



Erfolgsfaktoren für Mobilität auf dem Land

Erkenntnisse zu förderlichen und hemmenden Faktoren für die Verbreitung ländlicher Mobilitätsangebote

Christoph Gipp, Geschäftsführer IGES Institut GmbH

27. Oktober 2017, Seddiner See

Wir stellen uns vor: IGES Mobilitätsberatung

IGES

quartier 110

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. 9,7 Mio. Euro Umsatz (2015)
- Rund 100 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

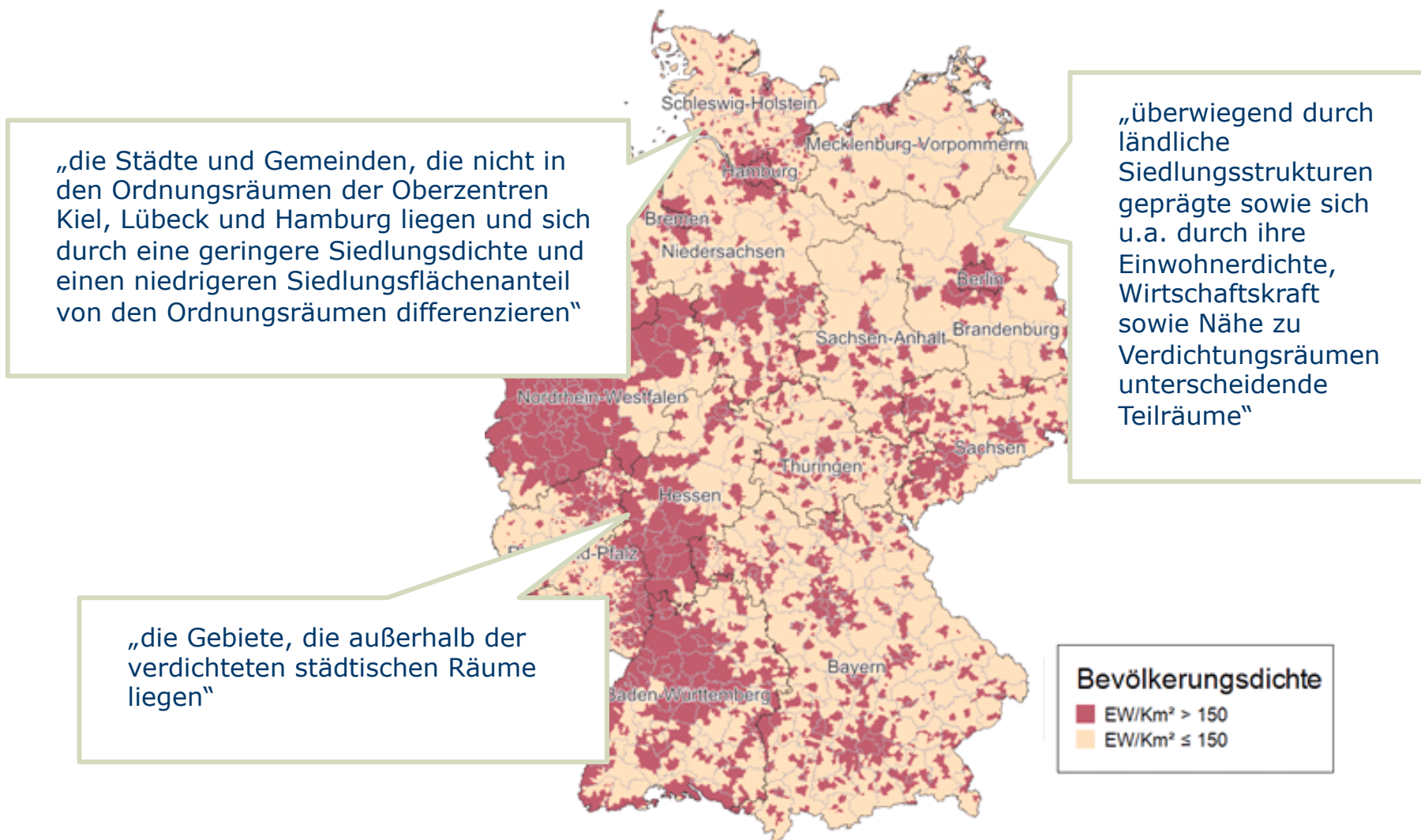
1. Ländliche Mobilität heute
2. Mobilitätssicherung durch die öffentliche Hand
3. Mobilitätssicherung privatwirtschaftlich und zivilgesellschaftlich
4. Handlungsfelder für eine zukunftsfähige Mobilität (Auswahl)
 - Barrierefreiheit
 - Mobilitätsinformationen
 - „Revolution“

1. Ländliche Mobilität heute

Foto: IGES.

Ländlicher Raum ist vielfältig

65% der Fläche und 20% der Bevölkerung



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

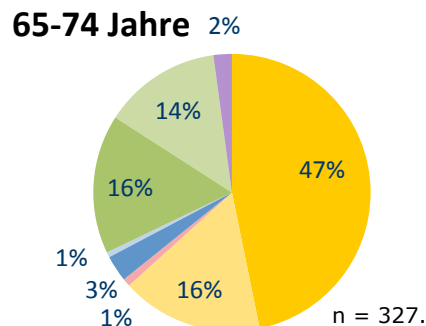
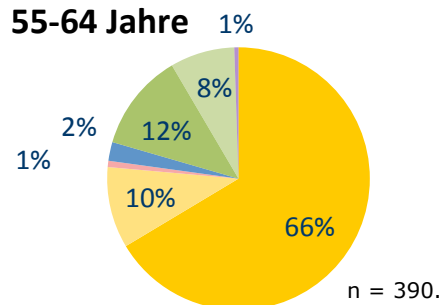


