

Kommissionsdrucksache

(16.06.2015)

Entwurf des Vorsitzenden Jörg Heydorn

Zweiter Zwischenbericht der Enquete-Kommission
„Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“

- Mobilität im Alter

Alter und Gesundheit/ Pflege wird noch erarbeitet

Berichtsentwurf, ohne Handlungsempfehlungen und Sondervoten

Inhaltsverzeichnis	Seite
Vorwort	3
A Zusammensetzung und Arbeitsweise der Enquete-Kommission.....	4
B Mobilität im Alter	9
B.1 Mobilitätsrealität älterer Menschen in Mecklenburg-Vorpommern.....	11
B.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	15
B.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	17
B.1.3 Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr).....	18
B.1.4 Verkehrssicherheit	19
B.2 Rahmenbedingungen für eine Sicherung der Mobilität Älterer	22
B.2.1 Finanzielle und ordnungsrechtliche Rahmenbedingungen für den Straßenraum	22
B.2.2 Finanzielle und ordnungsrechtliche Rahmenbedingungen für den ÖPNV	24
B.3 Akzeptanz neuer Mobilitätsformen, neue Mobilitätsoptionen.....	27
B.3.1 Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien....	30
B.4 Handlungsempfehlungen zu Mobilität im Alter	33
B.5 Sondervoten zu Mobilität im Alter (ggfs).....	33
C Literatur- und Quellenverzeichnis	34
D Anhang.....	41
D.1 Beratungsverlauf	41
D.2 Liste der Kommissionssitzungen	47
D.3 Liste der Kommissionsdrucksachen	48
D.4 Liste ausgewählter Plenarprotokolle.....	51
D.5 Liste ausgewählter Landtagsdrucksachen.....	52
D.6 Liste ausgewählter Bundestagsdrucksachen	53

Vorwort

Der vorliegende zweite Zwischenbericht dokumentiert die Arbeit der Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“ vom April 2014 bis Herbst 2015. In dieser Zeit hat sich das Gremium aus Abgeordneten und nicht-parlamentarischen Mitgliedern in 18 Sitzungen unter anderem intensiv mit den Themenfeldern „Mobilität und Alter“ und „Alter und Gesundheit/Pflege“ befasst. Dabei stand und steht die Kommission vor der Aufgabe, zu jedem Themenfeld konkrete Maßnahmen für die Landespolitik vorzuschlagen. Erste Handlungsempfehlungen zu den behandelten Themenfeldern enthält der vorliegende Zwischenbericht. Die Kommission hat am xx. yy. 2015 in ihrer ZZ. Sitzung diesem Zwischenbericht mit den Stimmen der (durch die Fraktionen XYZ) benannten Kommissionsmitglieder zugestimmt. Der Landtag und die interessierte Öffentlichkeit erhalten damit eine Zwischenbilanz der bisherigen Arbeit, die durch die öffentlichen Sitzungen und die Einbeziehung zahlreicher Sachverständiger und Betroffener ausgesprochen transparent gestaltet wurde.

Der Abstimmungsprozess innerhalb der Kommission ist mit diesem Zwischenbericht nicht abgeschlossen. Die Kommission informiert vielmehr über den aktuellen Stand der Beratungen und über die getroffenen Feststellungen und Einschätzungen, um über die Grenzen der Kommission hinaus zu weiteren Überlegungen anzuregen. Die Kommission hat ihre weitere Arbeit bereits begonnen, dies betrifft die Themenfelder „Bildung und Arbeit“, „Engagement und Teilhabe“ sowie „Infrastruktur“. Damit zusammenhängende Fragen werden immer mit dem Fokus auf dem „Älter werden“ erörtert, und immer mit der Zielsetzung, konkrete Maßnahmen für die Landespolitik vorzuschlagen. Daraus und aus aktuellen Entwicklungen können sich wiederum neue Aspekte auch für die Feststellungen und Handlungsempfehlungen zu den Themenfeldern ergeben, die bereits Gegenstand des vorliegenden Zweiten Zwischenberichts bzw. des Zwischenberichts auf Drucksache 6/2929 waren.

Ich danke allen Kommissionsmitgliedern und ständigen Gästen, die die Arbeit der Enquete-Kommission unterstützt haben. Und ich danke auch allen Angehörten und Sachverständigen. Erst die Vielzahl an unterschiedlichen Sichtweisen, Erkenntnissen und Meinungen hat unsere Arbeit in der Enquete-Kommission ermöglicht.

Ich bin überzeugt, der Landtag kann sehr zufrieden sein mit unseren bisherigen Ergebnissen. Der zweite Zwischenbericht schafft anhand der gewonnenen Erkenntnisse eine eigenständige Beratungsgrundlage für den Landtag, um den anstehenden Herausforderungen gerecht zu werden. Wir freuen uns auf die weitere produktive Auseinandersetzung um die wesentlichen Zukunftsfragen.

Jörg Heydorn

Vorsitzender der Enquete-Kommission

„Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“

A Zusammensetzung und Arbeitsweise der Enquete-Kommission

Auf Antrag der Fraktionen von SPD und CDU hat der Landtag in seiner 8. Sitzung am 1. Februar 2012 die Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“ eingesetzt.¹

Mit dem Einsetzungsbeschluss übergab der Landtag der Enquete-Kommission den Auftrag, auf der Grundlage der bestehenden Erkenntnisse zum demografischen Wandel Maßnahmen zu empfehlen, die geeignet sind, den Teilhabe- und Versorgungsansprüchen einer älter werdenden Bevölkerung Rechnung zu tragen.² Als Schwerpunktthemen benennt der Einsetzungsbeschluss „Soziale Sicherung im Alter“, „Alter und Gesundheit“, „altersgerechtes Wohnen“, „Pflege“ und „Mobilität im Alter“. Die Enquete-Kommission soll sich über Grundfragen des Zusammenlebens verständigen. Das künftige Miteinander der verschiedenen Generationen, die Organisation von Chancengerechtigkeit sowie das Verhältnis von individueller Verantwortung und staatlicher Daseinsvorsorge sollen betrachtet werden. Ein Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hinsichtlich der Ausdehnung des Auftrags auf die Herausforderungen des demografischen Wandels insgesamt wurde durch den Landtag mehrheitlich abgelehnt.³

Die Enquete-Kommission besteht gemäß Einsetzungsbeschluss aus 21 Personen, die von den Fraktionen des Landtages entsprechend ihres Stärkeverhältnisses benannt wurden. Neben Mitgliedern des Landtages gehören ihr gemäß Enquete-Kommissions-Gesetz vom 9. Juli 2002 (EKG M-V, GVOBl. M-V S. 440) auch externe Sachkundige an.

Der erste Zwischenbericht zu den Themen „Lebenssituation Älterer“ und „Wohnen im Alter“ wurde von der Enquete-Kommission am 28. März 2014 mehrheitlich mit den Stimmen der durch die Fraktionen von SPD, CDU, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN benannten Kommissionsmitglieder bei einer Gegenstimme seitens der Fraktion der NPD angenommen und auf Drucksache 6/2929 dem Plenum des Landtags zugeleitet. Der Landtag hat dazu in seiner 68. Sitzung am 14. Mai 2014 beraten und den Bericht verfahrensmäßig für erledigt erklärt.⁴

Im Anschluss an den ersten Zwischenbericht dokumentiert der hier vorliegende zweite Bericht die Arbeit der Enquete-Kommission für den Zeitraum vom 1. April 2014 bis xx. yy. 2015. In dieser Zeit beschäftigte sich das Gremium mit *den zwei Themenfeldern* „Mobilität im Alter“ und „Alter und Gesundheit/Pflege“ (*noch in Arbeit*). Die Enquete-Kommission setzte sich aus folgenden parlamentarischen und nichtparlamentarischen Mitgliedern zusammen.

¹ Landtagsdrucksache 6/251

² Die Fokussierung auf die Zielgruppe der „älter werdenden Bevölkerung“ wird in der Landtagsdrucksache 6/251 explizit festgelegt.

³ Landtagsdrucksache 6/286; Vgl. Plenarberatung Plenarprotokoll 6/8 vom 01. Februar 2012, S. 41-55; Annahme des Antrags auf Landtagsdrucksache 6/251. Ablehnung der Ziffern 1 bis 5 des Änderungsantrags auf Landtagsdrucksache 6/286, S. 55

⁴ Protokoll der 68. Landtagssitzung in der 6. Wahlperiode am 14. Mai 2015, S.37ff

Zusammensetzung der Enquete-Kommission:

21 stimmberechtigte parlamentarische und nichtparlamentarische Mitglieder

Vorsitzender: Heydorn, Jörg (SPD)

Stellv. Vorsitzende: Stramm, Karen (DIE LINKE)

Benennende Fraktion	ordentliche Mitglieder	stellvertretende Mitglieder
SPD	<i>parlamentarische Mitglieder:</i> Albrecht, Rainer (MdL) Barlen, Julian (MdL) Heydorn, Jörg (MdL) Tegtmeier, Martina (MdL)	Donig, Ingulf (MdL) (ab 09/2013) Kaselitz, Dagmar (MdL) (ab 04/2014) Saemann, Nils (MdL) (ab 09/2013) Wippermann, Susann (MdL) (ab 04/2014)
	<i>nicht parlamentarische Mitglieder:</i> Blank, Roland ⁵ Deiters, Thomas ⁶ Drecoll, Erika ⁷ Gagzow, Wolfgang ⁸	Hercher, Liane (ab 09/2012) ⁹ Beyer, Thomas (ab 09/2012) ¹⁰ Paetow, Brigitte (ab 09/2012) ¹¹ Petau, Monika (ab 09/2012)
CDU	<i>parlamentarische Mitglieder:</i> Friemann-Jennert, Maika (MdL) Schubert, Bernd (MdL) Texter, Andreas (MdL)	Reinhardt, Marc (MdL) Schütt, Heino (MdL) Lindner, Detlef (MdL) (ab 11/2012)
	<i>nicht parlamentarische Mitglieder:</i> Schapper, Helmut ¹² Schröder, Jan Peter (bis 08/2014) ¹³ Köpp, Matthias (ab 09/2014) ¹⁴ Wiechert, Markus ¹⁵	Jonitz, Dietmar (ab 04/2012) ¹⁶ Lagemann, Helga (11/2012 bis 08/2014) ¹⁷ Kaiser, Klaus-Dieter (ab 11/2012) ¹⁸

⁵ Leiter der Geschäftsstelle des Verbandes norddeutscher Wohnungsunternehmen e. V. in Schwerin, Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Mecklenburgisch-Vorpommerscher Wohnungsunternehmen e. V.

⁶ Stellvertretender Geschäftsführer Städte- u. Gemeindetag M-V e. V.

⁷ Stellvertretende Vorsitzende Landesseniorenbeirat M-V e. V. (bis Oktober 2013).

⁸ Geschäftsführer Krankenhausgesellschaft M-V e. V.

⁹ Referentin Verband norddeutscher Wohnungsunternehmen e. V. in Schwerin.

¹⁰ Bürgermeister Hansestadt Wismar.

¹¹ Vorsitzende Landesseniorenbeirat M-V e.V. (bis Oktober 2013).

¹² LIGA Spitzenverband Freie Wohlfahrtspflege in M-V e.V.

¹³ Geschäftsführer Landkreistag M-V e. V.

¹⁴ Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Landkreistages M-V

¹⁵ Beauftragter der Evangelisch-Lutherischen Kirche in Norddeutschland beim Landtag und der Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern.

¹⁶ Geschäftsführer DRK-Kreisverband Ludwigslust e. V.

¹⁷ Referentin Landkreistag M-V e. V.

¹⁸ Direktor Evangelische Akademie der Nordkirche.

DIE LINKE	parlamentarische Mitglieder: Dr. Al-Sabty, Hikmat (MdL) (bis 03/2014) Koplin, Torsten (MdL) (ab 04/2014) Stramm, Karen (MdL)	Koplin, Torsten (MdL) (bis 3/2014) Dr. Al-Sabty, Hikmat (MdL) (ab 04/2014) Bernhardt, Jacqueline (MdL)
	nicht parlamentarische Mitglieder: Dr. Syrbe, Barbara ¹⁹ Dr. Weiß, Wolfgang ²⁰	Müller, Irene (ab 05/2012) ²¹ Dr. Speck, Andreas (ab 05/2012) ²²
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	parlamentarische Mitglieder: Gajek, Silke (MdL)	Berger, Ulrike (MdL) (ab 04/2012)
	nicht parlamentarische Mitglieder: Dr. Hill, Renate ²³	Dr. Krull, Petra (04/2012 bis 05/2014) ²⁴ Kistler, Anja (ab 06/2014)
NPD	parlamentarische Mitglieder: Köster, Stefan (MdL)	Andrejewski, Michael (MdL)

ständige Gäste	vertretene Institution/Behörde
Paetow, Brigitte (bis 10/2013) Rosenheinrich, Bernd (ab 01/2014)	Landesseniorenbeirat Mecklenburg-Vorpommern e. V.
Dr. Zinnow, Pirko Kristin (bis 09/2013) Mertens, Herbert C. (i.V.) Laubner, Tilmann (ab 10/2014)	Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern
Henke, Elvira	Sozialministerium Mecklenburg-Vorpommern

Der Landtag Mecklenburg-Vorpommern hat in seiner 11. Sitzung am 6. März 2012 entsprechend § 5 Absatz 1 des Untersuchungsausschuss- und Enquete-Kommissions-Gesetz (UAG/EKG) auf Wahlvorschlag der Fraktionen der SPD und CDU den Abgeordneten Jörg Heydorn (SPD) zum Vorsitzenden und die Abgeordnete Karen Stramm auf Wahlvorschlag der Fraktion DIE LINKE zu dessen Stellvertreterin gewählt.²⁵ Die konstituierende Sitzung am 13. April 2012 wurde durch die 1. Vizepräsidentin des Landtags Mecklenburg-Vorpommern, Beate Schlupp, eröffnet. Die Fraktionen benannten Julian Barlen (SPD), Maika Friemann-Jennert (CDU), Karen Stramm (DIE LINKE), Silke Gajek (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und Stefan Köster (NPD) als Obleute.²⁶

Am 30. Mai 2012 hat die Kommission in ihrer zweiten Sitzung beschlossen, die Vorsitzende des Landesseniorenbeirates, die Leiterin des für Demografie zuständigen Referates in der

¹⁹ Landrätin Landkreis Vorpommern-Greifswald.

²⁰ Privatdozent Universität Greifswald.

²¹ Verband LAG Lebenshilfe Behinderter Rostock.

²² Geschäftsführer Landesverband Sozialpsychiatrie M-V e.V.

²³ Geschäftsführerin Landesfrauenrat M-V e. V. (bis Mai 2013).

²⁴ Fachstelle Gleichstellung beim Landesfrauenrat M-V e. V.

²⁵ Protokoll der 11. Landtagssitzung in der 6. Wahlperiode am 6. März 2012

²⁶ Protokoll der 1. Sitzung der Enquete-Kommission am 13. April 2012, S. 5,7

Staatskanzlei sowie die für Seniorenpolitik zuständige Referentin im Sozialministerium als ständige Gäste (mit beratender Stimme) zu allen Sitzungen einzuladen.

Die Enquete-Kommission verständigte sich darauf, die aus dem Einsetzungsauftrag resultierenden Themen in der folgenden Reihenfolge zu beraten:²⁷

- Wohnen im Alter
- Alter und Gesundheit/Pflege
- Mobilität im Alter
- Bildung/Arbeit
- Bürgerschaftliches Engagement/Gesellschaftliche Teilhabe
- Infrastruktur

Für jedes Themenfeld verabredete die Enquete-Kommission eine Vorgehensweise in vier Arbeitsschritten:²⁸

1. Festlegung der im Themenfeld zu bearbeitenden Fragestellungen - unter Einbeziehung der Ministerien, die ihre Grundpositionen und strategischen Ausrichtungen darlegen
2. Beauftragung einer Grundlagenexpertise zum jeweiligen Thema
3. Auswertung und ggf. Anhörung auf der Basis der Grundlagenexpertise
4. Konsensbildung und Beschlussfassung mit Vorschlägen für Umsetzungsziele und konkrete Maßnahmen zum jeweiligen Teil des Zwischen- und Endberichts

Neben dem im Einsetzungsbeschluss benannten Demografiebericht der Landesregierung haben die Mitglieder der Enquete-Kommission den Strategiebericht der IMAG Demografischer Wandel der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern²⁹ zum Ausgangspunkt ihrer Tätigkeit gemacht. Zudem wurde das Sekretariat der Enquete-Kommission personell in die IMAG eingebunden.

Um einen engen Austausch mit der Landesregierung zu gewährleisten, wurde die Berichterstattung der Fachressorts der zuständigen Ministerien zum jeweiligen Themenfeld beschlossen.³⁰ Die Bearbeitung der Themen ist im Anhang als Beratungsverlauf chronologisch dargestellt.

Die Verwaltung des Landtages Mecklenburg-Vorpommern hat für die Enquete-Kommission ein Sekretariat mit folgender Besetzung zur Verfügung gestellt:

²⁷ Kommissionsdrucksache 6/9(neu)

²⁸ Ebenda

²⁹ Landtagsdrucksache 5/4126

³⁰ Protokoll der 3. Landtagssitzung in der 6. Wahlperiode am 24. August 2012, S. 12

Leitung des Sekretariats	
Winkelmann, Knud	bis 12/2012, ab 03/2013
Wittenberg, Ulrich	von 12/2012 bis 03/2013
wissenschaftliche Referentinnen und Referenten	
Bohnstedt, Wolfgang	ab 02/2012
Franz, Silke	ab 09/2012 bis 4/2015
Hagemann, Christiane	ab 09/2014
Karsten, Kathrin	von 02/2012 bis 09/2014
Ludmann, Michaela	ab 05/2015
Dr. Peters, Claudia	ab 01/2013
Reil, Rolf	von 03/2012 bis 10/2012
Bürosachbearbeiterinnen	
Behnke, Jana	bis 12/2012
Brandt, Anita	
Rust, Marlies	ab 02/2014

In den Fraktionen wurde die Kommissionsarbeit von folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern betreut:

Fraktion	wissenschaftliche Referentinnen und Referenten	Bürosachbearbeiterinnen und Bürosachbearbeiter
SPD	Blum, Petra (bis 06/2012) Dr. Mose, Jörg (ab 01/2013)	Rakette, Edda (ab 04/2012)
CDU	Ehlers, Sebastian (bis 08/2013) Dr. Anders, Christian (ab 09/2013)	Abromeit-Roloff, Jana (von 02/2012 bis 11/2012) Gwiazda, Waija(seit 12/2012)
DIE LINKE	Petermann, Christian (bis 02/2014) Steffens, Sabine (ab 05/2014)	Ertel, Karin
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	Steinbach, Marc (03/2012 bis 7/2012 und ab 03/2015) Thomas, Kerstin (08/2012 bis 02/2015)	Steinbach, Marc (ab 08/2012 bis 2/2015)
NPD	Klawitter, Frank	

Zu den Themenfeldern „Mobilität im Alter“ und „Alter und Gesundheit/Pflege“ wurden Impulsreferate, Expertenanhörungen und Workshops durchgeführt sowie Grundlagenexpertisen erstellt. Deutlich wurde in dieser zweiten Phase der Arbeit der Enquete-Kommission die Verzahnung der einzelnen Themenfelder miteinander. Im Zentrum der Beratungen der Kommission stand die Diskussion konkreter Handlungsempfehlungen zu „Mobilität im Alter“ und „Alter und Gesundheit/Pflege“. Ergebnis ist der vorliegende zweite Zwischenbericht, der in zwei Kapiteln beide Themenfelder erörtert und die Handlungsempfehlungen der Enquete-Kommission enthält.

B Mobilität im Alter

Die Sicherstellung von Mobilität wird als eine Kernaufgabe der Daseinsvorsorge angesehen.³¹ Es gilt, die von den Älteren gewünschte Mobilität bis ins hohe Alter zu ermöglichen und gleichzeitig Belastungen und Einschränkungen durch unfreiwillige (erzwungene) Mobilität soweit wie möglich zu reduzieren.³² Mobilität beinhaltet viele verschiedene Facetten. Der in diesem Kontext verwendete Mobilitätsbegriff umfasst neben der tatsächlichen räumlichen Fortbewegung auch die körperliche bzw. geistige Mobilitätsfähigkeit, das materielle Mobilitätspotenzial sowie die virtuelle bzw. kommunikative Mobilität.³³ Verkehr dagegen bezeichnet die Handlungen, Mittel und Infrastrukturen, die Mobilität erst ermöglichen. Verkehr sollte daher von seiner Bedeutung für die Gewährleistung von außerhäuslicher Mobilität her gedacht werden.

