

Mobilität im ländlichen Raum Südbayerns

Jahrestreff 2018, ADAC Südbayern e.V.

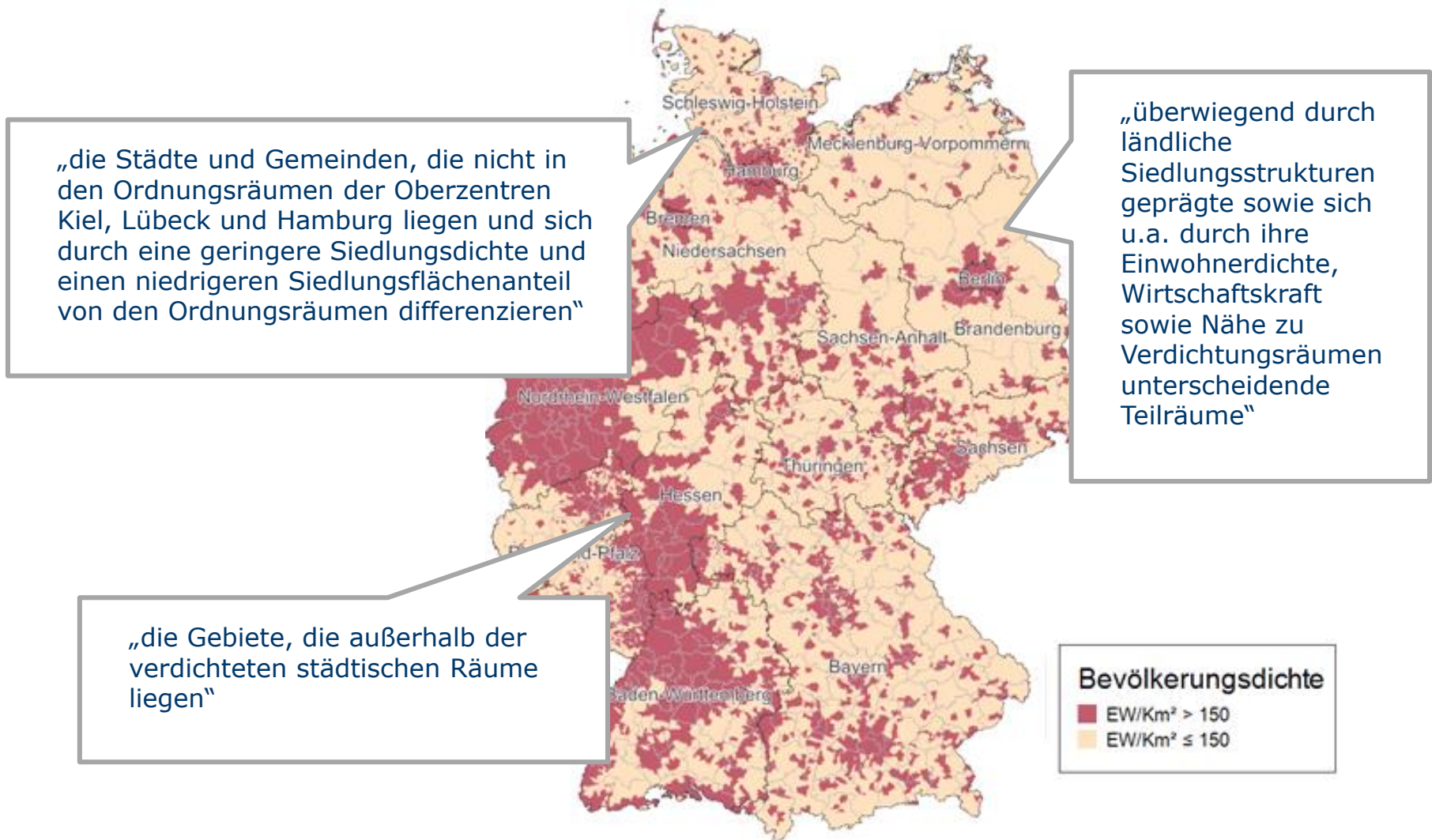
Christoph Gipp, Geschäftsführer IGES Institut GmbH
München, 24. Januar 2018

Inhalt

1. Ländliche Mobilität heute
2. Im Fokus: Mobilitätsrealität Älterer im ländlichen Raum in Südbayern
3. Mobilitätssicherung durch die öffentliche Hand
4. Mobilitätssicherung privatwirtschaftlich und zivilgesellschaftlich
5. Handlungsfelder für eine zukunftsfähige Mobilität

1. Ländliche Mobilität heute

Ländlicher Raum ist vielfältig! 67% der Fläche und 29% der Bevölkerung Südbayerns.



