



Grundlagenexpertise: *Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern*

Vorstellung der Analyseergebnisse am 12. September 2014

Anlass und Zielstellung



- Ausgangslage
 - Mecklenburg-Vorpommern spürt den demographischen Wandel bereits heute
 - Deutliche Auswirkungen auf das Verkehrssystem und Konsequenzen für die Mobilität älterer Menschen
- Im Fokus der Expertise
 - Alltägliche Mobilitätsanforderungen älterer Menschen
 - Handlungsansätze zur Gewährleistung der Teilnahme und Teilhabe älterer Menschen

Unser Aufgabenverständnis



- Wissen um die spezifische Anforderungen älterer Menschen an die (alltägliche) Mobilität politikfähig aufbereiten
- Handlungsansätze zur Gewährleistung der Mobilität älterer Menschen politikfähig aufbereiten
- Mit Blick auf die spezifische Situation in Mecklenburg-Vorpommern
 - ein klares Bild der Ausgangslage schaffen, dabei
 - die räumliche Differenzierung beachten („Lupenregionen“)
 - und exemplarische Handlungsansätze entwickeln

Systematik der Analyse



1. Mecklenburg-Vorpommern allgemein

Allgemeine Aussagen zu Bevölkerung und Siedlungsstrukturen



2. Lupenregionen

Siedlungsstrukturen, Demografische Entwicklung, Infrastrukturelle Einrichtungen



3. Beispielrelationen

Betrachtung relevanter Wegebeziehungen

→ Ältere Menschen

Makroebene

Konkretisierung

Mikroebene



Themen der Präsentation

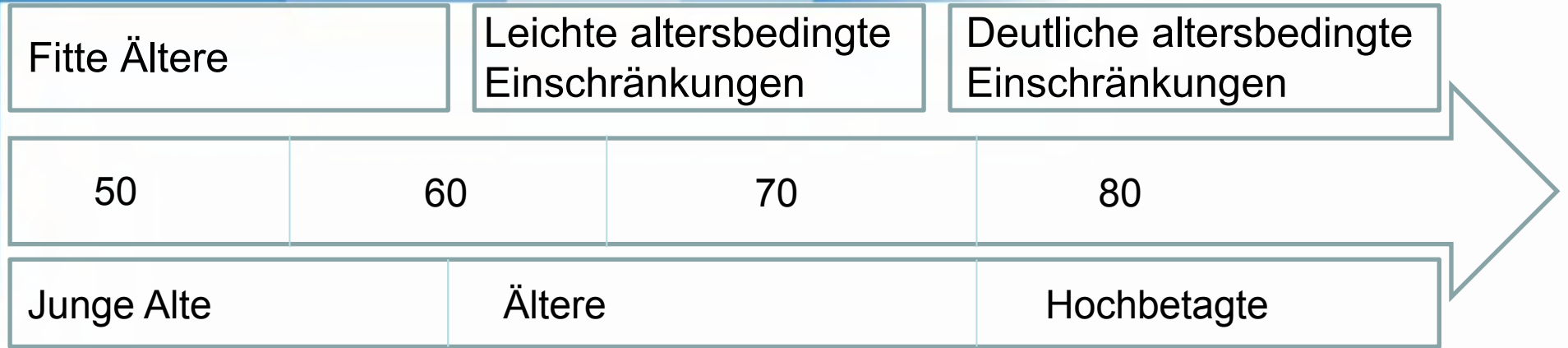
1. Mobilität älterer Menschen – allgemeine Grundlagen
2. Mobilität älterer Menschen in Mecklenburg-Vorpommern
3. Verkehrssystem in Mecklenburg-Vorpommern: Erreichbarkeiten
4. Analyseergebnisse aus den Lupenregionen
5. Erster Blick auf mögliche Handlungsansätze



Typische Mobilitätseinschränkungen älterer Menschen

- Tragen von Gepäck
- Bewältigung langer Wege
- Treppensteigen
- Einsteigen in Fahrzeuge
- Linksabbiegen beim Radfahren
- Lesen von Fahrplänen und Hinweistafeln
- Verlangsamung der Bewegungsabläufe
- eingeschränkte Fähigkeit zur Verkehrsteilnahme aufgrund von Medikamenten



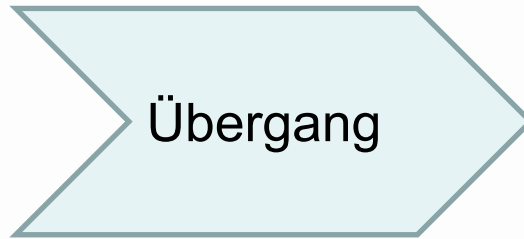


3. Lebensalter

Suche nach Umweltstimulation,
Neuorientierung im Alter,
Sinnsuche
Geprägt von selbstgewählten
Aktivitäten



Frau Hinz, 69, nicht mehr so schnell, aber immer noch voll mobil



4. Lebensalter

Verarbeitung von Verlusten
Aufrechterhaltung
selbständiger Lebensführung
Zunahme von Krankheiten
Abnehmende Kompetenzen



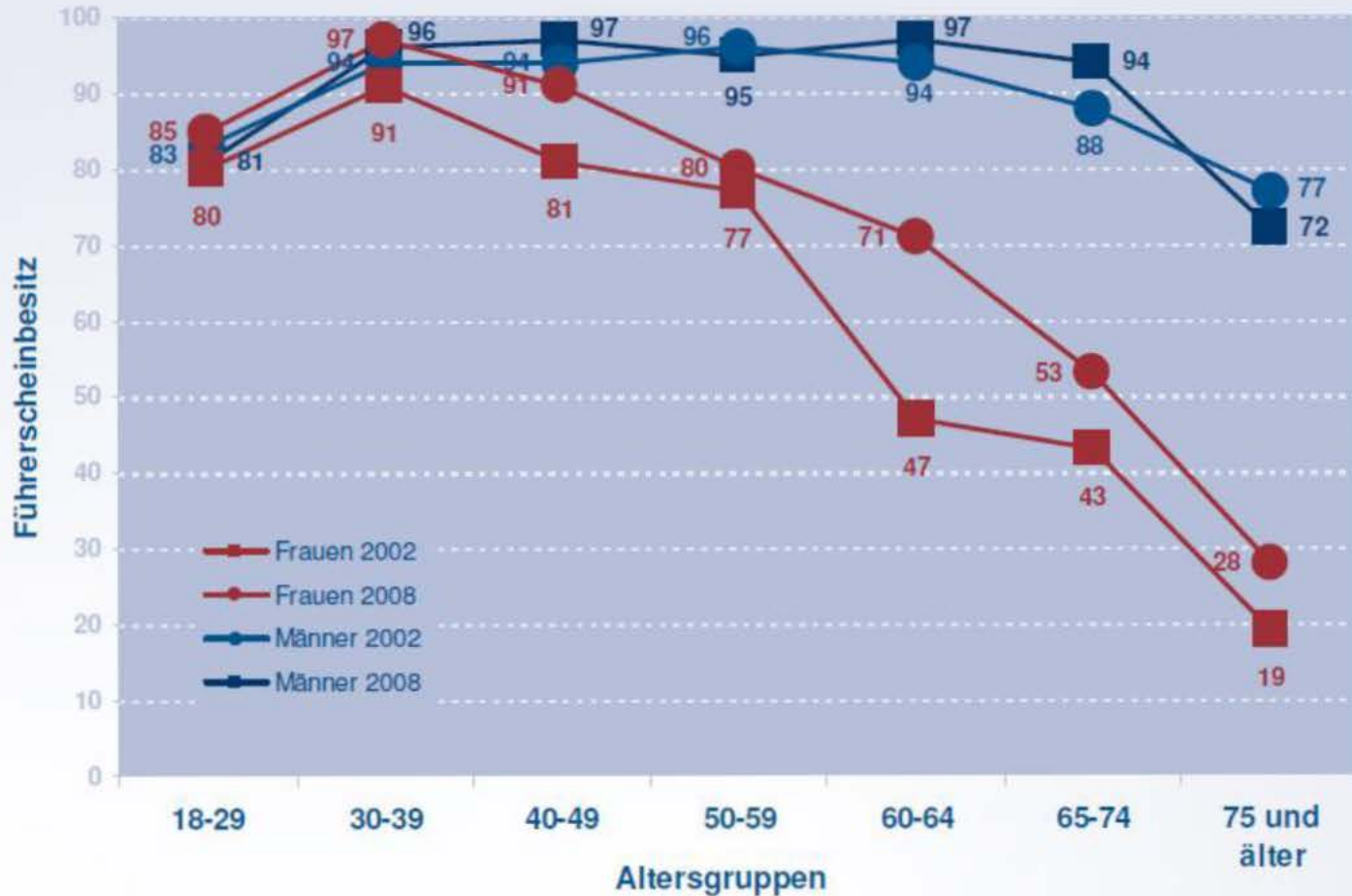
Herr Kunz, 82, darf aufgrund von Medikamenteneinnahme kein Pkw mehr fahren

Mit zunehmenden Alter werden altersbedingte Beeinträchtigungen wahrscheinlicher

Mobilität älterer Menschen in M-V

- Wesentliche Datengrundlage: MiD 2008
- Bundesweite Untersuchung + Aufstockung Mecklenburg-Vorpommern
 - 1.759 Haushalte
 - 3.582 Personen
 - 10.821 Wege
- Feldzeit der Studie Anfang Januar 2008 bis April 2009
- Repräsentative Ergebnisse für das gesamte Bundesland und die vier Planungsregionen