Modal Split **Einkaufsweg** Zielgruppe Ältere Menschen

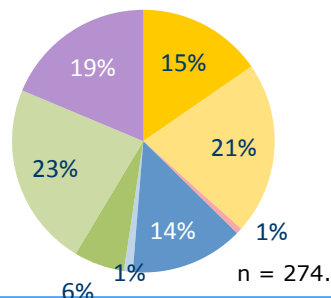


- Bei den 55-64-Jährigen überwiegt das selbst fahren mit dem Auto.
- 65 bis 74-jährige Befragte fahren noch ca. zur Hälfte mit dem Auto als Fahrer zum Einkaufen.
- Bei den 65 bis 74-Jährigen zudem großer Anteil an Zufußgehen, der in der Altersgruppe über 74 Jahre weiter steigt.
- Der Anteil der Mitfahrer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

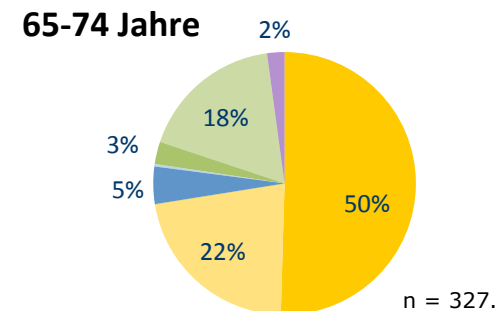
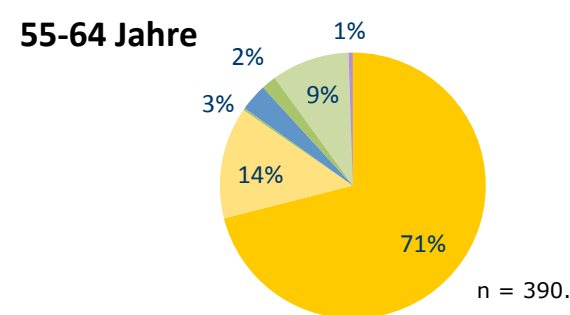
Sommer



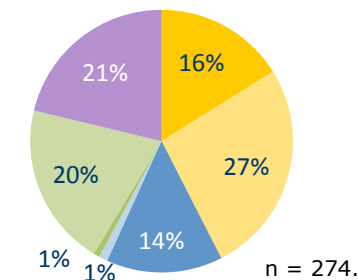
über 74 Jahre



Winter



über 74 Jahre



- **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..

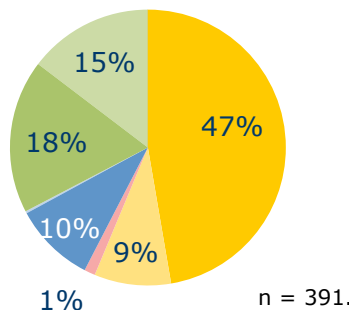
Modal Split **Arztbesuch**

Zielgruppe Ältere Menschen

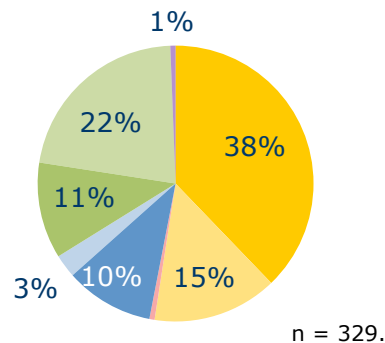


- Bei Befragten zwischen 55 und 74 Jahren dominiert das selber Fahren mit dem Auto.
- Mit zunehmendem Alter der Befragten steigt der Anteil der Mitfahrer.
- Sowohl im Sommer als auch im Winter hoher Anteil des Taxis bei den über 74-Jährigen (wie auch in deutschlandweiter Studie).
- Bei den über 74-Jährigen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

