



Mobilität im ländlichen Raum

Förderliche und hemmende Faktoren für die Verbreitung ländlicher Mobilitätsangebote

Christoph Gipp, Geschäftsführer IGES Institut GmbH
13. November 2018, Hannover

IGES Institut. Ein Unternehmen der IGES Gruppe.
Foto: IGES



Wir stellen uns vor: IGES Mobilitätsberatung

Foto: IGES

Kurzprofil iGES

- Gegründet 1980 als unabhängiges Institut
- Größtes privates Forschungs- und Beratungsinstitut im deutschen Gesundheitswesen
- 2007 Gründung des Geschäftsbereiches Mobilität
- Seither über 1.200 Projekte im Gesundheits- und Mobilitätsbereich
- Derzeit ca. 10 Mio. Euro Umsatz (2017)
- Rund 120 Experten (v.a. Verkehrswesen, Lebenswissenschaften, Ökonomie, Statistik)

Kunden

- Aufgabenträger des SPNV
- Aufgabenträger des Straßen-ÖPNV
- Bundes- und Landesministerien
- Güterverkehrsunternehmen
- Private und kommunale Verkehrsunternehmen
- Regulierungsorganisationen
- Verbände der Verkehrswirtschaft

Referenzen

- ÖPNV in Stadt und Land
- Gutachten Revision Regionalisierungsmittel
- Machbarkeitsstudie Deutschlandtakt
- Gutachten zu Regulierung im Bahnsektor
- Fernbusberatung
- SPNV-Beratung
- Gesundheitsmobilität
- Verkehrssicherheitsgutachten

Foto: iGES.

Inhalt

1. Ländliche Mobilität heute
2. Mobilitätssicherung durch die öffentliche Hand
3. Mobilitätssicherung privatwirtschaftlich und zivilgesellschaftlich
4. Fazit



Foto: IGES

1. Ländliche Mobilität heute

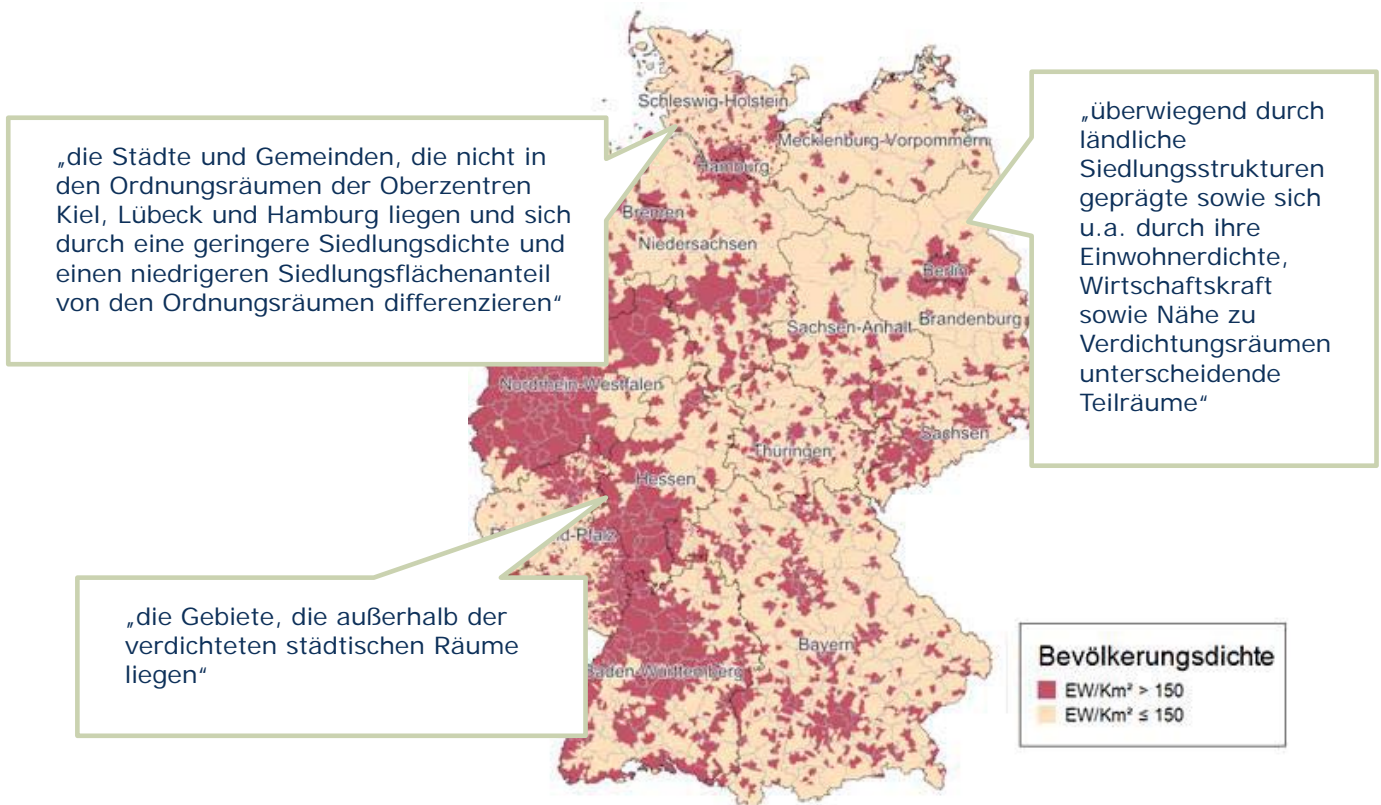
Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum.
Förderliche und hemmende Faktoren.