Bereits der Fünfte Bericht zur Lage der älteren Generation 2005 verdeutlicht, dass Mobilität ein menschliches Grundbedürfnis und eine entscheidende Grundvoraussetzung für Selbstständigkeit und gesellschaftliche Partizipation auch im Alter ist.³⁴ Insbesondere außerhäusliche Mobilität ermöglicht eine eigenständige Lebensführung, Teilhabe an sozialen und kulturellen Aktivitäten, den Zugriff auf unverzichtbare Güter und Dienstleistungen wie auch die Verankerung vor Ort. Mobilität spielt somit im individuellen sowie im gesellschaftlichen Kontext des Alterns eine bedeutende Rolle.³⁵ Sie kann entscheidend zur Unabhängigkeit, Lebensfreude und Lebenszufriedenheit im Alter beitragen und auch den Gesundheitszustand positiv beeinflussen. Umgekehrt gehen Mobilitätseinbußen immer mit einem Verlust an Lebensqualität einher.³⁶

Ältere Menschen stellen hinsichtlich ihres spezifischen Risikoverhaltens sowie ihrer Mobilitäts- und Leistungsfähigkeit keine homogene Gruppe dar. Es ist nicht von einer gleichmäßigen Verminderung der Wahrnehmungs- und Leistungsfähigkeit mit zunehmendem Lebensalter auszugehen, obwohl mit zunehmendem Alter Mobilitätsbeschränkungen immer wahrscheinlicher werden.³⁷ Veränderungen der Aktivitäts- und Mobilitätsmuster Älterer ergeben sich aber auch aus sich verändernden Wohnortpräferenzen, Haushaltsstrukturen und Lebensstilen. Ältere unterscheiden sich auch hinsichtlich ihrer individuell verfügbaren wirtschaftlichen Ressourcen. Die Lebensverhältnisse der künftigen Älteren gestalten sich aller Wahrscheinlichkeit nach schlechter als die der heutigen Rentnergeneration.³⁸ Hinsichtlich ihres Mobilitätsverhaltens sind die „künftigen Älteren“ nicht mit den „heutigen Alten“ bzw.

³¹ Bundestagsdrucksache 17/7699, S. 186; Faller et al. 2014, S. 14.

³² Anmerkung: Unfreiwillige (erzwungene) Mobilität steht im Gegensatz zu freiwilliger Mobilität und ist durch strukturelle Faktoren, wie Wegezweck und Wegedistanz bestimmt, um Ziele der täglichen Versorgung zu erreichen, wobei es keine Wahlmöglichkeit bei den Verkehrsmitteln gibt; Vgl. dazu Difu und plan:mobil 2015, S. 15f (=immer Kommissionsdrucksache 6/36).

³³ Baumgartner et al. 2013, S. 79f; Difu und plan:mobil 2015, S. 15f; Claßen et al. 2014, S. 61f zum Mobilitätsbegriff: Verkehr bezeichnet Mittel und Infrastrukturen, die Mobilität erst ermöglichen.

³⁴ BMFSFJ 2005 (Fünfter Altenbericht), S. 240.

³⁵ Claßen et al. 2014, S. 59; BMFSFJ 2005 (Fünfter Altenbericht) S. 240; Baumgartner et al. 2013, S. 79; Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 13; Protokoll der 24. Sitzung Enquete-Kommission am 27. Juni 2014, S. 13, Beitrag Krause.

³⁶ BMFSFJ 2005 (Fünfter Altenbericht), S. 240; Wilde 2014, S. 154.

³⁷ Rudinger und Kocherscheid 2011, S. 11f; Difu und plan:mobil 2015, S. 18ff; Hefter und Götz 2013, S. 21ff.

³⁸ Landtagsdrucksache 6/2929, S. 17ff.

den „Alten von gestern“ zu vergleichen.³⁹ So werden Ältere heute und in Zukunft ganz unterschiedliche Anforderungen an ihre eigene Mobilität stellen.⁴⁰

Die Alterung unserer Gesellschaft lässt neue konzeptionelle Anforderungen entstehen. Dem Wunsch nach lebenslanger Mobilität und Teilhabe stehen mit zunehmendem Alter einhergehende Gesundheits- und Leistungseinbußen (sensorische, motorische und kognitive) gegenüber, die sich einschränkend auf die individuelle Mobilität auswirken können.⁴¹ Vor dem Hintergrund des steigenden Anteils älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen entsteht die Notwendigkeit eines altengerechten und sicheren (Verkehrs)Umfeldes.⁴² Auch gewinnen Mobilitätsalternativen zur Pkw-Nutzung an Bedeutung. Die Ermöglichung und der Erhalt von Mobilität sind entscheidend für eine angemessene Gestaltung des dritten Lebensabschnittes, ansonsten drohen Einsamkeit, Isolation und/oder Passivität.⁴³

Die Gewährleistung der Mobilität für Menschen, die in ländlichen, an öffentliche Verkehrsmittel schlecht angebundenen Gemeinden leben und nicht über ein eigenes Auto verfügen, ist eine besondere Herausforderung für Mecklenburg-Vorpommern. Der Rückgang von Nahversorgungsangeboten, das Wegbrechen von Begegnungsmöglichkeiten vor Ort und das Ausdünnen von Gesundheitsangeboten verschärfen die Situation. Steigende Energiepreise, sinkende Alterseinkommen, eine sich verschlechternde öffentliche Finanzausstattung sowie sich ändernde Mobilitätsgewohnheiten sind ebenfalls Entwicklungen, die diese Aufgabe dringlicher machen.⁴⁴

Eine im Auftrag der Enquete-Kommission erstellte Grundlagenexpertise⁴⁵ diente der Untersuchung der Mobilitätsrealität Älterer in Mecklenburg-Vorpommern. Verschiedene Verkehrs- und Mobilitätsoptionen Älterer wurden betrachtet und die bestehenden Modellvorhaben, Förder- und Finanzierungsinstrumente - soweit möglich - evaluiert. Ein wesentlicher Aspekt ist hierbei der Mobilitätserhalt in den dünn besiedelten, ländlichen Regionen. Im Fokus standen insbesondere ältere Personen, die körperlich eingeschränkt sind, Fahrzeuge (Pkw, Fahrrad) selbst nicht mehr lenken können bzw. über kein eigenes Fahrzeug verfügen und nicht auf Familienangehörige oder Bekannte zurückgreifen können.⁴⁶ Die Expertise untersucht zudem ausgewählte Mobilitätsaspekte in zwei Lupenregionen (Ludwigslust-Parchim und Vorpommern-Greifswald) die unterschiedliche raumstrukturelle Gegebenheiten ländlicher Räume in Mecklenburg-Vorpommern widerspiegeln. Im Rahmen von Expertenanhörungen⁴⁷ und Workshops⁴⁸ wurden einzelne Frage- und Problemstellungen, adaptierbare Modellprojekte und Erfahrungswerte aus ländlichen Regionen vertiefend erörtert.

³⁹ Beckmann 2013, S. 43; Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission am 27. Juni 2014, S. 7, Beitrag Rudinger.

⁴⁰ Difu und plan:mobil 2015, S. 18.

⁴¹ Rudinger und Kocherscheid 2011, S. 10; Protokoll der 25. Sitzung der Enquete-Kommission am 12. September 2014, S.7, Beitrag Gies; Difu und plan:mobil 2015, S. 20.

⁴² Bundestagsdrucksache 17/7699, S. 187; Claßen et al. 2014, S. 59.

⁴³ Claßen et al. 2014, S. 59.

⁴⁴ Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission am 27. Juni 2014, S. 8, Beitrag Rudinger, S. 12, Beitrag Hunsicker; Baumgartner et al. 2013, S. 190.

⁴⁵ Difu und plan:mobil 2015.

⁴⁶ Beckmann 2013, S. 43.

⁴⁷ Protokolle der Enquete-Kommission von der 24. Sitzung vom 27. Juni 2014 und 31. Sitzung vom 23. Januar 2015.

⁴⁸ Workshop in Parchim am 22. September 2014 und in Anklam am 06. Oktober 2014.

B.1 Mobilitätsrealität älterer Menschen in Mecklenburg-Vorpommern

Mobilitätsverhalten, Mobilitätsbedürfnisse und daraus resultierende Mobilitätsanforderungen älterer Menschen werden maßgeblich von raumstrukturellen Faktoren und lebensnotwendigen Versorgungs- und Dienstleistungsstrukturen bestimmt.⁴⁹ Der Alltag in den ländlichen Regionen Mecklenburg-Vorpommerns erfordert heute oft die Überwindung größerer Distanzen. Dezentrale Strukturen, die Verringerung der Anzahl zentraler Orte und der Infrastrukturangebote haben eine Reihe von nachteiligen Wirkungen für die Organisation des Verkehrs.⁵⁰ Spannungsfelder sind insbesondere die demografisch bedingten Verschiebungen zwischen Angebot und Nachfrage sowie die Diskrepanz zwischen Einnahmen und Ausgaben.

Die Mobilität Älterer lässt sich nur bedingt an bestimmten Altersgrenzen festmachen.⁵¹ In der Regel ist jedoch die steigende Lebenserwartung mit einem Gewinn an aktiven Jahren verbunden. Altersbedingte Gesundheits- und Leistungseinbußen verschieben sich in ein immer höheres Lebensalter. Zentrale Mobilitätskenngrößen der für Mecklenburg Vorpommern relevanten Studien „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2002/2008)⁵² und „Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum“ (ADAC-Studie 2014)⁵³, beschreiben eine immer mobilere ältere Generation. Absehbar ist, dass die künftigen Älteren ihre sozialen Kontakte nicht nur im virtuellen Netz pflegen, sondern auch über größere räumliche Distanzen hinweg sozial mobil bleiben wollen.⁵⁴

Nicht definierte Altersgrenzen sondern individuelle Lebensgewohnheiten sind dabei mobilitätsbestimmend. Auch wenn mit älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern oft ein erhöhtes Risikopotenzial bzw. eine erhöhte Unfallexposition assoziiert wird, ist die deutsche Gesetzgebung in ihren Grundsätzen altersunspezifisch angelegt. In den landesrechtlichen Straßen- und Wegegesetzen sowie in der öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)-Landesgesetzgebung werden die Belange älterer Menschen nur erwähnt.⁵⁵ Als Voraussetzung für die Beibehaltung der Fahrerlaubnis gibt es in Deutschland keine obligatorischen Altersgrenzen oder Fahrtauglichkeitschecks für alte Menschen.⁵⁶ Anders wird dies in der Schweiz mit regelmäßigen Überprüfungen der Fahrtauglichkeit ab dem 70. Lebensjahr, in Irland mit Altersgrenzen und potenziellen Verlängerungsoptionen oder in den Niederlanden mit restriktiven kalendarischen Grenzen ohne Ausnahme gehandhabt.⁵⁷ Die deutsche Rechtslage sieht ältere Menschen in der Eigenverantwortung bzgl. der Einschätzung der eigenen Fahrtauglichkeit.⁵⁸

⁴⁹ Hefter und Götz 2013, S. 45f.

⁵⁰ Difu und plan:mobil 2015, S. 60: Dies führt zu immer höher werdenden Verkehrsaufwänden und darüber hinaus zu steigenden pro Kopf-Kosten für die vorzuhaltende Verkehrsinfrastruktur.

⁵¹ Protokoll der 25. Sitzung der Enquete-Kommission am 12. September 2014, S. 7, Beitrag Gies; Gipp, Nienaber und Schifforst 2014 2014, S. 13.

⁵² Follmer und Brand 2010.

⁵³ Gipp, Nienaber und Schifforst 2014.

⁵⁴ Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission am 27. Juni 2014, S. 7, Beitrag Rudinger

⁵⁵ Bundestagsdrucksache 17/3815, S. 400; Difu und plan:mobil 2015, S. 52, 53 mit Bezug zum novellierten PBefG sowie ÖPNVG M-V.

⁵⁶ Difu und plan:mobil 2015, S. 169; Bundestagsdrucksache 17/3815, S. 377.

⁵⁷ Bundestagsdrucksache 17/3815, S. 389f, u. a. mit einer Übersicht zu kalendarischen Grenzen für die Fahrtauglichkeit in Europa.

⁵⁸ vgl. auch Bundestagsdrucksache 17/3815, S. 389; Rudinger und Kocherscheid 2011, S. 11; Anm.: Verpflichtende Leistungsüberprüfungen für ältere Kraftfahrer werden kritisch gesehen. Allerdings existieren freiwillige Prüfmöglichkeiten. Altersgrenzen und eine befristete Gültigkeitsdauer gibt es in Deutschland lediglich für den Führerschein der Klasse C.

Studien zur Mobilität Älterer beschreiben die Lebensphase des „Alterns“, ohne dabei trennscharf und einheitlich abzugrenzen. Die in diesem Bericht weitgehend zugrunde gelegte Kategorisierung von jüngeren Älteren, Älteren und Hochbetagten⁵⁹ bildet nur ungenau die mannigfaltige Realität von Mobilität der Älteren als Verkehrsteilnehmer ab.⁶⁰ Anstelle des gesetzlichen Renteneintrittsalters ist eher der tatsächliche Übergang vom Berufsleben in den „Ruhestand“ mobilitätsrelevant, da mit diesem Schritt oftmals Änderungen von Alltags- und Mobilitätsroutinen einhergehen. Mit steigendem Alter wird eine Zunahme von Krankheiten und altersbedingten Mobilitätseinschränkungen wahrscheinlicher. So fühlen sich 50 bis 59-Jährige nur zu 18 Prozent in ihrer Mobilität eingeschränkt, während es in der Altersgruppe ab 75 Jahren mit 45 Prozent schon fast die Hälfte aller Befragten ist.⁶¹ Insofern wird hinsichtlich relevanter Fähigkeiten für Mobilität auf folgende vereinfachte, prototypische Alterskategorisierung zurückgegriffen. Unterschieden werden drei mobilitätsrelevante Altersgruppen unter Berücksichtigung der Lebensphasen:⁶²

- fitte Ältere, deren Mobilität sich kaum von der übrigen Bevölkerung unterscheidet (Ziele und Aktivitäten schon, z. B. keine Wege zur Arbeit aber dafür mehr Freizeitwege); i. d. R. 50 bis 65-Jährige
- Ältere mit leichten altersbedingten Beeinträchtigungen und Unsicherheiten bei der Nutzung von Verkehrsmitteln, noch ohne wesentliche Mobilitätsbeeinträchtigungen; i.d. R. 65 bis 80-Jährige
- Ältere mit deutlich altersbedingten (physischen und/oder kognitiven) Beeinträchtigungen, die den Mobilitätsanforderungen anderer in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen ähneln (Barrierefreiheit, Lichtverhältnisse, Beschilderungen); i. d. R. über 80-Jährige

Ältere legen durchschnittlich weniger Wege zurück und weisen eine geringere Mobilitätsquote auf als jüngere Altersgruppen. Mit dem Eintritt in das Rentenalter ist ein zunächst leichter, in höherem Alter dann stärkerer Rückgang der Mobilität zu verzeichnen. Durch den Wegfall längerer Arbeitswege nach der Verrentung und mit zunehmenden altersbedingten Mobilitätseinschränkungen spielt die Nahraumorientierung und damit die Nahraummobilität eine wichtigere Rolle.⁶³ Die Angst, Barrieren nicht mehr überwinden zu können, führt zum Rückzug in noch beherrschbare Bewegungsräume. Auch finden sich ältere Menschen in einer komplexer und schneller werdenden Mobilitätswelt häufig nicht mehr so gut zurecht.⁶⁴

Mit Blick auf die zurückgelegten Wege dominiert die Autonutzung bei den über 60-Jährigen. Mehr als die Hälfte aller Wege werden auch im Alter mit dem Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) zurückgelegt. Je jünger die Befragten sind, desto deutlicher steht das eigene Fahren des Pkw im Vordergrund, während mit zunehmendem Alter das Mitfahren relevanter wird. In der Altersgruppe der 60- bis 64-Jährigen werden noch die Hälfte aller Wege mit dem Pkw durchgeführt (Fahrer und Mitfahrer zusammengenommen), bei den über 75-Jährigen sind es

⁵⁹ Landtagsdrucksache 6/2929, S. 9.

⁶⁰ Hefter und Götz 2013, S. 21ff; Difu und plan:mobil 2015, S. 17ff.

⁶¹ Difu und plan:mobil 2015, S. 19 (zit. nach Follmer et al. 2010, S. 28).

⁶² BMVBS 2010, S. 30.

⁶³ Difu und plan:mobil 2015, S. 22 dazu: Unter Nahraummobilität 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, auch bezeichnet als Nachbarortsmobilität.

⁶⁴ Hefter und Götz 2013, S. 6.

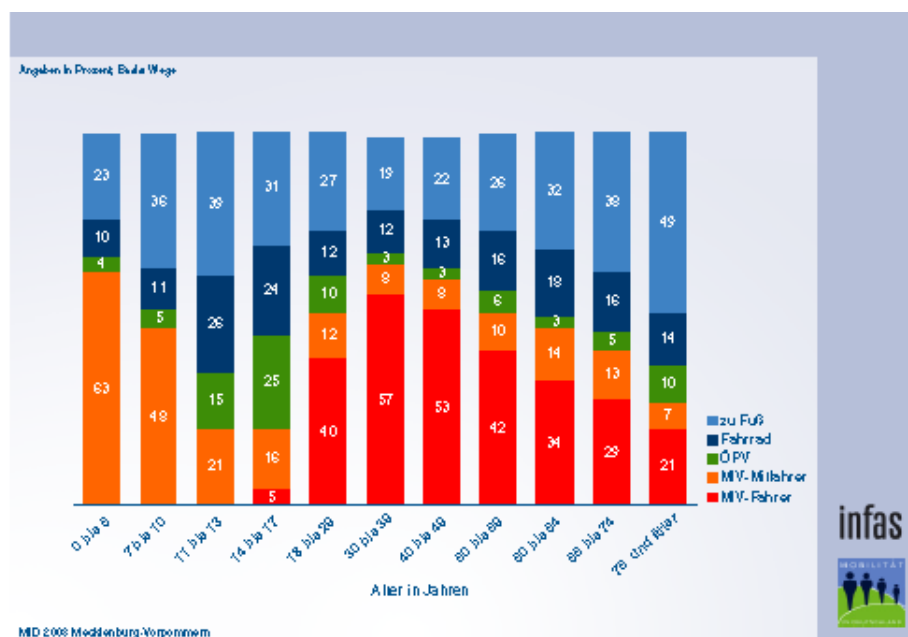
weniger als ein Drittel. Nicht nur das aktive Fahren nimmt deutlich ab, sondern auch das Mitfahren.⁶⁵

Trotz der hohen Abhängigkeit vom Pkw findet in den ländlichen Regionen die Mobilität älterer Menschen im Alltag häufig nichtmotorisiert statt.⁶⁶ Das Zufußgehen, das Fahrrad und der ÖPNV gewinnen mit zunehmendem Alter eine größere Bedeutung. Mehr als jeder vierte Weg findet ausschließlich zu Fuß statt (28 Prozent in Mecklenburg-Vorpommern, bundesweit 24 Prozent)⁶⁷; zwei Drittel der Fußwege werden i. d. R. im nahen Wohnumfeld zurückgelegt.⁶⁸

In Mecklenburg-Vorpommern hat das Fahrrad eine gewachsene Bedeutung bei den alltäglichen Wegen. 14 Prozent (bundesweit 10 Prozent) aller Wege werden von den über 75-Jährigen mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die alltägliche Nutzung des Fahrrades liegt auch daran, dass Ältere und Frauen häufig entweder nicht über eine Fahrerlaubnis verfügen oder keinen Zugriff auf einen eigenen Pkw haben.⁶⁹

Bus und Bahn spielen dagegen nur eine untergeordnete Rolle für die befragten Älteren im ländlichen Raum und erzielen erst bei den über 75-Jährigen einen signifikant höheren Anteil, was die Bedeutung des ÖPNV für die Altersgruppe der „alten Alten“ erkennen lässt.⁷⁰ Bei den Wegezwecken Arztbesuch und Ausflüge hat das Taxi eine unerwartet hohe Bedeutung erlangt.⁷¹

Abb. 23: Mobilitätsverhalten älterer Menschen (Modal Split)



Quelle: Follmer und Brand 2010, S. 52

⁶⁵ Difu und plan:mobil 2015, S. 62.

⁶⁶ Difu und plan:mobil 2015, S. 63.

⁶⁷ Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S.14, Beitrag Krause

⁶⁸ Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, Präsentation Rudinger

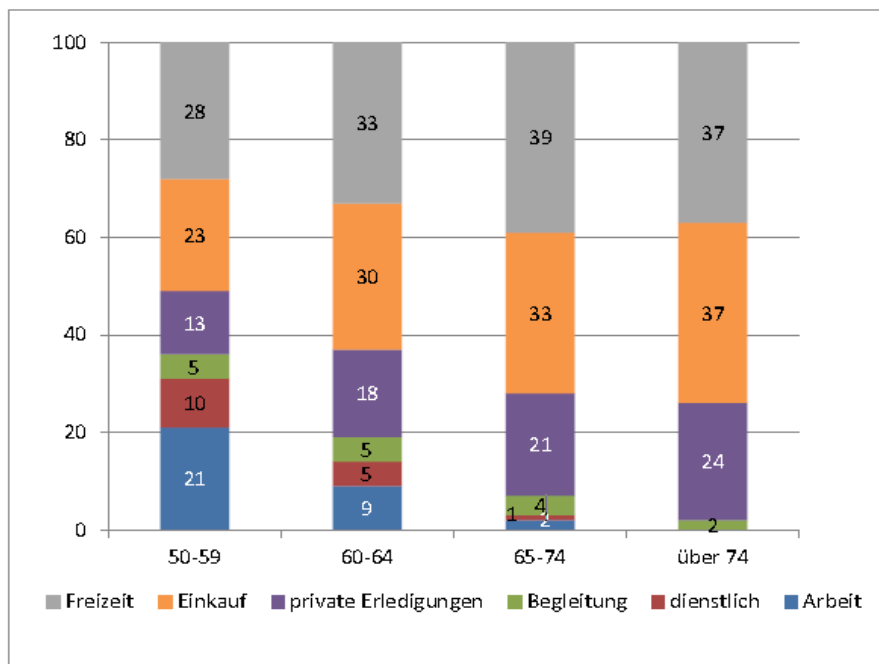
⁶⁹ Difu und plan:mobil 2015, S. 29f, S.30 dazu: Die Haushalte sind gut mit Fahrrädern ausgestattet: 86 Prozent besitzen mindestens ein Fahrrad, in 29 Prozent der Haushalte sind sogar drei oder mehr Fahrräder vorhanden.