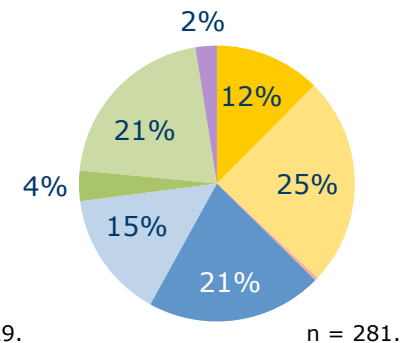
Sommer, 55-64 Jahre



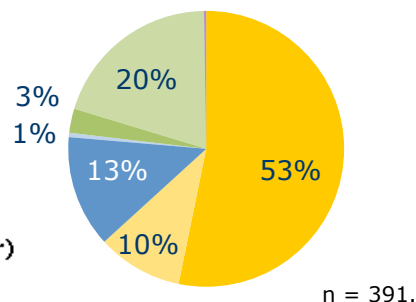
Sommer, 65-74 Jahre



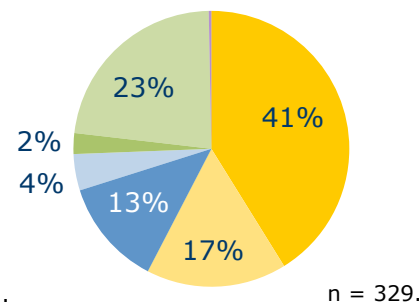
Sommer, über 74 Jahre



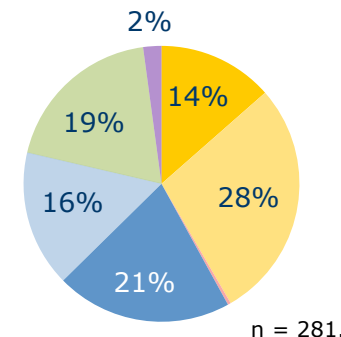
Winter, 55-64 Jahre



Winter, 65-74 Jahre



Winter, über 74 Jahre

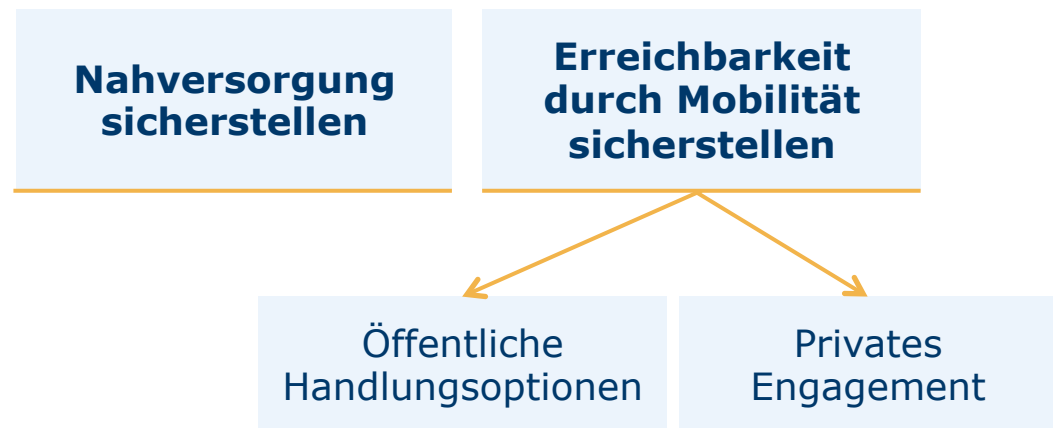


- Auto (als Fahrer)
- Auto (als Mitfahrer)
- Motorrad / Mofa / Roller
- Bus & Bahn
- Taxi
- Fahrrad
- zu Fuß
- anderes

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:





2. Mobilitätssicherung durch die öffentliche Hand

Foto: IGES.

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

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
- Sektorübergreifende Lösungen schaffen: Tourismus, Gesundheit ...

Mit neuen Lösungen den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum zukunftsfähig gestalten

Neuordnung bzw. Optimierung des ÖV-Angebotes

- Entflechtung und Neustrukturierung des ÖV-Angebotes
- Stärkung von ÖV-Hauptachsen: PlusBus & Co
- Einsatz bedarfsorientierter Verkehre in geeigneten Räumen

Flexible Bedienformen im ÖV

- Teil des ÖPNV, es gelten Regelungen des PBefG
- Unterschiedlich ausgeprägte Bedienungsformen (Bedarfslinienbetrieb, Richtungsbandbetrieb, Flächenbetrieb)

Kombination von Personen- und Güterverkehr

- Nutzung freier Kapazitäten in vorhandenen ÖPNV-Angeboten für Transport kleinerer Warenmengen
- In erster Linie regionaler Wirtschaftsförderungsansatz

Verknüpfung von Mobilitätsoptionen

- Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten zu intermodalen Nutzungen, Bündelung von Wegen
- Voraussetzung: Geeignete Verknüpfungspunkte

Beispiele

- **Altmarkkreis Salzwedel**
- **Garantiert Mobil, Odenwaldkreis**
- **MultiBus Kreis Heinsberg**
- **Rufbusbetrieb in Landkreisen Potsdam-Mittelmark und Havelland**
- **KombiBus Uckermark**
- **Mobilitätsstationen Stadt Offenburg**
- **STmobil**



3. Mobilitätssicherung privatwirtschaftlich und zivilgesellschaftlich

Foto: IGES.

Für privates Engagement zur Mobilitätssicherung bestehen drei grundlegende Lösungsansätze

Selbsthilfe / „Bürger fahren für Bürger“

„Teilen bzw. Nutzen statt Besitzen“

Privatwirtschaftliches Engagement

Mobilität auf Basis bürgerschaftlichen Engagements

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

Sharing-Modelle

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

Mitnahmeverkehre im privaten Pkw

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

- 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)

Erfolgsfaktor Bürgerengagement schafft Vielfalt

„Klassischer“ Bürgerbus

- ÖPNV-Linienverkehr mit ehrenamtlichen Fahrern

Bedarfsorientierte Bürgerbusse

- Vergleichbar mit bedarfsorientierten Bedienformen des ÖPNV (z.B. Rufbus) mit ehrenamtlichen Fahrern

Fahrdienste „Bürger fahren Bürger“

- Oftmals begrenzte Teilnehmerkreise wie Vereine, Dorfgemeinschaften etc.
- Trägerorganisiert oder privat initiiert