13.11.2018
Seite 5

1 | Ländliche Mobilität heute

Ländlicher Raum ist vielfältig
65% der Fläche und 20% der Bevölkerung

IGES



Der demografische Wandel wirkt sich zunehmend auf die zukünftige ländliche Mobilitätsentwicklung aus

Herausforderungen für Mobilität und Nahversorgung im ländlichen Raum

Weiterhin oft Rückgang der Siedlungsdichte

Vergrößerung der Entfernungen

Zentralisierung der Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen

Subjektiv wahrgenommene Unterversorgung (Bsp. Ärztedichte)

ÖV zwischen Resignation und Revolution

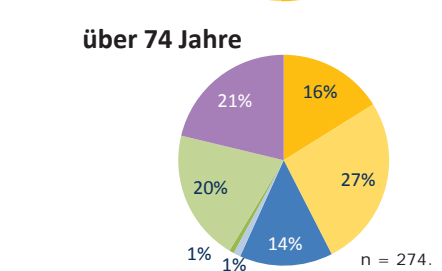
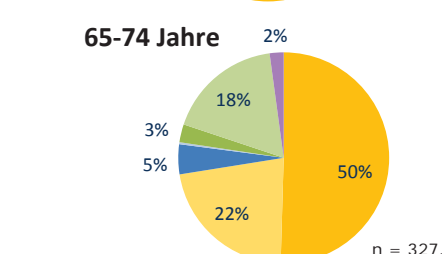
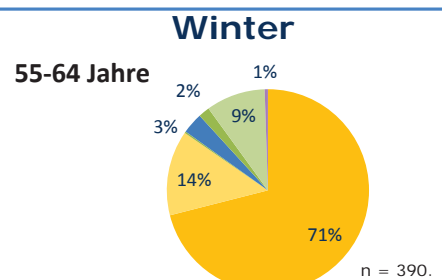
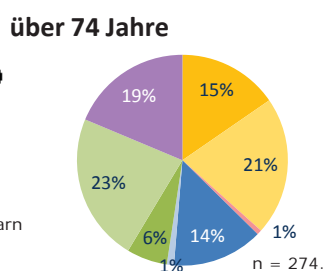
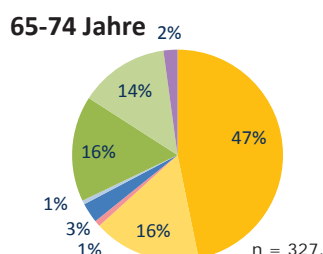
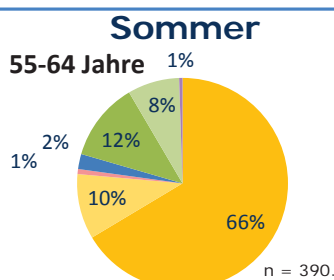


Foto: IGES.

1 | Ländliche Mobilität heute: Beispiel Brandenburg

Modal Split **Einkaufsweg** Zielgruppe Ältere Menschen

- Bei den 55-64-Jährigen überwiegt das selbst fahren mit dem Auto.
- 65 bis 74-jährige Befragte fahren noch ca. zur Hälfte mit dem Auto als Fahrer zum Einkaufen.
- Bei den 65 bis 74-Jährigen zudem großer Anteil an Zufußgehen, der in der Altersgruppe über 74 Jahre weiter steigt.
- Der Anteil der Mitfahrer steigt mit zunehmendem Alter.



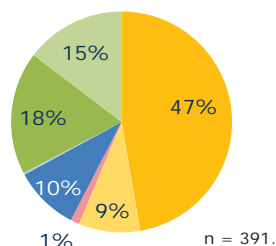
■ Auto (als Fahrer) ■ Auto (als Mitfahrer)
■ Motorrad / Mofa / Roller ■ Bus & Bahn
■ Taxi ■ Fahrrad
■ zu Fuß ■ anderes

Nennungen bei „andere“ u.a.: Lieferdienst, Rollstuhl, Familie/Nachbarn kaufen ein. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle IGES 2016 im Auftrag des ADAC Berlin-Brandenburg e.V..

