben, so dass Autofahren auch bei mehr funktionalen Einschränkungen als heute möglich wird.
- Eine ressortübergreifende Nahmobilitätsstrategie des Landes kann die Ziele und Instrumente für den Fuß- und Radverkehr (gerade der Älteren) – inklusive der gesundheits- und sozialpolitischen Ziele zusammenführen sowie die Prioritäten benennen.

### 13. Literaturverzeichnis

Ahrend, Christine, Stephan Daubitz, Oliver Schwedes, Uwe Böhme und Melanie Herget (2013): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. IVP-Discussion Paper, Heft 1/2013, Berlin

Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern (2014): Raumordnerischer Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern, Greifswald

BAGSO – Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (2013): Gesund älter werden. Initiativen und Projekte, Bonn (BAGSO-Publikation Nr. 36)

Barwisch, Timo (2014): Wenn Straßen zur Last werden. Zum Umgang mit der kommunalen Straßeninfrastruktur unter Schrumpfungsbedingungen, Hamburg (Studien zur Stadt- und Verkehrsplanung, Band 15)

Baumeister, Hubertus (2013): Organisations- und Budgetzusammenlegung paralleler Systeme im Bedarfsverkehr. In: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Südwest: Mobilität zukunftssicher machen – Perspektiven für den ÖPNV im ländlichen Raum. Dokumentation des „Demografietales des Nahverkehrs“ am 31.10.2013 in Nierstein, Mainz, S. 20-22

Baumeister, Hubertus (Hrsg.) (2013): Recht des ÖPNV. Praxishandbuch für den Nahverkehr mit VO (EG) Nr. 1370/2007, PBefG und ÖPNV-Gesetze der Länder. Band 1 Gesetze, Hamburg

Baumeister, Hubertus (Hrsg.) (2013): Recht des ÖPNV. Praxishandbuch für den Nahverkehr mit VO (EG) 1370/2007, PBefG und ÖPNV-Gesetzen der Länder, Band 2 Kommentar, Hamburg

Baumeister, Hubertus, Stefan Bendrien, Jantje Struß, Stefanie Sittig, Malte Lemke, Holger Michelmann und Axel Zietz (2012): Medizinische Versorgung und ÖPNV im ländlichen Raum. Grundlagenuntersuchung zu Kooperationsmöglichkeiten und -formen zwischen ÖPNV und medizinischen Versorgungseinrichtungen im ländlichen Raum, Berlin, Bremen

Berschin, Felix, Berit Eilmes, Astrid Karl und Stephanie Pasold (2012): Abschlussbericht über die Evaluierung des übrigen Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg, Berlin, Heidelberg

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2010): ÖPNV: Planung für ältere Menschen. Ein Leitfaden für die Praxis, BMVBS-Online-Publikation 09/2010

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010): Altersgerecht umbauen – 20 Modellvorhaben, Berlin

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2011): ExWoSt-Sondergutachten „Barrierefreie Stadtquartiere“, Berlin

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. Berlin

BMVBS / BBR – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (2009): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen, Berlin, Bonn

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2013): Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen. Demografische Herausforderungen, interkommunale Kooperationen und Mobilitätsstrategien am Beispiel Nordfriesland, Berlin

BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.) (2013): Mobilität im Alter. Ein Handbuch für PlanerInnen, EntscheidungsträgerInnen und InteressensvertreterInnen, Wien

Bornkessel, Brohm & Markgraf (2011): Vorbereitende Untersuchung zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Greifswald. Bericht. Dezember 2011. Erarbeitet für: Regionaler Planungsverband Vorpommern, Greifswald

Bornkessel, Brohm & Markgraf (2012): Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg, Teil B: Landkreis Ludwigslust-Parchim (Arbeitsfassung), Berlin

Bornkessel, Brohm & Markgraf (2014): Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg, Teil A: Regionaler Teil, Berlin

Brandt, Edmund (2006): Gleichwertige Lebensverhältnisse als Rechtsproblem. Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften. Interdisziplinäre Arbeitsgruppe Zukunftsorientierte Nutzung ländlicher Räume. Materialien Nr. 13, Berlin

Bräuer, Dirk, Markus Brohm, Kay Busche u.a. (2014): „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“. Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. Erarbeitet durch eine ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände. September 2014, o.O.