Bürgermitfahrplattformen

- Meist regionale Initiativen zur Unterstützung von Mitfahrten

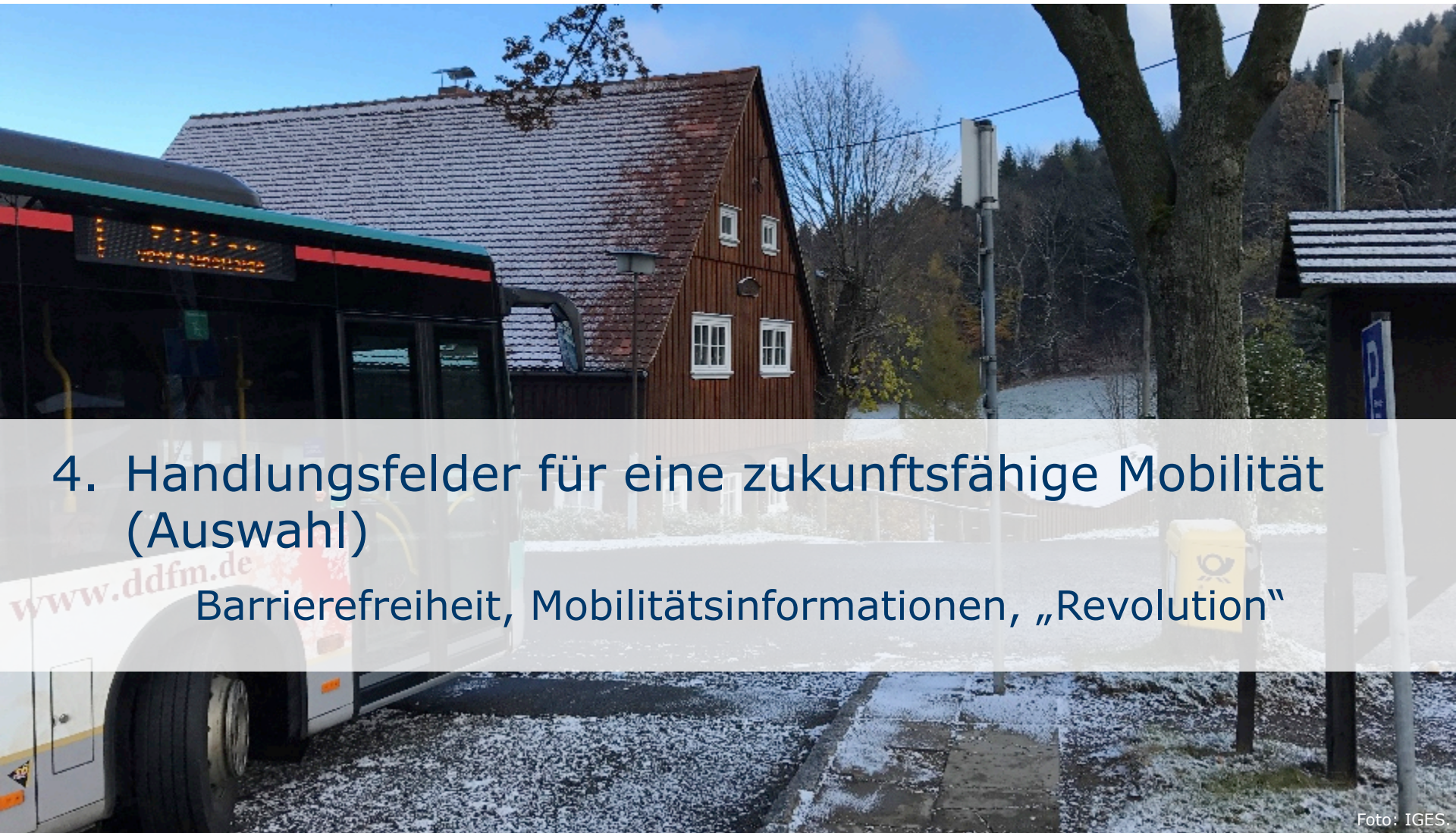
Orts- oder Gemeindefahrdienste

- Angebot für Bürger, nicht zwingend ehrenamtliche Fahrer

Etc.



Foto: IGES.



4. Handlungsfelder für eine zukunftsfähige Mobilität (Auswahl)

Barrierefreiheit, Mobilitätsinformationen, „Revolution“

Foto: IGES.



4. Handlungsfelder für eine zukunftsfähige Mobilität (Auswahl)

Barrierefreiheit, Mobilitätsinformationen, „Revolution“

Foto: IGES.

Handlungsfeld Barrierefreiheit

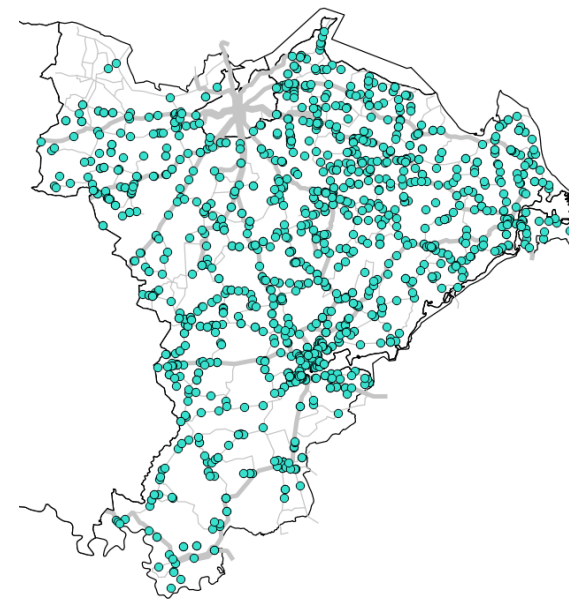
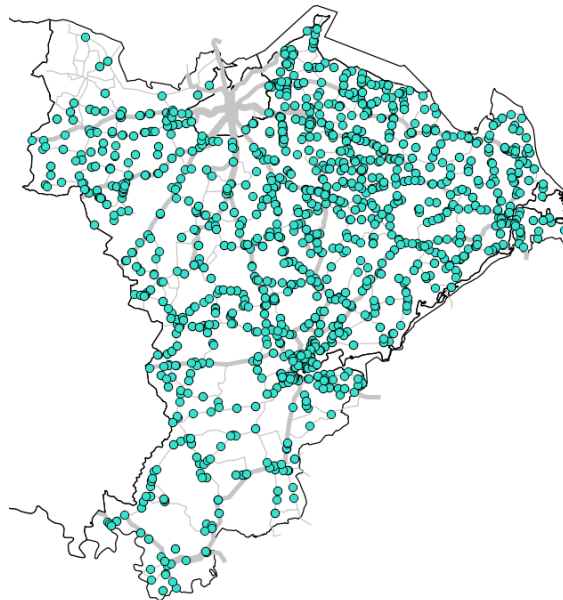
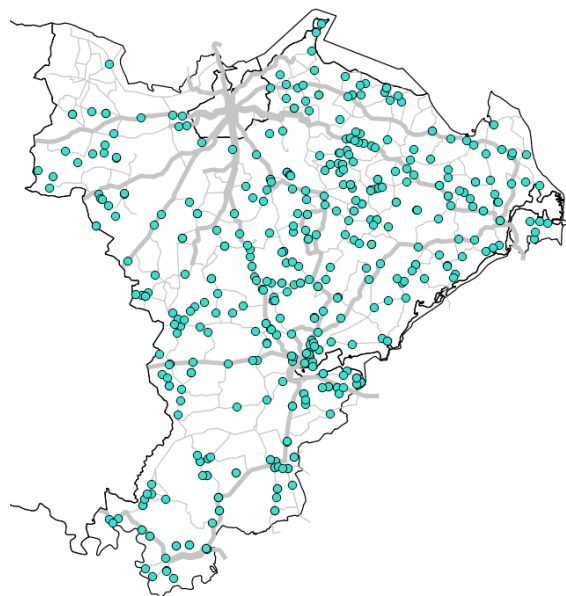
Beispielsituation Kreis Schleswig-Flensburg