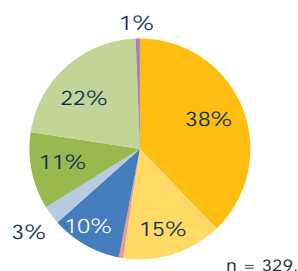
Modal Split **Arztbesuch** Zielgruppe Ältere Menschen

- Bei Befragten zwischen 55 und 74 Jahren dominiert das selber Fahren mit dem Auto.
- Mit zunehmendem Alter der Befragten steigt der Anteil der Mitfahrer.
- Sowohl im Sommer als auch im Winter hoher Anteil des Taxis bei den über 74-Jährigen (wie auch in deutschlandweiter Studie).
- Bei den über 74-Jährigen ist der Anteil von Bus & Bahn ca. doppelt so hoch wie in den jüngeren Altersgruppen.

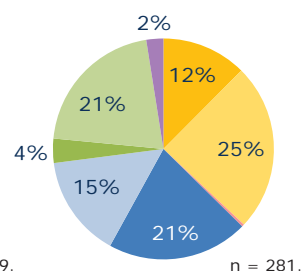
Sommer, 55-64 Jahre



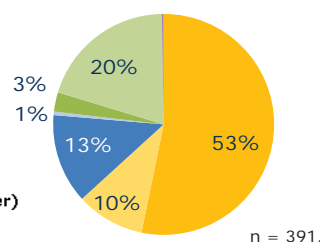
Sommer, 65-74 Jahre



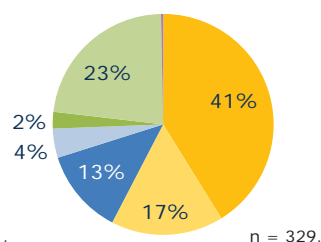
Sommer, über 74 Jahre



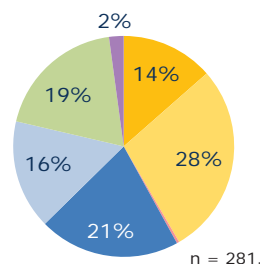
Winter, 55-64 Jahre



Winter, 65-74 Jahre



Winter, über 74 Jahre



■ Auto (als Fahrer) ■ Auto (als Mitfahrer)
 ■ Motorrad / Mofa / Roller ■ Bus & Bahn
 ■ Taxi
 ■ zu Fuß ■ Fahrrad
 ■ anderes

Nennung bei „anderes“ u.a.: Hausbesuch durch den Arzt. n = 1.001. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC Berlin-Brandenburg e.V..

Der ländliche Raum braucht zukunftsfähige Lösungen für Mobilität und Nahversorgung!

- Mobilität und Nahversorgung als Teil der Daseinsvorsorge
- Zwei Lösungsansätze zur Sicherung der Daseinsvorsorge:

**Nahversorgung
sicherstellen**

**Erreichbarkeit
durch Mobilität
sicherstellen**

Öffentliche
Handlungsoptionen

Privates
Engagement

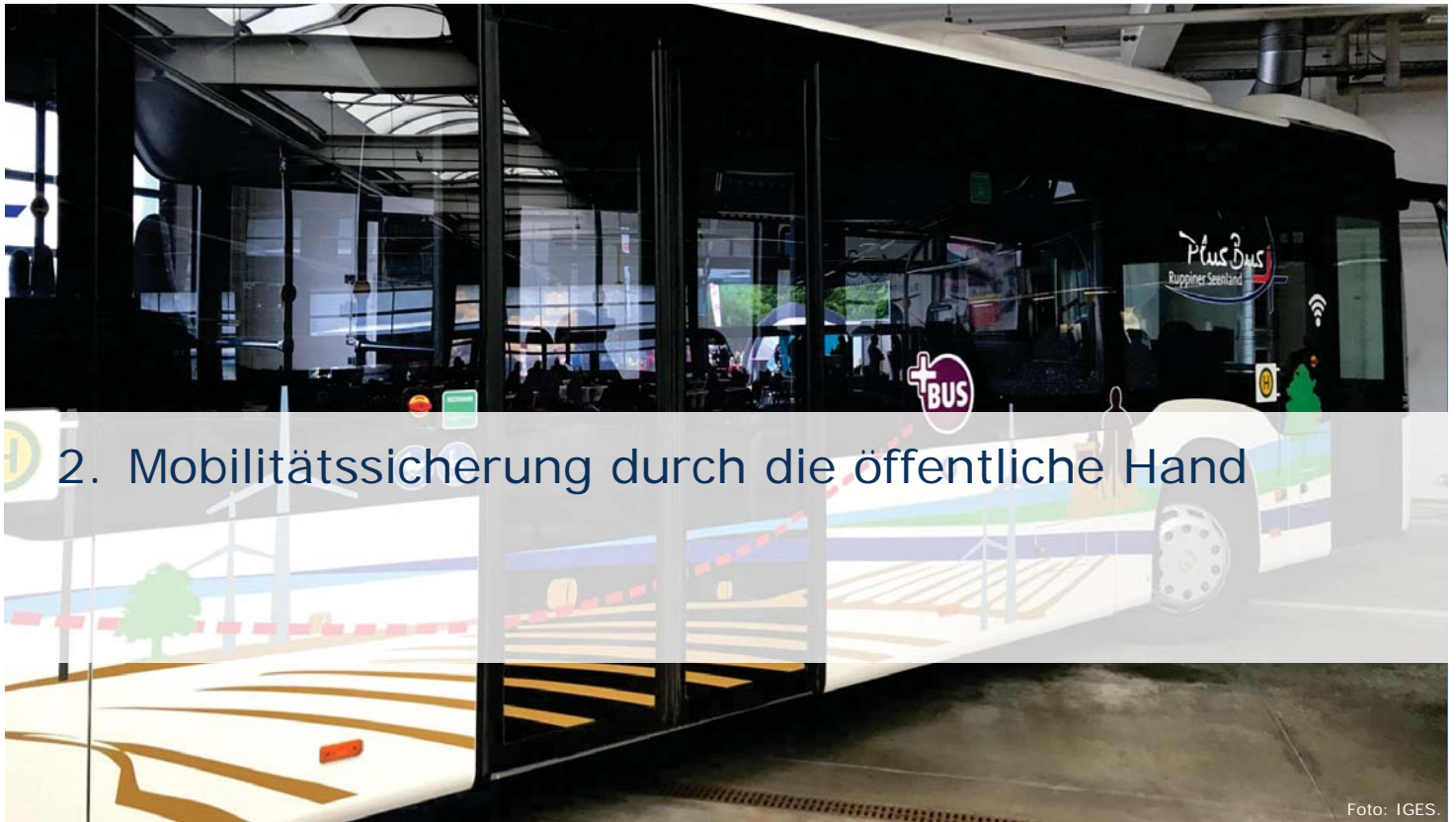


Foto: IGES.

Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum.
Förderliche und hemmende Faktoren.

13.11.2018
Seite 11

2 | Mobilitätssicherung durch die öffentliche Hand

Welchen Beitrag kann die öffentliche Hand für die Mobilitätssicherung im ländlichen Raum leisten?

IGES

1.

Öffentlichen Verkehr

als Aufgabe der Daseinsvorsorge unterstützen und weiterentwickeln

2.

Individuelle Mobilitätslösungen

unterstützen

3.

Verknüpfung optimieren,
u.a. von ÖV und individueller Mobilität

**Barrierefreiheit
schaffen!
Helfen und
informieren!**

4.

Rahmenbedingungen

- Weiterentwickeln und an Anforderungen anpassen (Flexibilität)
- Finanzierung schlagkräftiger machen

5.

Neues zulassen

- Innovation aktiv vorantreiben (Autonomes Fahren probieren ...)
- Sektorübergreifende Lösungen schaffen: Tourismus, Gesundheit ...