Brussig, Martin, Matthias Knuth und Sascha Wojtkowski (2009) Altersteilzeit: Zunehmend Beschäftigungsbrücke zum späteren Renteneintritt, o.O. (Altersübergangs-Report 2009-02)

Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Hrsg.) (2013): Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen unter Druck. Wie reagieren auf den demografischen Wandel?, Bonn

Burmeister, Joachim (2007): Radverkehrsmobilität von Senior/innen in ländlichen Räumen. Baumgarten, Neubrandenburg

Canzler, Weert (2004): Wege aus der „verfahrenen“ Verkehrspolitik? In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6.2004, S. 341-350

Der Beauftragte der Bundesregierung für die Neuen Bundesländer (Hrsg.) (2011): Modellvorhaben Daseinsvorsorge 2030. Innovativ und modern – eine Antwort auf den demografischen Wandel, Berlin

Der Beauftragte für Menschen mit Behinderungen beim Thüringer Ministerium für Soziales, Familie und Gesundheit (Hrsg.) (2006): Barrierefreie Gestaltung von höhengleichen Reisendenübergängen in Bahnhöfen, Erfurt

Deutsche Rentenversicherung Bund (Hrsg.) (2011) Rentenversicherung in Zahlen 2011, Berlin

Eidam, Herbert, Kirsten Willems, Jörg Thiemann-Linden u.a. (2012): Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen. Ergebnisbericht. Im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, Köln (Planungsbüro VIA)

Faller, Bernhard, Jürgen Aring, Michael Lobeck und Nora Wilmsmaier (2014): Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge – Begleitforschung Fachinformation. Im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn (unveröffentlicht)

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2011): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Ausgabe 2010, Köln

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Ausgabe 2011, Köln

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2014): Hinweise für Straßen mit besonderem Überquerungsbedarf – Shared Space und andere Ansätze (H SBÜ), Köln

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2010): Arbeitspapier. Nachfragewirkungen von Qualitätsverbesserungen im öffentlichen Verkehr, Köln

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (Hrsg.) (2012): Leitfaden für den Schülerverkehr. Ausgabe 2012, Köln

Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) (o.J.): Fortschrittsbericht „Aufbau Ost“ Mecklenburg-Vorpommern 2013, Schwerin

Flade, Antje, Maria Limbourg und Bernhard Schlag (Hrsg.) (2001): Mobilität älterer Menschen, Opladen

Follmer, Robert und Thorsten Brand (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht Mecklenburg-Vorpommern, Bonn

Follmer, Robert, Dana Gruschwitz, Birgit Jesske, Sylvia Quandt, Barbara Lenz, Claudia Nobis, Katja Köhler und Markus Mehlin (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends, Bonn

Fügenschuh, Armin (2006): Optimal verknüpft – Schulanfangszeiten und öffentlicher Personennahverkehr. In: Thema Forschung 1/2006, S. 82-85

Fussverkehr Schweiz (2011): Zu Fuss im hohen Alter. Sicher im Straßenverkehr. Zürich

GDV – Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Unfallforschung der Versicherer (2014): Neues Unfallrisiko Pedelec? Unfallforschung Kompakt, Heft 46. Berlin

Gertz Gutsche Rümenapp GbR (2014): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für den Landkreis Vorpommern-Greifswald, Hamburg/Berlin

Gies, Jürgen (2013): Anpassung der Verkehrsinfrastrukturen für ältere Menschen: Analyse von Finanzierungskonzepten. In: Beckmann, Klaus J. und Bernhard Schlag (Hrsg.): Mobilität im Alter. Mobilität und demografische Entwicklung, Köln (Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Bd. 7), S. 397-423

Gipp, Christoph, Petra Nienaber und Guido Schiffhorst (2014): Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum (ADAC Studie zur Mobilität), Berlin (IGES-Institut)

Häusler, Christoph (2001): Die Verantwortung für den Schienenpersonenfernverkehr. In: Internationales Verkehrswesen, Heft 7+8/2001, S. 349-350

Herr, Christof (2013): Konzept zur standardisierten Einführung von flexiblen Betriebsformen im Verbund – ein Werkstattbericht. In: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Südwest: Mo-bilität zukunftssicher machen – Perspektiven für den ÖPNV im ländlichen Raum. Dokumentation des „Demografietages des Nahverkehrs“ am 31.10.2013 in Nierstein, Mainz, S. 24-25

Hickmann, Gerd, Felix Berschin, Christoph Schaaffkam, Eckhard Karwiese und Evelin Schulze (2008): Bundesland Brandenburg setzt die Reform der ÖPNV-Finanzierung fort. Anreizorientierte Bündelung der Fördermittel bei den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern und Integration von § 45a PBefG. In: Der Nahverkehr, Heft 3/2008, S. 36-41