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

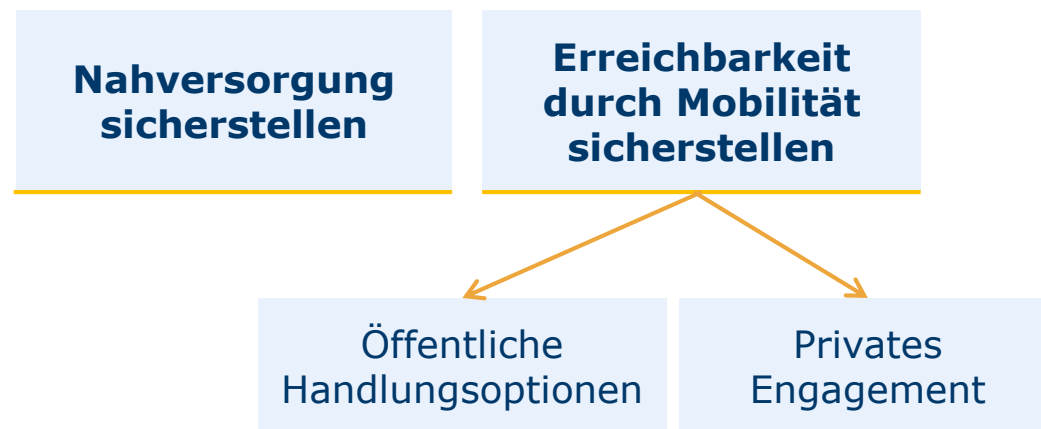
Subjektiv wahrgenommene Unterversorgung (Bsp. Ärztedichte)

ÖPNV zwischen Resignation und Revolution



Der ländliche Raum braucht zukunftsfähige Lösungen für Mobilität, Teilhabe und Nahversorgung!

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



2. Im Fokus: Mobilitätsrealität Älterer im ländlichen Raum in Südbayern

Studie „Mobilitätsalternativen Älterer im ländlichen Raum Region Südbayern“ schafft Grundlagen.

„Ältere“

Betrachtung von drei Altersgruppen:

- **55 bis 64 Jahre:** Noch im Berufsleben stehend.
- **65 bis 74 Jahre:** Aktive Phase nach dem Ausstieg aus dem Berufsleben.
- **Ab 74 Jahre:** Phase abnehmender Aktivität und Mobilität.

Telefonische Befragung von 1.964 Probanden ab 55 Jahren zwischen Mitte Februar und Ende März 2016

Ermittlung des Handlungsbedarfes zur Sicherung der Mobilität Älterer in Südbayern.

Welche Mobilitätsanforderungen im Alter bestehen im ländlichen Raum?

Wie wird die Mobilität im Hinblick auf Kosten, Gesundheit, etc. von Älteren bewertet?

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

Wie werden aktuell die Mobilitätsbedürfnisse bewältigt?

Welche Alternativen bestehen zum Pkw?

Das Auto spielt die wichtigste Rolle in der Alltagsmobilität. Beispiele aus der **Gesamtregion Südbayern.**

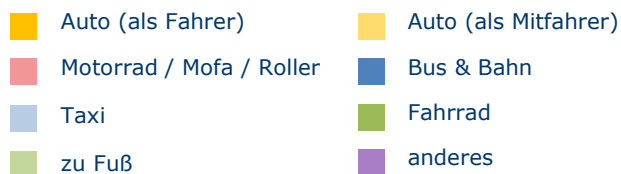
Unterschiedliches Mobilitätsverhalten...

... zwischen Altersgruppen:

- In jüngeren Altersgruppen fahren die meisten Befragten selber mit dem Auto.
- Der Anteil der Mitfahrer steigt mit zunehmendem Alter.

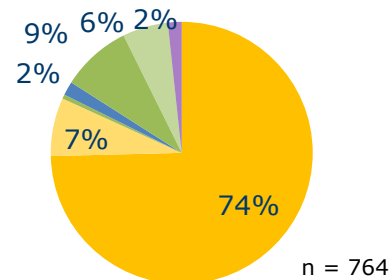
... zwischen Sommer und Winter:

- Winter: Zufußgehen Bus & Bahn häufig einzige Alternativen zum Auto.
- Sommer: Fahrradanteil stärker ausgeprägt.