Klare, verständliche Netzstrukturen mit einheitlichen Standards

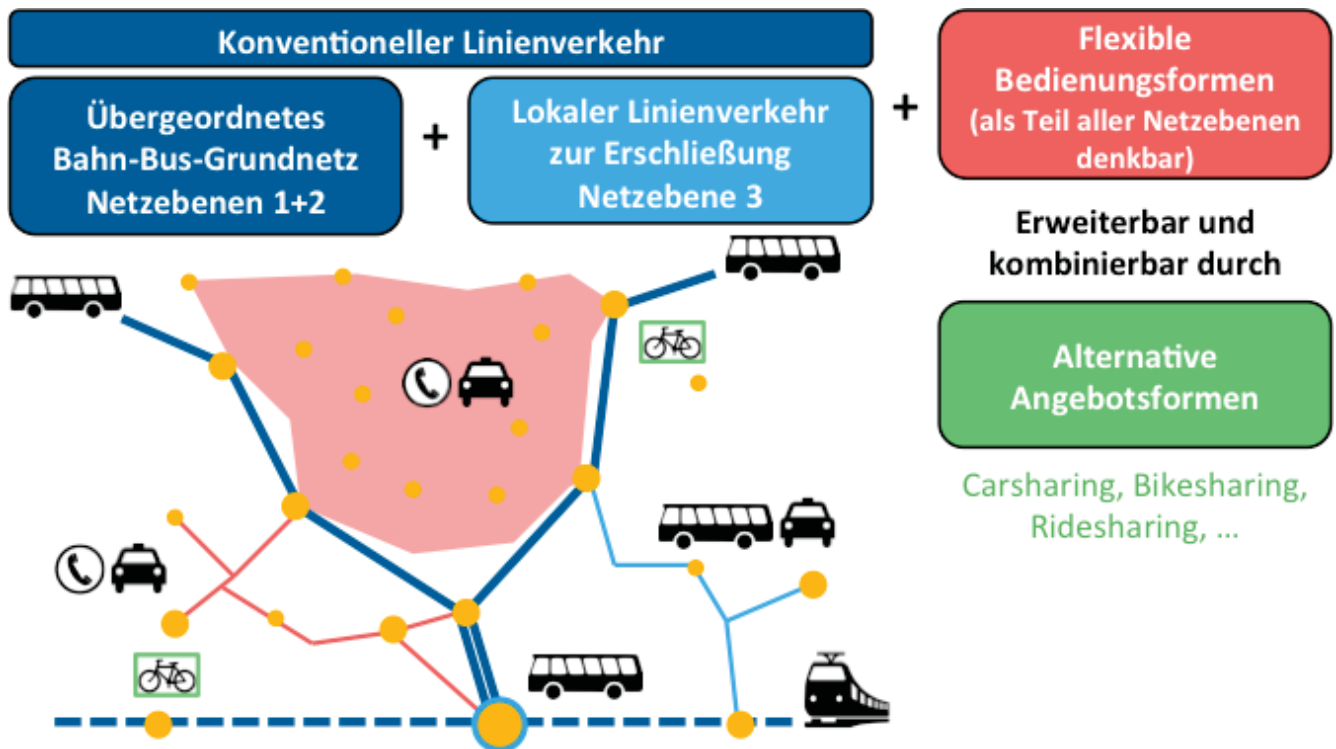


Abbildung in Anlehnung an VDV 2016.

Verkehrsmittelverknüpfung stark verbessern Auch Bus + Rad, Bus + Auto!

Gute Ansätze aus der Wesermarsch



- B&R-Anlage und Ladesäule



- Verknüpfung Rad & Bus

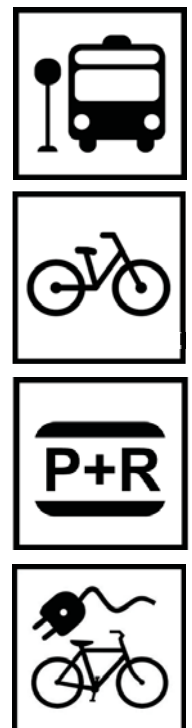
Weitere gute Ansätze aus anderen Regionen



- E-Bike-Port & Bushaltestelle



- Fahrrad-/Mehrzweckboxen

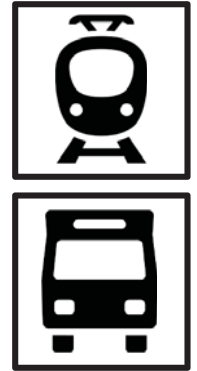
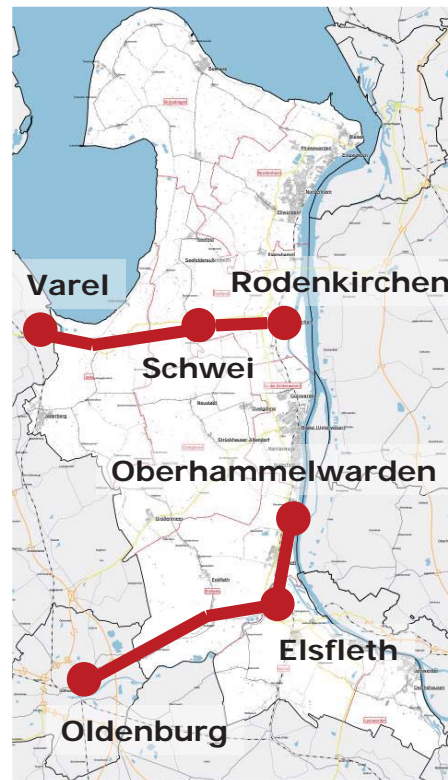


Hauptachsen stärken

Beispiel Landkreis Wesermarsch

Weiterentwicklung von Buslinien zur Bedienungsebene 2

- Linie 430 Rodenkirchen – Schwei – Varel
- Linie 460 Oldenburg - Elsfleth – Oberhammelwarden*
- Mo – Fr: zwei-Stunden-Takt
- Sa: sechs Fahrtenpaare
- So/Feiertage: drei Fahrtenpaare
- gleichzeitige Vertaktung und optimierte Anschlussgestaltung
- **in Nahverkehrsplan übernommen**
- ***Umsetzung ab Dez. 2018**



Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum.
Förderliche und hemmende Faktoren.



gefördert durch:
Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



13.11.2018
Seite 15

Flächenerschließung flexibel gestalten

Rufbus neu gedacht

ILSE-Rufbus

Landkreis Vorpommern-Greifswald



Haltestellen

Der ILSE-Bus verkehrt ohne Fahrplan und Linie ganz nach Ihren Mobilitätswünschen. Sie können sich kreuz und quer zwischen allen Haltestellen im Amt Peenetal/Loitz sowie nach Demmin und wieder zurück bewegen; nur Fahrten innerhalb Demmins können nicht durchgeführt werden. Dafür ist der ILSE-Bus aber auch als Zubringer zum Linienbus nutzbar.