- Hickmann, Gerd, Felix Berschin, Eckhard Karwiese und Evelin Schulze (2008): Reform der ÖPNV-Finanzierung im Bundesland Brandenburg. Bündelung der Mittel bei den ÖPNV-Aufgabenträgern und Einführung einer Erfolgsförderung. In: Der Nahverkehr, Heft 5/2005, S. 46-52
- Huckestein, Burkhard (2004): Instandhaltungskosten von Straßen. In: Internationales Verkehrswesen, Heft 11/2004, S. 499-502
- ISG – Institut für Sozialforschung und Gesellschaftspolitik GmbH (2013): Pflegesozialplanung im Landkreis Ludwigslust-Parchim, Köln
- ISIM – Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur (Hrsg.) (2013): Projekt Bürgerbusse, Mainz
- ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung (2011): Auswirkungen aus der Nutzung von Pedelecs für die Radverkehrsplanung und die dort geltenden Standards unter Einbeziehung der neuen ERA 2010. Gutachten im Auftrag des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin/Dresden
- KfW – Kreditanstalt für Wiederaufbau Bankengruppe (Hrsg.) (2007): Öffentlicher Personennahverkehr – quo vadis? o.O. (Ausgabe Nr. 25, Juli 2007 der Publikationsreihe Wirtschafts-Observer online)
- Landesrechnungshof Mecklenburg-Vorpommern (o.J.): Jahresbericht 2013 - Teil 1 - Kommunalfinanzbericht 2013, o.O.
- Landesregierung (o.J.): Europa- und Ostseebericht der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern 2013/2014, Schwerin
- Laschweski, Lutz, Claudia Neu und Theodor Fock (2008): Aktive Bürgerschaft in der ländlichen Entwicklung: fünf Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern. In: Berichte über Landwirtschaft: Zeitschrift für Agrarpolitik und Landwirtschaft 86.2008, 3, S. 385-409
- Meergans, Uwe und Nikolaus Werz (2013): Auf der Suche nach dem WIR-Gefühl. Begünstigende und hemmende Faktoren für bürgerschaftliches Engagement in Mecklenburg-Vorpommern, Bad Homburg v. d. Höhe
- Meyer, Bernhard (2014): Die besitzbare Stadt. Mehr Mobilität für die Langsameren im Quartier. In: Dr. med. Mabuse 212, November 2014, S. 35-40
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (2012): Aktualisierte 4. Landesprognose zur Bevölkerungsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern bis 2030, Schwerin
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (2014): Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) (Entwurf zur ersten Stufe des Beteiligungsverfahrens), Schwerin
- Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (2013): Reform der ÖPNV-Finanzierung in Brandenburg. Anlässlich des Werkstattgesprächs in Mecklenburg-Vorpommern am 03.06.2013 in Schwerin, Potsdam
- Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr (2011): ÖPNV-Plan 2010 – 2015/2025. Plan des öffentlichen Personennahverkehrs, Magdeburg
- Müller, Martin (2009): Nachhaltige Verkehrskonzepte für die Stadt der Zukunft o.O. (Ausgabe Nr. 43 der Publikationsreihe „Mittelstands- und Strukturpolitik“ der volkswirtschaftlichen Abteilung der KfW Bankengruppe)

MWEBWV-NRW – Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2012): Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität, Düsseldorf

Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2012): Mobilitätssicherung älterer Menschen. Praxisbeispiele, Düsseldorf

Neubauer; Anja (2014): Es bewegt sich was im ländlichen Raum. Vom Wandel und Erhalt der Alltagsmobilität älterer Menschen in Sarow. Diplomarbeit. TU Berlin, Berlin (unveröffentlicht)

Radtke, Alfons und Bernd Seidel (2014): Demografischer Wandel: Modellprojekt Sicherung der Mobilität auf dem Land. Abschlussbericht für Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Hannover

Rammler, Stephan (2003): „So unvermeidlich wie die Käuzchen in Athen“. Anmerkungen zur Soziologie des Automobils. IVP-Schriften 02, Berlin

Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte (Hrsg.) (2014): Hausärztliche Versorgung in der Mecklenburgischen Seenplatte. Monitoring 2014, Neubrandenburg

Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (Hrsg.) (2013): Dem Wandel begegnen, die Zukunft gestalten, Schwerin

Reichert-Schick, Anja (2010): Ausdifferenzierung des demografischen Wandels in regionaler Differenzierung: Gemeinsamkeiten und Gegensätze ländlich-peripherer Entleerungsregionen in Deutschland – die Beispiele Vorpommern und Westeifel. In: Raumforschung und Raumordnung 68, S. 152-168

Reidenbach, Michael, Bracher, Tilman, Grabow, Busso; u. a. (2008): Der kommunale Investitionsbedarf 2006 bis 2020. Endbericht – Kurzfassung, Berlin

Rönnau, Hans Joachim (2007): Entwicklung von Instrumenten zur Optimierung von Schulentwicklungs- und Nahverkehrsplanungen (integrierte Planungen) in den zukünftigen Großkreisen des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Vorstudie für Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung. Vorgelegt von „Pöyry Infra GmbH“ in Zusammenarbeit mit „Gertz Gutsche Rümenapp Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR“ und „Planungsbüro für Verkehr Bornkessel, Brohm & Markgraf GbR“, Berlin und Hamburg

Rudinger, Georg (2014): Road safety of the elderly: Human factors. Vortrag beim Kongress „Ageing and Safe Mobility“ am 27./28.11.2014 bei der BASt in Bergisch Gladbach.