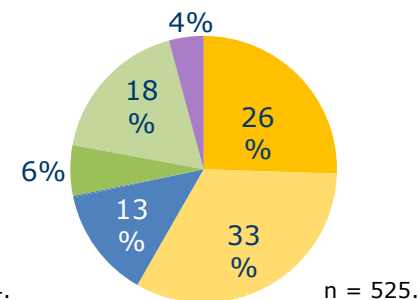


Beispiel Einkaufsweg

Sommer, 55-64 Jahre

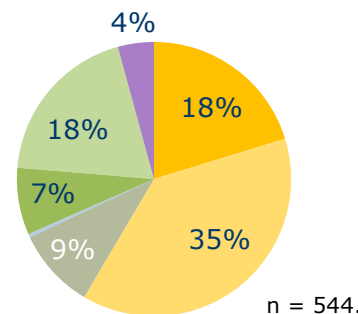


Sommer, über 74 Jahre

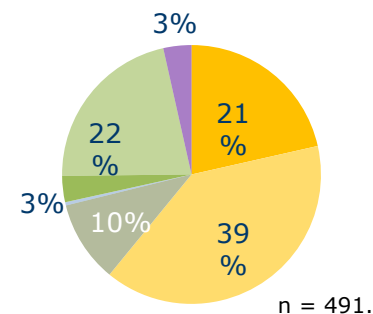


Beispiel Freunde & Verwandte besuchen

Sommer, über 74 Jahre



Winter, über 74 Jahre



Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC Südbayern e.V.

Beispiele für die Verkehrsmittelwahl im Regierungsbezirk Oberbayern.

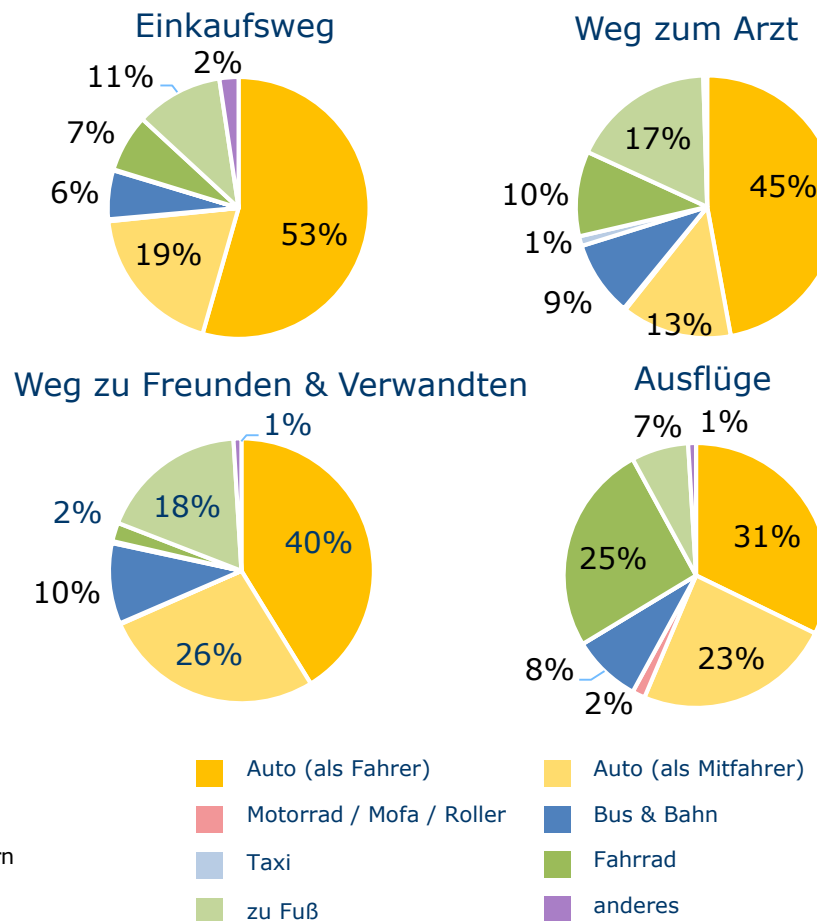
Autonutzung dominiert mit Anteilen von über 50% in allen Wegezwecken (Fahrer und Mitfahrer)-

Anteil von Bus und Bahn mit ca. 6-10% über alle Wegezwecke **gering**.

Im Vergleich zu den den Regierungsbezirken Niederbayern und Schwaben höherer Bus-/Bahn-Anteil.

Fahrradnutzung besonders **bei Ausflügen** ausgeprägt (ca. 25%). Relevante Fahrradnutzung **auch** bei **Arztbesuchen** (ca. 10%) und beim **Einkaufen** (ca. 7%).