⁷⁰ Follmer und Brand 2010, S. 42 ff.

⁷¹ Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission am 23. Januar 2015, S. 6, Beitrag Gipp; Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 26.

Die heutigen älteren Menschen gehen im Vergleich zu den früheren Generationen häufiger aus dem Haus und legen mehr und weitere Wege pro Tag zurück.⁷² Bei älteren Menschen dominieren im Wesentlichen zwei Wegezwecke: Freizeit und Einkaufswege mit einem Anteil von über 30 Prozent. Es folgen private Erledigungen (z. B. Arztbesuche) mit Anteilen von über 20 Prozent (bei den älteren Altersgruppen ansteigend).⁷³

Abb. 24: Wegezwecke nach Altersgruppen



Quelle: Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 26 (nach INFAS & DLR, 2010)

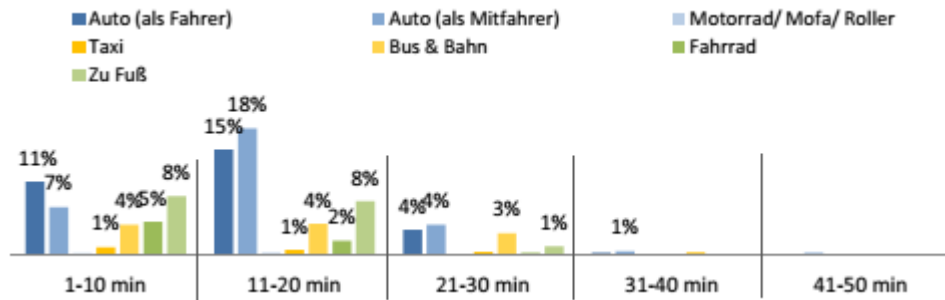
Die Verkehrsmittelwahl ist abhängig von den Wegezwecken. Befragte Ältere nutzen mehrheitlich als Fahrer oder Mitfahrer den Pkw um Einkaufsmöglichkeiten in elf bis 20 minütiger Entfernung vom Wohnort zu erreichen. Bei Zielen unter zehn Minuten steigt die Anzahl der Fußgänger und Radfahrer. Das verdeutlicht den Unterschied in der Grundversorgung von Stadt und Land. Während in städtischen Räumen Grundversorgungseinrichtungen häufig zu Fuß gut erreichbar sind, ist man in ländlichen Regionen auf die Nutzung eines Pkw oder anderer motorisierter Verkehrsmittel angewiesen.⁷⁴

Abb. 25: Zeitentfernungen bezogen auf Verkehrsmittel, Wegezweck und Einkauf

⁷² Difu und plan:mobil 2015, S. 32; Follmer und Brand 2010, S. 49.

⁷³ Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 26.

⁷⁴ Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 20; Burmeister 2007: Durch eine Befragung älterer Radfahrender in den Kreisen Demmin und Westmecklenburg wurde die hohe Relevanz des ländlichen Radverkehrs Älterer bei alltäglichen Besorgungen nachgewiesen.



Quelle: Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 20

B.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Unsere Gesellschaft präferiert das eigene Auto im Alter. Der Pkw hat eine herausragende Bedeutung für die Mobilität Älterer im ländlichen Raum. Die funktionale Dominanz und die emotionale Abhängigkeit von der Pkw-Nutzung⁷⁵ zeigt sich u. a. in der Zunahme des Führerscheinbesitzes wie auch der Pkw-Verfügbarkeit bei den jüngeren Alten. Auffallend ist die geringere Häufigkeit von Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit bei älteren Frauen. Diese Entwicklung wird sich bei den nachrückenden Rentnergenerationen deutlich abschwächen.⁷⁶ Zur Zeit verfügt rund jeder vierte Haushalt in Mecklenburg-Vorpommern über keinen eigenen Pkw.⁷⁷ Am höchsten ist der Anteil der Haushalte ohne Pkw bei den älteren Alleinlebenden; in der Altersgruppe der über 60-Jährigen verfügen drei von fünf Haushalten heute über kein eigenes Auto.⁷⁸ Ältere alleinstehende Frauen im ländlichen Raum sind hiervon stärker betroffen als Männer und damit in besonderem Maße auf Alternativen zum eigenen Pkw angewiesen.⁷⁹ Ab dem Alter von 60 Jahren beginnt die Bedeutung des Pkw stetig zurückzugehen, auch wenn die Altersgruppe der 65 bis 74-Jährigen immer noch 43 Prozent der Wege mit dem Pkw (Fahrer und Mitfahrer) zurücklegt.⁸⁰

Wenn ein beachtlicher Anteil der (ländlichen) Bevölkerung künftig von den Effekten der Altersarmut betroffen sein wird,⁸¹ wird sich das auch auf den Motorisierungsgrad der Älteren auswirken. 61 Prozent der Haushalte mit dem geringsten monatlichen Nettoeinkommen, darunter zahlreiche Haushalte älterer Menschen, besitzen keinen eigenen Pkw.⁸² Mobilität der Älteren findet also überwiegend ohne eigenes Auto statt. Viele Ältere sind und werden auf öffentliche Mobilitätsangebote angewiesen sein und sollten als potentielle Kunden mit einem attraktiven Angebot stärker umworben werden.⁸³

⁷⁵ Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S. 7, Beitrag Rudinger.

⁷⁶ Difu und plan:mobil 2015, S. 29.

⁷⁷ Follmer und Brand 2010, S. 18.; Difu und plan:mobil 2015, S. 28: Wenn auch die Pkw-Verfügbarkeit seit der MiD 2002 gestiegen ist, so ist Mecklenburg-Vorpommern verglichen mit der bundesweiten Situation noch unterdurchschnittlich motorisiert. vgl. Difu und plan:mobil 2015, S. 63.

⁷⁸ Follmer und Brand 2010, S. 18; Difu und plan:mobil 2015, S. 28.

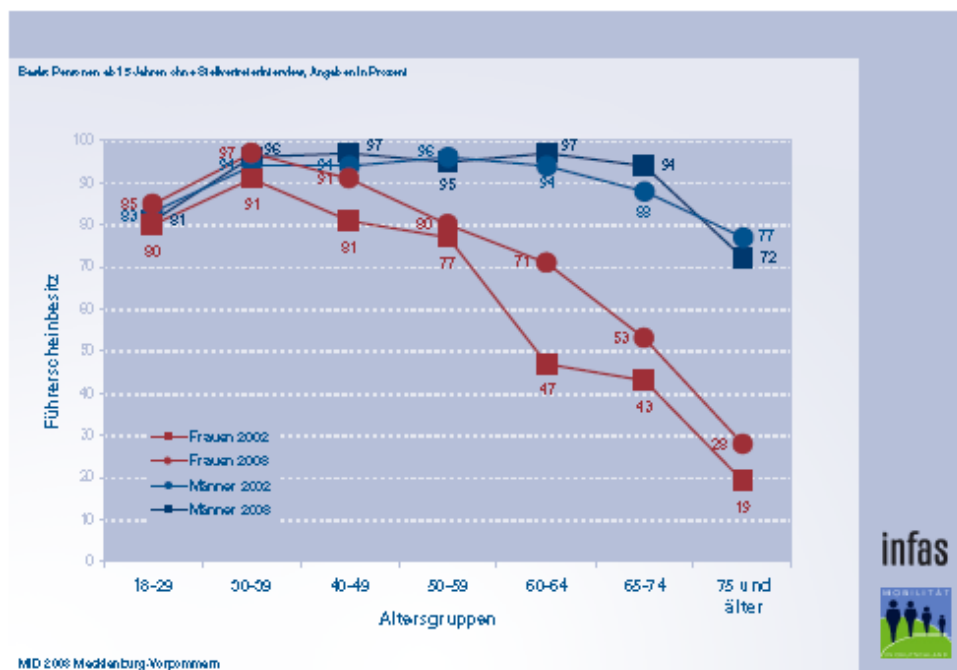
⁷⁹ Difu und plan:mobil 2015, S. 28.

⁸⁰ Follmer und Brand 2010, S. 52, Abb. 29

⁸¹ Landtagsdrucksache 6/2929, S. 17ff.

⁸² Follmer und Brand 2010, S. 19.

⁸³ Difu und plan:mobil 2015, S. 29.

Abb. 26: Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Altersgruppen

Quelle: Follmer und Brand 2010, S. 20

Der mit hohem Alter abnehmende Führerscheinbesitz führt zu einer höheren Abhängigkeit vom Pkw Dritter. Wenn ältere Menschen nicht mehr selbst Autofahren können und keine Alternative in Form eines bedarfsgerechten ÖPNV-Angebots zur Verfügung steht, sind sie auf privat organisierte Fahrdienste von Familienmitgliedern, Verwandten oder Nachbarn (subsumiert unter Begleitmobilität) angewiesen. Viele der zusätzlichen Begleitfahrten werden von Frauen übernommen.⁸⁴ Problematisch wird Begleitmobilität dann, wenn diese sich auf nur wenige Personen konzentriert oder zur Mehrfachbelastung für Familienangehörige wird.

Naheliegend ist hier die Forderung nach eigenständiger Mobilität durch mehr bedarfsgerechte, erweiterte ÖPNV-Angebote, halb-anonyme Mitfahrgelegenheiten und organisierte Gemeinschaftsverkehre, wie sie in Modellvorhaben und kleinen Initiativen vor Ort bereits erfolgreich erprobt werden.⁸⁵ Auch wenn solche neuen Angebote über internetgestützte Mitfahrportale bereits Verbreitung finden, gehen sie noch weitgehend an der älteren, eher autoaffinen Generation vorbei.⁸⁶

⁸⁴ Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 23.

⁸⁵ Vgl. u. a. Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) vom 15. November 1995 (GVBl. M-V 1995, 550) § 2 zur bedarfsgerechten Versorgung auch in dünn besiedelten Räumen; Difu und plan:mobil 2015, S. 122ff; Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2017, S. 7, Beitrag Gipp und S. 18, Beitrag Brohm.

⁸⁶ Vgl. auch Difu und plan:mobil 2015, S. 23ff; Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 46; Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2017, S. 6f, Beitrag Gipp.

B.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)⁸⁷ fällt somit eine wachsende Bedeutung zu. Er ist für ältere, insbesondere für hochbetagte Menschen oft die einzig mögliche Form einer selbstbestimmten Mobilität, vor allem wenn längere Distanzen überwunden werden müssen. Allerdings ist diese Form einer sozialverträglichen Mobilitätssicherung im dünn besiedelten ländlichen Raum kaum noch kostendeckend zu betreiben.

Innerhalb Mecklenburg-Vorpommerns gibt es einen deutlichen Qualitätsunterschied im ÖPNV-Angebot.⁸⁸ Das heutige ÖPNV-Angebot ist ein Kompromiss aus den begrenzten finanziellen Handlungsmöglichkeiten und dem politischen Anspruch, die Fläche zu bedienen. Städtische Standards eines dichten, flächenerschließenden (Takt-)Netzes sind undenkbar für die ländlichen Regionen Mecklenburg-Vorpommerns.⁸⁹ Häufig besteht der ÖPNV weitgehend aus dem für Ältere zeitlich weniger attraktiven und zudem stetig zurückgehenden Schülerverkehr. Die Kostenerstattung für die Schülerbeförderung ist insbesondere in den nachfrageschwachen ländlichen Regionen zu einer wesentlichen Einnahmequelle geworden.⁹⁰ Außerhalb der Schulzeiten, d. h. in den Tagesrandzeiten, am Wochenende oder in den Ferien, ist das Angebot ausgedünnt oder fehlt ganz. Besonders problematisch stellt sich die Situation abseits der Hauptlinien in vielen kleinen Dörfern dar.⁹¹ Es gibt einen sehr großen Qualitätsunterschied im ÖPNV-Angebot zwischen den urbanen Zentren und dem nachfrageschwachen, ländlichen Räumen, wo das Angebot häufig auf deutlich unter sechs Fahrten pro Tag fällt.⁹² Nur die überregionalen Verkehre weisen eine ausreichende Angebotsdichte auf. Teilweise deckt der Schülerverkehr in ländlichen Regionen Mecklenburg-Vorpommerns einen Anteil von bis zu 90 Prozent des Gesamtangebots ab. Faktisch orientieren sich Linienführungen und Fahrplan vielfach an Schülerverkehrsbedarfen und somit an Schulstandorten.⁹³ Der Rückgang der Schülerzahlen gefährdet in vielen Regionen die wirtschaftliche Tragfähigkeit des ÖPNV und bindet zugleich enorme Ressourcen.⁹⁴ Daher wird von einer weiteren Angebotsausdünnung ungeachtet der zugleich steigenden Nachfrage durch ältere Menschen ausgegangen.⁹⁵

Auffällig ist auch eine fehlende Abstimmung zwischen Bus- und Bahnverkehr (z. B. über einen Integralen Taktfahrplan, ITF), obwohl eine räumliche Verknüpfung der zentralen Omnibusbahnhöfe und der Bahnhöfe gegeben ist. Gleichzeitig gibt es in einigen Regionen

⁸⁷ Difu und plan:mobil 2015, S. 45: ÖPNV wird als Oberbegriff verwendet, der den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch den ÖPNV „auf der Straße“ (Busse, Straßen- und Stadtbahnen, also den straßengebundenen ÖPNV), in der Sprachregelung des Landes nach § 3 Absatz 3 ÖPNVG M-V auch „sonstiger ÖPNV“ genannt, beinhaltet. Die Unterscheidung von SPNV und straßengebundenem ÖPNV markiert Unterschiede im rechtlichen Handlungsrahmen sowie bei den Zuständigkeiten.

⁸⁸ Difu und plan:mobil 2015, S. 70ff.

⁸⁹ Faller et al. 2014, S. 19f; vgl. auch Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 31, Beitrag Lösel, S. 7, Beitrag Gipp.

⁹⁰ Difu und plan:mobil 2015, S. 57f: Bei der Fahrplangestaltung sind die Regelungen des Schulgesetzes bezüglich zumutbarer Wartezeiten zu beachten. Insofern liegt eine Mehrebenen-Verflechtung vor (Schulkonferenz der Schule, Gemeinden, Landkreis, Land etc.).

⁹¹ Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 23, Beitrag Lösel.

⁹² Difu und plan:mobil 2015, S. 70.

⁹³ Difu und plan:mobil 2015, S. 57f; Faller et al. 2014, S. 9, Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 23, Beitrag Lösel.

⁹⁴ Difu und plan:mobil 2015, S. 57f; Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 10, Beitrag Brohm; S. 27, Beitrag Thiele; vgl. auch Faller et al. 2014, S. 9.

⁹⁵ Difu und plan:mobil 2015, S. 38.

Parallelverkehre von Schiene und Bus. Insbesondere in Gemeinden unter 5.000 Einwohner sind die Anbindungen an den ÖPNV schlecht.⁹⁶ Aufgrund sinkender Nachfrage gelingt es in den dünn besiedelten Regionen immer weniger, ein wirtschaftlich vertretbares ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen.⁹⁷ Schon heute zeigt sich, dass der konventionelle Linienverkehr wenig geeignet ist, kleine Nachfragemengen flexibel und effizient zu abzudecken.⁹⁸ Gerade in dünn besiedelten Gebieten aber wohnen hauptsächlich ältere Menschen in teils prekären Lebensverhältnissen.⁹⁹

Wer (noch) fahren kann und über einen Pkw verfügt oder Zugriff darauf hat, fährt im ländlichen Raum deshalb zumeist Auto.¹⁰⁰ Das sichert eine gewisse Mobilität, aber nicht in jedem Fall Unabhängigkeit, Selbstbestimmtheit und ausreichende Verkehrssicherheit.¹⁰¹ Die Fokussierung auf den Pkw wird durch die stärker werdende Ausrichtung der Lebensmitteldiscounter auf zentrale Orte unterstützt. Kleinere Lebensmittelanbieter im unmittelbaren Wohnumfeld geben zunehmend auf, was eine Unterversorgung im ländlichen Raum und längere Einkaufswege zur Folge hat.¹⁰² Mit der Nahversorgung verlieren viele Ortschaften zugleich wichtige Begegnungs- und Kommunikationsräume, was zur Isolation insbesondere der mobilitätseingeschränkten Älteren beitragen kann. Ähnlich sieht es mit der Erreichbarkeit medizinischer Versorgungseinrichtungen aus. Einem aktuellen Monitoring des Regionalen Planungsverbandes Mecklenburgische Seenplatte (Datenstand Dezember 2012) zufolge ist die Erreichbarkeit der ambulanten Hausärzte mit dem motorisierten Individualverkehr gesichert. Gleichzeitig werden erhebliche Defizite in der ÖPNV-Anbindung in den dünn besiedelten ländlichen Räumen (abseits der Hauptverkehrsachsen) festgestellt. In den zentralen Orten können die Hausärzte dagegen in einer akzeptablen Zeit erreicht werden.¹⁰³ In den anderen Regionen Mecklenburg-Vorpommerns ist von einer ähnlichen Situation auszugehen.

B.1.3 Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr)

Ein oft unzureichendes, zu teures ÖPNV-Angebot und das Fehlen eines Pkw bedingen eine stärkere Nahraumorientierung. Ältere Menschen greifen im Nahbereich gern auf das Fahrrad zurück oder bewältigen ihre Wege zu Fuß. Alleinstehende, häufig also ältere Frauen, dürften hiervon besonders betroffen sein. Konkret bedeutet Radfahren oder Zufußgehen im Alltag, sich kostengünstig, zeitsparend und zeitlich unabhängig fortzubewegen. Ein Drittel der Wege werden von den 65- bis 74-Jährigen zu Fuß zurückgelegt, bei den über 75-Jährigen ist fast jeder zweite Weg ein Fußweg.¹⁰⁴

⁹⁶ Difu und plan:mobil 2015, S. 69ff.

⁹⁷ Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 10, Beitrag Brohm; Bundestagsdrucksache 17/7699, S. 191

⁹⁸ Bundestagsdrucksache 17/7699, S. 191; Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 7, Beitrag Gipp.

⁹⁹ Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S. 10, Beitrag Rudinger.

¹⁰⁰ Difu und plan:mobil 2015, S. 61: Gründe hierfür sind Flexibilität, sofortige Verfügbarkeit, Reisezeitvorteile gegenüber dem ÖPNV und Bequemlichkeit. Wer nicht selbst fahren kann, greift gern auf private Fahrdienste im persönlichen Umfeld zurück. Ein freiwilliger Verzicht auf motorisierten Individualverkehr erscheint unwahrscheinlich.

¹⁰¹ Faller et al. 2014, S. 8.

¹⁰² Difu und plan:mobil 2015, S. 34: Zwei Drittel aller Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern sind bereits heute ohne stationäre Lebensmittelversorgung. Von einer weiteren Ausdünnung der Versorgung ist auszugehen.

¹⁰³ Difu und plan:mobil 2015, S. 34ff.

¹⁰⁴ Difu und plan:mobil 2015, S. 29ff.

Das Fahrrad ist nach wie vor ein weit verbreitetes Verkehrsmittel bis ins Alter.¹⁰⁵ Als Verkehrsmittel bietet es in der Regel bei erschwinglichen Preisen eine (verkehrs-)technisch gute Ausstattung auch für Ältere.¹⁰⁶ Erst bei den Hochbetagten nimmt die Radnutzung ab.¹⁰⁷ Für viele Ältere ist das Radfahren leichter als zu Fuß unterwegs zu sein. In den ländlich geprägten Regionen ist das Fahrrad bei den über 65-Jährigen sogar das meist genutzte Verkehrsmittel. Vor allem werden die Wege zwischen den kleineren Ortschaften und Dörfern früher wie heute mit dem Fahrrad zurückgelegt.¹⁰⁸ Die Erreichbarkeit von alltäglichen Zielen über die Landstraßen hat daher eine wichtige Bedeutung. Straßenraumgestaltung, Qualität und Dichte des Radwegenetzes bestimmen die Attraktivität und Verkehrssicherheit und damit den Grad der Radnutzung. Auch wenn sich die Radverkehrsinfrastruktur seit 1990 erheblich verbessert hat, weist diese immer noch große Lücken und Mängel auf, u.a. hinsichtlich regelwerkskonformer Ausgestaltung, Befahrbarkeit, Barrierefreiheit und Anschlussfähigkeit.¹⁰⁹

Hinsichtlich der Qualität des Straßen- und Radwegenetzes bleiben ländliche Bereiche hinter den touristischen Regionen und den Mittel- und Oberzentren zurück.¹¹⁰ Auf Grund knapper werdender Finanzmittel ist davon auszugehen, dass Straßen und die Radinfrastruktur nicht in gleichem Umfang und Zustand in allen Regionen des Landes erhalten werden können.¹¹¹ Zunehmende finanzielle Engpässe gibt es bereits bei der Erhaltung der Ortsverbindungsstraßen und straßenbegleitender Radwege. Schutzstreifen bzw. Fahrbahnmarkierungen für Radfahrer auf Landstraßen gibt es in Mecklenburg-Vorpommern nur auf Teststrecken.¹¹²

B.1.4 Verkehrssicherheit

Der stetig steigende Anteil Älterer am Verkehrsgeschehen wird die Anforderungen an die Verkehrssysteme verändern. Unfallgeschehen und Verkehrssicherheitsfragen geraten stärker in den Vordergrund. Ältere Menschen gelten im verkehrstechnischen Sinne als besonders gefährdete Personen. Ihnen wird unterstellt, nur eingeschränkt verkehrstauglich zu sein.¹¹³ Untersuchungen haben ergeben, dass die Teilnahme am Verkehrsgeschehen vielfältige, zunehmend komplexe Anforderungen an die Älteren stellt. Risikosituationen entstehen, wenn Ältere in komplexen Begebenheiten und knapp bemessener Zeit Entscheidungen treffen müssen.¹¹⁴ Es liegt die Vermutung nahe, dass die altersbedingten Kompetenzeinschränkungen sowie mögliche Überforderung ein erhöhtes Unfallrisiko bei Älteren bedingen. Ältere Fahrer

¹⁰⁵ Burmeister 2007, S.26ff.