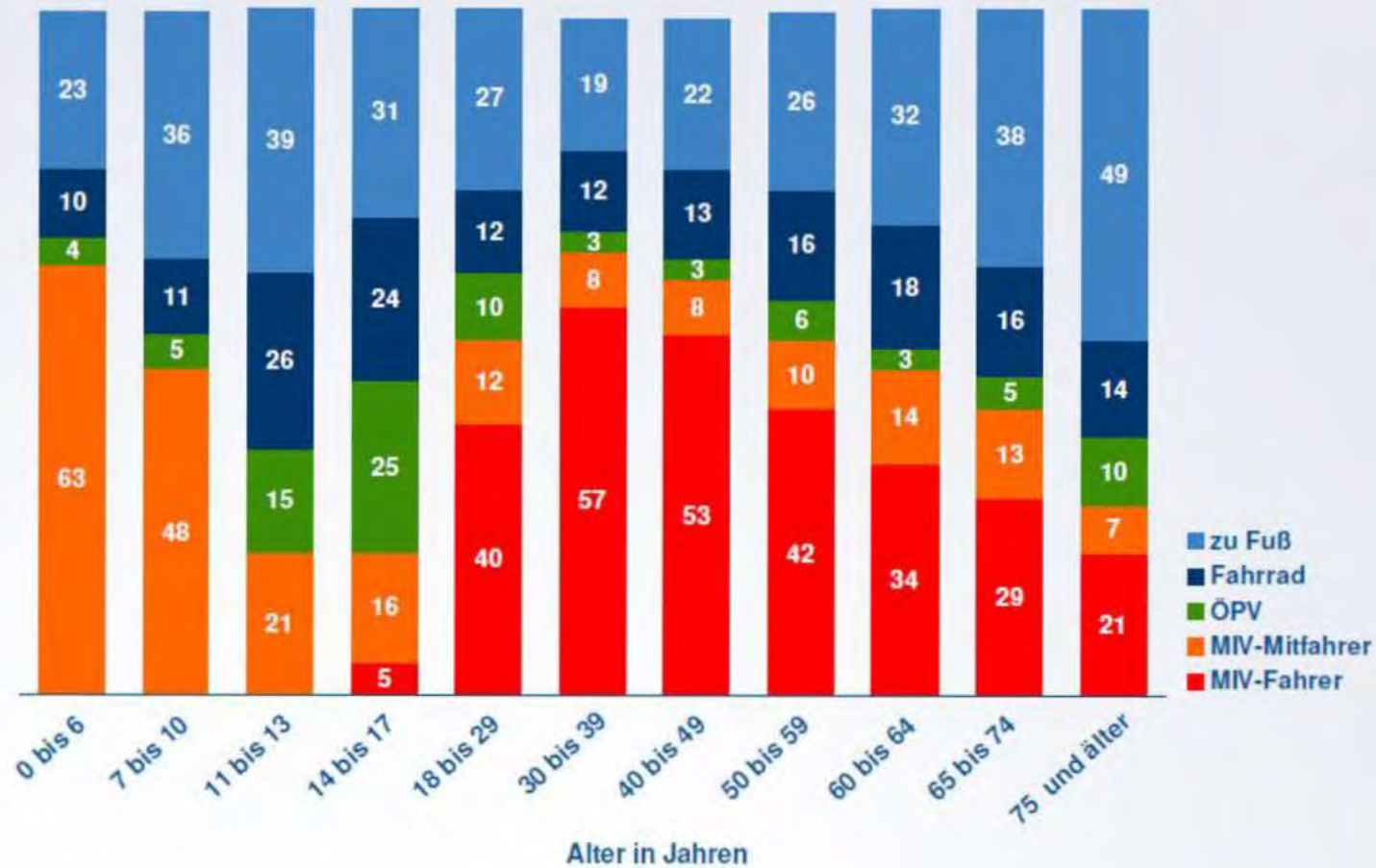
Führerscheinbesitz



MiD 2008 Mecklenburg-Vorpommern



Modal Split im Zusammenhang mit Alter



infas



MiD 2008 Mecklenburg-Vorpommern

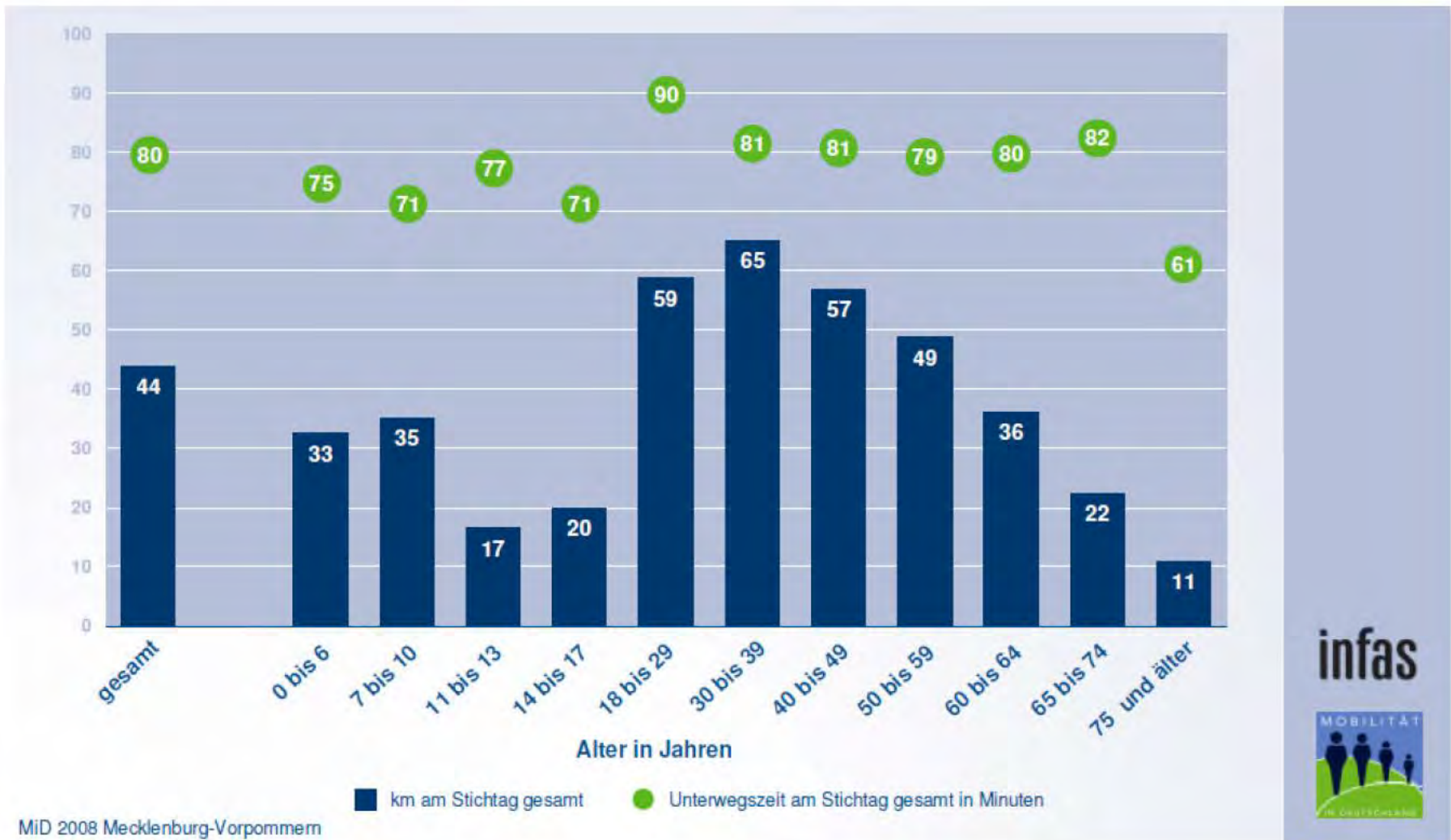
Übliche Nutzung des Fahrrads



Mobilitätsquote und Wegeanzahl



Wegedauern und Entfernungen



Mobilität älterer Menschen in M-V: Wesentliche Aussagen der MiD 2008

- Abstand der Führerscheinbesitzquote zwischen Männern und Frauen wird sich zwar verringern, aber auch die nächsten Jahre noch deutlich erkennbar sein
- Nahraumorientierung älterer Menschen: verglichen mit anderen Altersgruppen kürzere Wege und häufig zu Fuß unterwegs
- Relativ große Bedeutung des Fahrrads und des ÖPNV für die Mobilität älterer Menschen
- Ältere Menschen sind insgesamt häufiger unterwegs (Vergleich MiD 2002 mit MiD 2008)
 - Außer Haus am Stichtag
 - Durchschnittliche Anzahl der Wege pro Tag

Analyse des Verkehrssystems - Erreichbarkeiten



- Siedlungsstruktur
- Unterschiede in der Erreichbarkeit zwischen Auto und ÖPNV
- Probleme der Erreichbarkeit von Alltagszielen

Mecklenburg-Vorpommern – Struktur

- MV ist das am wenigsten dicht besiedelte Bundeslands Deutschlands
- Große Teile MVs fallen in die regionalplanerische Kategorie ländlicher Raum
- 4 Oberzentren, 18 Mittelzentren, nur vereinzelt Verdichtungsräume
- viele verstreute Orte ohne zentrale Bedeutung
- Dezentrale Siedlungsstruktur und demographischer Wandel beeinträchtigen den ÖPNV nachhaltig negativ → höher werdende Verkehrsaufwände und darüber hinaus steigende pro Kopf-Kosten für die vorzuhaltende Verkehrsinfrastruktur oder die Mobilitätsangebote

Betrachtung der Erreichbarkeit (I)

- Erreichbarkeit der Zentralen Orte mit dem Pkw ist gegeben → 60% der Haushalte mit dem geringsten monatlichen Einkommen besitzen kein Auto
- Stadtverkehre stellen keinen prioritären Handlungsbedarf dar, ebenso wie die überregionalen Verkehre zwischen den urbanen Zentren
- Abseits der Zentren und der Achsen ist ein sehr starker Abfall im täglichen ÖPNV-Angebot zu verzeichnen
 - oftmals nur Schülerverkehr
 - zu Zwischenzeiten, Tagesrandzeiten und am Wochenende oftmals kein ÖPNV-Angebot
 - Teile M-Vs benötigen Reisezeit von mehr als 90 Minuten, um nächsten zentralen Ort mittels ÖPNV zu erreichen
 - ca. 15% der Bevölkerung benötigen dazu mehr als 120 Minuten oder haben gar keine Möglichkeit, mit ÖPNV zentralen Ort zu erreichen