Modal Split im Regierungsbezirk Oberbayern, Ausgewählte Wegezwecke (jeweils Sommer)



Südbayern gesamt: n=1.964; PR München, PR Oberland, PR Südostoberbayern jeweils: n=200; Münchner Umland: n=162; PR Ingolstadt: n=100. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC Südbayern e.V.

Verkehrsmittelwahl zeigt Bedeutung des Mitfahrens im Pkw. Bei wem wird mitgefahren?

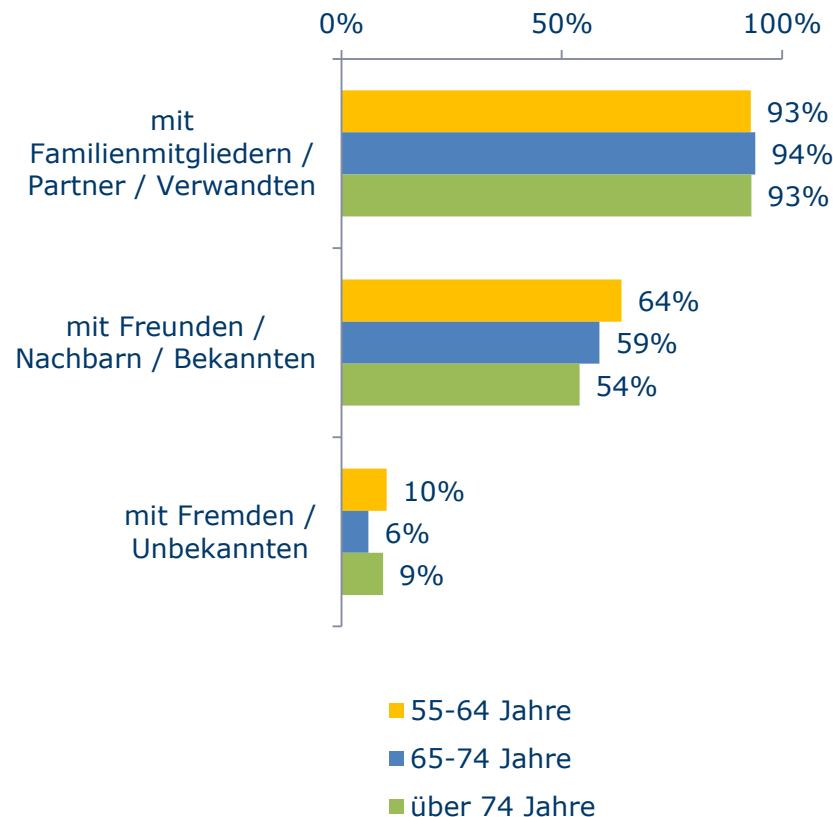
Familie und **Freunde/Nachbarn** innerhalb aller Altersgruppen als **häufigste Mitfahrgelegenheit**.

Mitfahrt bei Fremden bzw. Unbekannten wird nur **wenig praktiziert**. Aber: vergleichsweise hoher Anteil in PR Ingolstadt.

Soziales Umfeld und **Vertrauensumfeld** ist bei Mitnahmelösungen **entscheidend**.

Trotz hoher Bedeutung bei Verkehrsmittelwahl sind **„Mitfahrangebote“ kaum bekannt**

Bei wem fahren Sie mit?



n=225 (55-64 Jahre), n=263 (65-74 Jahre), n=287 (über 74 Jahre). Mehrfachnennungen waren möglich.
Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC Südbayern e.V.

Einschätzung der Anbindung an Bus und Bahn weist auf Defizite im schwach strukturierten ländlichen Raum hin

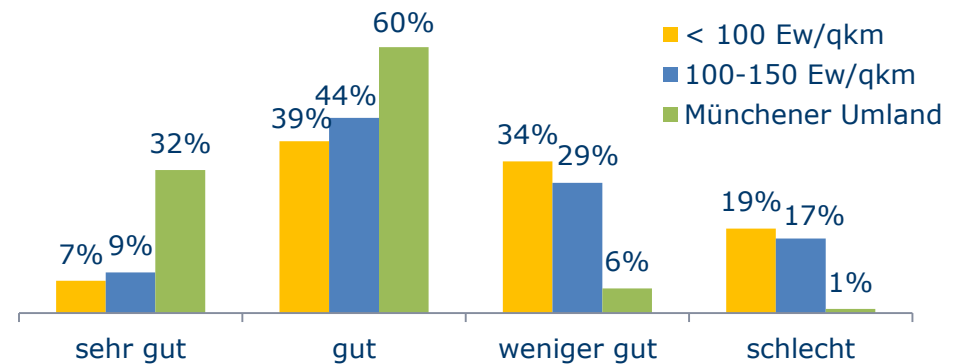


Befragte **ÖPNV-Nutzer bewerten** die Anbindung an Bus und Bahn generell **besser als Nicht-Nutzer.**