Fahrtzeiten

Der ILSE-Bus fährt immer von Montag bis Freitag zwischen **08:00 Uhr - 18:00 Uhr** (außer an gesetzlichen Feiertagen) sofern nicht innerhalb von 30 Minuten ohnehin ein Linienbus verkehrt. Buchen Sie Ihre Busfahrt bis zu 60 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit; Vorbestellungen und Dauerbuchungen sind selbstverständlich möglich.

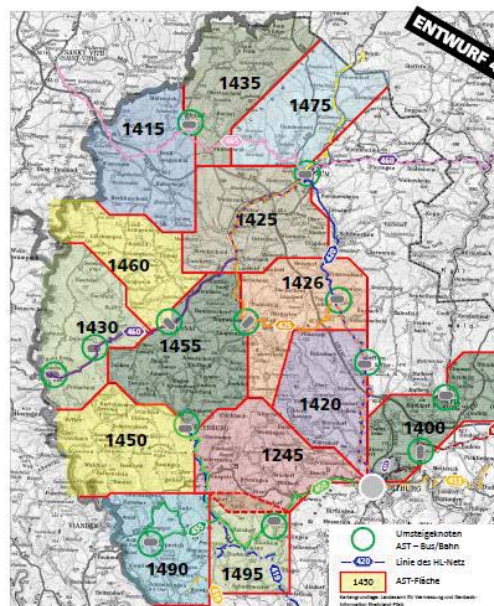


Quelle: Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH.

Sektoren-AST

Landkreis Bitburg-Prüm

VRT - Liniennetz Bitburg-Prüm: E1-Netz: AST-Flächen mit HL-Netz



Quelle: ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord, Stand 2015.



Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum.
Förderliche und hemmende Faktoren.



gefördert durch:
Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



13.11.2018
Seite 16

Erobert „Smarte Mobilität“ die Fläche?

Mobility as a Service (MaaS)

Ridesharing/Ridepooling (Auswahl)

- in Betrieb
- geplant

Smarter ÖV (voll flexibel, nach Bedarf)

- in Betrieb

Plattform-/Systempartner

• Automobil-Industrie



• Startups/IT-Business



• Verkehrsunternehmen

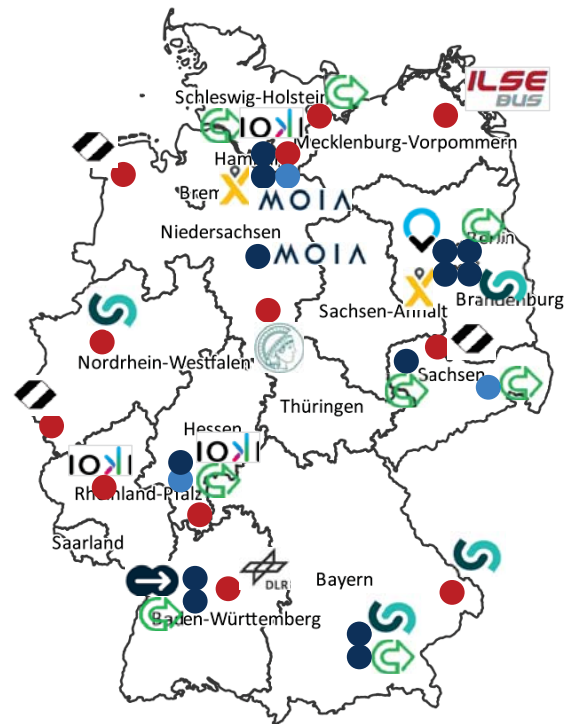
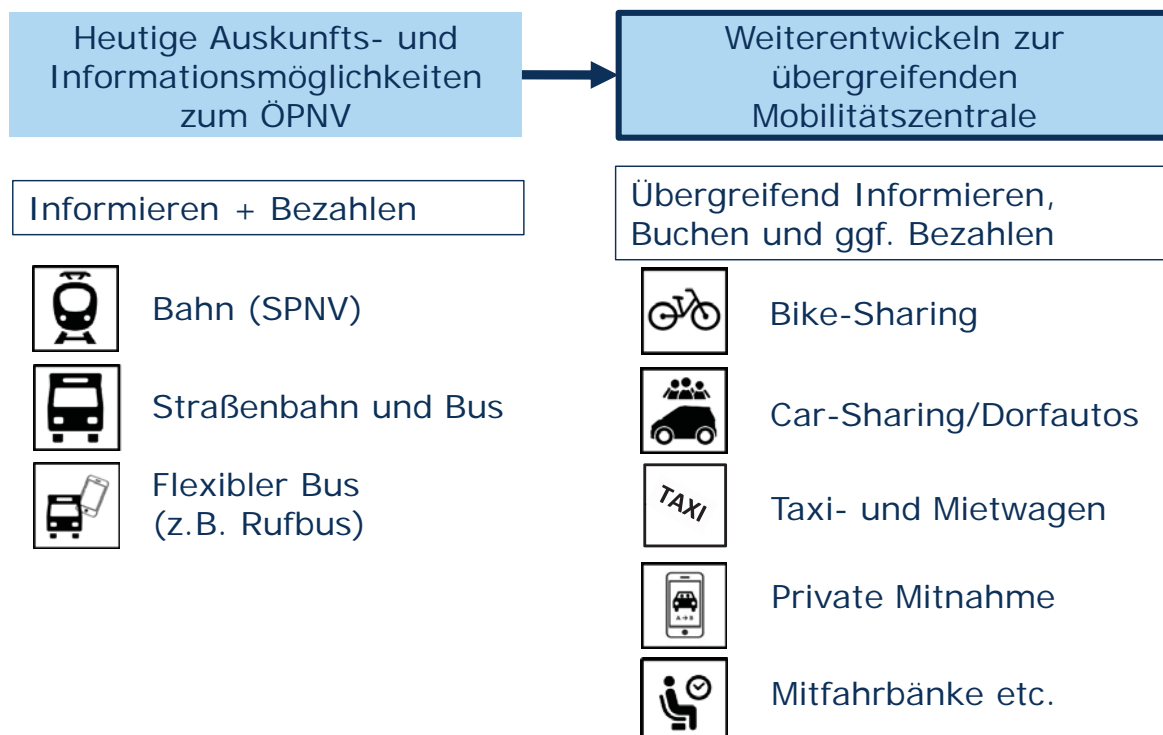