¹⁰⁶ Burmeister 2007, S.28: u.a. tiefer Einstieg, Gangschaltung, Fahrradkorb, Abstandhalter, neuerdings elektrische Unterstützung.

¹⁰⁷ Protokoll der 25. Sitzung der Enquete-Kommission vom 12. September 2014, S. 9, Beitrag Thiemann-Linden.

¹⁰⁸ Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S. 14, Beitrag Krause; Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 26.

¹⁰⁹ Difu und plan:mobil 2015, S. 64f.

¹¹⁰ Difu und plan:mobil 2015, S. 63.

¹¹¹ Difu und plan:mobil 2015, S. 63 mit Verweis auf die Lupenregionen.

¹¹² Difu und plan:mobil 2015, S. 166f.

¹¹³ Baumgartner et al. 2013, S. 79; Difu und plan:mobil 2015, S. 21; vgl. dazu Kommissionsdrucksache 6/44 mit Stellungnahme des Landesseniorenbeirates Mecklenburg-Vorpommern e.V. zur Fahreignung von Pkw-Fahrern/-innen im Alter ab 65 Jahren im Straßenverkehr sowie Master-Forschungsprojekt der Hochschule Neubrandenburg.

¹¹⁴ BMFSFJ 2005 (Fünfter Altenbericht), S. 241; Rudinger und Kocherscheid 2014, S. 15, 19.

selbst verweisen oft darauf, dass sie verminderte Fähigkeiten durch ein verändertes Fahr- und Mobilitätsverhalten kompensieren.¹¹⁵

Statistisch betrachtet sind ältere Menschen nicht die auffälligste Altersgruppe in der Straßenverkehrsunfallbilanz.¹¹⁶ Aber die Unfallstatistik bestätigt auch für Mecklenburg-Vorpommern den bundesweiten Trend, dass ältere Verkehrsteilnehmer bei einem Unfall einer höheren „Verletzbarkeit“ (Vulnerabilität) ausgesetzt sind, insbesondere als Fußgänger und auf dem Fahrrad. Wenn ältere Menschen im Straßenverkehr verunglücken, erleiden sie u. a. infolge nachlassender körperlicher Widerstandskraft schwerere Unfallfolgen.¹¹⁷ Über 65-Jährige zählten im Jahr 2013 mit einem Anteil von 30 Prozent häufiger zu den Todesopfern.¹¹⁸ Auch jeder zweite getötete Fußgänger oder Radfahrer war 65 Jahre oder älter.¹¹⁹ Unfall- und Schadenshäufigkeit sowie die Schadenshöhe steigen etwa ab dem 75. Lebensjahr deutlich gegenüber jüngeren Älteren an, obwohl gleichzeitig die Teilnahmeintensität und -häufigkeit am Straßenverkehr abnimmt.¹²⁰ Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass der Anteil der über 65-Jährigen, die bei Verkehrsunfällen beteiligt, verunglückt oder Unfallverursacher sind im Vergleich zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung, deutlich unterrepräsentiert sind.¹²¹

Insbesondere das Fahren mit dem Pkw beansprucht parallel Wahrnehmungs-, Aufmerksamkeits- und weitere kognitive und motorische Fähigkeiten. Ältere Verkehrsteilnehmer legen zwar häufig kürzere Strecken zurück, nutzen hierfür aber die eher weniger sicheren Landstraßen. Wenn ältere Autofahrer Unfälle verursachen, so ist dies häufig an Knotenpunkten der Fall, und hier insbesondere beim Linksabbiegen.¹²² Weitere „alterstypische“ Gefahrensituationen bzw. Fehlverhaltensweisen ergeben sich beim Abbiegen, beim Wenden, beim Rückwärtsfahren, bei der Vorfahrtregelung, bei Richtungswechseln und gegenüber Fußgängern an Fußgängerüberwegen. Zudem sind sie nicht immer über Neuerungen im Verkehrsrecht informiert. Entsprechende Präventionsmaßnahmen, mehr Eigenverantwortung, altersgerechtere Straßenraumgestaltung oder Verhaltenstrainings können diese Unfallursachen mindern.¹²³

Das Unfallgeschehen durch ältere Kfz-Lenker rechtfertigt aber weder regelmäßige und obligatorische Gesundheits- oder Fahrverhaltensprüfungen im höheren Alter noch pauschale Fahrverbote. Stattdessen werden seitens der Sachverständigen präventive Schutzvorkehrungen gefordert, die u. a. Verhaltensweisen zur Unfallvermeidung stärken. Dabei helfen Training, Beratung, technische Hilfsmittel in Verbindung mit einer verkehrssicheren Straßenraumgestaltung.¹²⁴ In der langfristigen Perspektive können weitergehende Fahrerassistenzsysteme bis hin zum autonom fahrenden Pkw zur Erhöhung der Sicherheit älterer Autofahrer und Autofahrerinnen und zur Vermeidung von Unfallrisiken beitragen. Diese neuen Techniken befinden sich noch in der Entwicklung bzw. Erprobung,

¹¹⁵ Schlag 2008, S. 74.

¹¹⁶ Schlag 2008, S. 74; Difu und plan:mobil 2015, S.21: Die Daten zu Verkehrsunfällen in Mecklenburg-Vorpommern bestätigen, dass ältere Menschen nicht durch eine höhere Unfallbeteiligung auffallen.

¹¹⁷ Statistisches Bundesamt 2013, S. 34.

¹¹⁸ Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission am 27. Juni 2014, S. 22, Beitrag Bode.

¹¹⁹ Bundestagsdrucksache 17/7699, S. 190

¹²⁰ Bundestagsdrucksache 17/3815, S. 390; Vgl. auch Bundestagsdrucksache 17/7699, S. 190; Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S. 22, Beitrag Bode.

¹²¹ Difu und plan:mobil 2015, S. 21; Statistisches Bundesamt 2013, S. 34.

¹²² Difu und plan:mobil 2015, S. 20.

¹²³ Schlag 2008, S. 76; Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S. 24, Beitrag Bode.

¹²⁴ Difu und plan:mobil 2015, S. 169; Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S. 24, Beitrag Bode.

werden aber angesichts der sich ändernden Altersstruktur in den nächsten 10 Jahren an Bedeutung gewinnen.¹²⁵

Ältere, die viel Fahrrad fahren, sind einem sehr hohen Risiko ausgesetzt. Unfallursachen lassen sich häufig auf entwurfstechnische bzw. straßenraumgestalterische Defizite in der Infrastruktur zurückführen.¹²⁶ 91 Prozent der Radfahrunfälle ereignen sich innerhalb von Ortschaften. Auch auf Landstraßen besteht die Gefahr von Unfällen, die häufig folgenschwer (40 Prozent der Unfälle sind tödlich) enden.¹²⁷ Im Jahr 2013 waren bundesweit etwa 60 Prozent der getöteten Fahrradbenutzer über 65 Jahre. Dieser Anteil verunglückter älterer Fahrradfahrer entspricht jedoch nicht dem Anteil der Radfahrer an der gesamten Verkehrsbeteiligung Älterer.¹²⁸ Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit wird neben einer radfahrfreundlicheren Straßenraumgestaltung ein zusammenhängendes straßenbegleitendes Radwegenetz empfohlen,¹²⁹ die Umsetzung erfolgt aus baulichen, finanziellen oder umweltrechtlichen Gründen jedoch oft nicht.¹³⁰ Die fehlenden Ressourcen zur Einrichtung neuer und zur Erhaltung der bereits gebauten straßenbegleitenden Radwege wirft die Frage nach verkehrssicheren Alternativen auf. Verwiesen wird in diesem Zusammenhang auf positive Erfahrungen mit Schutzstreifen auf Außerortsverbindungsstraßen mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (wie in den Niederlanden). Bislang gibt es in Deutschland keine rechtliche Grundlage¹³¹ für die Einführung der innerorts bewährten Markierungslösungen auf Außerortsstraßen. Mit dem bundesweiten Verkehrsversuch „Einführung der Schutzstreifen außerorts“ soll dies untersucht werden.¹³² Eine Schlussfolgerung aus der Unfallforschung ist, Straßenräume und Verkehrsknotenpunkte insgesamt übersichtlicher und in Richtung moderaterer Fahrgeschwindigkeiten zu gestalten, z.B. durch Kleinkreisel.¹³³

Schon das subjektive Unsicherheitsgefühl führt häufig zum Mobilitätsverzicht. Das Spannungsverhältnis zwischen dem Wunsch nach Mobilität einerseits, körperlicher Einschränkung sowie die gleichzeitig wachsenden Verkehrsanforderungen andererseits verdeutlichen einen Handlungsbedarf in Richtung besserer Verkehrssicherheit für ältere Verkehrsteilnehmer.¹³⁴ Die höchste Verkehrssicherheit weisen (auch für ältere Menschen) öffentliche Verkehrsmittel auf. Im deutlichen Gegensatz dazu steht das zunehmende Unsicherheitsgefühl vieler älterer Menschen in öffentlichen Verkehrsmitteln.¹³⁵ Die hohe Vulnerabilität älterer Menschen setzt für die Straßenraumgestaltung wie für die Verkehrsorganisation hohe Maßstäbe. Beides steht in Konflikt mit hohen Pkw-Fahrgeschwindigkeiten.¹³⁶

¹²⁵ Difu und plan:mobil 2015, S. 169; Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S. 24, Beitrag Bode.

¹²⁶ Difu und plan:mobil 2015, S. 64f.

¹²⁷ Difu und plan:mobil 2015, S. 166.

¹²⁸ Rudinger und Kocherscheid 2011, S. 228; Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S.22, Beitrag Bode.

¹²⁹ Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S. 16, Beitrag Krause.

¹³⁰ Difu und plan:mobil 2015, S.166.

¹³¹ Hierzu bedarf es einer Öffnung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) und im technischen Regelwerk zur Anlage von Landstraßen (RAL).

¹³² Näheres dazu bei Difu und plan:mobil 2015, S. 166f.

¹³³ Difu und plan:mobil 2015, S.169.

¹³⁴ Rudinger und Kocherscheid 2011, S. 10; Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S. 24, Beitrag Bode; Difu und plan:mobil 2015, S. 169

¹³⁵ Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S. 15, Beitrag Krause.

¹³⁶ Difu und plan:mobil 2015, S. 169.

B.2 Rahmenbedingungen für eine Sicherung der Mobilität Älterer

Für den Mobilitätserhalt älterer Menschen sind auch die finanziellen Handlungsspielräume des Landes, der Landkreise und der Kommunen zu berücksichtigen. Derzeit verfügt Mecklenburg-Vorpommern noch über deutlich mehr Finanzmittel als westliche Flächenländer. Die Ausgabenentwicklung des Landes wird maßgeblich durch das Auslaufen von Solidarpakt II und EU-Strukturfond und dem Inkrafttreten der Schuldenbremse bestimmt.¹³⁷ Der stetige Bevölkerungsrückgang wirkt sich zudem negativ auf die Finanzausstattung des Landes aus, da die meisten Mittelzuweisungen einwohnerabhängig sind. Damit reduzieren sich auch die Finanzausweisungen auf die kommunale Ebene. Vergleicht man die Flächenländer sind schon jetzt die kommunalen Sachinvestitionen mit rund 150 Euro pro Kopf in Mecklenburg-Vorpommern am niedrigsten.¹³⁸ Verkehrsinnovationen wie neue Informations- und Kommunikationstechnologien werden die Verkehrsrealität der Älteren nachhaltig beeinflussen. Die derzeitigen Finanzierungs- und Organisationsstrukturen, versicherungsrechtliche Aspekte und mangelnde Akzeptanz gegenüber neuen Mobilitätsformen erschweren eine nachhaltige Mobilitätsorganisation in Mecklenburg-Vorpommern.

B.2.1 Finanzielle und ordnungsrechtliche Rahmenbedingungen für den Straßenraum

Vor dem Hintergrund der schwierigen Situation des ÖPNV in der Fläche, guter Pkw-Erreichbarkeit und dem Potenzial der Gemeinschaftsverkehre ist ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Straßennetz die Voraussetzung für Mobilitätssicherung in Mecklenburg-Vorpommern. Dies gilt sowohl für den öffentlichen straßengebundenen Verkehr als auch für den motorisierten sowie nichtmotorisierten Individualverkehr. Ein dichtes, auch die abgelegenen Dörfer verbindendes Straßennetz ist Grundlage für flexible neue Angebotsformen des ÖPNV sowie für den ortsverbindenden Radverkehr. Kommunen und Kreise sind allerdings schon heute häufig administrativ und finanziell nicht mehr in der Lage, ihr Straßennetz instand zu halten oder gar auszubauen.¹³⁹

Die heutige Finanzschwäche vieler Straßenbaulastträger wird sich weiter verschärfen, da viele Mittelzuweisungen durch Bund und Länder einwohnerabhängig erfolgen. Dem stehen enorm steigende Kosten im Bereich der Straßenunterhaltung und Straßenerneuerung gegenüber. Nach Schätzungen des Difu stellt die bundesweite Straßenunterhaltung mit 23 Prozent (21,7 Prozent alte Bundesländer; 27,3 Prozent neue Bundesländer und Berlin) den größten kommunalen Investitionsbedarf dar.¹⁴⁰ Die damit verbundene, häufig unzureichende Instandhaltung von Straßen und der oftmals praktizierte Mitteleinsatz nach akuter Betroffenheit führt zu weiteren negativen Effekten wie Wertverlust der Infrastruktur, erhöhte Verkehrssicherungspflichten, Netzstörungen, abnehmende Erreichbarkeit.

Anstelle einer „schleichenden Stilllegung“ des kommunalen Straßennetzes werden seitens der Gutachter die Chancen einer systematischen Straßennetzverkleinerung aufgezeigt. Diese ist schwer umsetzbar, denn die Hürden für die Einziehung der Verkehrsbedeutung einer Straße und das Erlöschen der Straßenbaulast liegen hoch. Der Aspekt der finanziellen

¹³⁷ Protokoll der 10. Sitzung der Enquete-Kommission vom 19. April 2013, S. 6, Beitrag Bäumer; Difu und plan:mobil 2015, S. 12/170; Landtagsdrucksache 6/3418, S. 3.

¹³⁸ Difu und plan:mobil 2015, S. 172.

¹³⁹ Difu und plan:mobil 2015, S. 174.

¹⁴⁰ Difu und plan:mobil 2015, S. 174: Für den Erhalt und die Instandhaltung der Straßeninfrastruktur wird heute mehr als ein Drittel des Gesamtinvestitionsbedarfs veranschlagt.

Leistungsfähigkeit des Straßenbulasträgers wird bisher als Bewertungskriterium nicht ausreichend gewürdigt.¹⁴¹ Unter Berücksichtigung der genannten Problemfelder ist der Grundgedanke einer grundlegenden Neubewertung und Priorisierung des Straßennetzes (z. B. nach ÖPNV-Routen, als Zufahrt zu lokal bedeutsamen Orten der Versorgung, nach den Notrufstandards). Die Ausgestaltung eines Kernnetzes, die „Stilllegung“ von Parallelstraßen, der Verzicht auf zweiseitige Anbindung von Orten, die Umwandlung von Straßen in Feld- und Wirtschaftswege (ggf. Reduzierung auf einen Fahrstreifen, Erhaltung der Funktion für den Radverkehr, ggf. Freigabe für Linienverkehre) stehen im Fokus. Hierzu bedarf es Änderungen in den Landesgesetzen.¹⁴²

Barrierearmut stellt daher eine grundlegende Forderung an ein mobilitätsförderndes Wohnumfeld für Ältere dar. Erfahrungswerte für barrierefreie Ortsteile und Quartiere liegen vor.¹⁴³ Technische Regelwerke bilden für barrierearme Entwurfsprinzipien in der Straßenraumgestaltung bereits gute Planungsgrundlagen.¹⁴⁴ Zur Mobilitätssicherung älterer Menschen könnte die Barrierefreiheit aus der „technischen Ecke“ der DIN-Normen und der FGSV-Regelwerke geholt werden, denn die vordringlichen Mängel liegen im Bestand und nicht im Neubau.¹⁴⁵

Attraktive Begegnungsorte und ein Straßenraum mit hoher Aufenthaltsqualität tragen wesentlich zu einer eigenständigen Haushaltsführung bis ins hohe Alter bei.¹⁴⁶ Stark befahrende Straßen ohne sichere Übergänge und unübersichtliche Verkehrs- und Kreuzungssituationen sind dagegen ein Problem. Die gemeinsame Nutzung von Gehwegen und Fahrbahnen mit schnelleren Verkehrsteilnehmern stellt eine Barriere für ältere Menschen dar. Die Sorge, im Notfall keine öffentlichen Toiletten oder Sitzgelegenheiten zu finden, sowie die Angst vor Überfällen steigern die Unsicherheit der Älteren im öffentlichen Raum. Lange, schlecht ausgeleuchtete oder eingeschränkt begehbare bzw. befahrbare Wege werden für Ältere beschwerlich. Diese Faktoren schränken Aktivitäten ein und lassen alltägliche Aktionsräume für Ältere erheblich kleiner werden.¹⁴⁷

Als problematisch wegen der Sturzgefahren gelten auch die vielerorts üblichen Kopfsteinpflasterstraßen, die bis heute im Rahmen des Denkmalschutzes und der Stadterneuerung favorisiert werden. Die zunehmende Nutzung von Mobilitätshilfen (Rollatoren, Rollstuhl u. a.) erfordert ebenfalls eine gute Berollbarkeit der Oberflächen. „Geschnittene Pflasterdecken“ oder durchgehend glatte Gehbahnen können nachträglich nur mit sehr hohem Aufwand eingerichtet werden. Das sichere Unterbringen der Rollatoren im Eingangsbereich von Gebäuden ist noch nicht allgemeiner Standard.¹⁴⁸ Relevante gesetzliche Regelungen gilt es auf den Prüfstand zu stellen, um die aufgeführten Aspekte künftig zu

¹⁴¹ Difu und plan:mobil 2015, S. 175.

¹⁴² Difu und plan:mobil 2015, S. 175.

¹⁴³ Difu und plan:mobil 2015, S. 163.

¹⁴⁴ Difu und plan:mobil 2015, 161ff Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) vertiefen die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Verkehrs- und Straßenraumgestaltung hinsichtlich der "Barrierefreiheit". Diese Regelwerke (z. B. RASt, EFA, ERA) werden hier um diejenigen Belange konkretisiert, die für eine barrierefreie Gestaltung mit dem Ziel eines „Design für Alle“ besonders zu beachten sind. Ein weiterer Gestaltungs- bzw. Planungsansatz, in Deutschland noch ungebräuchlich, ist „Shared Space“ (deutsch: etwa „gemeinsam genutzter Raum“).

¹⁴⁵ Difu und plan:mobil 2015, S. 162f.

¹⁴⁶ Difu und plan:mobil 2015, S. 161.

¹⁴⁷ Weiterführend u. a. Difu und plan:mobil 2015, S. 67f; S. 161ff; weiterführend Rudinger und Kocherscheid 2011, S. 209ff.

¹⁴⁸ Difu und plan:mobil 2015, S. 163.

berücksichtigen (u. a. im Rahmen der anstehenden Novellierung der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern).¹⁴⁹

Eine Gesamtbilanzierung des Anpassungsbedarfs ist allerdings wegen der Kleinteiligkeit der Aufgaben schwierig. Bisherige Pilotprojekte werden mit Hilfe der Städtebauförderung und der Dorferneuerung realisiert. Difu und plan:mobil (2015) stellen fest: „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‘.“¹⁵⁰

B.2.2 Finanzielle und ordnungsrechtliche Rahmenbedingungen für den ÖPNV

Für die Mobilitätssicherung der Älteren kommt dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als Bestandteil der Daseinsvorsorge auch künftig eine wichtige Rolle zu.¹⁵¹ Paragraph 2 des ÖPNV-Gesetzes M-V gibt den Rahmen bzw. die Maßstäbe vor. Es soll eine bedarfsgerechte ÖPNV-Versorgung in allen Teilen des Landes, auch in den dünn besiedelten Räumen gewährleistet werden. Der ÖPNV soll als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden.¹⁵² Für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist zudem die EG-Verordnung Nr. 1370/2007 maßgebend.¹⁵³ Die Verordnung eröffnet den Ländern und Aufgabenträgern (zuständigen Behörden und Verkehrsunternehmen) weitgehende Handlungsspielräume für die Erfüllung der Gemeinwohlpflichten in der Organisation des ÖPNV. Auch im Bundesrecht - Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)¹⁵⁴ sowie dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)¹⁵⁵ - sind wesentliche Handlungsrahmenbedingungen festgelegt.¹⁵⁶

Mit der letzten Bahnreform wurde unterschieden zwischen den Bereichen des Schienenverkehrs, für die „normale“ marktwirtschaftliche Prinzipien gelten sollen (Fernverkehr), und den Bereichen, für die weiterhin ein besonderes öffentliches Interesse besteht. Der gesamte Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird generell als gemeinwirtschaftlich angesehen und in den Verantwortungsbereich der Länder gestellt (§ 15 Absatz 1 AEG). Diese müssen vom Bund für diese Aufgabe finanziell ausgestattet werden (Artikel 106a des Grundgesetzes, RegG). Die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen können durch die Aufgabenträger ausgeschrieben werden (§ 15 Absatz 2 AEG). Für den übrigen straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV) tragen die Landkreise und kreisfreien Städte als gesetzliche Aufgabenträger der Daseinsvorsorge die Verantwortung. Mit der Regionalisierung ist den Bundesländern hierfür auch die Tarifhoheit übertragen worden (§ 12 Absatz 3 AEG).¹⁵⁷

¹⁴⁹ Näheres dazu bei Difu und plan:mobil 2015, S. 163.