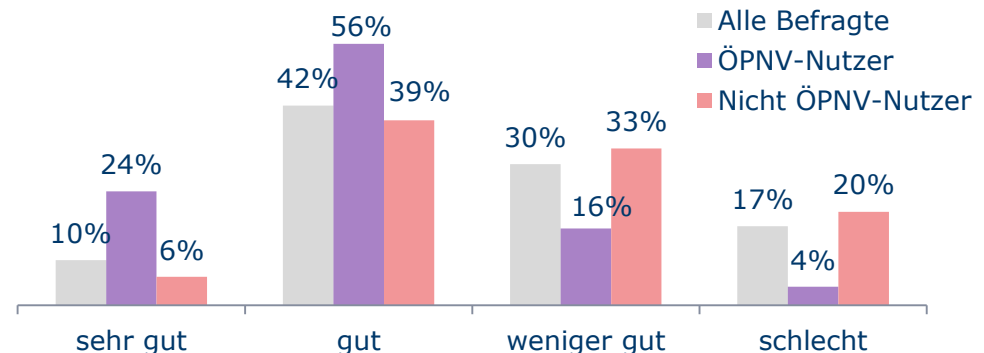
Unflexibilität und **lange Reisezeiten** häufigste Nutzungshemmnisse in allen Planungsregionen.

Wie schätzen Sie die Erreichbarkeit von Bus und Bahn von Ihrem Wohnort ein?

Nach Einwohnerdichte:



Nach ÖPNV-Nutzer/Nicht ÖPNV-Nutzer:



n=846 (< 100 Ew/qkm), n=1.009 (100-150 Ew/qkm), n=109 (Münchener Umland). Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC Südbayern e.V.

Fahrtauglichkeit und Autofahren: Wille der Älteren zur Wahrnehmung ihrer Verantwortung vorhanden.

Die am häufigsten genannten Umstände, unter denen die Befragten das **Autofahren aufgeben** würden lauten

- Fehlendes Sicherheitsgefühl
- Medikamenteneinnahme
- Gesundheitliche Probleme

Damit die angegebene Verantwortung wahrgenommen werden kann, sind ausreichende **Mobilitätsalternativen zum Pkw-Fahren** erforderlich.

Drei häufigste Umstände, unter denen Befragte das Autofahren aufgeben würden:

„Wenn ich mich nicht mehr sicher fühle“ (69%)

„Wenn ich Medikamente nehmen muss, die meine Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen“ (65%)

„Wenn ich aufgrund von gesundheitlichen Problemen beim Fahren Schwierigkeiten habe“ (65%)

Von oben nach unten: n=933, n=879, n=883. Mehrfachnennungen waren möglich. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC Südbayern e.V.

3. Mobilitätssicherung durch die öffentliche Hand

Handlungsfelder der öffentlichen Hand für die Mobilitätssicherung im ländlichen Raum.

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

- Umsetzung alternativer und flexibler Mobilitätsformen erfordert moderneres flexibleres Personenbeförderungsrecht
- Finanzierung schlagkräftiger machen

5.

Neues zulassen

- Innovation aktiv gestalten (vom Rufbus bis zum Autonomen ÖV)
- Sektorübergreifende Lösungen schaffen: Tourismus, Gesundheit ...

Beispiel „PlusBus“ als zeitgemäßes Konzept für den ländlichen Raum



Foto: IGES 2017.

Beispiel „Rufbus“ Innovation bereits in der zweiten Generation!

Rufbus- oder Bürgerbus-Angebote sind **Teil einer Gesamtstrategie** zur Stärkung von **Hauptachsen** und **Feinverteilung** in der Fläche.

**Rufbusbuchung in Bayern auch Online:
www.fahrtwunschzentrale.de**

**Flächenhaft verfügbar
Beispiel ILSE-Bus Vorpommern-Greifswald**



**BEI
ILSE
BRAUCHT MAN
KEINEN PLAN,
BEI ILSE RUFT MAN
EINFACH AN.**

Der neue **ILSE BUS** - Neu seit Nov. 2017
ILSE fährt ohne Fahrplan und kann zusätzlich gebucht oder vorbestellt werden, via Telefon, Internet oder per Smartphone.

Foto (links): IGES 2018.

Quelle (rechts): Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH.