Betrachtung der Erreichbarkeit (II)

- Erreichbarkeit eines Mittelzentrums mit dem ÖPNV (wenn nicht weiter als 20 Kilometer von diesem entfernt) in bis zu 45 Minuten (Mo-Fr)
- Abseits eines ÖPNV-Korridors zweier Mittelzentren mehr als 120 Minuten
- viele Räume ohne Bedienung am Wochenende → keine Möglichkeit mit dem ÖPNV das nächstgelegene Mittelzentrum zu erreichen (auch strukturelles Problem → Anzahl u. räumliche Verteilung Mittelzentren)
- Fahrrad ermöglicht eine flächenhafte Erschließung → ca. 95% der Bevölkerung können zentralen Ort in 60 Minuten mit Fahrrad erreichen
- Kombination von Fahrrad u. ÖPNV verbessert die Erschließung der Fläche erheblich → Fahrrad übernimmt Zubringerfunktion zum ÖPNV
- durch Kombination können ca. 70% der Bevölkerung innerhalb von 20 Minuten und mehr als 99% innerhalb von 45 Minuten den nächsten zentralen Ort erreichen → aufgrund höherer Durchschnittsgeschwindigkeit erhöht Einsatz von Pedelecs diese Werte

Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs

- Schließung von Dorfläden, Bäckereien, Metzgereien
- Konzentration in zentralen Orten
 - Oft an Standorten mit Fokus auf den Autoverkehr
- Zeitaufwändige Nahversorgung für Menschen ohne Auto
- Rollende Läden als Ersatz
- Modellprojekte zur Förderung von Dorfläden
 - M-V „Neue Dorfmitte“
 - S-H „MarktTreff“

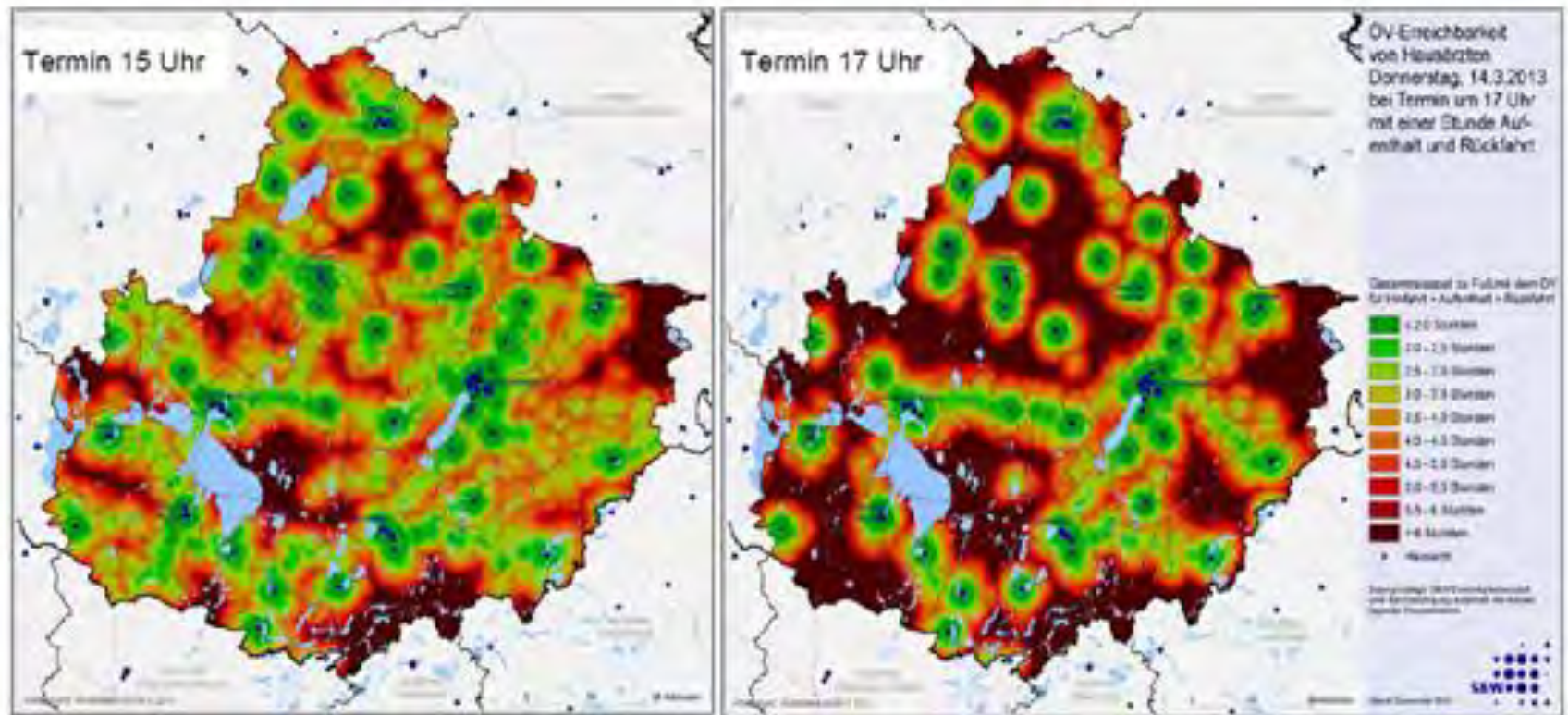


Medizinische Versorgung – Hausärzte in der Region Mecklenburgische Seenplatte

- Bevölkerungsrückgang von rund 336.000 (1990) auf knapp 264.000 (2012), Erwartung 2030: 213.000
- Disperse und kleinteilige Siedlungsstruktur
- 2013: knapp 48 E./km², weiterer Rückgang
- 2010: knapp 22% älter als 65, 2030: 37% wird erwartet
- Monitoring der ambulanten medizinischen Versorgung, 2012 erstmals mit einer Erreichbarkeitsanalyse verknüpft



Erreichbarkeit eines Hausarztes mit dem ÖPNV in der Region Mecklenburg. Seenplatte



Darstellung: Spiekermann & Wegener 2013

(Quelle: Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte 2014, S. 14)

ÖPNV-Rechtsrahmen

- Novellierung des PBefG zum 1.1.2013
- Anpassung an die VO 1370
- Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre
 - Aber engere Definition
- Höhere Transparenz der Finanzierung
- Stärkere Einflussmöglichkeit der Aufgabenträger
 - Nahverkehrsplan bei der Genehmigungsbehörde
 - Vorabbekanntmachung
- Erleichterte Genehmigung flexibler Angebotsformen
- Vollständige Barrierefreiheit bis 2022



ÖPNV-Finanzierung (I)



Finanzgrundlage und Zweck	Empfänger	Stelle	Budget (Mio. €)
FAG – ÖPNV (§ 18 FAG), Ausgleich für die Belastung durch ÖPNV	Landkreise	IM, EM	18,0
FAG – Schülerbeförderung (§ 17 FAG), Ausgleich für die Kosten der Schülerbeförderung	Landkreise	IM	11,0
Ausgleichsverordnung, Ausgleich für vergünstigte Zeitkarten im Ausbildungsverkehr	Unternehmen	LS	23,8
Investitionsrichtlinie, Zuschuss für Investitionen im ÖPNV	Unternehmen, Kommunen	LS	3,5

ÖPNV-Finanzierung (II)



Finanzgrundlage und Zweck	Empfänger	Stelle	Budget (Mio. €)
Busrichtlinie, Zuschuss für die Anschaffung von Bussen im ÖPNV	Unternehmen	LS	4,5
Förderung Verkehrskooperation, Zuschuss zum DHV-Ausgleich	Unternehmen	VMV	2,1
RL flexible Bedienweisen, Zuschuss für flexible Bedienweisen im ÖPNV	Unternehmen, Kommunen	VMV	1,5
SPNV-ErsatzRL, Kostenerstattung bei Wegfall des SPNV	Landkreise	VMV	3,4

ÖPNV – Status quo

- Bestehende Netze und Angebote wurden gemäß der Nachfragerückgänge, Finanzierungengpässe und Rationalisierungsmaßnahmen angepasst, aber nicht systematisch überarbeitet
- Wer auf den ÖPNV angewiesen ist, muss teilweise sehr viel Zeit einsetzen
- Kombination von ÖPNV mit Fahrrad verbessert die Erreichbarkeit – aber: Wer nicht mehr Rad fahren kann oder möchte?
- Eine flächendeckende ÖPNV-Bedienung, im Sinne eines klassischen vertakteten Linienangebots mit mehreren Fahrtmöglichkeiten in ländlichen Räumen abseits von einigen Hauptachsen gibt es heute bereits nicht – und ist auch in der Zukunft unrealistisch

Systematik der Analyse



1. Mecklenburg-Vorpommern allgemein

Allgemeine Aussagen zu Bevölkerung und Siedlungsstrukturen



2. Lupenregionen

Siedlungsstrukturen, Demografische Entwicklung, Infrastrukturelle Einrichtungen



3. Beispielrelationen

Betrachtung relevanter Wegebeziehungen

→ Ältere Menschen

Makroebene

Konkretisierung

Mikroebene




Lupenregionen

Ludwigslust-Parchim



- Einwohnerzahl: 212.373 (Stand: 31.12.2012)
- 44,7 EW/km² → Landkreis mit einer der dünnsten Besiedlungsdichten in der Bundesrepublik Deutschland
- Regionalplanerische Kategorie: „Ländlicher Raum“
- 3 Mittelzentren: Hagenow, Ludwigslust, Parchim
- Starke Heterogenität bzgl. Bevölkerungsverteilung und -struktur in den Teilräumen