Figure: IGES 2018 Data basis: © GeoBasis-DE / BKG 2016

Handlungsfeld integrierte Mobilitätsinformation

Beispiel: Weiterentwicklung Mobilitätszentrale Bautzen-Görlitz



Mobilitätseinschränkungen durch fehlende Informationen

Beispiele für mögliche Informationsdefizite

Zu Hause und unterwegs

- Keine Ansprechpartner vor Ort
- Lückenhafte Informationen online bzw. telefonisch (z.B. Fahrplan, Barrierefreiheit)
- Schwer nachvollziehbares Tarifsystem



An der Haltestelle

- Fehlende Angaben (z.B. Fahrplan, Liniennetz, Haltestellenumgebung etc.)
- Barrierefreiheit der Informationen (Anbringhöhe, Schriftgröße, Kontrast etc.)



Am bzw. im Bus

- Unzureichende Informationen am Bus (z.B. Linie, Richtung etc.)
- Fehlende oder unverständliche Durchsagen bzw. elektronische Anzeigen



Linie AB Richtung XY



Nächster Halt

Nutzungsbarrieren durch Mobilitätstrainings senken

Beispiel Mobilitätscoach ZVBN

Einführung Mobilitätstrainings (Mobilitätscoach)

- Ermittlung Inhalte und Bedarfe des Schulungs- und Beratungsangebots mit Bürgern
- Nutzungsbarrieren können bei immobilen Bevölkerungsgruppen deutlich reduziert werden: „Wiedererlernen des Busfahrens“
- Umsetzung seit Juni 2018 durch Partner VBN, ZVBN



Foto: Meike Lücke 2018

Produkte für die **Verstetigung der Mobilitätstrainings** Beispiel Landkreise Spree-Neiße & Oberspreewald-Lausitz

Broschüre

„Gut informiert und sicher unterwegs im ÖPNV“



Schulungsfilm / DVD

„Mobilitätstraining für mehr Mobilität“



Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum.
Förderliche und hemmende Faktoren.



13.11.2018
Seite 21

| Gesundheit | **Mobilität** | Bildung |



3. Mobilitätssicherung privatwirtschaftlich und zivilgesellschaftlich

Foto: IGES

Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum.
Förderliche und hemmende Faktoren.