4. Mobilitätssicherung privatwirtschaftlich und zivilgesellschaftlich

Lösungsansätze für privates & zivilgesellschaftliches Engagement zur Mobilitätsicherung.

Selbsthilfe / „Bürger fahren für Bürger“

„Teilen bzw. Nutzen statt Besitzen“

Privatwirtschaftliches Engagement

Bürgerengagement

- Mitnehmen & Mitfahren gewinnen an Bedeutung.
 - „Klassischer“ Bürgerbus
 - Bedarfsorientierte Bürgerbusse
 - Fahrdienste „Bürger fahren Bürger“
 - Klassische private Mitnahme im engen sozialen Umfeld

Sharing-Modelle

- Gemeinsame Nutzung von Autos oder Fahrrädern
- Wirtschaftliche mögliche Lösungen nicht mehr utopisch

- 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 (z.B. Door-to-Door)

Beispiel E-Rad: Elektrofahrräder unterstützen Nahmobilität.

Ca. 14% der Befragten **besitzen** E-Rad.
Ca. 21% der Befragten können sich E-Rad-Nutzung vorstellen.

Ca. 30% aller Befragten **denken über die Anschaffung** eines Elektrofahrrades **nach**.
Höchster Wert in Gesamt-Südbayern.

Knapp ein Viertel der Befragten würden **nach dem Kauf** eines Elektrofahrrades **häufiger Rad fahren**.

Radinfrastruktur sollte ausgebaut und sicher gestaltet werden.

Es gilt dennoch, auch **Lösungen für Wintermonate** zu finden.



Quellen: IGES 2016 im Auftrag des ADAC Südbayern e.V.,
Zweirad-Industrie-Verband 2016. Fotos: Fotolia

4. Handlungsfelder für eine zukunftsfähige Mobilität

Beispiel Gesundheitsmobilität: Erreichbarkeitssicherung medizinischer Versorgung



Kostenwachstum der Ausgaben der Krankenkassen für Gesundheitsmobilität

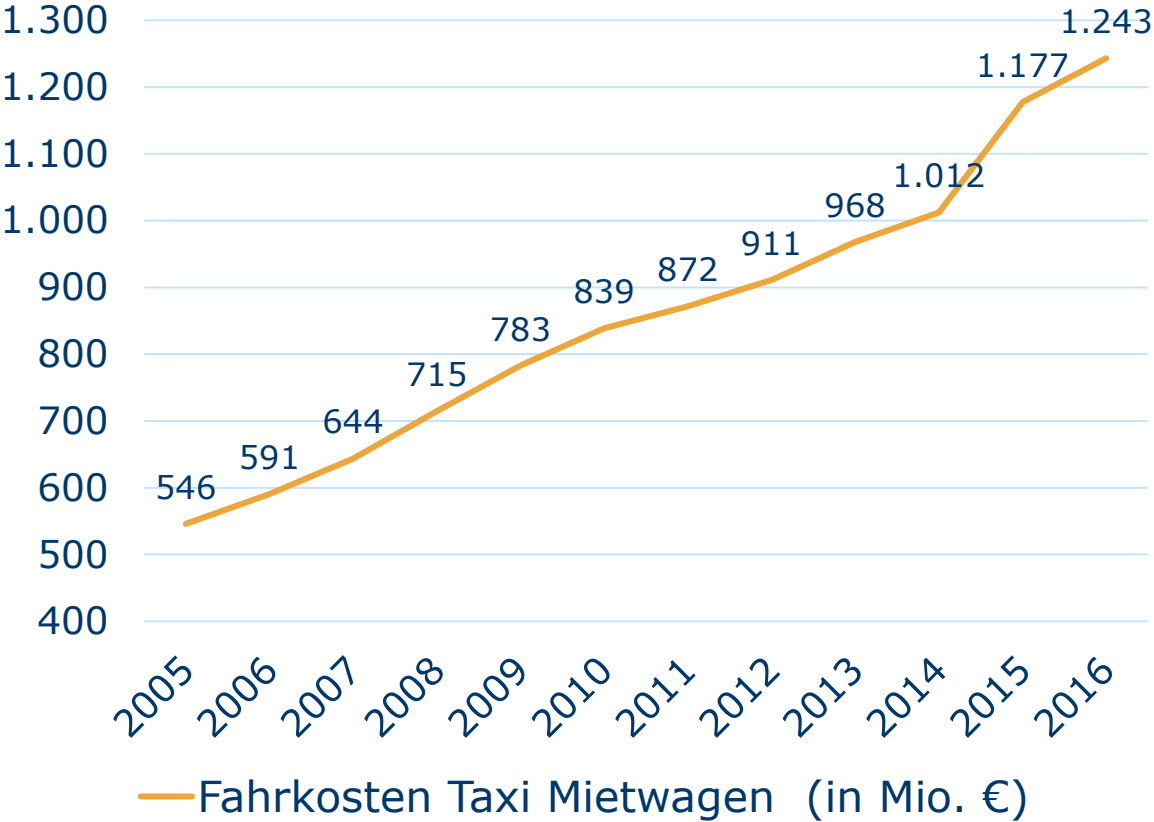


Foto: IGES.