Bevölkerungsentwicklung

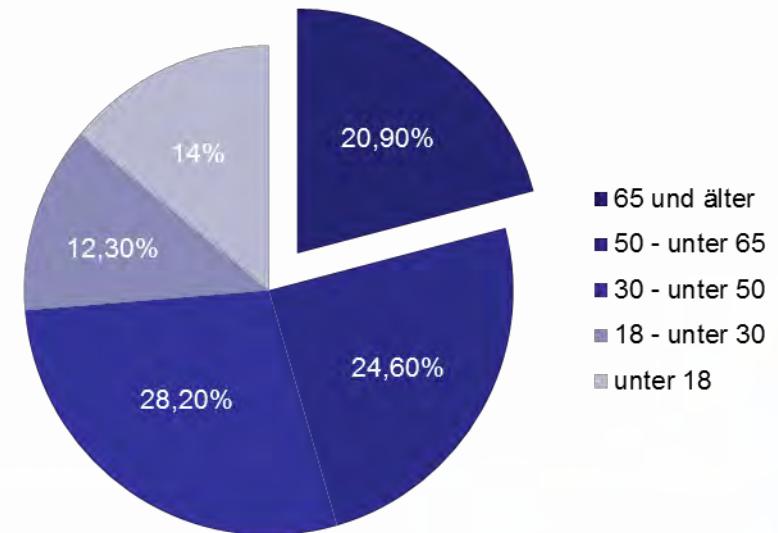
- 2004: 231.486
 - 2012: 212.373
- }  - 8,3%



- Ludwigslust moderater betroffen als Parchim
- Ludwigslust profitiert von Nähe zu Schwerin, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein
- Parchim grenzt an ebenfalls strukturschwache Gebiete → LK Rostock, Prignitz (BB)
- Bevölkerungsentwicklung in Ludwigslust-Parchim bewegt sich zwischen +30% in der westl. Region bis -25% in der südl. und nordöstl. Region
- Zukünftig ist mit weiterer Schrumpfung zu rechnen → vor allem im Südosten

Bevölkerungsstruktur

- Einer der ältesten Landkreise in Deutschland
- Rückgang der Bevölkerung unter 40 Jahre
- Kohortenentwicklung zwischen 2000 und 2011:
 - ≤ 40 Jahre: - 33%
 - 41 – 60 Jahre: + 16%
 - ≥ 75 Jahre: + 41%



Räumliche Verteilung der Bevölkerung

- Dezentrale Siedlungsstruktur
 - gleichmäßige Siedlungsstruktur
 - Ausgewogene räumliche Verteilung von Kleinstädten Landgemeinden
 - Hoher Anteil kleiner Siedlungen
 - Viele Gemeinden weniger als 500 Einwohnern trotz vollzogener Gemeindefusionen
- Ungünstige Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen ÖPNV-Betrieb



Verkehrssysteme und Mobilitätsangebot



Straße

- Straße als Verkehrsträger wichtige Bedeutung. Ca. 50 % der Bevölkerung nutzen den Pkw (fast) täglich und knapp über die Hälfte aller Wege wird mit dem PKW zurückgelegt
- Guter Zugang zum überörtlichen Netz
- Guter bis sehr guter Zustand der BAB Bundes- und Landstraßen
- Straßen in Kommunen ebenfalls gut
- Kreisstraßen weisen vieler Orts deutliche Defizite auf → Erreichen des Nachbarorts für ältere Menschen problembehaftet



Verkehrssysteme und Mobilitätsangebot



Schiene

- Schienennetz sternförmig auf Schwerin ausgerichtet
- Vier Achsen: Nord-Süd-Achse (Schwerin - Ludwigslust u. Anbindung an Großraum Berlin/Brandenburg), Nordost-Südwest-Achse (Schwerin – Hagenow u. Boizenburg u. Anbindung an Großraum Hamburg), West-Ost-Achse (Rehna, Gadebusch, Schwerin, Crivitz und Parchim) sowie (noch) West-Ost-Achse mit Erschließungsfunktion für den Landkreis Ludwigslust-Parchim und verbindet ihn mit dem südlichen Vorpommern (Hagenow - Ludwigslust – Parchim – Lübz – Karow – Waren (Müritz) – Neustrelitz).
- Ältere Personen aus Ortschaften nahe eines Mittelzentrums haben Zugang zum Schienennetz → Abseits Pkw als Zubringer notwendig → vor allem am Wochenende



Verkehrssysteme und Mobilitätsangebot

Straßengebundener ÖPNV



- Zugang vielerorts schwierig/begrenzt
- Oftmals nur eine Bushaltestelle je Ort
 - Distanz Wohnort Haltestelle mehr als 1km
 - In kleineren Orten selten barrierefrei
 - Fußweg für ältere kann länger als 20 Minuten dauern
 - Begrenztes Angebot (Mitfahrt nur im Schulverkehr)
 - Weitere Details durch Einzelfallbetrachtung



Verkehrssysteme und Mobilitätsangebot



Rad- und Fußinfrastruktur

- Kaum Daten und verallgemeinerbare Informationen vorhanden → insbesondere Belange des Zufußgehens kaum thematisiert → ältere Menschen viele Wege zu Fuß
- Konzepte beziehen sich größtenteils auf Fern- und Rundstrecken (auch) mit touristischem Potential
 - Regionales Radwegekonzept
- Evaluation der Alltagsmobilität durch Betrachtung von Beispielrelationen



2 Lupenregionen

Vorpommern-Greifswald

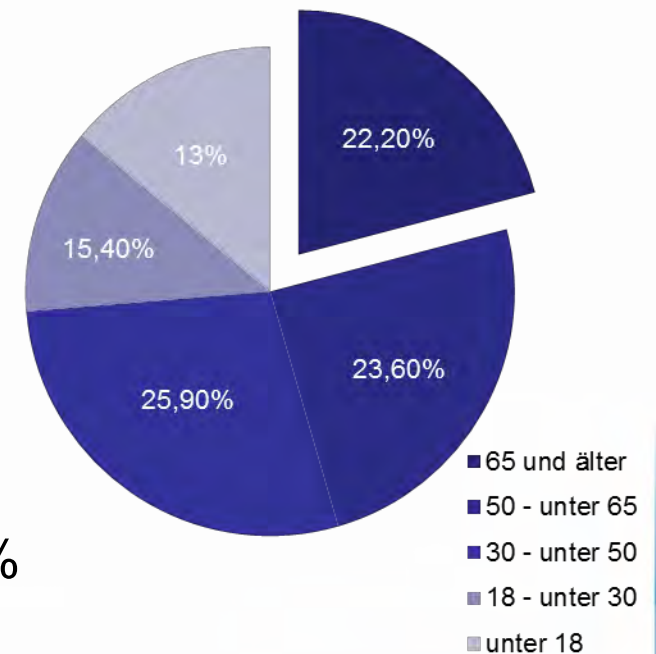


- Einwohnerzahl: 241.541 (Stand: 09.05.2011)
- Regionalplanerische Kategorie: „Ländlicher Raum“
- Oberzentrum: Greifswald/Stralsund
- 4 Mittelzentren: Anklam, Pasewalk, Ueckermünde, Wolgast
- Landkreis mit der 12. dünnsten Besiedelung in Deutschland


Bevölkerungsstruktur

Absolute Altersverteilung

- <18 Jahre: 31.400
 - 18 – unter 30: 37.000
 - 30 – unter 50: 62.530
 - 50 – unter 65: 57.080
 - 65 und älter: 53.540
-
- 45,8 % der Bevölkerung sind mind. 50 Jahre
 - Junge Bevölkerung < 30 Jahre lediglich 28,4 %



Bevölkerungsentwicklung

- 2001: 266.792
- 2011: 244.207 }  - 8,5%
- Prozentuale Abnahme vergleichbar mit Ludwigslust-Parchim



- Bevölkerungsrückgang der letzten Jahre wird sich fortsetzen (jedoch langsamer)
- Zunahme der jüngeren Bevölkerung: + 8%
- Zunahme der älteren Bevölkerung: + 26%
- Anteilige Abnahme der Bevölkerung im erwerbstätigen Alter: - 25%
- Prognose 2030: -8,9 %

Räumliche Verteilung der Bevölkerung

- Ausgangslage vergleichbar mit Ludwigslust-Parchim
- Viele kleine Gemeinden < 500 Einwohner
- ca. 10% der Gesamtbevölkerung lebt in diesen Gemeinden
- ca. 30% der Gesamtbevölkerung lebt in Gemeinden < 1.000 Einwohner
- Sondersituation Greifswald → Universität
- mittlere und südwestliche Kreisgebiet überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang von mehr als 15 %



Verkehrssysteme und Mobilitätsangebote

- Ausgangslage insgesamt vergleichbar mit Ludwigslust-Parchim → Darstellung von Besonderheiten / zentralen Erkenntnisse
- Hohes Potential für den Fahrradverkehr (geringe Höhenunterschiede)
- ÖPNV Teilweise autarke Bedienungsräume → Vernetzung fehlt
- Pendlerverflechtungen größtenteils durch derzeitige Angebotsstrukturen abgedeckt → Bedürfnisse älterer Menschen nicht entsprechend befriedigt
- Keine klaren Linienstrukturen; Schlecht überschaubares Gesamtangebot



Verkehrssysteme und Mobilitätsangebote

- Nahverkehrsplan: Senioren können den Schülerverkehr nutzen. Es wird eine höhere Flexibilität von den Senioren erwartet, wenn sie am öffentlichen Leben teilhaben wollen.
- Nahverkehrsplan: Länger anhaltende Pkw-Verfügbarkeit der älteren Bevölkerung aufgrund steigender Lebenserwartung. Daraus resultiert ein schwieriges Umfeld für den ÖPNV v.a. in ländlichen Gebieten.
- Nahverkehrsplan: Vorschlag: Einführung eines landesweiten Seniorentickets zur Gewinnung neuer Fahrgastpotentiale und zur Reduzierung der Abhängigkeit vom Schülerverkehr in der Zukunft