¹⁵⁰ Difu und plan:mobil 2015, S. 161.

¹⁵¹ Bundestagsdrucksache 17/7699, S. 191.

¹⁵² Vgl. § 2 (2) ÖPNVG M-V

¹⁵³ Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 21. März 1961 (BGBl. 1961 I S. 241), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 147 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154); Ungeachtet dessen gelten weitere europäische Rechtsnormen, vgl. Gies et. al. 2015, S. 47.

¹⁵⁴ Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396 1994 IS. 2439) letzte Änderung Art. 4 Absatz 120 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154)

¹⁵⁵ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz –RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), letzte Änderung Art. 4 G v. 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)

¹⁵⁶ Difu und plan:mobil 2015, S. 46ff.

¹⁵⁷ Difu und plan:mobil 2015, S. 48.

Für den ÖPNV sind drei Finanzierungsquellen wesentlich.¹⁵⁸ Noch bis 2019 beteiligt sich der Bund mit entsprechenden Finanzzuweisungen an den konsumtiven und investiven Aufgaben beim ÖPNV (Regionalisierungsmittel nach § 5 RegG, Entflechtungsmittel nach EntflechtG¹⁵⁹, Finanzmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)¹⁶⁰). In den derzeit laufenden Verhandlungen der Länder über die Höhe der zukünftigen Bundeszuweisungen zzgl. eines Dynamisierungsansatzes zeichnen sich für Mecklenburg-Vorpommern bereits ab dem Jahr 2015 - spätestens aber nach 2019 - Einbußen ab.¹⁶¹ Die zukünftige Höhe der Regionalisierungsmittel ist mit Unsicherheiten behaftet. In 2019 laufen nach derzeitigem Rechtsstand auch die Finanzmittel für Investitionen in den ÖPNV aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz aus. Das gleiche gilt für Entflechtungsmittel, die von großer Bedeutung für kleinere Investitionen (Barrierefreiheit) sind.¹⁶² Prognostiziert wird auch, dass sich die Preis- und Kostenrelationen im öffentlichen Verkehrsbereich gegensätzlich zu den ökonomischen Ressourcen der privaten Haushalte entwickeln werden.¹⁶³

Das Finanzierungssystem für die öffentliche Verkehrsinfrastruktur und der daran gebundene Rechtsrahmen in Mecklenburg-Vorpommern werden zudem als intransparent eingeschätzt.¹⁶⁴ Die Komplexität des Finanzierungssystems resultiert einerseits aus dem Ineinandergreifen von europäischen und nationalen Rechtsnormen mit teils parallelen Finanzströmen, sowie andererseits aus komplizierten Regelungen auf der Landesebene.¹⁶⁵ Allein die an den straßengebundenen ÖPNV gebundenen Landeszuschüsse (etwa 70 Mio. Euro pro Jahr) verteilen sich auf insgesamt 12 Finanzierungsregelungen in vier Ressorts.¹⁶⁶ Zusätzliche Mittel werden durch die Kommunen bereitgestellt.

Die Fülle der Finanzierungsregelungen führt zu einem erheblichen Organisations- und Verwaltungsaufwand, der eine Anpassung des Verkehrssystems erschwert. Die Finanzierungsregelungen sind teilweise unvereinbar mit dem Europäischen Beihilfenrecht (VO 1370)¹⁶⁷. Die derzeitige Trennung der Verantwortlichkeiten für SPNV und üÖPNV

¹⁵⁸ Difu und plan:mobil 2015, S.47f; Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 8f, Beitrag Baumeister.

¹⁵⁹ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz-EntflechtG) vom 05. September 2006, BGBl. I S. 2098, 2102; letzte Änderung Art. 4 G v. 15. Juli 2013 (BGBl. I S. 2401)

¹⁶⁰ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-GVFG) vom 28. Januar 1988, BGBl. I S. 100; letzte Änderung Art. 3 G v. 5. April 2011 (BGBl. I S. 554)

¹⁶¹ Plenarprotokoll der 81. Sitzung vom 13. November 2014, S. 69ff, Beitrag Minister Pegel; Protokoll der 10. Sitzung der Enquete-Kommission am 19. April 2013, Beitrag Staatssekretär Bäumler; Mittelfristige Finanzplanung 2013 – 2018, S. 48.

¹⁶² Difu und plan:mobil 2015, S. 55/171; Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern 2013, S. 508: Für die Gewährleistung und Verbesserung des ÖPNV und des SPNV werden voraussichtlich 242,3 Mio. € im Jahr 2014 eingesetzt, welche weitgehend für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eingesetzt werden. Für die Verbesserung des kommunalen Straßenbaus sind in den Jahren 2014 und 2015 ff. jeweils 17,5 Mio. € vorgesehen.

¹⁶³ Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S. 20, Beitrag Hunzinger.

¹⁶⁴ Difu und plan:mobil 2015, S. 45; Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 19, Beitrag Baumeister, S.20, Beitrag Brohm.

¹⁶⁵ Difu und plan:mobil 2015, S. 45ff.

¹⁶⁶ Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S.8, Beitrag Baumeister: Ohne Infrastruktur- und SPNV-Mittel, Stand 2013; vgl. auch Difu und plan:mobil 2015, Tab. 2, S. 56.

¹⁶⁷ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) 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, Amtsblatt der Europäischen Union, 3.12.2007, I. 315/1

verhindert einen effizienten und abgestimmten Mitteleinsatz für den gesamten ÖPNV. Die Aufgabenträger (zugleich zuständige Behörden gem. der VO 1370/2007) können Aufgaben wie die der Organisation des straßengebundenen ÖPNV nicht ausreichend erfüllen.¹⁶⁸ Finanzierungs- und ressortbedingt ist auch der Gesundheitsverkehr aus dem Gesamtsystem bislang ausgenommen.¹⁶⁹ Auch bindet die derzeitige Schulorganisation erhebliche Ressourcen im ÖPNV.¹⁷⁰ Die Folge ist ein unübersichtliches, vorrangig auf den Schülerverkehr ausgelegtes und für alle anderen Zielgruppen eingeschränktes ÖPNV-Angebot. Eine geringe Nachfrage erschwert Planung, Durchführung und Wirtschaftlichkeit von ÖPNV-Leistungen. Eine integrierte Bestellung von SPNV- und ÖPNV-Leistungen ist so nur bedingt gegeben.¹⁷¹ Historisch bedingte Unternehmensstrukturen erschweren zudem ein abgestimmtes Angebot.¹⁷²

Bei Erstellung der Nahverkehrspläne haben die Landkreise ihre Handlungsspielräume unterschiedlich interpretiert. Lediglich der Landkreis Nordwestmecklenburg setzt bislang auf einen integrativen Ansatz und eine Angebotsoffensive (sieben klarstrukturierte Taktlinien zzgl. eines nachfrageorientierten Ergänzungsnetzes mit alternativen Bedienformen, verbesserte Verknüpfungssituation, Intermodalität und neues Tarifkonzept, nur für den Busverkehr). Festzuhalten ist, dass sich dieser Ansatz nicht deckungsgleich auf alle anderen Landkreise übertragen lässt.¹⁷³ Für die unterschiedlich großen Landkreise bedarf es angepasster regionaler, überregionaler sowie verkehrsmittelübergreifender Lösungsansätze. Auch die uneinheitlichen Tarifsysteme von Bahn und Bus innerhalb eines Landkreises sind eher unattraktiv für Ältere. Ob die derzeitigen Organisationsstrukturen den zukünftigen Anforderungen an Planung, Organisation, Durchführung und Finanzierung des gesamten ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern ausreichend Rechnung tragen, ist fraglich.

Mit der Differenzierung zwischen eigenwirtschaftlichem Fernverkehr (in Bundeszuständigkeit) und gemeinwirtschaftlichem Nahverkehr (in Verantwortung der Länder) ergibt sich für Mecklenburg-Vorpommern mehr Gestaltungsspielraum. Andererseits sieht sich das Land zunehmend in der Pflicht, mit Regionalisierungsmitteln auch Verbindungen zu unterstützen, die zuvor mit eigenwirtschaftlichem Fernverkehr abgedeckt wurden.¹⁷⁴ Diese Finanzmittel fehlen an anderer Stelle. Die unsichere Entwicklung dieser teilweise zweckgebundenen Finanzmittel, die für Aufgaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehen, macht ein Umsteuern nötig. Denkbare integrative Mobilitätsansätze, die den klassischen ÖPNV ergänzen, können sich derzeit nur schwer gegen die systemimmanenten Zwänge durchsetzen. Ein „weiter so“ führt jedoch eher zu einer weiteren Verschlechterung der Mobilitätssicherung.¹⁷⁵

Die Gutachter und angehörten Sachverständigen empfehlen eine zeitnahe Reform der derzeitigen Finanzierungs- und Organisationsstrukturen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern. Beispielhaft können Bündelungsansätze wie in Brandenburg und Sachsen-Anhalt sein.¹⁷⁶ Rechtsnormen und Genehmigungspraxis, die innovativen Mobilitätskonzepten einschränkend gegenüber stehen, sind anzupassen oder zumindest für Räume mit besonderen

¹⁶⁸ Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 8f, Beitrag Baumeister, S. 10f, Brohm.

¹⁶⁹ Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 18, Beitrag Gipp.

¹⁷⁰ Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 10, Beitrag Brohm.

¹⁷¹ Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 8f, Beitrag Baumeister.

¹⁷² Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 23, Beitrag Lösel.

¹⁷³ Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 10f, Beitrag Brohm.

¹⁷⁴ Plenarprotokoll der 81. Sitzung vom 13. November 2014, S. 69ff, Beitrag Minister Pegel.

¹⁷⁵ Difu und plan:mobil 2015, S. 182.

¹⁷⁶ Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S.12, Beitrag Brohm.

demografischen Herausforderungen aufzuheben. Aufgabenträger müssen mehr Gestaltungsspielräume erhalten und Verbundstrukturen umsetzbar sein.¹⁷⁷ Gesundheitsmobilität im ländlichen Raum sollte auch hinsichtlich der Finanzierung stärker in den Fokus gerückt werden.¹⁷⁸

Die Haltestellen stellen im ÖPNV-System wichtige Zugangspunkte zur angebotenen Verkehrsleistung dar. Insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen ergeben sich zahlreiche Hemm- und Hindernisse hinsichtlich ihrer Zugänglichkeit. Die Ergebnisse der Analysen in den Lupenregionen verdeutlichen dies. Wenige innerörtliche Haltestellen, fehlende altengerechte, zugangs- und barrierefreie Haltestellenbereiche und schlechte Straßen- und Gehwegzustände erhöhen für Ältere kaum die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung. Auch ist der Einsatz von Niederflurbussen noch kein Standard.¹⁷⁹ Der von den Gutachtern festgestellte Handlungsbedarf umfasst daneben auch eine Neuorientierung des Haltestellennetzes an typischen Zielen älterer Menschen (Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, Freizeiteinrichtungen, medizinische Versorgung etc.). Angesichts der wachsenden Finanzierungslücke kann eine Genehmigung der Bedarfshaltestellen für ÖPNV-Angebote als ein pragmatischer Ansatz zur teilweisen Umsetzung der Barrierefreiheit gelten. Kostenintensive infrastrukturelle Maßnahmen würden so nicht zwingend notwendig werden. Nach § 62 Absatz 2 PBefG kann das Land Mecklenburg-Vorpommern auch abweichende Regelungen zur Fristsetzung sowie Ausnahmen definieren.¹⁸⁰

B.3 Akzeptanz neuer Mobilitätsformen, neue Mobilitätsoptionen

Studien zeigen, dass Ältere ihren Lebensphasen entsprechend sehr unterschiedliche Mobilitätspräferenzen und wenig Gemeinsamkeiten in der Akzeptanz von neuen Mobilitätsangeboten haben.¹⁸¹ In der Tendenz sind die älteren Generationen heute eher auf ein Verkehrsmittel festgelegt: Sie sind individuelle Mobilität gewohnt und automobil sozialisiert.¹⁸² Das herkömmliche, oftmals auf den Schülerverkehr ausgerichtete ÖPNV-Angebot sowie neue Mobilitätsoptionen stellen heute im ländlichen Raum noch keine ernstzunehmende Alternative zum Pkw dar.¹⁸³ Aber sich ändernde Lebensbedingungen und neue Nachfragemuster verändern die Mobilitätsgewohnheiten im Alter auch auf dem Lande.

Für die Mobilitätsicherung Älterer in Mecklenburg-Vorpommern empfehlen die Gutachter und die angehörten Sachverständigen schon heute einen „Systemwechsel“. Es werden zentrale, aufeinander aufbauende Handlungsfelder identifiziert: die Neustrukturierung und Bündelung des ÖPNV-Liniennetzes, eine den ÖPNV ergänzende Flächenerschließung mit sogenannten Gemeinschaftsverkehren, flankierende Maßnahmen (wie die Neustrukturierung der Finanzströme) und mehr Angebote zur Nahmobilität.¹⁸⁴ Diese Handlungsfelder decken

¹⁷⁷ Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 8, Beitrag Gipp.

¹⁷⁸ Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 18, Beitrag Gipp; Difu und plan:mobil 2015, S. 156; Faller et al. 2014, S. 31.

¹⁷⁹ Difu und plan:mobil 2015, S. 39/181.

¹⁸⁰ Difu und plan:mobil 2015, S. 182.

¹⁸¹ Difu und plan:mobil 2015, S. 23.

¹⁸² Difu und plan:mobil 2015, S. 16; Ein älterer Mensch mit altersbedingten Einschränkungen, aber verfügbaren finanziellen Mitteln, kann sich eher Taxifahrten leisten oder ein neues Auto mit Fahrerassistenzsystemen erwerben; Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S. 7, Beitrag Rudinger.

¹⁸³ Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 32, 47, 51; Faller et al. 2014, S. 8.

¹⁸⁴ Difu und plan:mobil 2015, S. 109ff; Protokoll der 29. Sitzung der Enquete-Kommission vom 5. Dezember 2014, S.11, Beitrag Thiemann-Linden.

sich in den Grundaussagen mit jenen Handlungsansätzen, die in der Enquete-Kommission im Rahmen zweier Anhörungen diskutiert wurden.¹⁸⁵

Trotz steigender Kosten wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) unentbehrlich in den ländlichen Regionen Mecklenburg-Vorpommerns bleiben, da derzeit die erste Generation altert, die es gewohnt ist, Auto zu fahren.¹⁸⁶ Dennoch sind die Älteren zunehmend auf Alternativen zum eigenen Pkw angewiesen und ÖPNV-Nutzung muss deshalb auch erlernt werden.¹⁸⁷ In der Frage der Gewährleistung des ÖPNV als Daseinsvorsorge werden verschiedene Mobilitätskonzepte diskutiert.¹⁸⁸ Für die städtischen Bereiche gibt es ausreichend Konzeptansätze, die auf Barriereabbau ausgerichtet sind und die auf eine viel stärkere Förderung des Rad- und Fußverkehrs setzen. Schwieriger ist es, ein akzeptables Mobilitätsangebot für die ländlichen, angebotsschwachen Räume zu realisieren.

Durch die Alterung wächst die Nachfrage nach einer sogenannten „Nicht-Selbstfahr-Mobilität“ an. Doch diese kleinteilige, eher nicht abgestimmte Nachfrage ist nicht einfach zu bedienen.¹⁸⁹ Fällt das Auto als Fortbewegungsmittel weg und fehlt die Routine für die Nutzung anderer Mobilitätsangebote, ist die Aufrechterhaltung der gewohnten Alltagsmobilität für viele ältere Menschen in den ländlichen Räumen eine Herausforderung. Mit zunehmendem Alter bewerten Ältere ihre Mobilität subjektiv als sich verschlechternd ein. Insbesondere bei der Gruppe der über 75-Jährigen, die ihre eigene Mobilität besonders eingeschränkt sehen, wird Handlungsbedarf deutlich.¹⁹⁰

Ein Schlüssel für ein zukunftsfähiges Verkehrs- und Mobilitätssystem im ländlichen Raum kann die Multi- und Intermodalität sein, also die zeitliche und örtliche Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel, um einen Weg zurückzulegen. Bei entsprechender räumlicher Nähe besitzen neben flexiblen Bedienformen auch das Fahrrad oder das Pedelec¹⁹¹ (außer bei schlechten Witterungsverhältnissen) in Verknüpfung mit dem ÖPNV ein hohes Potenzial, den Aktionsradius älterer Menschen zu erhöhen. In der Gruppe der jüngeren Älteren sind bereits 25 Prozent, bei den noch Jüngeren bereits 40 Prozent multioptional unterwegs.¹⁹² In dünn besiedelten Räumen, wo herkömmliche Linienverkehre oder flexible Bedienformen des ÖPNV zu aufwändig werden,¹⁹³ können neue, teils ehrenamtlich betriebene oder aus Eigeninitiative der Bürger entwickelte Konzeptansätze (sogenannte „Gemeinschaftsverkehre“ nach Difu und plan:mobil (2015)) zur Abdeckung der Mobilitätsnachfrage zum Einsatz kommen.¹⁹⁴ Auch durch die Einbindung privater Pkw in ein öffentliches Mobilitätskonzept können Mobilitäts Garantien ermöglicht werden.¹⁹⁵

¹⁸⁵ Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014; Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015.

¹⁸⁶ Hefter und Götz 2013, S. 10; vgl. auch Faller et al. 2015, S. 8.

¹⁸⁷ Faller et al. 2014, S. 9.

¹⁸⁸ Difu und plan:mobil 2015, S. 109-169; Faller et al. 2014, S. 7-50.

¹⁸⁹ Faller et al. 2014, S. 9.

¹⁹⁰ Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 28f.

¹⁹¹ Zur Abgrenzung Pedelec und E-Bike: Pedelec sind Elektrofahrräder mit Pedalnutzung die bis 25 km/h oder 45 km/h leisten können, letztere zählen zu Kleinkrafträdern. E-Bikes funktionieren ohne Pedalbetätigung, sind vergleichbar mit Elektromofas und zählen zu Kleinkrafträdern. s.a. URL: <http://www.adfc.de/pedelects/elektro-rad-typen/elektro-rad-typen> [Stand 09.06.2015]

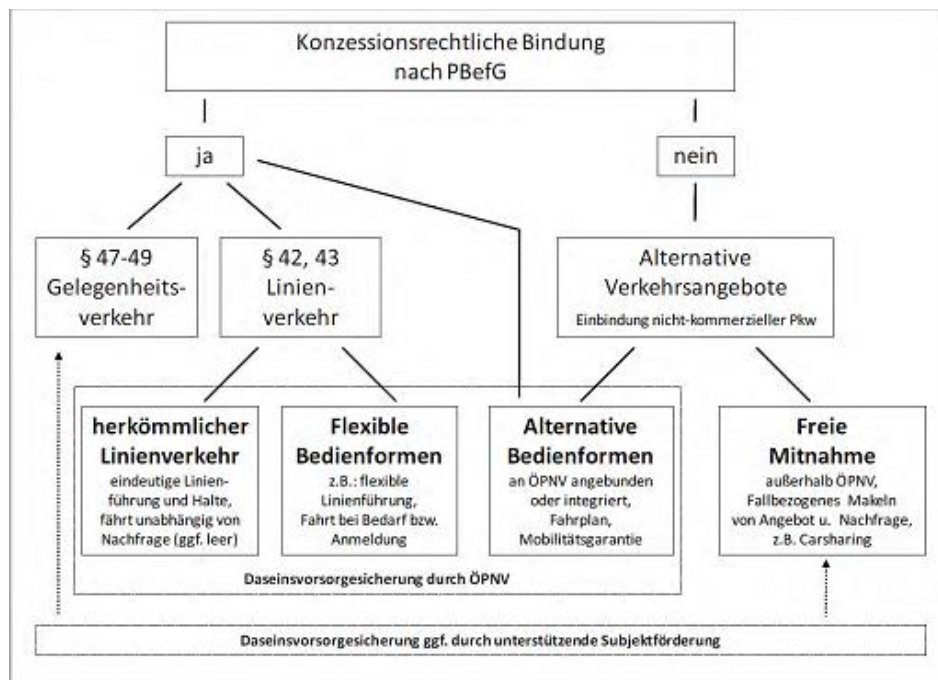
¹⁹² Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S. 20, Beitrag Hunsicker.

¹⁹³ Difu und plan:mobil 2015, S. 184ff.

¹⁹⁴ Difu und plan:mobil 2015, S. 182ff, Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S.55f; Faller et al. 2014, S. 12; Protokolle der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014 sowie der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, div. Sachverständige.

¹⁹⁵ Faller et al. 2014, S. 18.