2.800 Haltestellenpositionen, davon 2.260 in Haltestellenkataster erfasst

20 % ohne barrierefreie
Zuwegung

78 % ohne
Beleuchtung

56 % ohne
Wetterschutz



Quelle: RNVP Planungsraum I, Regionalteil Schleswig-Flensburg. IGES im Auftrag des Kreises Schleswig-Flensburg. 2017

Ganzheitlicher Ansatz auf dem Vormarsch So viele Menschen wie möglich sollen schnell profitieren...

- Grundlage eines barrierefreien ÖPNV-Systems ist eine integrierte Betrachtung von:
 - Infrastruktur (z.B. Haltestellen)
 - Fahrzeuge
 - Informationszugang
- Umsetzungsprämissen nicht (mehr) nur auf besondere Zielgruppen beschränken
 - Barrierefreiheit soll **allen Nutzergruppen** helfen
 - Barrierefreiheit ist auch ein Qualitätsmerkmal
 - Barrierefreiheit als Standard für alle Neu- und Ersatzinvestitionen definieren
 - Zielgruppenorientierte Schulungen oder Mobilitätstrainings als Ergänzung (nicht nur für die barrierefreie ÖPNV-Nutzung)



Planungs- und Realisierungsdilemma bei der Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“

- **Fehlende Verbindlichkeit** in den Rechtsgrundlagen („Ziele anstreben“)
- **Differenzierte Zuständigkeit** zwischen der strategischen Planung und der operativ-baulichen Umsetzung bei Haltestelleninfrastrukturen
 - Landkreise/Kreise und kreisfreie Städte = Zuständigkeit für Nahverkehrsplanung (und Umsetzungsstrategie „vollständige Barrierefreiheit“ entsprechend § 8 (3) PBefG)
 - Städte und Gemeinden = i.d.R. Zuständigkeit für Haltestelleninfrastrukturen (Planung, Finanzierung, Bau, Instandhaltung, Betrieb)
- **Kommunale Praxis** kleinerer Gemeinden
 - Limitierte personelle Ressourcen und Spezial-Know How
 - Entwurfs- und Ausführungsplaner als knappe Ressource→ **Standardisierte Planungsvorlagen** hilfreich