Datengrundlage: BMG. Ausgabenstatistik der gesetzlichen Krankenversicherung. KJ 1

Beispiel Gesundheitsmobilität: Erreichbarkeitssicherung medizinischer Versorgung

Sicherstellung der (Patienten-)Mobilität

Bessere Erreichbarkeit der ärztlichen Versorgung
Neue flexible Mobilitätsoptionen u.a. für Patienten

Nutzen für Landkreis & ÖPNV-Betreiber

Sicherstellung des Versorgungsauftrages durch ein
innovatives Geschäftskonzept
Optimierung und Stabilisierung des klassischen ÖPNV

Nutzen für Gesundheitswirtschaft

Erreichbarkeit sichert Wirtschaftlichkeit der
Versorgungsstandorte (z.B. Praxen, Krankenhäuser)
Erfüllung des Versorgungsauftrages (z.B. der KV)

Zusatznutzen für Patienten und allg. Mobilität

Ggf. Koordinierung mit Praxen – verkürzte Wartezeiten?
Zusätzliche Mobilität nützt allen

Finanzierungsquellen = Nutznießer

Versorger im Gesundheitswesen, Fahrgäste/Patienten, ggf. Kommunen ...

Beispiel Tourismus: Mehr Mobilität durch Kopplung mit dem Tourismus

Idee der „Gästekarte“

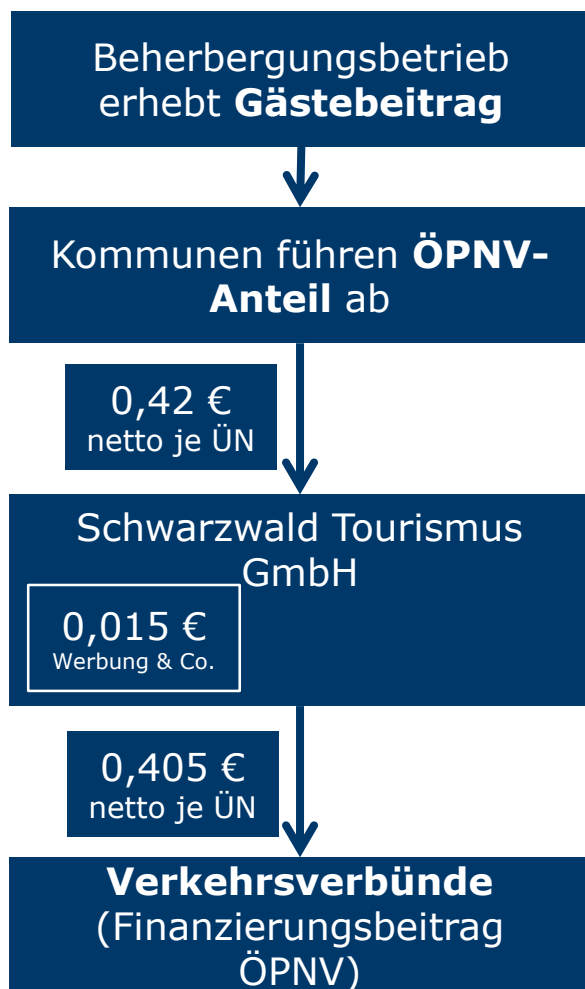
- Gästekarte ab der ersten Übernachtung
- kostenlose Benutzung des ÖPNV in der jeweiligen Region
- Verbindung mit bereits existierenden Kurtaxen / Fremdenverkehrsabgaben als umlagebasiertes Finanzierungsmodell

Ziele

- Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (insbesondere verursacht durch Touristen)
- Mehr Mobilität für alle Zielgruppen (nicht nur Gäste)
- Steigerung Attraktivität der Destination



Beispiel Tourismus - Von guten Ideen lernen: Allgäu-Walser-Card, KONUS Gästekarte Schwarzwald etc.