Rudinger, Georg, Nicolas Haverkamp, Katja Mehlis und Nora Riest (2012): MOBIL 2030. Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft: Szenarien für das Jahr 2030. Ein von der gefördertes Forschungsvorhaben im Rahmen der Förderinitiative „Zukunftsfragen der Gesellschaft“ – Aktenzeichen II / 83 172 – Schlussbericht im September 2012 –, Bonn (Zentrum für Alternskulturen (ZAK) der Rheinischen-Friedrich-Wilhelms Universität zu Bonn)

Schiefelbusch, Martin (2014): ÖPNV von unten: Ländliche Mobilität als ein Gemeinschaftswerk. In: Der Nahverkehr, Heft 7-8/2014, S. 7-13

Schlag, Bernhard (2013): Persönliche Veränderungen der Mobilität und der Leistungsfähigkeit im Alter. In: Schlag, Bernhard und Klaus J. Beckmann (Hrsg.): Mobilität im Alter. Mobilität und demografische Entwicklung, Köln (Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Band 7), S. 119-143

Schlag, Bernhard und Klaus J. Beckmann (Hrsg.) (2013): Mobilität im Alter. Mobilität und demografische Entwicklung, Köln (Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Band 7)



Schwarze, Björn und Klaus Spiekermann (2013): Kurzfassung des Abschlussberichts. Analyse der Erreichbarkeit der zentralen Orte in Mecklenburg-Vorpommern. Studie für das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern. Dezember 2013, Dortmund (unveröffentlicht)

Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) (2011): Mecklenburg-Vorpommern: Welttoffen, modern, innovativ. Den demografischen Wandel gestalten. Strategiebericht der IMAG Demografischer Wandel der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin

Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2013): Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2012. Begleitmaterial zur Pressekonferenz am 10. Juli 2013 in Berlin, Wiesbaden

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2013): Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2013): Zensusheft 3/2013, Teil 6 und 7

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) (2013): Aktualisierte 4. Landesprognose (Basisjahr 2010) Bevölkerungsentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern sowie der kreisfreien Städte und Landkreise bis 2030 nach Einzelalter, Schwerin (Statistische Berichte. Bevölkerungsstand. A I - unreg.)

Stein, Axel und Christoph Schaaffkamp (2013): Fachkundige Moderation zur Zukunft der Bahnverbindung Neustrelitz - Mirow. Aufbereitung der Ergebnisse. Endbericht für das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin

Stiewe, Margit u.a. (2010) : Mobilitätsverhalten von Seniorinnen und Senioren – zur Entwicklung zielgruppenspezifischer Mobilitätsangebote. In: ILS-Trends. Entwicklungen in NRW. Ausgabe 1/2010, Dortmund

Thiemann-Linden, Jörg (2010): Koexistenzprinzip auch außerorts? In: Bechtler, Cornelius u.a.: Shared Space. Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume, Bielefeld, S. 119-124

Universität Greifswald, Universitätsmedizin Greifswald, Hochschule Neubrandenburg (2014): Grundlagenexpertise Alter und Gesundheit/ Pflege – Der demografische Wandel in Mecklenburg-Vorpommern und die Konsequenzen für Gesundheit, medizinische Versorgung und Pflege. Expertise im Auftrag der Enquête-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“ des Landtags von Mecklenburg-Vorpommern, Greifswald und Neubrandenburg

Vlakveld, Willem, SWOV (2014): Speed choice and mental workload of elderly cyclists on e-bikes in simple and complex traffic situations: a field experiment. Vortrag beim Kongress "Ageing and Safe Mobility" am 27./28.11.2014 bei der BASt in Bergisch Gladbach.

Woll, Diana (2013): Neue Formen der Mobilität – ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel. In: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Südwest: Mobilität zukunftssicher machen – Perspektiven für den ÖPNV im ländlichen Raum. Dokumentation des „Demografietages des Nahverkehrs“ am 31.10.2013 in Nierstein, Mainz, S. 26-31