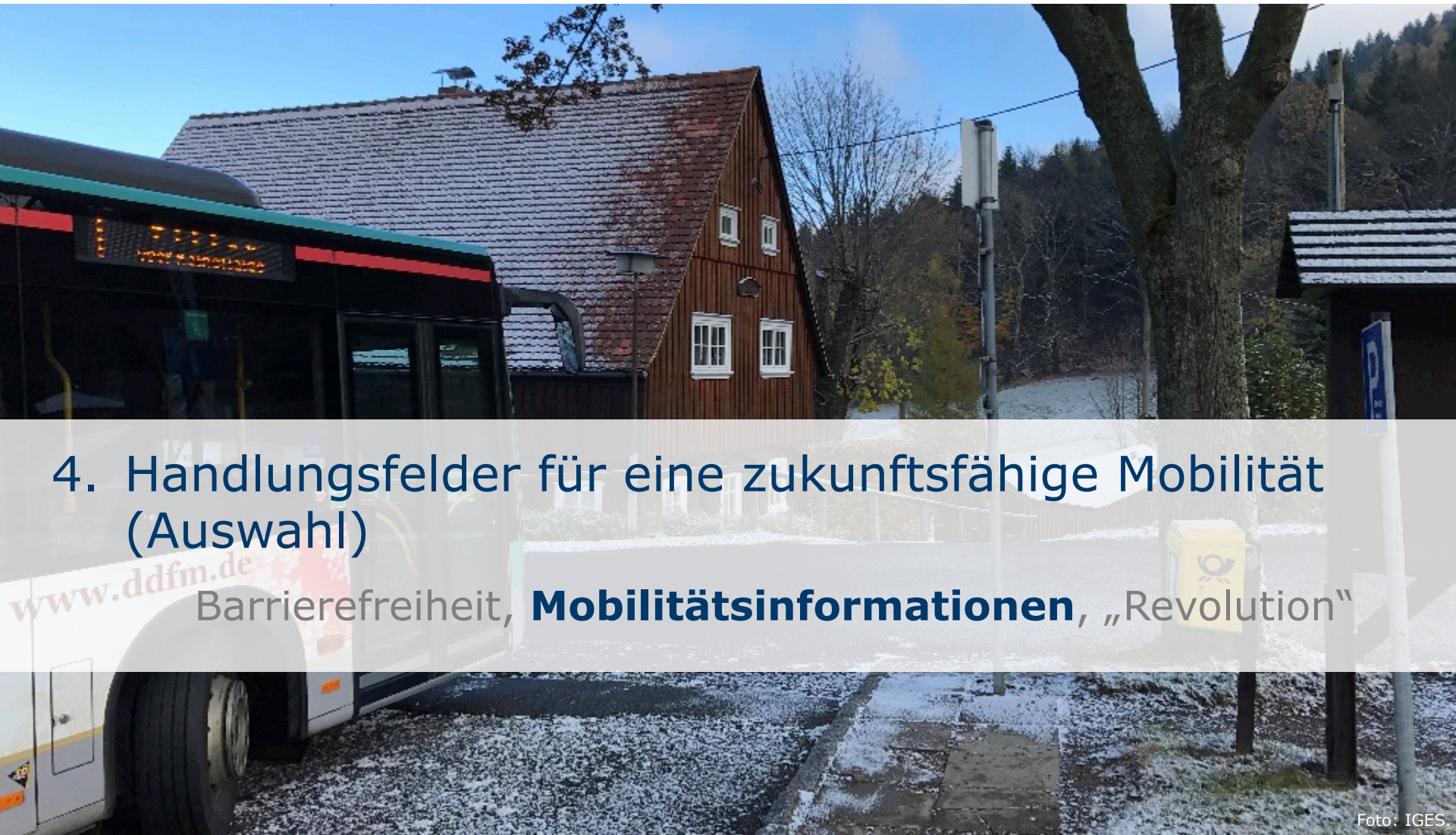


Foto: IGES.

Finanzielle Möglichkeiten & Erforderliche Datengrundlagen als Daueraufgabe

- **Grundlagen aufbauen - Wichtigkeit von Haltestellenkatastern**
 - Oftmals fehlende Daten- und Planungsgrundlagen für Investitionsplanungen und Priorisierungen
 - Einheitliche Vorgaben für Qualitäts- und Ausstattungsmerkmale erforderlich
- **Finanzknappheit** für die Aufgabenerfüllung
 - Begrenzte Haushaltsmittel der Städte und Gemeinden erfordert Priorisierung und Ausnahmentatbestände
 - Kaum ausreichende finanzielle Unterstützung durch Bund, Länder und Landkreise/Kreise
- **Augenmaß** erforderlich und damit zulässige **Ausnahmen**





4. Handlungsfelder für eine zukunftsfähige Mobilität (Auswahl)

Barrierefreiheit, **Mobilitätsinformationen**, „Revolution“

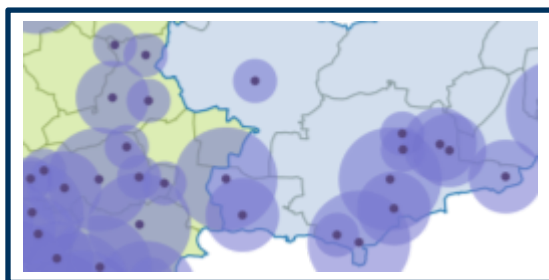
Foto: IGES.

„Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität“

BMVI-Modellvorhaben: u.a. in OPR sowie SPN/OSL

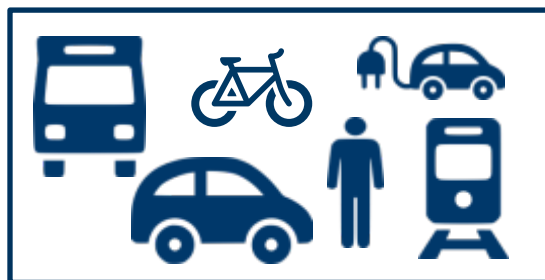
Identifizierung Kooperationsräume

- mittel- bis langfristige Bündelung in gut erreichbaren Versorgungszentren
- Perspektiven für Kooperationen aufzeigen



Versorgungs- & Mobilitätskonzept

- kurz- bis mittelfristig wirkende Handlungsansätze zur Erreichbarkeitssicherung
- Fokus auf Zielgruppen ohne eigenen Pkw



Implementierung der Konzeption in der Modellregion

- pilothafte Implementierung
- Bewertung der Übertragbarkeit
- Verstetigung ermöglichen



Modellregion Spree-Neiße/Oberspreewald-Lausitz

Kommunikation von Mobilitätsangeboten verbessern

Kommunikationsdefizite im Ergebnis umfangreicher Beteiligungsverfahren

- Fehlende persönliche Beratungsangebote z.B. an Bahnhöfen
- Fehlende Informationen zu Fahrrad- & Rollatorenmitnahme im ÖPNV
- Fehlende Informationen zur Rufbusnutzung (z.B. Aushänge, Flyer)
- Kaum zielgruppenspezifische Informationsangebote (z.B. für Senioren, Azubis)
- Informationsdefizite bei der VBB-Hotline
- Zu wenige Informationen zu Verkehrsmittelverknüpfung
- Informationsdefizite bei grenzüberschreitenden Verkehren



Foto: IGES.