Systematik der Analyse



1. Mecklenburg-Vorpommern allgemein

Allgemeine Aussagen zu Bevölkerung und Siedlungsstrukturen



2. Lupenregionen

Siedlungsstrukturen, Demografische Entwicklung, Infrastrukturelle Einrichtungen



3. Beispielrelationen

Betrachtung relevanter Wegebeziehungen

→ Ältere Menschen

Makroebene

Konkretisierung

Mikroebene

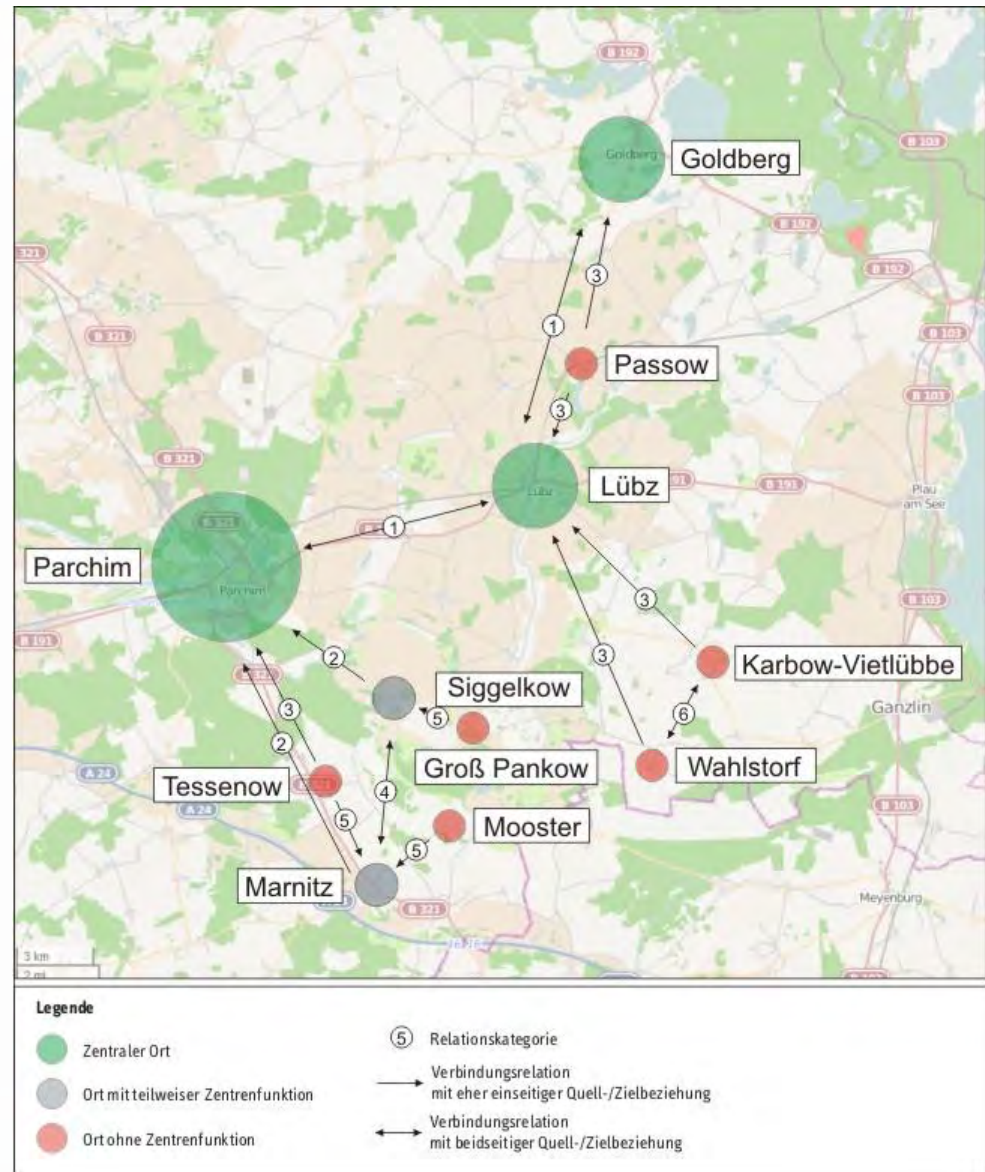


Beispielrelationen

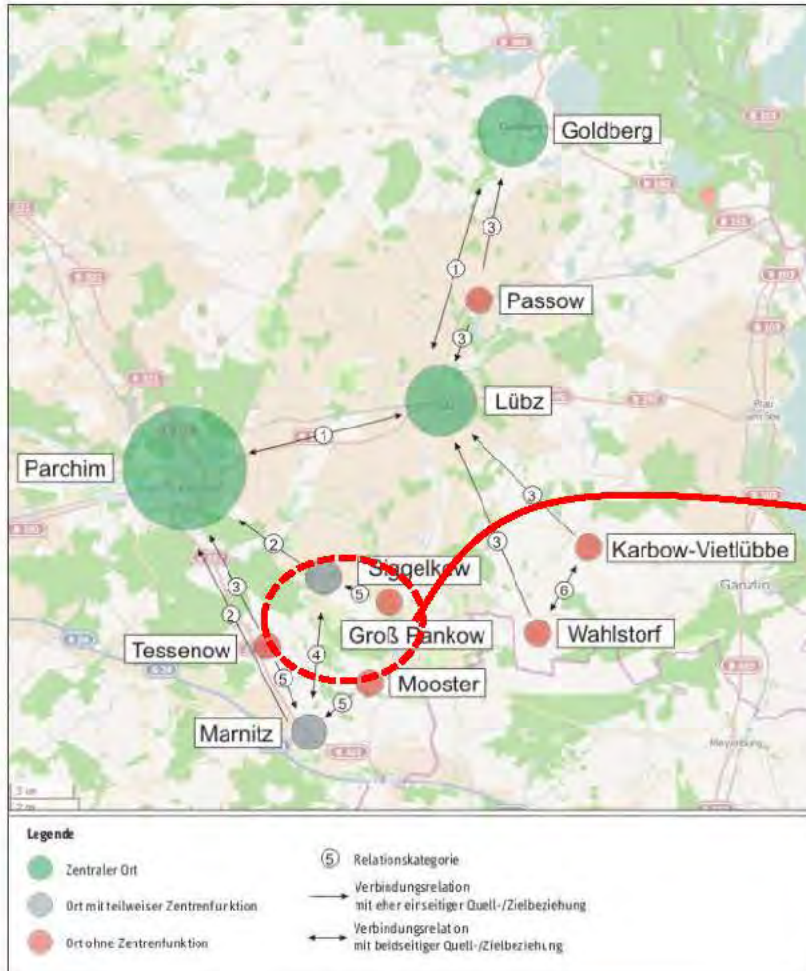
- Limitierte Ergebnisse aufgrund starker Heterogenität innerhalb der Lupenregionen → Aussagen sind nicht verallgemeinerbar
- Neues Instrument → individuelle Steckbriefe (Detailbetrachtung der Lupenregionen)
- Differenzierte Betrachtungsweisen für Ludwigslust-Parchim und Vorpommern-Greifswald aufgrund abweichender raumstruktureller Parameter

Beispielrelationen

- Untersuchung von Relationen in der Lupenregion Ludwigslust-Parchim
- Unterscheidung in 6 Relationskategorien
- Relationen zwischen Orten mit unterschiedlicher Zentralität
- Betrachtung von Wegebeziehungen zwischen Quell- und Zielorten