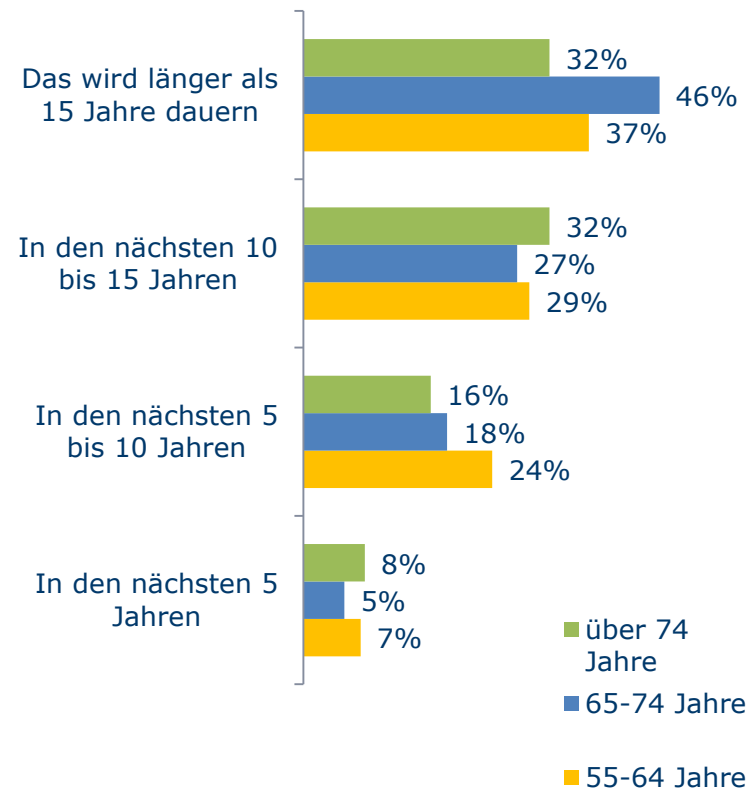
- **Umweltnutzen:** Verringerung individueller Personenverkehr
- **Nutzen für Gastgeber und Kommunen:**
 - Wettbewerbsvorteil und neue Kunden
 - Wertschöpfung
 - Bereitschaft Zahlung Gästebeitrag (+ ca. 15-20%)
- **Nutzen für Gäste:**
 - Günstige Mobilität am Urlaubsort ist eingepreist
 - Kein „Tarifdschungel“ und „Tarifstudium“ erforderlich
- **Nutzen für Verkehrsverbände**
 - Sicherer Einnahmenblock
 - Imagegewinn und Erschließung neue Kundengruppen / Steigerung ÖPNV-Akzeptanz

Beispiel Automatisierung: Einschätzungen zur Automatisierung durch die Befragten.

- Ca. 45% aller Befragten könnten sich vorstellen, in einem voll automatisierten Auto zu fahren.
- Für ein Viertel aller Befragten spricht für die Fahrt mit einem voll automatisierten Auto, nicht selber fahren zu müssen.

- Umsetzung **vollautomatisierter Mobilität** aus Sicht der Befragten überwiegend **mittel- bis langfristig**.
- Ca. **ein Viertel der Befragten** erwartet sogar **kurz bis mittelfristige** Umsetzung.
- Nutzungsbereitschaft zeigt Zurückhaltung und Neugier gleichermaßen.

Wann wird das voll automatisierte Fahren zur Verfügung stehen?



n=775 (55-64 Jahre), n=645 (65-74 Jahre), n=544 (über 74 Jahre). Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC Südbayern e.V.

Beispiel Zukunft: Autonome Mobilität als Lösungsoption probieren.

Bayern:

- Pilotversuch der DB AG in Bad Birnbach
- Erste Autonome Buslinie Deutschlands auf öffentlichen Straßen seit Okt 2017

Brandenburg:

- Versuchsprojekt im Landkreis Ostprignitz-Ruppin für autonomen ÖPNV auf dem Land
- Unterstützung durch ADAC Berlin-Brandenburg e.V.
- Betriebsstart für Herbst 2018 avisiert

Weitere Aktivitäten u.a. in

- Kreis Nordfriesland, Schleswig-Holstein
- Etc.



Foto: IGES.

Die Ergebnisse der Studie „Mobilitätsalternativen Älterer im ländlichen Raum in Südbayern“ ist online unter folgendem Link abrufbar:

www.presse.adac.de/regionalclubs/suedbayern

Christoph Gipp

IGES Institut GmbH

Friedrichstraße 180, 10117 Berlin

Zeltnerstr. 3, 90443 Nürnberg

Raboisen 38, 20095 Hamburg

christoph.gipp@iges.com

Fon +49 30 230 809 589

Fax +49 30 230 809 11

www.iges.com