Abb. 27: Übersicht Bedienformen ÖPNV



Quelle: Faller et al. 2014, S. 13

Eine aktuell vom ADAC durchgeführte Befragung im ländlichen Raum kommt allerdings zu dem Ergebnis, dass es bei der Nutzung solcher alternativer Mobilitätsoptionen Vorbehalte gibt. 60 Prozent aller Befragten nehmen an, dass sich ihre Mobilität in Zukunft eher nicht ändern wird; für sieben Prozent der Älteren kommt eine Nutzung der flexiblen und alternativen Angebote nicht in Frage.¹⁹⁶ Gründe für die derzeit geringe Akzeptanz werden u.a. in der noch bestehenden hohen Pkw-Präferenz, der fehlenden Benutzerkenntnisse sowie im Mangel der eigenen Koordinierungsleistung bei der Nutzung dieser Mobilitätsangebote gesehen. Insbesondere die neuen Zugangsformen (Apps, digitale Fahrplanauskunft und Tickets, Tarifvielfalt, intermodale Nutzungsketten) sind für die jetzigen älteren Alten problematisch; für die künftige Altengeneration wahrscheinlich eher nicht.¹⁹⁷ Auch spielen Car-Sharing-Ansätze in den ländlichen Regionen Mecklenburg-Vorpommerns bisher kaum eine Rolle – anders als in der Schweiz.¹⁹⁸ Dort ist der ÖPNV bis in die Dörfer hinein gut ausgebaut und wird durch ein einheitliches landesweites Car-Sharing-System auch an sehr ländlich gelegenen Bahnstationen ergänzt. Die Karlsruher Region ist in Deutschland die bisher einzige mit einer vergleichbaren Car-Sharing-Dichte. Dort wird auch in ländlichen Bereichen die „kritische Masse“ erreicht, die eine flächendeckende Versorgung sichert.¹⁹⁹

¹⁹⁶ Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 55ff; Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, Präsentation Gipp: Wenn das jeweilige Angebot in ihrem Wohnort verfügbar wäre, würden von den befragten Älteren im ländlichen Raum 6 Prozent einen Rufbus, 10 Prozent Car-Sharing, 15 Prozent das Elektrofahrrad sowie 16 Prozent den Mitnahmeverkehr nutzen.

¹⁹⁷ Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S. 9, Beitrag Rudinger; Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 55.

¹⁹⁸ Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S. 13, Beitrag Thiemann-Linden; vgl. auch Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 54.

¹⁹⁹ Difu und plan:mobil 2015, S. 168.

Doch auch im ländlichen Raum, werden in Zukunft alternative bedarfsgerechte Mobilitätsangebote an Bedeutung gewinnen. Difu und plan:mobil (2015), Faller et al. (2014) und Gipp, Nienaber und Schifforst (2014) empfehlen deshalb stärker auf Angebote des Mitnahmeverkehrs zu setzen. Vor dem Hintergrund der geringen Nachfrage erscheint es aber unwahrscheinlich, dass sich Bürgerbusangebote als wirtschaftliche Projekte parallel zu anderen Strukturen entwickeln lassen. Vielmehr kann es sinnvoll sein, dass der Bürgerbus sich als Basisangebot des öffentlichen Verkehrs für Zentren nahe Teilräume etabliert. Der Bürgerbus wäre dann als erweitertes Unternehmensportfolio der Verkehrsunternehmen zu betrachten.²⁰⁰ Da die Anzahl der Hochbetagten deutlich zunimmt, ist es besonders wichtig, herkömmliche Buchungs- und Informationsmöglichkeiten (Fahrpläne auf Papier etc.) weiter zu berücksichtigen.²⁰¹ Das vielerorts sehr eingeschränkte ÖPNV-Angebot an Werktagen wird für ältere Menschen auch spürbar verbessert, wenn die wenigen wöchentlichen ÖPNV-Fahrten an ausgewählten Tagen gebündelt werden. Die wichtigste Schlussfolgerung ist, dass an die neuen Mobilitätsoptionen als Alternative zum eigenen Pkw andere Attraktivitätsanforderungen zu stellen sein werden. Dieses ist bei der Konzeptionierung und der Vermarktung (zur Schaffung von Akzeptanz) zu berücksichtigen.²⁰²

B.3.1 Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien

Als eine Möglichkeit, gesellschaftliche Teilhabe auch bei eingeschränkter Mobilität zu erhalten, werden neue Technologien (Tele-Medizin, Computer, Internet, Social Media, Smartphones, Online-Dienste, technische Assistenzsysteme etc.) immer wichtiger. Sie spielen schon heute bei der Etablierung neuer Dienstleistungs- und Mobilitätsangebote eine entscheidende Rolle.²⁰³ Zukünftige Angebote werden stärker als gegenwärtig solche Techniken voraussetzen können, da die Älteren von morgen bereits heute neue Techniken routinierter nutzen.

Akzeptanz und Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) erfordern in erster Linie hochleistungsfähige Zugangstechnologien.²⁰⁴ Die Breitbandverfügbarkeit schreitet in vielen ländlichen Regionen Mecklenburg-Vorpommerns nicht so schnell voran wie in den Städten und stadtnahen Räumen. In den dünn besiedelten ländlichen Räumen stellen die höheren Investitionskosten oft ein Hemmnis für die Bereitstellung dar und verzögern dadurch den Ausbau.²⁰⁵ In Mecklenburg-Vorpommern ist zwar eine Grundversorgung mit Breitbandanschlüssen nahezu flächendeckend gewährleistet, doch diese umfasst nur eine Datenkapazität von bis zu zwei Megabit pro Sekunde (Mbit/s). Schon eine 16 Mbit/s Abdeckung ist vielerorts im ländlichen Raum nicht gegeben. Mit einer Breitbandverfügbarkeit von > 50 Mbit/s - wie von der Bundesregierung bis 2018 angestrebt²⁰⁶ - sind bisher nur die größeren Städte versorgt; die ländlichen Räume werden nur mit 10,8

²⁰⁰ Difu und plan:mobil 2015, S. 179/184.

²⁰¹ Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 54; Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S.7, Beitrag Gipp.

²⁰² Difu und plan:mobil 2015, S. 25; Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S.55.

²⁰³ Kuhn 2012, S. 12; Baumgartner 2013, S. 117ff ; Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2014, S. 18, Beitrag Hunsicker.

²⁰⁴ Hercksen et al. 2014, S. 11; Protokoll der 31. Sitzung der Enquete-Kommission vom 23. Januar 2015, S.22, Beitrag Kaufmann

²⁰⁵ Hercksen et al. 2014, S.11; Plenarprotokoll der 81. Sitzung vom 13. November 2014, S. 61, Beitrag Minister Pegel

²⁰⁶ Die Bundesregierung, Digitale Agenda 2014 -2017, Stand August 2014, URL: <http://digitale-agenda.de> [Stand 25.02.2015]

Prozent abgedeckt.²⁰⁷ Die größten Netzlücken gibt es nach Auskunft des Breitbandkompetenzzentrums des Landes Mecklenburg-Vorpommerns in den Grenzregionen zu Polen und Brandenburg.²⁰⁸

Abb. 28: Breitbandversorgung in Mecklenburg-Vorpommern 2014 (nach Gemeindeprägung, Leitungsgebunden und Drahtlos)

Breitbandverfügbarkeit über alle Technologien						
Prägung	≥ 1 Mbit/s	≥ 2 Mbit/s	≥ 6 Mbit/s	≥ 16 Mbit/s	≥ 30 Mbit/s	≥ 50 Mbit/s
Städtisch	100,0	100,0	99,3	93,9	91,0	89,2
Halbstädtisch	99,8	99,4	94,0	65,0	51,8	31,0
Ländlich	97,0	95,8	82,5	39,1	21,3	10,8

Quelle: TÜV Rheinland Consulting GmbH (2014)

Der Ausbau einer leistungsfähigeren Breitbandinfrastruktur in den unterversorgten Regionen trägt zur Mobilitätssicherung bei. Unstrittig ist, dass in den Regionen, wo die Endkundendichte sehr gering ist, lange Distanzen zu den Netzknotenpunkten zu überbrücken sind. Es müssen andere Wege gesucht werden, da kommerzielle Netzanbieter aus Wirtschaftlichkeitserwägungen kaum Bereitschaft zeigen zu investieren.²⁰⁹ Anknüpfungspunkt soll das Landesraumentwicklungsprogramm (LEP) sein. Vonseiten des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz und des Ministeriums für Wirtschaft, Bau und Tourismus werden zur Umsetzung dieser Aufgabe bereits Haushaltsmittel bereitgestellt. Die Nachfrage nach Fördermitteln im Rahmen der Förderung wirtschaftsnaher Infrastrukturen war eher gering.²¹⁰ Gefordert sind daher korrespondierende Bundesprogramme, die auf den Ausbau der nicht mit 50 Mbit/s Abdeckung versorgten Gebiete ausgerichtet sind.²¹¹

Die Nutzung von modernen IKT-Lösungen erfordert aber auch adäquate Kompetenzen seitens der Älteren. Entgegen der oftmals verbreiteten Meinung, ältere Menschen seien technischen Innovationen gegenüber generell negativ und oder kritisch eingestellt, zeigen empirische Erhebungen, dass sie sehr wohl bereit sind, neue Techniken zu nutzen. Information und Buchung von Mobilitätsangeboten spielen bereits heute bei älteren Internet- und Mobilgerätnutzern im ländlichen Raum eine große Rolle (z.B. für Ticketbuchung, Fahrplan-Information, Navigationsgerät, Planung der Reiseroute etc.).²¹²

Tatsächlich bestehen aber heute zwischen den Generationen deutliche Unterschiede in der Nutzung der neuen Technologien. Einer aktuellen ADAC-Mobilitätsstudie im ländlichen Raum zufolge nutzen knapp 76 Prozent der 55 bis 64-Jährigen im ländlichen Raum einen

²⁰⁷ Plenarprotokoll der 81. Sitzung vom 13. November 2014, S. 61, Beitrag Minister Pegel.

²⁰⁸ TÜV Rheinland Consulting GmbH 2014, S. 14: Die Breitbandverfügbarkeit von Hochleistungsanschlüssen mit Bandbreiten ≥ 50 Mbit/s hat bundesweit die Schwelle von 60 % deutlich überschritten und liegt aktuell bei 64,1 %.

²⁰⁹ Landtagsdrucksache 5/4126, S. 75; Difu und plan:mobil 2015, S. 43; Hercksen et al. 2014, S.11.

²¹⁰ Protokoll der 16. Sitzung der Enquete-Kommission vom 8. November 2013, S.12, Beitrag Buchwald.

²¹¹ Plenarprotokoll der 81. Sitzung vom 13. November 2014, S. 62, Beitrag Minister Pegel; Protokoll der 16. Sitzung der Enquete-Kommission vom 8. November 2013, S.12, Beitrag Buchwald; Landtagsdrucksache 6/3489; TÜV Rheinland 2014.

²¹² Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 45ff; Baumgartner et al. 2014, S. 122ff.

Internetanschluss, bei den 65 bis 74-Jährigen beträgt der Anteil nur noch 28 Prozent.²¹³ Auch die Nutzung der mobilen Endgeräte (Mobiltelefone, Smartphone, Tablets, Notebooks, E-Books u. a.) und mobiler Applikationen wird bei den älteren Menschen immer selbstverständlicher.²¹⁴ Bei den über 75-Jährigen nimmt allerdings der Anteil der Internet- und Smartphone-Nutzer signifikant ab. Deshalb sollten herkömmliche (analoge) Informations- und Buchungsmöglichkeiten erhalten bleiben.²¹⁵ Längerfristig werden aber auch auf dem Land vermehrt das Internet - etwa über Smartphones - für Mobilitätszwecke genutzt werden.²¹⁶ Die Technikakzeptanz steigt dabei durch u. a. niederschwellige Zugänge, passendes Design, ausreichende Zeitkontingente, Ermutigung und adäquate Unterstützung durch Dritte und ausreichende Wiederholungen (u. a. durch generationsübergreifende Trainings).²¹⁷ Im ländlichen Raum fehlen oft Kurs- und Unterstützungsangebote für Ältere, um entsprechende Nutzungskompetenzen zu erwerben bzw. zu verstärken.

Abb. 29: Nutzung moderner Kommunikationsmedien

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

Quelle: Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 45

²¹³ Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 45ff; vgl. auch Claßen et al. 2014, S. 121f; Baumgartner 2013, S. 119f.

²¹⁴ Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2015, S. 21, Beitrag Hunsicker.

²¹⁵ Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 54.

²¹⁶ Gipp, Nienaber und Schifforst 2014, S. 47.

²¹⁷ Claßen et al. 2014, S. 107f/138ff; Baumgartner 2013, S.12f; Protokoll der 24. Sitzung der Enquete-Kommission vom 27. Juni 2015, S.10, Beitrag Rudinger.

B.4 Handlungsempfehlungen zu Mobilität im Alter

B.5 Sondervoten zu Mobilität im Alter (ggfs)

C Literatur- und Quellenverzeichnis

Augurzky, B.; Krolop, S.; Hentschker, C. und Menniken, R. (2013): Pflegeheim Rating Report 2013 – Ruhiges Fahrwasser erreicht. Hannover

Baumgärtner, K.; Kolland, F. und Wanka, A. (2013): Altern im ländlichen Raum. Entwicklungsmöglichkeiten und Teilhabepotentiale. Stuttgart

Becker, U. und Roth, M. (Hg.) (2013): Recht der Älteren. De Gruyter Handbuch, Berlin / Boston

Beckmann, K. J. (2013): Entwicklungslinien der Mobilität im Alter und Verkehrstendenzen. In: Schlag, B. und Beckmann, K. J. (Hg.) (2013): Mobilität und demografische Entwicklung. Mobilität und Alter, Bd. 7, Köln, S. 43-74

Berner, F.; Rossow, J. und Schwitzer, K.-P. (Hg.) (2011a): Individuelle und kulturelle Altersbilder. Expertisen zum Sechsten Altenbericht der Bundesregierung. Band 1. Wiesbaden

Berner, F.; Rossow, J. und Schwitzer, K.-P. (Hg.) (2011b): Altersbilder in der Wirtschaft, im Gesundheitswesen und in der pflegerischen Versorgung. Expertisen zum Sechsten Altenbericht der Bundesregierung. Band 2. Wiesbaden

Bundesministerium des Inneren (BMI) (2013): Jedes Alter zählt. Zweiter Demografie Gipfel der Bundesregierung am 14. Mai 2013. Berlin

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) (2005): Fünfter Bericht zur Lage der älteren Generationen in der Bundesrepublik Deutschland. Potentiale des Alters für Wirtschaft und Gesellschaft. (Fünfter Altenbericht). Berlin

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) und Deutscher Industrie- und Handelskammertag e.V. (DIHK) (2014): Vereinbarkeit von Beruf und Pflege. Wie Unternehmen Beschäftigte mit Pflegeaufgaben unterstützen können. Rostock

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hg.) (2015): MORO Praxis - Anpassungsstrategien zur regionalen Daseinsvorsorge (unveröffentlicht)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2010): ÖPNV: Planung für ältere Menschen - Ein Leitfaden für die Praxis, BMVBS-Online-Publikation 09/2010

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hg.) (2011): Wohnen im Alter. Markprozesse und wohnungspolitischer Handlungsbedarf. Forschungen Heft 147, Berlin (Bearbeitung Kuratorium Deutsche Altershilfe, Köln. Kremer-Preiß, U.)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2012): Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels. Innovative Handlungsansätze und Praxisbeispiele aus ländlichen Regionen in Deutschland. Bonn

- Burmeister, J. (2007): Radmobilität von Senioren/innen in ländlichen Räumen. Hochschule Neubrandenburg, Projektbearbeitung Hochschule Neubrandenburg und ISAB-Institut Köln, Neubrandenburg
- Claßen, K.; Oswald, F.; Doh, M.; Kleinemas, U. und Wahl, H.-W. (2014): Umwelten des Alterns. Wohnen, Mobilität, Technik und Medien. Grundriss der Gerontologie Bd. 10, Stuttgart
- Dehne, P.; Hiller, H. und Hollang, R. (2013): Wohnen im Alter. Grundlagenexpertise Teil B, Auswirkungen der demografischen, siedlungs- und infrastrukturellen Veränderungen. Hochschule Neubrandenburg, Neubrandenburg (= Kommissionsdrucksache 6/22)
- Deutscher Ethikrat (2011): Nutzen und Kosten im Gesundheitswesen – Zur normativen Funktion ihrer Bewertung – Stellungnahme. Berlin
- Deutscher Ethikrat (2012): Demenz und Selbstbestimmung – Stellungnahme. Berlin
- Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu) und plan:mobil, Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung (2015): Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern. Grundlagenexpertise Abschlussbericht, Berlin (= Kommissionsdrucksache 6/36)
- Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) (2011): Entwicklung der Altersarmut in Deutschland. SOEP Papers on Multidisciplinary Panel Data Research 378. Berlin
- Deutsches Zentrum für Altersfragen (2003): Die Entwicklung sozialer Beziehungen in der zweiten Lebenshälfte. Ergebnisse des Alterssurvey 2002. Veränderungen im Längsschnitt über einen Zeitraum von sechs Jahren. DZA – Kurbericht „Soziale Beziehungen“, Berlin (FN 135)
- Dorbritz, J. und Schneider, N. (2013): Familiendemografische Trends in Deutschland – Herausforderungen für zukünftiges politisches Handeln. In: Hüther und Naegele (2013): Demografiepolitik – Herausforderungen und Handlungsfelder. Wiesbaden, S. 142-164
- Drach, L. (2013): Demenz-Wegweiser für Schwerin und Umland. Zentrum Demenz und Hochschule Neubrandenburg
- Edinger et al. (2007): Barrierearm – Realisierung eines neuen Begriffs. Bauforschung für die Praxis I, Bd. 81, Heidelberg
- Faller, B.; Aring, J.; Lobeck, M. und Wilmsmeier, N. (2014): Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge – Begleitforschung Fachinformation. Endbericht im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.) (2014): Hinweise für Straßen mit besonderem Überquerungsbedarf – Shared Space und andere Ansätze (H SBÜ), Köln
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.) (2011): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Ausgabe 2010, Köln

FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Ausgabe 2011, Köln

Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern (2013): Mittelfristige Finanzplanung 2013 bis 2018. Abt. Haushalt und Finanzwirtschaft, Ref. IV 200, Stand: 01. Juli 2013

Follmer, R. und Brand, T. (2010): MiD 2008 - Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht Mecklenburg-Vorpommern. Studie im Auftrag des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern. Infas und DRL, Bonn

Generali Zukunftsfonds (Hg.) / Institut für Demoskopie Allensbach (2013): Generali Altersstudie 2013: Wie ältere Menschen leben, denken und sich engagieren. Frankfurt

Gipp, Ch.; Nienaber, P. und Schifforst, G. (2014): Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum. Ergebnisbericht. IGES Institut GmbH im Auftrag des ADAC e. V., Berlin

Günther, M. (2013): Wohnen der Altersgruppe 65plus. Untersuchung im Auftrag vom Verbändebündnis WOHNEN 65 PLUS. Pestel Institut. Hannover

Hackmann, T.; Müller, D.; Steiner, M. und Tiessen, J. (2014): Pflege vor Ort gestalten und verantworten – Konzept für ein Regionales Pflegebudget. Gütersloh

Hefter, Th. und Götz, K. (2013): Mobilität älterer Menschen. State of the Art und Schlussfolgerungen für das Projekt COMPAGNO. Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) GmbH, ISOE-Diskussionspapiere, Nr. 36, Frankfurt am Main

Hercksen, H.; Kirchesch, M. und Ortwein, St. (2014): Nutzungschancen des Breitbandinternets für ländliche Räume. Innovative Anwendungen, neue Ideen, gute Beispiele. Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Hg.), Bonn

HGC GesundheitsConsult GmbH (2015): Alter und Gesundheit/Pflege (Teil1). Grundlagenexpertise. Und Appendix: Status quo der Versorgungssituation in MV. Düsseldorf (= Kommissionsdrucksache 6/35 (neu))

HGC GesundheitsConsult GmbH (2015): Alter und Gesundheit/Pflege (Teil2). Pflege und Prävention. Grundlagenexpertise. Düsseldorf (= Kommissionsdrucksache 6/38 (neu))

Hildebrandt, J. (2012): Lebenswelt im Wohnkontext. In: Kleiner, G. (Hg.) (2012): Alter(n) bewegt. Perspektiven der sozialen Arbeit auf Lebenslagen und Lebenswelten. Berlin, S. 196 - 204

Hohmeyer, K. und Kopf, E. (2015): IAB-Kurzbericht – Aktuelle Analyse aus dem Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, 2015, Nr.5

Hüther, M. und Naegele, G. (2013): Demografiepolitik – Herausforderungen und Handlungsfelder. Wiesbaden

Kalina, T. und Weinkopf, C. (2014): Niedriglohnbeschäftigung 2012 und was ein gesetzlicher Mindestlohn von 8,50 Euro verändern könnte. IAQ-Report. Aktuelle Forschungsergebnisse aus dem Institut Arbeit und Qualifikation. Universität Duisburg/Essen

Kleiner, G. (Hg.) (2012): Alter(n) bewegt. Perspektiven der sozialen Arbeit auf Lebenslagen und Lebenswelten. Berlin

Klingholz, R. und Kuhn, E. (2013): Vielfalt statt Gleichwertigkeit. Was Bevölkerungsrückgang für die Versorgung ländlicher Regionen bedeutet. Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (Hg.). Berlin

Kremer-Preiß, U.; Mehnert, T. und Stolarz, H. (2013): Wohnen im Alter. Bedarfslagen Älterer und Bedingungen für ein selbstständiges Leben im Alter in Mecklenburg-Vorpommern. Grundlageexpertise, Teil B, Bewertung der aktuellen Strukturen und Rahmenbedingungen vor dem Hintergrund der zukünftigen Herausforderungen. KDA, Köln (= Kommissionsdrucksache 6/24neu)

Kuhn, E. et al. (2012): Unterwegs auf dem Lande. Mobilitätskonzepte für ländliche Räume bei Bevölkerungsrückgang und Ressourcenknappheit. Ergebnis-Protokoll des Workshops am 13./14. Juni 2012, Institute für Advanced Sustainability Studies e. V. (IASS) Potsdam und Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung, unveröffentlicht, 13. S.