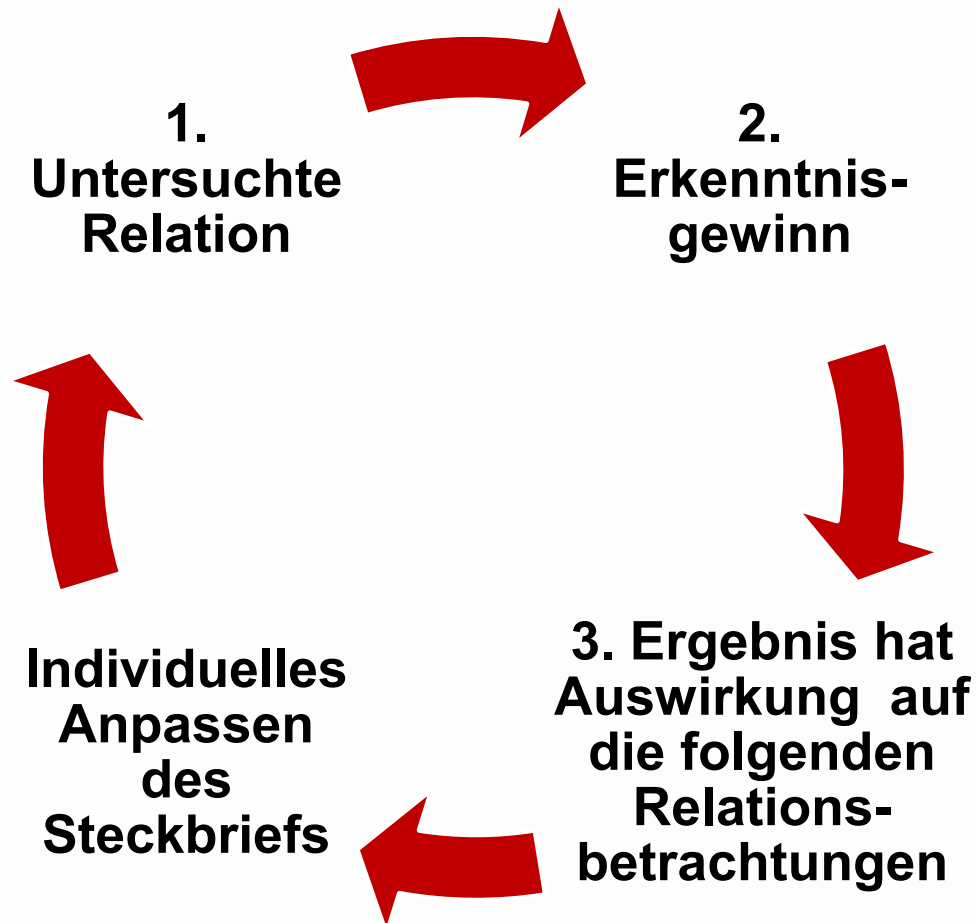


Beispielrelationen



Wegbeziehung Groß Pankow - Siggelkow		Relationskategorie 5
<ul style="list-style-type: none"> Groß Pankow/Ortskern - 119 Einwohner Siggelkow: Grundzentrum, Hauptortteil der 5 OT - 519 Einwohner (ohne Ortskern) 		
Quelle: Groß Pankow		
Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur		
<ul style="list-style-type: none"> Briefkästen Kirche: Pfarramt der Samelnde, Friedhof am Ortsausgang Ost 	<ul style="list-style-type: none"> Gemeindezentrum Klock (ausgewählte Leihmittel) Freiwillige Feuerwehr 	
Technische Infrastruktur & ÖPNV		
<ul style="list-style-type: none"> Busanbindung über Siggelkow nach Parchim (an Schultagen: mehrere Fahrtmöglichkeiten, sonst zwei Fahrtenpaare, eine Ruf-Bus-Fahrt) Bedienung nur Mo - Fr, dabei hauptsächlich Schülerverkehr (bis auf 3 Fahrtenpaare) 	<ul style="list-style-type: none"> Innerorts gute Wege, Fußweg endet am Ortsausgang Keine Fuß- und Radwege ab Ortsausgang, keine Beleuchtung außerhalb 	
Räumliche Beziehung / alternative Ziele		Ewertung
<ul style="list-style-type: none"> Nächstes Mittelzentrum: Parchim, 11 Km Weiteres Mittelzentrum: Lütz, 13 Km Nächstes Siggelkow weiteres Grundzentrum: Marnitz, 9 Km 	<ul style="list-style-type: none"> Naherortsgemeinschaftslink Gesuche / Freizeitaktivitäten verbleibende Mobilität für Nahverkehrsaktivität Ortsausgangsstraßen auf MIV ausgelegt - keine alternativen Wege für Fuß- und Radverkehr 	
Ziel: Siggelkow		
Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur		
<ul style="list-style-type: none"> Bäcker, Mobile Händler, Lebensmittelhändler Kinderfahrgaststätte Kirche, Friedhof Arztpraxis (allg. Medizini), Physiotherapie 	<ul style="list-style-type: none"> Sportplatz Gemeindezentrum, Bibliothek Landfrauenverein Freiwillige Feuerwehr 	
Technische Infrastruktur & ÖPNV		Ewertung
<ul style="list-style-type: none"> Busanbindung nach Parchim und Fichting Klein Pankow (drei Bushaltestellen im Ort) Bedienung Mo - Fr, hauptsächlich Schülerverkehr (andere Fahrten nur Mi, Fr) Innerorts z.T. Sanierungsbedürftige Wege, Fußweg endet am Ortsausgang Keine Fuß- und Radwege ab Ortsausgang, keine Beleuchtung außerhalb 	<ul style="list-style-type: none"> Grundzentrum zur Befriedigung des täglichen Basisbedarfes für die Ortsteile und angrenzende weitere Orte Potenzialer Verknüpfungs- und Sammelpunkt für Mobilitätsangebote zum Mittel- oder Oberzentrum 	
Wegbeziehung		
Wegbeziehung zwischen Quellort und Ziel		
<ul style="list-style-type: none"> Entfernung Groß Pankow - Siggelkow: 3,2 Km über Landesstraße, kein alternativer Weg Kein Radweg kein Bürgersteig, keine Beleuchtung entlang der Landesstraße ÖPNV: In der Ferien 5 Fahrtmöglichkeiten am Tag (07:30 Uhr, 12:00 Uhr, 17:00 Uhr; außerhalb bedarfsorientiert, Vorbestellung am Vortag) insg. 4 Minuten Fahrzeit Rückfahrmöglichkeiten ca. 12:30, 13:45, 14:30, 16:00 		
Einschätzung der Wegbeziehung für ältere Menschen		Änderungen u. Handlungsbedarf
Person 1 - mobil / leicht eingeschränkt mobil	Person 2 - (fast) eingeschränkt mobil	<ul style="list-style-type: none"> DevoL-entlastung: bis -25% Mehr Hochleistungs- → Wichtigkeit ÖPNV nach Siggelkow Barrierefreiheit in Siggelkow
<ul style="list-style-type: none"> Strecke per Rad bzgl. Entfernung möglich Fehlende Radwege machende Fahrt nach Siggelkow unattraktiv → Pkw wird bevorzugt 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrerfreiheit: Fehlende Radwege → mit dem Rad nach Siggelkow kaum möglich selbes Pkw verfügbar → angewiesen auf ÖPNV 	
Erkenntnisgewinne		
<ul style="list-style-type: none"> Zwang, sich zum Nachbarort zu orientieren → Nahmobilität weniger relevant → Verbesserungen Verkehrsinfrastruktur in Siggelkow Nachbarschaftsmobilität → ÖPNV-Angebot angemessen → Wahrung des Status quo / Fahrrad nicht für alle nutzbar Wahrung Status quo als Grundzentrum → Gemeindezentrum/Kirche/Dorfplatz nutzen → Mobilitätsberatung → Ansatzpunkte Ehrenamt 		

Beispielrelationen



3 Beispielrelationen

Status und Bewertung des Quellortes

- Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur
- Technische Infrastruktur und ÖPNV
- Räumliche Beziehung / alternative Ziele

Status und Bewertung des Zielortes

- Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur
- Technische Infrastruktur und ÖPNV

Bewertung der Wegebeziehung(en) zwischen Quell- und Zielort / Fokus ältere Menschen

Erkenntnisgewinn zur untersuchten Relation

Wegebeziehung Groß Pankow - Siggelkow		Relationskategorie 5
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Groß Pankow: Ortsteil – 119 Einwohner ▪ Siggelkow: Grundzentrum, Hauptortsteil der 5 OT – 519 Einwohner (ohne Ortsteile) 		
Quelle: Groß Pankow		
Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Briefkasten ▪ Kirche, Pfarrsitz: der Gemeinde, Friedhof am Ortsausgang Ost 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeindezentrum ▪ Kiosk (ausgewählte Lebensmittel) ▪ Freiwillige Feuerwehr 	
Technische Infrastruktur & ÖPNV		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Busanbindung über Siggelkow nach Parchim (an Schultagen mehrere Fahrtmöglichkeiten, sonst zwei Fahrtenpaare, eine Ruf-Bus-Fahrt) ▪ Bedienung nur Mo – Fr, dabei hauptsächlich Schulverkehr (bis auf 3 Fahrtenpaare) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Innerorts gute Wege, Fußweg endet am Ortsausgang ▪ Keine Fuß- und Radwege ab Ortsausgang, keine Beleuchtung außerhalb 	
Räumliche Beziehung / alternative Ziele	Bewertung	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nächstes Mittelzentrum: Parchim, 11 Km ▪ Weiteres Mittelzentrum: Lübz, 13 Km ▪ Neben Siggelkow weiteres Grundzentrum: Maritz, 9 Km 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nahversorgung eingeschränkt ▪ Besuche / Freizeitaktivitäten verbleibende Motive für Nahmobilität ▪ Ortsausgangsstraßen auf MIV ausgelegt - keine alternativen Wege für Fuß- und Radverkehr 	
Ziel: Siggelkow		
Soziale, medizinische und sonst. Infrastruktur		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bäcker, Mobile Händler, Lebensmittelhändler ▪ Kinderfeststätte ▪ Kirche, Friedhof ▪ Arztpraxis (allg. Medizin), Pflegedienst 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sportplatz ▪ Gemeindezentrum, Bibliothek ▪ Landfrauenverein ▪ Freiwillige Feuerwehr 	
Technische Infrastruktur & ÖPNV		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Busanbindung nach Parchim und Richtung Klein Pankow (drei Bushaltestellen im Ort) ▪ Bedienung Mo – Fr, hauptsächlich Schulverkehr (andere Fahrten nur Mi, Fr) ▪ Innerorts z.T. saniertes bedürftige Wege, Fußweg endet am Ortsausgang ▪ Keine Fuß- und Radwege ab Ortsausgang, keine Beleuchtung außerhalb 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundzentrum zur Befriedigung des täglichen Basisbedarfes für die Ortsteile und angrenzende weitere Orte ▪ Potenzieller Verknüpfungs- und Sammelpunkt für Mobilitätsangebote zum Mittel- oder Oberzentrum 	
Wegebeziehung		
Wegenetz zwischen Quelle und Ziel		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entfernung Groß Pankow - Siggelkow: 3,2 Km über Landesstraße, kein alternativer Weg ▪ Kein Radweg, kein Bürgersteig, keine Beleuchtung entlang der Landesstraße ▪ ÖPNV: In den Ferien 3 Fahrmöglichkeiten am Tag (07:30 Uhr, 12:00 Uhr, 17:00 Uhr, letzte davon bedarfsorientiert, Vorbestellung am Vortag) insg. 4 Minuten Fahrzeit Rückfahrmöglichkeiten ca. 12:30, 13:45, 14:30, 18:00 		
Einschätzung der Wegebeziehung für ältere Menschen		Änderungen u. Handlungsbedarfe
Person 1 – mobil / leicht eingeschränkt mobil	Person 2 – (stark) eingeschränkt mobil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BevöL-entwicklung bis -25% ▪ Mehr Hochbetagte → Wichtigkeit ÖPNV nach Siggelkow ▪ Barrierefreiheit in Siggelkow
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strecke per Rad bzgl. Entfernung möglich ▪ Fehlende Radwege machen die Fahrt nach Siggelkow unattraktiv → Pkw wird bevorzugt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrsicherheit: Fehlende Radwege → mit dem Rad nach Siggelkow kaum möglich ▪ selten Pkw verfügbar → angewiesen auf ÖPNV 	
Erkenntnisgewinn		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zwang, sich zum Nachbarort zu orientieren → Nahmobilität weniger relevant → Verbesserungen Verkehrsinfrastruktur in Siggelkow ▪ Nachbarschaftsmobilität → ÖPNV-Angebot ist angemessen → Wahrung des Status quo / Fahrrad nicht für alle nutzbar ▪ Wahrung Status quo als Grundzentrum → Gemeindezentrum/Kirche/Dorfläden nutzen → Mobilitätsberatung → Ansatzpunkte Ehrenamt 		