13.11.2018
Seite 22

Für privates Engagement zur Mobilitätssicherung bestehen drei grundlegende Lösungsansätze

Selbsthilfe / „Bürger fahren für Bürger“

Mobilität auf Basis bürger-schaftlichen Engagements

- Bürgerbus, betrieben durch in einem Verein organisierte ehrenamtliche Fahrer
- Senioren- und Bürgerfahrdienste

„Teilen bzw. Nutzen statt Besitzen“

Sharing-Modelle

- Gemeinsame Nutzung von Autos oder Fahrrädern
- Wirtschaftliche Tragfähigkeit in ländlichen Räumen problematisch

Privatwirtschaftliches Engagement

- Taxi als Teil des ÖPNV-Angebotes im ländlichen Raum (v.a. Krankenfahrten)
- Entgeltliche Hol- und Bringdienste für Waren
- „Grauer Markt“ der Personenbeförderung (v.a. touristische Hol- und Bringdienste)
- Innovationen in Haus-zu-Haus-Beförderung (Geschäftsmodell Uber)

Mitnahmeverkehre im privaten Pkw

- Klassische private Mitnahme im engen sozialen Umfeld
- Fahrgemeinschaften, z.B. Pendler
- Private Mitnahme mit unbekannten Personen (organisiert und spontan)
- Überregionale Mitfahrplattformen, regionale Mitfahrerportale

Privates Mitnehmen unterstützen Maßnahmenvorschlag Dorfautos

Flächenerschließung durch Dorfautos ergänzen

- gute Beispiele wie Dörpsmobil Klixbüll zeigen Eignung
- gemeinschaftliche Nutzung eines (E-)Fahrzeugs (Sharing)
- Beschaffung und Betrieb z.B. durch Gemeinde, Vereine, Kirchen etc. möglich; Unterschiedliche Kostenmodelle
- Organisation/Zugang digital und/oder analog
- auch für Menschen, die nicht selbst fahren wollen/können (Mitbuchung Fahrer)



Privates Mitnehmen unterstützen

Maßnahmenvorschlag Dorfautos

Umsetzung Dorfautos leicht gemacht

- Grundinteresse erforderlich
- potenzielle Sponsoren/Unterstützer hilfreich
- Prüfung Betreiberoptionen und Möglichkeiten der kommunalen Unterstützung
- Auswahl Standorte (zentral, möglichst in fußläufiger Entfernung für die Nutzer)
- Entscheidung Finanzierungsmodelle (z.B. Nutzerentgelt, Sponsoring etc.)



Quelle: AktivRegionen-Netzwerk Schleswig-Holstein 2017.

Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum.
Förderliche und hemmende Faktoren.

13.11.2018
Seite 25

Bewährte Modelle ausweiten

Beispiel Bürgerbusse im Landkreis Wesermarsch

Flächenererschließung durch Ausbau Bürgerbus

- Engagement und Interesse durch Beteiligung Bürger vorhanden
- Chance durch vorhandenes Fahrzeug und Unterstützung des Bürgerbusvereins Butjadingen
- Ausweitung Bürgerbus zur Anbindung von Stadland – Schwei (Anschluss an Linie 430)
- Empfehlung: Umsetzung bedarfsorientiert (Modell Rufbus) fördern, dadurch Risiken wegen geringer Nachfrage minimierbar



Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum.
Förderliche und hemmende Faktoren.

13.11.2018
Seite 26

Privates Mitnehmen

Maßnahmenvorschlag Unterstützung des Mitfahrens

Mitfahren digital organisieren, z.B. Mitfahr-App

- Mitfahrportale (Apps oder Webseiten) → Angebote bündeln, keine separate lokale App!
- soziale Netzwerke
- Messenger-Dienste, z.B. WhatsApp-Gruppen



Mitfahren analog organisieren

- „Schwarzes Brett“ in Betrieben
- Vertrauensumgebung vor Ort (Vereine etc.)
- Mitfahrbank (zufällige Mitnahme)



4. Fazit

Gesamtstrategie „Mobilität in der Fläche“ zur Mobilitätssicherung und für innovative Mobilitätskonzepte.

Die zukünftige Mobilitätssicherung muss **alle Zielgruppen** mitdenken und erfordert dabei die **Zusammenarbeit vieler Akteure**.

Mögliche **wesentliche Aspekte einer Gesamtstrategie** „Mobilität in der Fläche“, um die individuelle Mobilität Älterer im ländlichen Raum zu erhalten:

- Verkehrsgebiet und Rahmenbedingungen vor Ort beachten
- Kooperation aller Akteure erforderlich (Verwaltungen, Verbünde, Unternehmen, soziale Institutionen, Ehrenamt, etc.)
- Sinnvolle Verzahnung der unterschiedlichen Angebote
- Finanzierung zwischen den Akteuren abstimmen
- Einbeziehung externer Partner (Gesundheit, Tourismus, Einzelhandel, Postdienste, etc.)
- Flankierende Maßnahmen notwendig (Marketing, Schulung und Information zu neuen Angebotsformen)

Nahverkehrspläne können **Grundlage** für eine Gesamtstrategie „Mobilität in der Fläche“ sein. Erste **Maßnahmenumsetzungen** in Praxisbeispielen **greifen erfolgreich!**

Kontakt:

Dipl.-Ing. Christoph Gipp

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin

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

www.iges.de