Modellregion Spree-Neiße/Oberspreewald-Lausitz

Pilotierungsansätze innerhalb des Modellvorhabens

Digitale Informationsmedien

- z.B. Kurzfilm zur ÖPNV-Nutzung für Senioren
- Erklärung zentraler Sachverhalte aus Sicht der Zielgruppe
- Verbreitung online und über Präsentation an wichtigen Einrichtungen/Treffpunkten

Persönliche Interaktion mit der Zielgruppe - Mobilitätstraining -

- „(Wieder-) Erlernen“ der Nutzung durch professionell begleiteten Selbstversuch
- Informieren und Informationsdefizite identifizieren
- Angebote verstetigen durch Multiplikatoren

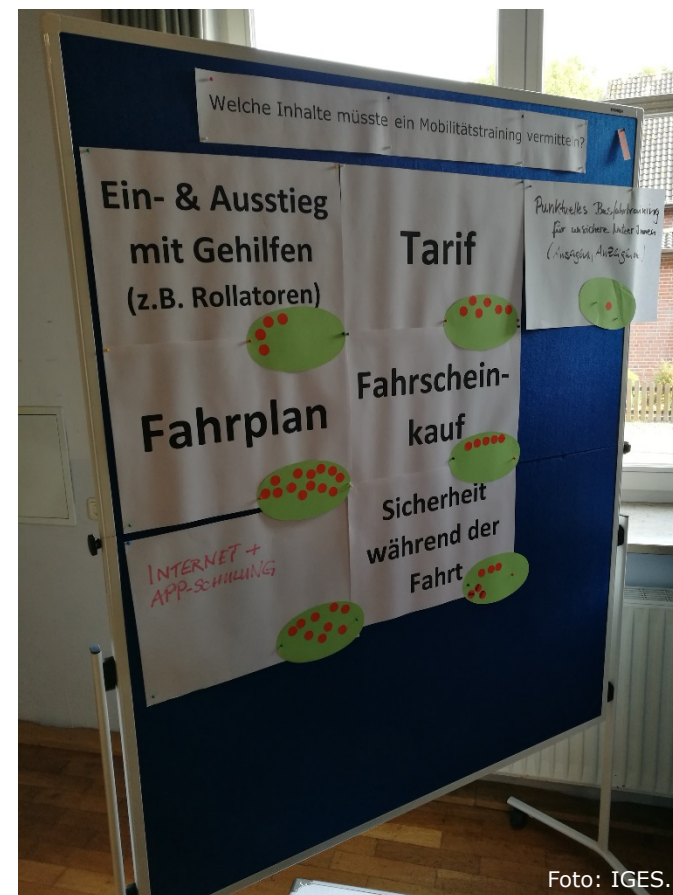
Persönliche Interaktion mit der Zielgruppe - Mobilitätskümmerer -

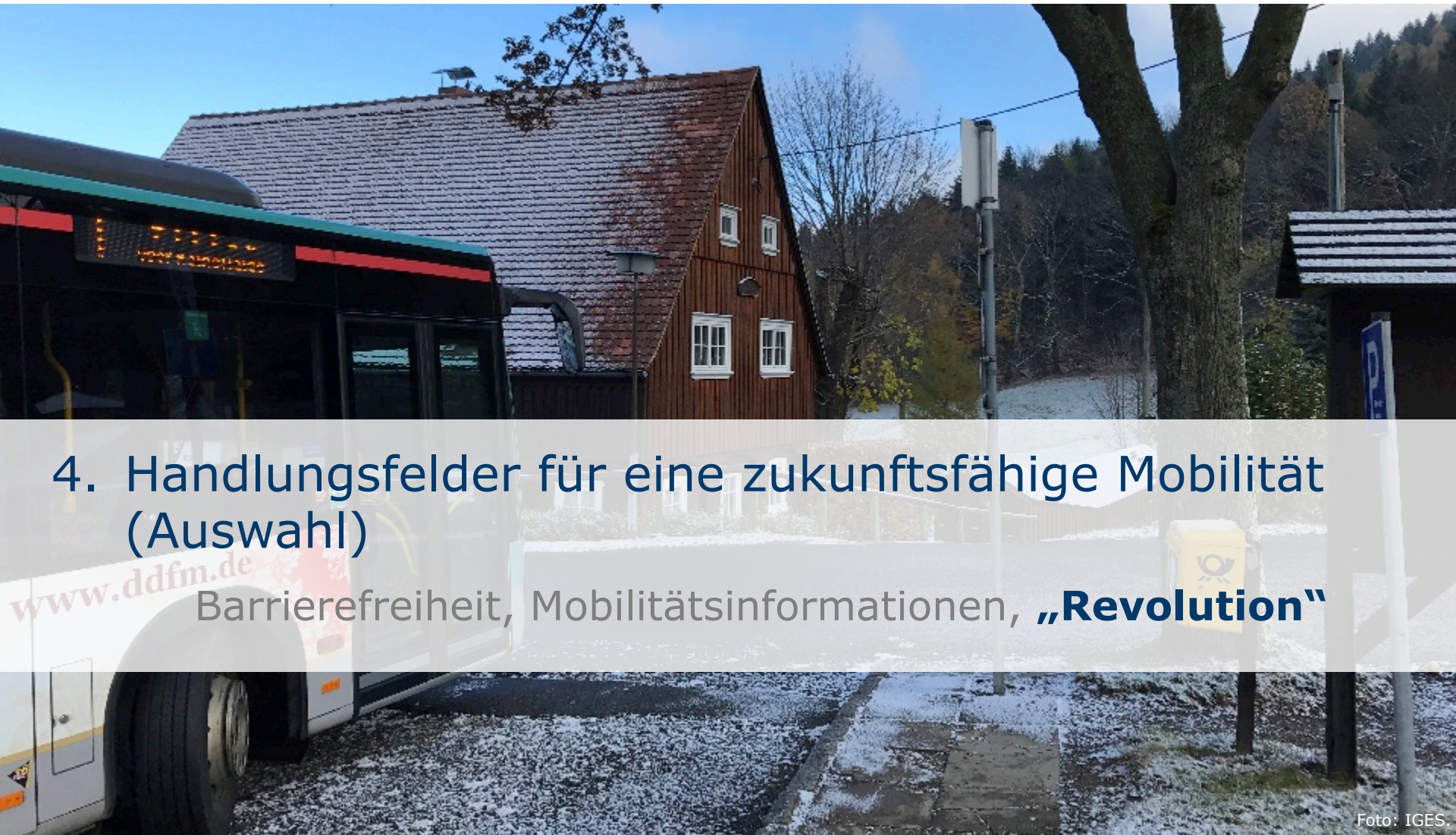
- Dezentrale Ansprechpartner vor Ort informieren und helfen (z.B. Dorfladen)
- Bestehende soziale Anlaufpunkte als Informationsvermittler qualifizieren

Mobilitätstraining für Ältere. Welche Inhalte sollen aus Nutzersicht vermittelt werden?