Beispielrelationen

Lübz – Parchim [Relationskategorie 1]

→ Gutes ÖPNV-Angebot (noch) Schiene und mehrere Buslinien

→ Orte sind nicht zwingend voneinander abhängig im Sinne eines Verhältnisses von Ortsteil zu Ort o. ä. / prinzipiell gleiche infrastrukturelle Ausstattung

→ Von besonderem Interesse ist das gute ÖPNV-Angebot im Korridor

→ Identifizierung möglicher zentraler Verknüpfungspunkte zum „Andocken“ von Mobilitätsangeboten aus dem Zwischenraum



Beispielrelationen

Lübz – Parchim [Relationskategorie 1]

→ Auf dieser Relation nur bedingtes Potenzial

- Geringe Distanz ca. 14km → Umsteigen für Zwischenorte die nicht direkt an der Linie liegen unattraktiv → kurze Wege zum eigentlichen Zielort
- Nur sehr wenige Orte im Zwischenraum (Rom und Ortsteile – Hauptort liegt direkt an der B191)

→ Übertragung der Erkenntnisse zur „Zwischenverknüpfung“ auf weitere Relation der Kategorie 1 → Identifizierung von Potentialen

→ bspw. Lübz – Goldberg → Zwischenort Passow (potentielle Verknüpfung (noch) Schiene und Bus)



Beispielrelationen

Marnitz – Parchim [Relationskategorie 2]

→ Geringes ÖPNV-Angebot; besteht nur wochentags, viele Fahrten schulverkehrsbezogen

→ Für Marnitz ist Parchim das nächstgelegene Mittelzentrum und Kreisstadt / eine Grundausstattung an Infrastruktur besitzt Marnitz (Nahkauf, Apotheke, Bank, Arzt, Sozialstation etc.)

→ Parchim Versorgung auch des mittel-/langfristigen Bedarfs, aber Marnitz generiert eigenen Einzugsbereich (für die kleineren Orte im Umkreis von ca. 3-5 km)

→ Mobilitätsbedürfnisse „gegen“ die eigentliche Lastrichtung z. B. für einen Ort wie Tessenow



Beispielrelationen

Marnitz – Parchim [Relationskategorie 2]

→ Für Radverkehr keine separate Infrastruktur außerhalb der Ortsgrenze → Einschränkung auch für „Nachbarortsmobilität“ → Marnitz – Parchim ca.15km

→ aus ÖPNV-Perspektive Potential sowohl in Richtung Parchim als auch nach Marnitz → Linienverlauf hierauf optimiert? → Potentialabschätzung 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.)

→ ebenfalls Prüfung von Verknüpfungspunkten



Beispielrelationen

Groß Pankow – Siggelkow [Relationskategorie 5]

- Groß Pankow Ortsteil ohne nennenswerte infrastrukturellen Einrichtungen
- Besuche / Freizeit als verbleibende Motive für Nahmobilität in Groß Pankow
- Siggelkow kleiner Ort mit Grundangebot der Funktion eines zentralen Ortes übernehmen kann obwohl so nicht regionalplanerisch definiert
- Siggelkow potenzieller Verknüpfungs- und Sammelpunkt für Mobilitätsangebote zum Mittel- oder Oberzentrum
- Entfernung Groß Pankow - Siggelkow: 3,2 Km über Landesstraße, kein alternativer Weg



Beispielrelationen

Groß Pankow – Siggelkow [Relationskategorie 5]

→ Kein Radweg, kein Bürgersteig, keine Beleuchtung entlang der Landesstraße

→ kurze Distanz → Radverkehrsnutzung möglich → Personen die eingeschränkt mobil sind → ÖPNV

→ Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur / Barrierefreiheit in Siggelkow notwendig

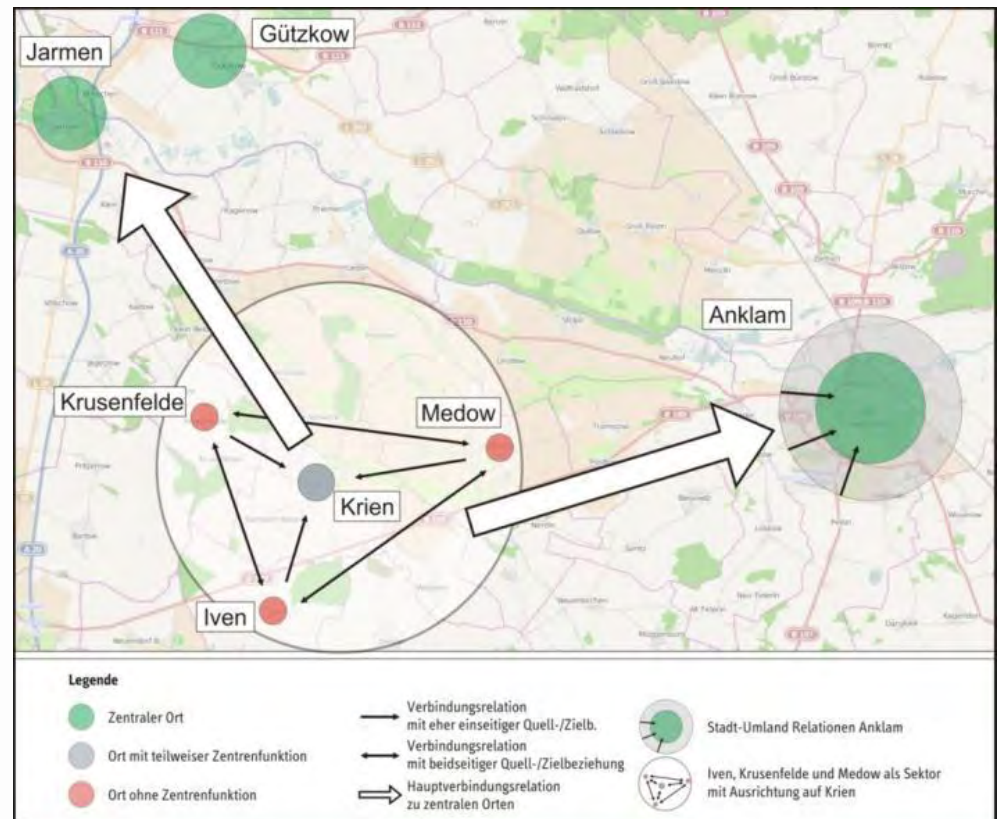
→ ÖPNV-Angebot für diese Relation angemessen → Wahrung Status quo → Fokus Verbesserung Situation Radverkehr

→ Vorhandene Infrastruktur (Kirche/Dorfladen) nutzen
→ Mobilitätsberatung angliedern → Ehrenamt



Beispielrelationen → Vorpommern Greifswald

- Erkenntnisse aus LUP Steckbriefen herangezogen für die Betrachtung Vorpommern Greifswald
- Vergleichbare Strukturen wie LUP
- Stärkerer Fokus auf Bündelung an Orten mit Zentrenfunktion
- Bsp.: Bündelung in Krien → normaler ÖPNV in der Regel stark auf Zielorte Jarmen bzw. Anklam ausgerichtet → Veränderung Linienführung



Beispielrelationen

Krien – Iven – Medow - Krusenfelde

→ Krien: Ort der die Funktionen eines zentralen Ortes tlw. übernehmen kann → Dorfladen, Post etc. → Vereine, Feuerwehr etc. als Anknüpfungspunkte für Mobilitätsberatung → Ehrenamt → bürgerschaftliches Engagement und damit auch für Mobilitätskonzepte

→ Iven, Medow, Krusenfelde Orte ohne nennenswerte infrastrukturelle Einrichtungen → Zwang zur Nachbarschaftsmobilität

→ teilweise weite Wege → Fahrrad nur für ausgewählte Nutzergruppen eine Alternative → ÖPNV = Schülerverkehr etc.