Lacour, A. (2014): Älterwerden im ZukunftsDORF - Leben und Lernen über Generationen“: Das Regionale 2016 - Projekt der Gemeinde Legden. informationsdienst altersfragen, 2014, Nr. 6, Berlin

Landtag Mecklenburg-Vorpommern (2011): 7. Altenparlament. Dokumentation. Debatte, Anträge, Beschlüsse. Schwerin

Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung (IÖR) / Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) (2012): Befragungsergebnisse - Wohnen im Alter 60plus. Unterschiede in ost- und westdeutschen Städten. Präsentation im Rahmen der Fachtagung „Wohnen im Alter 60plus am 29. Februar 2012 im IÖR. Dresden; URL: <http://www.ioer.de/aktuelles/veranstaltungen/rueckblicke/2012-wohnen-im-alter/> [Stand 14.03.2014]

Lihs, V. (2013): Wohnen im Alter – Bestand und Bedarf altersgerechter Wohnungen. In: Information zur Raumentwicklung, H. 2, Bonn

Manssen, G. (2013): Das Recht der Älteren im Planungs- und Baurecht. In: Becker, U. und M. Roth (Hg.) (2013): Recht der Älteren. De Gruyter Handbuch, Berlin / Boston, S. 496-505

Mau, J. (2015): Was bringt die Abwrackprämie? In: Kma - Das Gesundheitswirtschaftsmagazin, 2015, 20. Jg., S. 28-34

Mohn, B. (2014): Vorwort. In: Hackmann, T., Müller, D., Steiner, M. und Tiessen, J. (2014): Pflege vor Ort gestalten und verantworten – Konzept für ein Regionales Pflegebudget. Gütersloh, S. 6-7

Nagl, W. (2014): Lohnrisiko und Altersarmut im Sozialstaat, ifo Beiträge zur Wirtschaftsforschung 54, ifo Institut, 2014. München

- Oberste Landesplanungsbehörde (2014): Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern 2014 (LEP M-V 2014), Entwurf: Stand Februar 2014; URL: http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Landes-_und_Regionalentwicklung/Fortschreibung_Landesraumentwicklungsprogramm/index.jsp [Stand 14.03.2014]
- Rothgang, H.; Müller, R.; Mundhenk, R. und Unger, R. (2014) GEK Pflegereport 2014. Siegburg
- Rothgang, H.; Müller, R. und Unger, R. (2013): Barmer GEK Pflegereport 2013. Siegburg
- Rudinger, G. und Kocherscheid, K. (Hg.) (2011): Ältere Verkehrsteilnehmer – gefährdet oder gefährlich? (Applied Research in Psychology and Evaluation 5). Göttingen
- Rudinger, G.; Holz-Rau, Ch. und Grotz, R. (Hg.) (2004): Freizeitmobilität älterer Menschen. Dortmund
- Rudinger, G.; Haverkamp, N.; Mehliß, K. und Riest, N. (2012): MOBIL 2030, Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft: Szenarien für das Jahr 2030. Forschungsvorhaben im Rahmen der Förderinitiative „Zukunftsfragen der Gesellschaft“ (AZ II / 83 172), Zentrum für Alterskulturen (ZAK), Bonn
- Rudinger, G.; Mehliß, K. und Haverkamp, N. (2012): Aktiv und Mobil – für ein selbstbestimmtes Leben im Alter im Landkreis Uckermark. Zentrum für Alterskulturen (ZAK) Universität Bonn
- Rychter, A. (2006): Wohnen im Alter aus der Sicht der Wohnungsunternehmen. In: Landesamt für Bauen und Verkehr, Brandenburg (Hg.) (2006): Wohnen im Alter – Strategien anderer Bundesländer. Dokumentation eines Expertengesprächs am 16. Februar 2006 in Potsdam. Frankfurt/Oder
- Schlag, B. (2008b): Älter werden und Auto fahren. Report Psychologie 33,2, S.74-85, Dresden
- Schlag, B. (Hg.) (2008a): Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter. Schriftenreihe Mobilität und Alter, Bd. 3, Köln
- Schlag, B. und Beckmann, K. J. (Hg.) (2013): Mobilität und demografische Entwicklung. Mobilität und Alter, Bd. 7, Köln
- Schrapppe, M. (2015): Qualität 2030 – Die umfassende Strategie für das Gesundheitswesen. Medizinisch Wissenschaftliche Verlagsgesellschaft.
- Schwarze, B. und Spiekermann, K. (2013): Analyse der Erreichbarkeit der zentralen Orte in Mecklenburg-Vorpommern. Abschlussbericht. Studie im Auftrag des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Spiekermann & Wegner Stadt- und Regionalforschung, Dortmund

Sinjakowa, M. (2015): Klinikumbau erhöht die Qualität. In: Gesundheit und Gesellschaft (G+G), 2015, Nr.3, S. 14-15

Spickhoff, A. (2013): Selbstbestimmungsfähigkeiten. In: Becker, U. und M. Roth (Hg.) (2013): Recht der Älteren. De Gruyter Handbuch, Berlin / Boston, S. 101- 125

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2011): Pflegestatistik 2009. Pflege im Rahmen der Pflegeversicherung – Kreisvergleich. Wiesbaden

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2012): Daten zur Wohnsituation (Mikrozensus) in Mecklenburg-Vorpommern 2010, Statistische Berichte Wohnungswesen. 7. September 2012, Schwerin

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2012): Mikrozensus – Zusatzerhebung 2010. Schwerin

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2013): Bevölkerung, Haushalte und Familien in Mecklenburg-Vorpommern, Mikrozensus 2012). Teil 1 – Bevölkerung und Haushalte. Schwerin

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2013): Statistische Berichte, Wanderungen in Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin

Statistisches Bundesamt (2012): Bauen und Wohnen. Mikrozensus Zusatzerhebung 2010. Bestand und Struktur der Wohneinheiten. Wohnsituation der Haushalte. DStatis, Fachserie 5, H. 1, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2013): Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2012. Begleitmaterial zur Pressekonferenz am 10. Juli 2013 in Berlin, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt: Personal in Pflegeeinrichtungen, URL: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Gesundheit/Pflege/Tabellen/PersonalPflegeeinrichtungen.html> [Stand 15.12.2013]

Statistisches Bundesamt: Pflegestatistik 2014 – Ambulante Pflegedienste; URL: <https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Gesundheit/Pflege/LaenderAmbulantePflegedienste.html>, S. 7 [Stand 06.05.2015]

Tivig, T.; Henseke, G. und Neuhaus, J. (2013): Berufe im Demografischen Wandel – Alterungstrends und Fachkräftegebot. Dortmund

Tivig, T.; Korb, C.; Neuhaus, J.; Sondermann, F.; Antje, O. und Holm, H. (Hg.) (2012): Lebenssituation Älterer in Mecklenburg-Vorpommern heute. Universität Rostock, Department AGIS (=Kommissionsdrucksache 6/7neu)

TNS Emnid (2011): Wohnwünsche im Alter. Grafik Report. Im Auftrag von Deutscher Mieterbund (DMB), Deutsche Gesellschaft für Mauerwerks- und Wohnungsbau e.V. (DGFM), Bewertungssystem Nachhaltiges Bauen (BNB) und Bundesamt für Migration (BFM). Bielefeld; URL: <http://www.wohnen-im-alter-nrw.de/content/e1867/e1914/> [Stand 14.03.2014]

TNS Infratest Sozialforschung (2005): Altersvorsorge in Deutschland 2005 (AVID 2005). Forschungsprojekt im Auftrag der Deutschen Rentenversicherung Bund und des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales. Berlin

TNS Infratest Sozialforschung (2011): Alterssicherung in Deutschland 2011 (ASID 2011). Forschungsbericht 431/Z des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales. München

TÜV Rheinland Consulting GmbH (2014): Bericht zum Breitbandatlas Mitte 2014 im Auftrag Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Stand Mitte 2014

TÜV Rheinland Studie (2011): Wohnen im Alter. Ergebnispräsentation 04. August 2011

Universitätsmedizin Greifswald/Institut für Community Medicine (ICM), Universität Greifswald/Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät und Hochschule Neubrandenburg/Fachbereich Gesundheit, Pflege, Management (2014): Alter und Gesundheit/Pflege – Der demografische Wandel in Mecklenburg-Vorpommern und die Konsequenzen für die Gesundheit, medizinische Versorgung und Pflege. Grundlagenexpertise. Und Anhang. Greifswald und Neubrandenburg (= Kommissionsdrucksache 6/33-1 Fassung 07.10.2014 und Kommissionsdrucksache 6/33-2)

Wilde, M. (2014): Mobilität und Alltag. Einblicke in die Mobilitätspraxis älterer Menschen auf dem Land. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 25, Wiesbaden

D Anhang

D.1 Beratungsverlauf

1. Sitzung am 13. April 2012

- Konstituierung der Kommission und allgemeine Aussprache zum Aufgabengebiet und zur Arbeitsweise

2. Sitzung am 30. Mai 2012

- Allgemeine Aussprache zum Aufgabengebiet und zur Arbeitsweise der Kommission
- Beschlussfassung zur Auftragsvergabe einer Grundlagenexpertise „Lebenssituation Älterer in Mecklenburg-Vorpommern heute“

3. Sitzung am 24. August 2012

- Unterrichtung durch die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern „Strategiebericht der IMAG Demografischer Wandel“
Dr. Pirko Kristin Zinnow, Leiterin des Referats 120 – Politische Grundsatzfragen, Planung, Demografie der Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern

4. Sitzung am 12. Oktober 2012

- Vorstellung der Grundlagenexpertise „Lebenssituation Älterer in Mecklenburg-Vorpommern heute“
Prof. Dr. Thusnelda Tivig, Department AGIS Altern des Individuums und der Gesellschaft an der Interdisziplinären Fakultät der Universität Rostock

5. Sitzung am 16. November 2012

- Auswertung der Grundlagenexpertise „Lebenssituation Älterer in Mecklenburg-Vorpommern heute“
- Auswertung der Übersicht der Ziele und Maßnahmen aus dem „Strategiebericht der IMAG Demografischer Wandel“
- Berichterstattung des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern „Bevölkerungsprognosen für MV“ unter Einbeziehung der Vierten (aktualisierten) Bevölkerungsprognose
Hermann Brinkmann, Leiter des Referats 440 - Raumstruktur, Rauminformation, raumordnerische Belange der Daseinsvorsorge und Demografie des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung

6. Sitzung am 30. November 2012

- Berichterstattung des Ministeriums für Wirtschaft, Bau und Tourismus „Wohnen im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“
Dr. Edith Nolte, Referat 500 - Wohnungswesen und soziale Wohnraumförderung, Beteiligungen, Bauwirtschaft
- Beschlussfassung zur Erstellung einer Grundlagenexpertise „Wohnen im Alter“

7. Sitzung am 18. Januar 2013

- Berichterstattung der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern „Mecklenburg-Vorpommern-Monitor 2012“ mit dem Schwerpunkt Demografischer Wandel
Andreas Timm, Regierungssprecher der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern

8. Sitzung am 15. März 2013

- Berichterstattung des Ministeriums für Arbeit, Gleichstellung und Soziales zum Themenfeld „Alter und Gesundheit/Pflege“, Teil A: Pflege
Frank Mecklenburg, Leiter des Referats 430 - Belange pflegebedürftiger Menschen
- Beschlussfassung zur Expertenanhörung „Einkommens- und Vermögenssituation Älterer in Mecklenburg-Vorpommern“

9. Sitzung am 12. April 2013

- Berichterstattung des Ministeriums für Arbeit, Gleichstellung und Soziales zum Themenfeld „Alter und Gesundheit/Pflege“, Teil B: Gesundheit
Dr. Sybille Scriba, Leiterin Abteilung 3 – Gesundheit und Arbeitsschutz und Heinz Wagner, Referent
- Beratung zum Thema „Pflegestützpunkte in Mecklenburg-Vorpommern“
- Beschlussfassung zur Expertenanhörung zum Themenfeld „Wohnen im Alter“

10. Sitzung am 19. April 2013

- Berichterstattung des Finanzministeriums zum Thema „Mittelfristige Finanzplanung mit besonderer Berücksichtigung der Herausforderungen im Hinblick auf „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“
Peter Bäumer, Staatssekretär
- Beschlussfassung zur Grundlagenexpertise zum Themenfeld „Alter und Gesundheit/Pflege“
- Beschlussfassung zur Repräsentativbefragung „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“

11. Sitzung am 7. Juni 2013

- Anhörung zum Thema „Einkommens- und Vermögensverhältnisse der Älteren in Mecklenburg-Vorpommern“
Prof. Dr. Joachim Ragnitz, Ifo Institut
Dr. Markus M. Grabka, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V. (DIW)
Dr. Klaus Kortmann, TNS Infratest Sozialforschung
Brigitte Loose, Deutsche Rentenversicherung (DRV)
Dr. habil. pol. Hanna Haupt, sozialwissenschaftliches Forschungszentrum Berlin-Brandenburg e.V.
Brigitte Paetow, Landessenorenbeirat Mecklenburg-Vorpommern e.V.

12. Sitzung am 14. Juni 2013

- Vorstellung der ersten Ergebnisse aus der Grundlagenexpertise „Wohnen im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“, Teil A
Professor Dr. Peter Dehne, Hochschule Neubrandenburg
- Beratung zum Thema „Einkommens- und Vermögensverhältnisse der Älteren in Mecklenburg-Vorpommern“

13. Sitzung am 30. August 2013

- Vorstellung der Repräsentativbefragung zu „Bedarfslagen Älterer und Bedingungen für ein selbstständiges Leben im Alter“
Ursula Kremer-Preiß, Kuratorium Deutsche Altershilfe (KDA)/TNS Emnid
- Bericht zum Themenfeld „Wohnen im Alter“, unter anderem „Neue Dorfmitte“ und Raumkategorien im Landesentwicklungsprogramm 2015
Hermann Brinkmann, Leiter des Referats 440 – Raumstruktur, Rauminformation, raumordnerische Belange der Daseinsvorsorge und Demografie des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung

14. Sitzung am 27. September 2013

- Berichterstattung des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung zum Themenfeld „Mobilität im Alter“
Dr. Reinhard Wulfhorst, Leiter des Referats 200 - Verkehrspolitik
Katrin Appel, Leiterin des Referats 220 - Eisenbahn und Öffentlicher Personennahverkehr

- Vorstellung des Gesamtkonzepts der BioCon Valley GmbH/Kuratorium für Gesundheitswirtschaft des Landes Mecklenburg-Vorpommern „Lebensmodell ländlicher Raum – Gesund altern im Land der Generationen“
Kerstin Hintze, Projektmanagement
Friedrich Wilhelm Bluschke, Strategiegruppe III
15. Sitzung am 25. Oktober 2013
- Vorstellung der Grundlagenexpertise „Wohnen im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“, Teil B
Ursula Kremer-Preiß, Kuratorium Deutsche Altershilfe (KDA)
 - Beschlussfassung zur Grundlagenexpertise zum Themenfeld „Mobilität im Alter“
16. Sitzung am 8. November 2013
- Berichterstattung des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz zum Thema „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“
Dr. Jürgen Buchwald, stellv. Staatssekretär
17. Sitzung am 29. November 2013
- Anhörung zum Themenfeld „Wohnen im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“
Prof. Dr. Peter Dehne, Hochschule Neubrandenburg, Fachgebiet Bau- und Planungsrecht
Dipl.-Ing. agr. Andrea Birgit Soboth, IfR Institut für Regionalmanagement GbR, Projektbüro Hessen
Dr. Andrea Töllner und Katrin Hodler, Niedersachsenbüro „Neues Wohnen im Alter“, Hannover
Dipl.-Ökonom Matthias Günther, Vorstand ISP Eduard Pestel Institut für Systemforschung e. V.
André Huysmann, Geschäftsführer APEX Mecklenburg-Vorpommern
Frank Benischke, Geschäftsführer Neubrandenburger Wohnungsgesellschaft mbH
Jörg Overschmidt, Quartiersmanager Stadtteilbüro Schmarl, Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
Doris Hildebrandt, Vorsitzende Deutscher Mieterbund, Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.
18. Sitzung am 24. Januar 2014
- Vorträge zum Thema „Ländlicher Raum in Mecklenburg-Vorpommern“
Dr. Reiner Klingholz, Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung
Professor Udo Onnen-Weber, Hochschule Wismar
19. Sitzung am 7. März 2014
- Anhörung zum Thema „Projekte und Strategien im Rahmen des Aktionsprogramms regionale Daseinsvorsorge“
Prof. Dr. Peter Dehne und Johann Kaether, Hochschule Neubrandenburg
Tanja Blankenburg, Regionaler Planungsverband Westmecklenburg
20. Sitzung am 28. März 2014
- Beschlussfassung Erster Zwischenbericht
21. Sitzung am 4. April 2014
- Berichterstattung des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur zum Themenfeld „Bildung und Arbeit im Alter“
Sebastian Schröder, Staatssekretär, und Birte Hallmann, Referentin
Ines Schmidt, Direktorin des Volkshochschulverbandes Mecklenburg-Vorpommern

22. Sitzung am 9. Mai 2014

- Besichtigung und Erläuterung der Ausstellung des Technologiezentrums Greifswald: „Ambient-Assisted-Living“-Systeme
Dr. Wolfgang Blank, Geschäftsführer Biotechnikum und Technologiezentrum Vorpommern
Jenny Kempka, Projektleiterin Technologiezentrum Vorpommern
André Huysmann, Geschäftsführer APEX-MV
Horst Ungelenk, Vertreter Seniorenbeirat Mecklenburgische Seenplatte
- „Gesichertes Leben im Alter“ – Vorstellung von Aktivitäten und Vorhaben des Landkreises Vorpommern-Greifswald
Dirk Scheer, Beigeordneter und Dezernent im Landkreis Vorpommern-Greifswald

23. Sitzung am 20. Juni 2014

- Bericht des Chefs der Staatskanzlei Dr. Christian Frenzel „Ehrenamtsstiftung Mecklenburg-Vorpommern“
- Bericht der Herbert Quandt-Stiftung „Engagement und Teilhabe im Alter“
Dr. Christof Eichert, Gf. Vorstand
- Bericht des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz, RefL Lutz Scherling, „Regionale Schrumpfung gestalten“

24. Sitzung am 27. Juni 2014

- Impulsbeiträge zum Themenfeld „Mobilität im Alter“
Prof. Dr. Georg Rudinger, Geschäftsführer des Zentrums für Alternskulturen (ZAK), Bonn
Bauass. Dipl.-Ing. Juliane Krause, plan & rat – Büro für kommunale Planung und Beratung, Braunschweig
Dipl.-Geogr. Frank Hunsicker, Fachgebietsleiter "Mobilität im Wandel", InnoZ – Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel GmbH, Berlin
Helmut Bode, Vorsitzender des Fahrlehrerverbandes M-V e. V.