Reihenfolge in absteigender Wichtigkeit

- Fahrplan
- Internet & App-Schulung
- Tarif
- Sicherheit während der Fahrt
- Fahrscheinkauf
- Ein- & Ausstieg mit Gehhilfen
- Punktueller Busfahrtraining





4. Handlungsfelder für eine zukunftsfähige Mobilität (Auswahl)

Barrierefreiheit, Mobilitätsinformationen, **„Revolution“**

Foto: IGES.

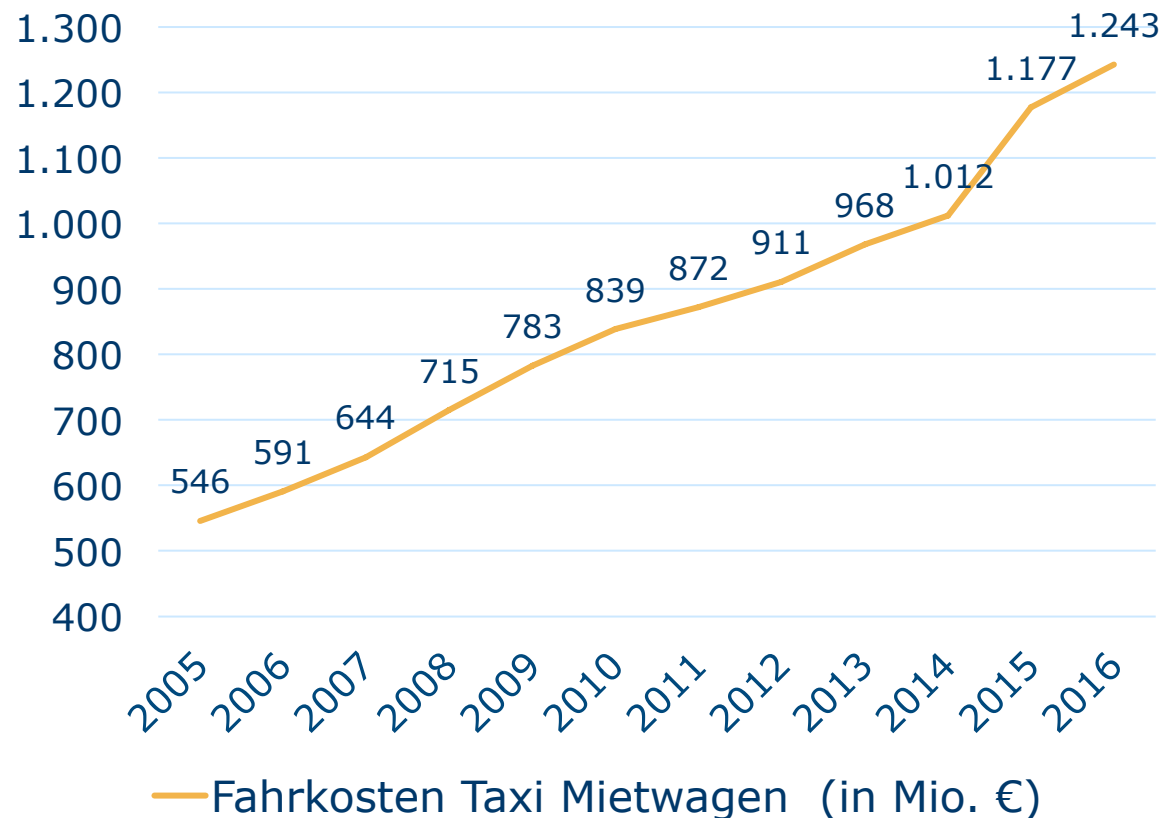
„Revolution“ Nummer 1 Mehr Mobilität durch Kopplung mit dem Tourismus



„Revolution“ Nummer 2

Mehr Mobilität durch Wachstumsmarkt Gesundheitsmobilität

Kostenwachstum der Ausgaben der Krankenkassen für Gesundheitsmobilität



„Revolution“ Nummer 2

Mehr Mobilität durch Wachstumsmarkt Gesundheitsmobilität



Sicherstellung der (Patienten-)Mobilität

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

Nutzen für Landkreis & ÖPNV-Betreiber (z.B. BBG)

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

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 ...

„Revolution“ Nummer 3 Brandenburg auf dem Weg in die Zukunft?!



**Autonomer Öffentlicher
Nahverkehr im ländlichen
Raum Landkreis Ostprignitz-
Ruppin**

Weitere Informationen
ab 03.11.2017

- Hüffermann Transportsysteme GmbH
- Landkreis Ostprignitz-Ruppin
- Ostprignitz-Ruppiner
Personennahverkehrsgesellschaft mbH
- Regionalentwicklungsgesellschaft
Nordwestbrandenburg mbH
- TU Berlin (Verbundkoordinator)
- TU Dresden
- Büro Autobus
- IGES Institut GmbH

gefördert durch:



Foto: IGES.

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