Beispielrelationen

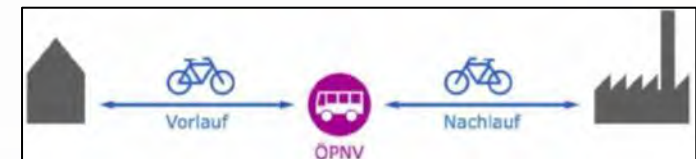
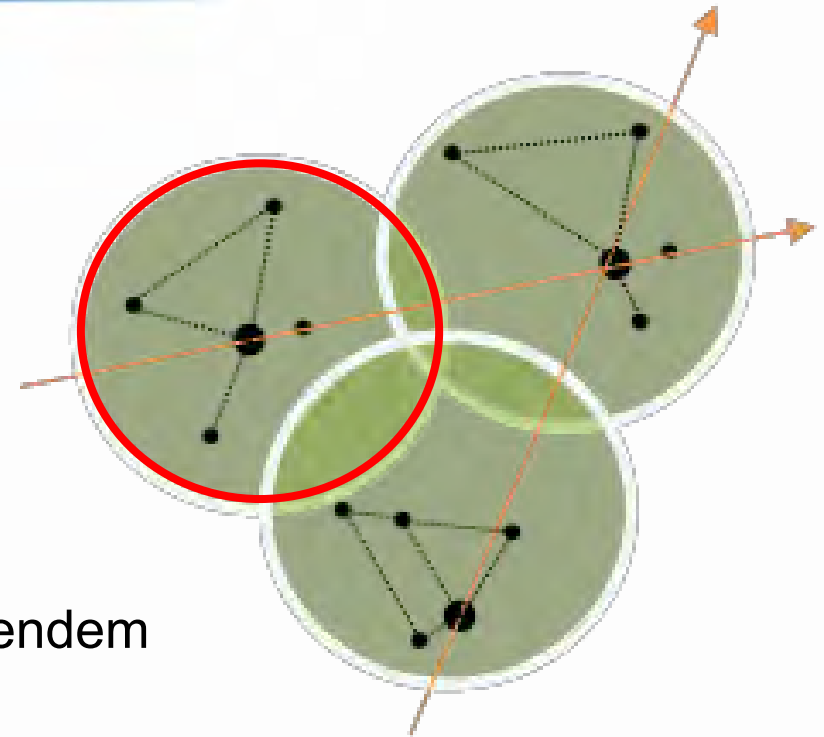
Krien – Iven – Medow – Krusenfelde → Kooperationsraum

→ Orte sind zu klein für eigenständiges ÖPNV-Konzept

→ Bildung eines Kooperationsraumes über Verwaltungsgrenzen hinweg, bei entsprechendem Potenzial

→ beratende Unterstützung bei der Ausgestaltung und Fragen zu einem Kooperationsraum

→ mehr schichtiges ÖPNV-Netz → Hauptrelationen → Nebenrelationen → Flächenerschließung durch innovative, multimodale Konzepte



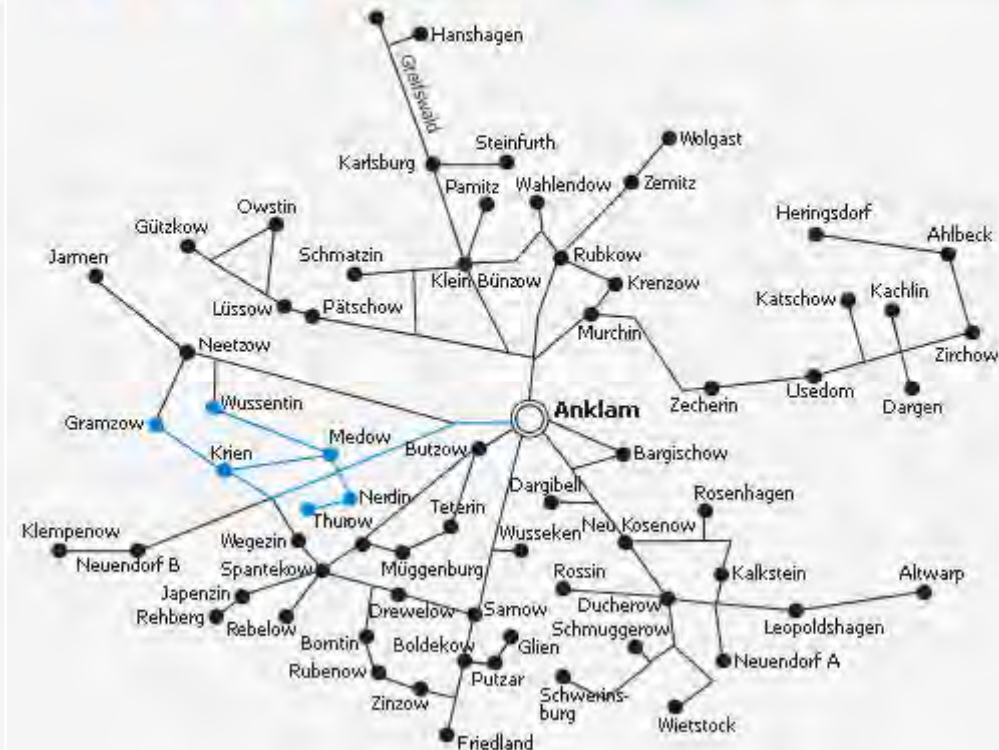
• 201 • 202 • 203 • 204 • 206 • **207** • 208 • 209 • 210
 • 211 • 212 • 213 • 215 • 216 • 217
 • 222 • 225 • 226

Details & Abfahrtszeiten Linie 207 anzeigen



• 201 • 202 • 203 • 204 • 206 • 207 • 208 • **209** • 210
 • 211 • 212 • 213 • 215 • 216 • 217 • 218 • 219
 • 222 • 225 • 226

Details & Abfahrtszeiten



- Konsequente Führung der Linie 207 über Krien
- Erweiterung der Linie 209 oder 211 bis Jarmen
- Ausbau einer Linie des Schülerverkehrs zu einer regulären ÖPNV-Nebenachse

Beispielrelationen – Nahmobilität in Zentren



Beispielrelationen – Nahmobilität in Zentren

→ vor allem in den zentralen Bereichen wenig Handlungsdruck

→ je weiter vom Zentrum entfernt desto schlechter wird die Situation für Fußgänger und Radfahrer → dennoch nicht prioritäres Handlungsfeld Gesamtnetz der Stadt

→ Problem ist bspw. die Lage ZOB und etwaiger Zielorte → Ärztehaus / Einkauf → „wieder“ lange Wege für Menschen die eingeschränkt mobil sind und mit ÖPNV anreisen → Problematik letzter Reiseabschnitt

→ fehlende Haltestellen, große Straßen als Barrieren, Barrierefreier Zugang, Entfernung etc.



Ausblick auf Empfehlungen & Handlungsansätze – Bausteine

- Neustrukturierung des ÖPNV-Netzes
- Ergänzende Angebote getragen durch bürgerschaftliches Engagement (Bürgerbus, Dorfauto, ...)
- Intermodale Verknüpfungen
- Radverkehr
- Nahraumgestaltung

Neustrukturierung des ÖPNV-Netzes

- ÖPNV als Grundelement unverzichtbar
- Neustrukturierung des ÖPNV-Netzes
- Fokussierter Linienverkehr mit attraktivem Angebot
 - Analyse sinnvolle Verknüpfungspunkte, dadurch besseres Angebot für Zwischenräume und höhere Fahrgastnachfrage auf den verbliebenen starken Linien → langfristige Sicherung
 - Haltestellensituation in den „Zielorten“ überprüfen
 - Optimierung „letzte Meile“
- Zwischenbereiche mit flexiblen Angebotsformen + ggf. einzelne Linienfahrten für den Schülerverkehr
- Ergänzung des ÖPNV durch intermodale Ansätze

204 Rufbusfläche H (gültig ab: 04.09.2014)

H

Ihr Flächen-Rufbus für die Rufbusfläche H.
Alle Orte im Überblick für die Flächen
H1 und H2.



Neustrukturierung ÖPNV-Netz: Beispiel Altmarkkreis Salzwedel



(Quelle: <http://www.pvgs-salzwedel.de/netzkarte/region?id=H>)

Angebote getragen durch bürgerschaftliches Engagement: Beispiel Dorfmobil Klaus-Steyrling-Kniewas

- Gemeinde Klaus 1.200 E.: 11 EW/km², zwei Siedlungskerne (Klaus und Steyrling), Streusiedlung
- Gebirgig und waldreich, Distanzen von bis zu 8 km zu Versorgungsrichtungen und Haltestellen des ÖPNV
- Bedarfsangebot werktags (Mo-Fr) von 7:00 Uhr bis 19:00 Uhr
- Seit 2002 (bis 2003 Modellphase) durchgehend in Betrieb
- Interessant: Kooperation mit dem Dorfladen Steyrling: Gratisfahrt bei Einkauf über 20 Euro
- Finanzierung: Mitgliedsbeiträge des Vereins, Fahrtentgelte, Subventionen durch das Land Oberösterreich, Sponsorengelder, Einnahmen bei Veranstaltungen des Dorfmobil-Teams

Intermodale Verknüpfungen

- Abstellmöglichkeiten für Fahrrad / Pedelec an Bahnhöfen und Bushaltestellen des Liniennetzes
- Fokus sollte auf der Nutzung des eigenen Zweirades liegen
- Prüfung der Ergebnisse des inmod-Projekts



Mit dem Rad außerorts von Dorf zu Dorf

- Konflikte aus hohen Kfz-Geschwindigkeiten
- Chance für ein Netz mit straßenbegleitenden Radwegen??
>> Beispiel S-H, Nds.
- Neuartige Lösungen: Verkehrsversuch behalten, Tempolimit...



Nahraum: Lebensqualität im Wohnumfeld

- **Straße als Begegnungsraum**
 - >> *gegen Alterseinsamkeit*
 - >> *für eigenständigen Haushalt*
 - >> *nicht wegziehen müssen*
- Nahversorgungsangebote
- Sichere Hauptstraßenquerungen
- Altengerechte Ampelschaltungen
- Verträgliche Fahrgeschwindigkeit
- Keine „Angsträume“
- Barrierefreies Umfeld

= *Konzept „Nahmobilität“*



Maßstab Rollator – Berollbarkeit ebener Oberflächen



Zukunftsthema E-Mobilität für Ältere

- Elektrounterstützung zur Erhaltung der Reichweite
- Faszination für Elektrofahrräder
- Diverse neuartige E-Kleinfahrzeuge

>> *Folgerungen für den Straßenraum und das Parken?*



Kontakt

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

Dr. Jürgen Gies
030 / 39001-240
gies@difu.de

Jörg Thiemann-Linden
030 / 39001-138, 0177 / 590 2053
Thiemann-Linden@difu.de

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

Dr. Timo Barwisch
0561 / 7 08 41 050
barwisch@plan-mobil.de

Frank Büsch
0561 / 7 08 41 050
buesch@plan-mobil.de