25. Sitzung am 12. September 2014

- Vorstellung der ersten Ergebnisse aus der Grundlagenexpertise des Deutschen Institutes für Urbanistik (Difu) gGmbH/plan:mobil zum Themenfeld „Mobilität im Alter“
Dr. phil. Jürgen Gies und Dipl.-Geogr. Jörg Thiemann-Linden, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu), Berlin, Bereich Mobilität und Infrastruktur
Dr.-Ing. Timo Barwisch, Planungsbüro plan:mobil, Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, Kassel

26. Sitzung am 10. Oktober 2014

- Bericht der Ministerin für Arbeit, Gleichstellung und Soziales zum Themenfeld „Bildung und Arbeit im Alter“
Birgit Hesse, Ministerin, und Dr. Antje Draheim, Abteilungsleiterin
- Vorstellung der Ergebnisse der gemeinsam erstellten Grundlagenexpertise der Universitätsmedizin Greifswald, der Universität Greifswald und der Hochschule Neubrandenburg zum Themenfeld „Alter und Gesundheit/Pflege“
Prof. Dr. Roman F. Oppermann, Hochschule Neubrandenburg
Prof. Dr. Wolfgang Hoffmann und PD Dr. Neeltje van den Berg, Universitätsmedizin Greifswald

27. Sitzung am 7. November 2014

- Vorstellung des Modellprojektes „Dorfkümmerer“, Brandenburg, Frau Anna-Dorothea Werner
Anna-Dorothea Werner, Social Impact gGmbH
- Bericht der Demografiebeauftragten der Stadt Bielefeld, Frau Susanne Tatje

- Beschlussfassung über die Vergabe einer Grundlagenexpertise zum Themenfeld „Bildung und Arbeit im Alter“

28. Sitzung am 28. November 2014

- Bericht durch den Chef der Staatskanzlei Dr. Christian Frenzel „Stand der Vorbereitung der Ehrenamtsstiftung“
- Bericht des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung und Anhörung der Kreise und kreisfreien Städte zur Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogrammes
Petra Schmidt-Kaden, Stv. Abteilungsleiterin und Referatsleiterin für Grundsatzangelegenheiten der Raumordnung, Belange der Regionalplanung, europäische Raumordnung des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung
Ralf Drescher, Landrat des Landkreises Vorpommern-Rügen
Rolf Christiansen, Landrat des Landkreises Ludwigslust-Parchim
Burkhard Preißler, Abteilungsleiter Kreisentwicklung, Landkreis Vorpommern-Greifswald
Dr. Wolfgang Kraatz, 1. Stv. des Landrates des Landkreises Rostock
Klaus Wagner, SB Kreisplanung, Landkreis Mecklenburgische Seenplatte

29. Sitzung am 5. Dezember 2014

- Vorstellung der Ergebnisse der Grundlagenexpertise des Deutschen Institutes für Urbanistik (Difu) gGmbH/plan:mobil zum Themenfeld „Mobilität im Alter“
Dr. phil. Jürgen Gies und Dipl.-Geogr. Jörg Thiemann-Linden, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu), Berlin, Bereich Mobilität und Infrastruktur
Dr.-Ing. Timo Barwisch und Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Planungsbüro plan:mobil, Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, Kassel
- Beschlussfassung über eine weitere Anhörung zum Themenfeld „Mobilität im Alter“

30. Sitzung am 16. Januar 2015

- Vorstellung erster Ergebnisse der Grundlagenexpertise der HGC GesundheitsConsult GmbH zum Themenfeld „Alter und Gesundheit/Pflege“
Dr. Christoph Bischoff-Everding, Geschäftsführer, und Dr. Tristan Gloede
- Beschlussfassung über die Vergabe einer Grundlagenexpertise zum Themenfeld „Bürgerschaftliches Engagement und gesellschaftliche Teilhabe“

31. Sitzung am 23. Januar 2015

- Anhörung zum Themenfeld „Mobilität im Alter“
Dipl.-Ing. Christoph Gipp, Bereichsleiter Mobilität, IGES Institut GmbH, Berlin
RA Dr. Hubertus Baumeister, BBG und Partner, Partnerschaftsgesellschaft mbB, Bremen
Wieland Brohm, ETC Transport Consultants GmbH, Berlin
Dr. Bernd Schuster, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden
Christoph von Kaufmann, Leiter des Regionalen Planungsverbandes Mecklenburgische Seenplatte, Neubrandenburg
Stephan Lösel, Geschäftsführer NAHBUS Grevesmühlener Busbetriebe GmbH, Grevesmühlen
Marco Thiele, Leiter Angebotsplanung, rebus Regionalbus Rostock GmbH, Güstrow
Andreas Helms, Geschäftsführer Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH, Hagenow
Prof. Dr. Dr. Helmut G. Pratzel, Kreissenorenbeirat Mecklenburgische Seenplatte, Sarow
Hans Schommer, Bürgermeister der Gemeinde Hohenbollentin

32. Sitzung am 27. Februar 2015

- Vorstellung der Ergebnisse der Grundlagenexpertise der HGC GesundheitsConsult GmbH zum Themenfeld „Alter und Gesundheit/Pflege“
Dr. Christoph Bischoff-Everding, Geschäftsführer, und Dr. Tristan Gloede

- Beschlussfassung über eine Anhörung zum Themenfeld „Alter und Gesundheit/Pflege“

33. Sitzung am 6. März 2015

- Bericht der Körber-Stiftung zum Themenfeld „Bildung und Arbeit“
Karin Haist, Leiterin des Bereiches „Gesellschaft“ der Körber-Stiftung, Hamburg
- Bericht der Landesarbeitsgemeinschaft der Selbsthilfekontaktstellen Mecklenburg-Vorpommern e. V. „Gesundheitliche Selbsthilfestrukturen in Mecklenburg-Vorpommern“
Sabine Klemm, Vorsitzende
Anke Landgraf, KISS-Leitung Stralsund

34. Sitzung am 27. März 2015

- Anhörung zum Themenfeld „Alter und Gesundheit/Pflege“
Prof. Dr. Dr. Thomas Gerlinger, Universität Bielefeld, Fakultät für Gesundheitswissenschaften
Dr. med. Thorsten Wygold, Ärztlicher Vorstand, Universitätsmedizin Greifswald
Henning Kutzbach, Barmer GEK, Schwerin
Dr. Reinhard Wosniak, Kassenärztliche Vereinigung Mecklenburg-Vorpommern
Prof. Dr. rer. biol. hum. Hans-Joachim Goetze, Hochschule Neubrandenburg, Fachbereich Gesundheit, Pflege, Management: Pflegewissenschaft
Dr. med. Andreas Crusius, Präsident der Ärztekammer Mecklenburg-Vorpommern, Rostock
Friedrich Eydam, BIGS – Bildungsinstitut für Gesundheits- und Sozialberufe gGmbH, Stralsund

35. Sitzung am 10. April 2015

- Anhörung zum Themenfeld „Alter und Gesundheit/Pflege“
Helmut Hildebrandt, Vorstand der OptiMedis AG, Hamburg
Dr. Anke-Britt Möhr, Geschäftsführerin Stationäre Versorgung/Sonstige Leistungserbringer der AOK Nordost
Dr. Martin Albrecht, Geschäftsführer Gesundheitspolitik am IGES Institut GmbH, Berlin
Bernhard Faller, Quaestio – Forschung & Beratung, Bonn
Dr. Falko Milski, Landesvorsitzender des Verbandes der Krankenhausdirektoren Deutschlands e. V., Landesgruppe Mecklenburg-Vorpommern, Ribnitz-Damgarten
Sven Wolfgram, Bundesverband privater Anbieter sozialer Dienste e. V., Landesgeschäftsstelle Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin
Dr. Dr. Georg Engel, Präsident der Apothekerkammer Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin
Wolfgang Loos, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Deutschen Gesellschaft für Telemedizin e. V. und Telemedizin in Mecklenburg-Vorpommern

36. Sitzung am 29. Mai 2015

- Bericht von Christa Beermann, Demografiebeauftragte des Ennepe-Ruhr-Kreises, zum Thema „Vereinbarkeit Angehörigenpflege und Beruf“
- Bericht von Prof. Dr. Heidrun Herzberg und Kathrin Bernateck, Hochschule Neubrandenburg, über erste Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt „Innovative Versorgungsmodelle in Woldegk und Mirow“

D.2 Liste der Kommissionssitzungen

Nr. der Sitzung	Datum	Ort
6/1	13. April 2012	Plenarsaal des Schlosses
6/2	30. Mai 2012	Plenarsaal des Schlosses
6/3	24. August 2012	Plenarsaal des Schlosses
6/4	12. Oktober 2012	Plenarsaal des Schlosses
6/5	16. November 2012	Plenarsaal des Schlosses
6/6	30. November 2012	Plenarsaal des Schlosses
6/7	18. Januar 2013	Plenarsaal des Schlosses
6/8	15. März 2013	Plenarsaal des Schlosses
6/9	12. April 2013	Ludwig-Bölkow-Haus (IHK zu Schwerin)
6/10	19. April 2013	Plenarsaal des Schlosses
6/11	7. Juni 2013	Plenarsaal des Schlosses
6/12	14. Juni 2013	Plenarsaal des Schlosses
6/13	30. August 2013	Plenarsaal des Schlosses
6/14	27. September 2013	Ludwig-Bölkow-Haus (IHK zu Schwerin)
6/15	25. Oktober 2013	Plenarsaal des Schlosses
6/16	8. November 2013	Plenarsaal des Schlosses
6/17	29. November 2013	Plenarsaal des Schlosses
6/18	24. Januar 2014	Plenarsaal des Schlosses
6/19	7. März 2014	Plenarsaal des Schlosses
6/20	28. März 2014	Plenarsaal des Schlosses
6/21	4. April 2014	Plenarsaal des Schlosses
6/22	9. Mai 2014	Biotechnikum Greifswald
6/23	20. Juni 2014	Plenarsaal des Schlosses
6/24	27. Juni 2014	Plenarsaal des Schlosses
6/25	12. September 2014	Plenarsaal des Schlosses
6/26	10. Oktober 2014	Plenarsaal des Schlosses
6/27	7. November 2014	Plenarsaal des Schlosses
6/28	28. November 2014	Plenarsaal des Schlosses
6/29	5. Dezember 2014	Plenarsaal des Schlosses
6/30	16. Januar 2015	Plenarsaal des Schlosses
6/31	23. Januar 2015	Plenarsaal des Schlosses
6/32	27. Februar 2015	Plenarsaal des Schlosses
6/33	6. März 2015	Plenarsaal des Schlosses
6/34	27. März 2015	Plenarsaal des Schlosses
6/35	10. April 2015	Plenarsaal des Schlosses
6/36	29. Mai 2015	Plenarsaal des Schlosses

D.3 Liste der Kommissionsdrucksachen

Drucksache Nr.	Inhalt
6/1	Fragenkatalog/Fragestellungen zur Lebenssituation Älterer zu TOP 1 der 2. Sitzung am 30. Mai 2012
6/2	Fragenkatalog/Fragestellungen zur Lebenssituation Älterer zu TOP 1 der 2. Sitzung am 30. Mai 2012
6/3	Fragenkatalog/Fragestellungen zu TOP 1 der 2. Sitzung am 30. Mai 2012
6/4	„Jedes Alter zählt“ – Die Demografiestrategie der Bundesregierung
6/5	Stellungnahme des Landessenorenbeirates Mecklenburg-Vorpommern e. V. im Rahmen der Ressortanhörung zum Entwurf des Strategieberichts der IMAG Demografischer Wandel der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern vom 10. Januar 2011 zu TOP 1 der 3. Sitzung am 24. August 2012
6/6	Diskussionspapier der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Landesfrauenrates Mecklenburg-Vorpommern e. V. für Zielbestimmung und Arbeitsweise der Arbeit der Enquete-Kommission des Landtages Mecklenburg-Vorpommern „Älter werden in MV“ zu TOP 2 der 3. Sitzung am 24. August 2012
6/7	Grundlagenpapier „Lebenssituation Älterer in Mecklenburg-Vorpommern heute“ Department AGIS „Altern des Individuums und der Gesellschaft“ der Universität Rostock
6/7(neu)	überarbeitetes Grundlagenpapier „Lebenssituation Älterer in Mecklenburg-Vorpommern heute“ Department AGIS „Altern des Individuums und der Gesellschaft“ der Universität Rostock
6/8	Übersicht der Ziele und Maßnahmen des Strategieberichts der IMAG Demografischer Wandel
6/8(neu)	Übersicht der Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen des Strategieberichts der IMAG Demografischer Wandel
6/9	Schreiben der Obleute der Fraktionen der SPD, der CDU, DIE LINKE und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
6/9(neu)	Schreiben der Obleute der Fraktionen der SPD, der CDU, DIE LINKE und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
6/10	Schreiben des Parlamentarischen Geschäftsführers der NPD-Fraktion Verfahrensvorschläge zur Arbeit der Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“
6/11	Entwurf einer Beschlussvorlage zum Gutachterauftrag Grundlagenexpertise zum Themenfeld „Wohnen im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“
6/12	Termine u. Themen der Enquete-Kommission für 2012 und 2013
6/12(neu)	Termine u. Themen der Enquete-Kommission für 2013
6/13	Beobachtungsstelle für gesellschaftliche Entwicklungen in Europa - Wohnen im Alter in Europa – Aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen
6/14	Aktualisierte 4. Landesprognose zur Bevölkerungsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern bis 2030, Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2012
6/15	Stellungnahme des Landessenorenbeirates Mecklenburg-Vorpommern e. V. zur Grundlagenexpertise „Lebenssituation Älterer in Mecklenburg-

	Vorpommern heute“ (zu TOP 1 der 7. Sitzung am 18. Januar 2013)
6/16	Stellungnahme des Sozialverbandes VdK Mecklenburg-Vorpommern e. V. zur Grundlagenexpertise „Lebenssituation Älterer in Mecklenburg-Vorpommern heute“
6/17	Schreiben des Wirtschaftsministeriums vom 22. März 2013: Bericht zum Thema „Wohnen im Alter“ (zur Kommissionssitzung vom 30. November 2012)
6/18	Schreiben des Wirtschaftsministeriums vom 4. April 2013, hier: Aktivitäten des Ministeriums für Wirtschaft, Bau und Tourismus im Bereich Gesundheitswirtschaft
6/19	„Gesundes Alter(n) in Mecklenburg-Vorpommern“ – Expertise „Wohnen im Alter“, BioCon Valley GmbH
6/20	Schreiben des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur Mecklenburg-Vorpommern vom 21. Mai 2013, hier: Aktivitäten des Ministeriums
6/21	Gegenstände der zum Themenfeld „Wohnen im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“ vergebenen Aufträge (vgl. 8. Sitzung vom 15. März 2013, TOP 2)
6/22	Grundlagenexpertise „Wohnen im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“, Teil A: Auswirkungen der demografischen, siedlungs- und infrastrukturellen Veränderungen, Vorabzug Endbericht, Hochschule Neubrandenburg
6/23	Endbericht „Altengerechter Umbau der Infrastruktur: Investitionsbedarf der Städte und Gemeinden“, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH 2015
6/24	Grundlagenexpertise „Wohnen im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“, Teil B: Bewertung der aktuellen Strukturen und Rahmenbedingungen vor dem Hintergrund der zukünftigen Herausforderungen, Endbericht, Kuratorium Deutsche Altershilfe Köln
6/25	Grundlagenexpertise „Wohnen im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“, Teil A: Auswirkungen der demografischen, siedlungs- und infrastrukturellen Veränderungen, Endbericht, Hochschule Neubrandenburg
6/26	Beschlussvorlage für die Beauftragung einer Grundlagenexpertise zum Themenfeld „Mobilität im Alter“
6/27	EU-Subsidiaritätsfrühwarnsystem, hier: Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über die Beteiligung der Union an dem von mehreren Mitgliedsstaaten gemeinsam durchgeführten Forschungs- und Entwicklungsprogramm „Aktives und unterstütztes Leben“
6/28	Stellungnahme der WOBAU Wohnungsbau GmbH Parchim „Wohnen im Alter in Parchim“ – Spezifische Wohnsituation bei der WOBAU Wohnungsbau GmbH Parchim
6/29	Beratung zum Wohnen im Alter und bei Behinderung mit Unterstützung von ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – Empfehlungen – sowie Auswertung der Dokumentation der Wohnberatung – Juni 2010 bis Mai 2011 –, NIEDERSACHSENBÜRO NEUES WOHNEN IM ALTER
6/30	Entwurf des Vorsitzenden Jörg Heydorn für einen Zwischenbericht der

	Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“ - Lebenssituation Älterer - Wohnen im Alter
6/31	Sondervotum der Fraktion DIE LINKE, Sondervotum der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Sondervotum der Fraktion der NPD zum Zwischenbericht der Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“ - Lebenssituation Älterer - Wohnen im Alter
6/32	Gegenstände der zum Themenfeld „Alter und Gesundheit/Pflege“ vergebenen Aufträge
6/33-1 Fassung 07.10.2014	Grundlagenexpertise „Alter und Gesundheit/Pflege“ der Universität Greifswald, der Universitätsmedizin Greifswald, der Hochschule Neubrandenburg – Fassung 07. Oktober 2014
6/33-2	Anhang zur Grundlagenexpertise „Alter und Gesundheit/Pflege“ der Universität Greifswald, der Universitätsmedizin Greifswald, der Hochschule Neubrandenburg
6/34	Beschlussvorlage für die Beauftragung einer Grundlagenexpertise zum Themenfeld „Bildung und Arbeit im Alter“
6/34(neu)	Beschlossene Fassung der Beschlussvorlage für die Beauftragung einer Grundlagenexpertise zum Themenfeld „Bildung und Arbeit im Alter“
6/35	Entwurf der Grundlagenexpertise „Alter und Gesundheit/Pflege“ (Teil 1) sowie Appendix: Status quo der Versorgungssituation in MV der HGC GesundheitsConsult GmbH
6/35(neu)	Grundlagenexpertise „Alter und Gesundheit/Pflege“ (Teil 1) sowie Appendix: Status quo der Versorgungssituation in MV der HGC GesundheitsConsult GmbH
6/36	Abschlussbericht Grundlagenexpertise „Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“ Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu) und plan:mobil, Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung
6/37	Beschlussvorlage für die Beauftragung einer Grundlagenexpertise zum Themenfeld „Bürgerschaftliches Engagement/Gesellschaftliche Teilhabe“
6/038	Entwurf der Grundlagenexpertise „Alter und Gesundheit/Pflege“ (Teil 2): Pflege und Prävention der HGC GesundheitsConsult GmbH
6/038(neu)	Grundlagenexpertise „Alter und Gesundheit/Pflege“ (Teil 2): Pflege und Prävention der HGC GesundheitsConsult GmbH
6/039	Dokumentation zum Fachkolloquium „Handlungsansätze für strukturschwache Ländliche Räume in Mecklenburg-Vorpommern“ des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung
6/040	Stellungnahme der Volkssolidarität Uecker-Randow e. V. zur Grundlagenexpertise „Alter und Gesundheit/Pflege“ (Teil 1) sowie Appendix: Status quo der Versorgungssituation in MV der HGC GesundheitsConsult GmbH, hier: K Drs. 6/35(neu)
6/041	Stellungnahme der Krankenhausgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern e. V. zum Entwurf der Grundlagenexpertise „Alter und Gesundheit/Pflege“ (Teil 1) sowie Appendix: Status quo der Versorgungssituation in MV der HGC GesundheitsConsult GmbH, hier: K Drs. 6/35
6/042	Netzwerk „Soziales neu gestalten“ (SONG): „Wer pflegt, wenn alle in

	Rente gehen?“, Alexander Künzel, Vorstandsvorsitzender der Bremer Heimstiftung, Sprecher Netzwerk SONG
6/043	Projektbausteine künftiger ambulanter geriatrischer Versorgung aus Sicht der Kassenärztlichen Vereinigung Mecklenburg-Vorpommern, Vortrag: Dr. Reinhard Wosniak
6/044	Stellungnahme des Landessenorenbeirates Mecklenburg-Vorpommern e. V. zur Fahreignung von Pkw-Fahrern/-innen im Alter ab 65 Jahren im Straßenverkehr sowie Master-Forschungsprojekt der Hochschule Neubrandenburg, Fachbereich Gesundheit, Pflege, Management
6/045	Telemedizinische Versorgungskonzepte in der regionalen Versorgung ländlicher Gebiete, Institut für Community Medicine, Abt. Versorgungsepidemiologie & Community Health, Universitätsmedizin Greifswald, und Institut für Psychologie, Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald

D.4 Liste ausgewählter Plenarprotokolle

Nr. der Sitzung	Protokoll vom
6/8	Protokoll der 8. Landtagssitzung in der 6. Wahlperiode am 1. Februar 2012
6/11	Protokoll der 11. Landtagssitzung in der 6. Wahlperiode am 6. März 2012
6/68	Protokoll der 68. Landtagssitzung in der 6. Wahlperiode am 14. Mai 2015
6/80	Protokoll der 80. Landtagssitzung in der 6. Wahlperiode am 12. November 2015
6/81	Protokoll der 81. Landtagssitzung in der 6. Wahlperiode am 13. November 2015

D.5 Liste ausgewählter Landtagsdrucksachen

Drucksache Nr.	Inhalt
5/4126	Unterrichtung durch die Landesregierung: Strategiebericht der IMAG Demografischer Wandel der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern
6/251	Antrag der Fraktionen der SPD und CDU: Einsetzung einer Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“
6/286	Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu dem Antrag der Fraktionen der SPD und CDU -Drucksache 6/251- Einsetzung einer Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“
6/1423	Unterrichtung durch die Landesregierung: Bericht zur Umsetzung des Landesprogramms „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Landtag Mecklenburg-Vorpommern
6/1820	Kleine Anfrage der Abgeordneten Silke Gajek, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Demenzstrategie der Landesregierung und Antwort der Landesregierung
6/1998	Mittelfristige Finanzplanung 2013 bis 2018 einschließlich Investitionsplanung. Unterrichtung durch die Landesregierung, Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern 2013
6/2203	Unterrichtung durch die Landesregierung: Mittelstandsbericht Mecklenburg-Vorpommern 2013
6/2581	Antwort der Landesregierung auf Kleine Anfrage der Abgeordneten Karen Stramm, Fraktion DIE LINKE: Lage der Rentnerinnen und Rentner in Mecklenburg-Vorpommern
6/2929	Zwischenbericht der Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“
6/3418	Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (4. Ausschuss) Jahresbericht des Landesrechnungshofes 2013 (Teil 1)
6/3420	Antrag der Fraktionen der SPD und CDU: Zukunft des Schienenpersonenfernverkehrs sicherstellen
6/3432	Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Flächendeckende Breitbandversorgung mit mindestens 50 Mbit/s im Land sicherstellen - Strategie für den Breitbandausbau erarbeiten
6/3455	Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Drucksache 6/3432 - Flächendeckende Breitbandversorgung mit mindestens 50 Mbit/s im Land sicherstellen - Strategie für den Breitbandausbau erarbeiten
6/3489	Antwort der Landesregierung auf Kleine Anfrage des Abgeordneten Johannes Saalfeld, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Breitbandversorgung in Mecklenburg-Vorpommern

D.6 Liste ausgewählter Bundestagsdrucksachen

Drucksache Nr.	Inhalt
15/5015	Unterrichtung durch die Bundesregierung: Lebenslagen in Deutschland - Zweiter Armuts- und Reichtumsbericht 2005
17/3815	Unterrichtung durch die Bundesregierung: Sechster Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland – Altersbilder in der Gesellschaft und Stellungnahme der Bundesregierung (Sechster Altenbericht) 2010
17/7699	Unterrichtung durch die Bundesregierung: Bericht der Bundesregierung zur demografischen Lage und künftigen Entwicklung des Landes (Demografiebericht) 2011, Bundesministerium des Inneren (BMI)
17/11741	Unterrichtung durch die Bundesregierung: Ergänzender Bericht der Bundesregierung zum Rentenversicherungsbericht 2012 (Alterssicherungsbericht 2012), Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS)
17/12650	Unterrichtung durch die Bundesregierung: Lebenslagen in Deutschland - Vierter Armuts- und Reichtumsbericht 2013, Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS)
18/107	Unterrichtung durch die Bundesregierung: Jahresbericht der Bundesregierung zum Stand der Deutschen Einheit 2013, Bundesministerium des Inneren (BMI)