



Mobilitätsalternativen Älterer im ländlichen Raum im Land Brandenburg

Ergebnisdokumentation

IGES Institut GmbH, Berlin

März 2016

Bibliographische Angaben

Erstellt durch die IGES Institut GmbH im Auftrag des ADAC Berlin-Brandenburg e. V.
Berlin, März 2016

Autoren:

Dr. Andreas Brenck
Dipl.-Ing. Christoph Gipp
Petra Nienaber, M. Sc.

Kontakt:

Dipl.-Ing. Christoph Gipp
Christoph.Gipp@iges.com

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin

www.iges.com

Inhaltsverzeichnis

1. Hintergrund und Ziel der Studie	4
1.1 Ausgangssituation	5
1.2 Ziel- und Fragestellungen	8
2. Methodisches Vorgehen	10
2.1 Definition der Untersuchungsgegenstände	11
2.2 Durchführung der Mobilitätserhebung	16
3. Die wichtigsten Studienergebnisse in Kürze	22
3.1 Mobilitätsrealität älterer Menschen im ländlichen Raum in Brandenburg	23
3.2 Handlungsoptionen für das Land Brandenburg	33
3.3 Wichtige Kernergebnisse und Handlungsbedarfe	38
4. Detaillierte Studienergebnisse	43
4.1 Soziodemografische Angaben zu den Befragten	44
4.2 Mobilitätskosten	50
4.3 Grunddaten zur Mobilitätsverfügbarkeit	55
4.4 Mobilitätsverhalten	74
4.5 Öffentlicher Verkehr – Nutzung und Hemmnisse	94
4.6 Einstellung zu neuen Mobilitätsoptionen	100
5. Literaturverzeichnis	117

1. Hintergrund und Ziel der Studie

1.1 Ausgangssituation

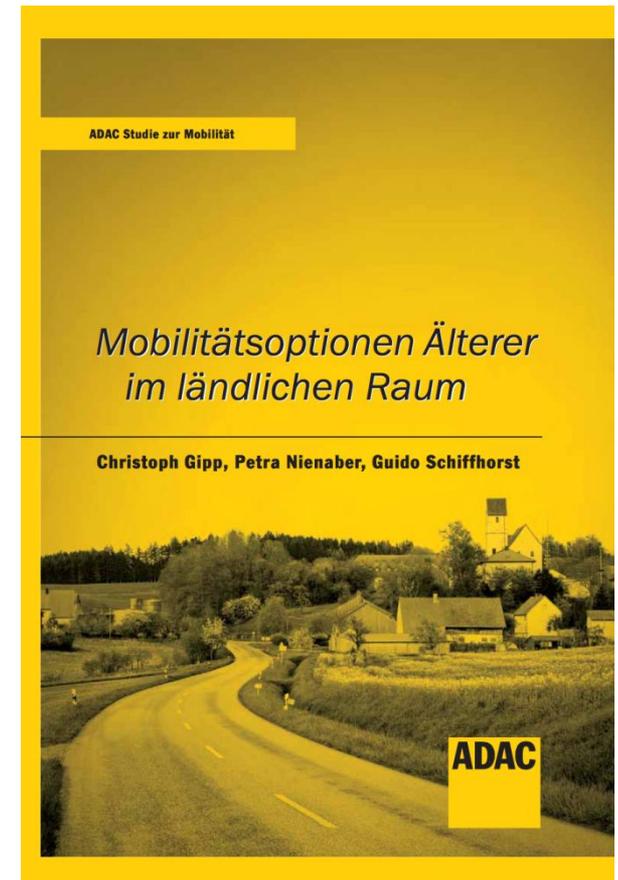
Demografischer Wandel und Folgen für die Mobilität im ländlichen Raum

- Der demografische Wandel führt bereits heute in zahlreichen Regionen Deutschlands zu einem erheblichen Bevölkerungsrückgang und eine zum Teil extreme Verschiebung der Altersstruktur hin zu älteren Mitbürgern. Dies betrifft vor allem periphere Räume, d.h. Regionen außerhalb der großen Ballungsräume und Metropolen.
- Der Mobilität kommt hier eine herausragende Bedeutung zu. Sie spielt eine zentrale Rolle für die Teilnahme der Menschen am sozialen Leben. Arbeitsplätze, Dienstleistungen aller Art und insbesondere Güter des täglichen Bedarfs sowie medizinische Versorgungseinrichtungen müssen erreichbar sein, um eine hohe Lebensqualität zu ermöglichen.
- Die Quellen und Ziele der von den Bewohnern im ländlichen Raum zurückgelegten Wege sind meist nur schwach konzentriert und dagegen häufig stark flächig gestreut. Man spricht hier von aufkommensschwachen dispersen Verkehren, die mit dem klassischen öffentlichen Linienverkehr nur schwer zu bündeln sind¹. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird im ländlichen Raum in großen Teilen vom Schülerverkehr dominiert. Außerhalb der Schulzeiten, d.h. in den Tagesrandzeiten, am Wochenende oder in den Ferien ist das Angebot daher in vielen ländlichen Regionen sehr eingeschränkt oder fehlt ganz.
- Es ist zu erwarten, dass dem Auto – sprich dem motorisierten Individualverkehr – auch zukünftig eine zentrale Rolle bei der Mobilitätssicherung in peripheren Räumen zukommen wird. Wo der ÖPNV an seine Grenzen stößt, ist das Auto häufig das einzige Fortbewegungsmittel, um mittlere und längere Distanzen flexibel, zuverlässig und komfortabel zurücklegen zu können. Daher ist es notwendig, für Menschen, die nicht (mehr) Auto fahren können oder wollen, Mobilitätsalternativen zum eigenen Pkw zu schaffen. Dies betrifft insbesondere ältere Menschen.

² Vgl. Richter 2009

Deutschlandweite Studie zur Mobilität Älterer im ländlichen Raum

- Während das allgemeine Mobilitätsverhalten in Deutschland umfassend und regelmäßig untersucht wird – etwa in „Mobilität in Deutschland (MiD)“ oder im „System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“ –, ist die Datengrundlage zur Mobilitätssituation im ländlichen Raum bislang nur sehr lückenhaft. Dies gilt insbesondere für die Zielgruppe der Älteren.
- Im Auftrag des ADAC hat die IGES Institut GmbH deshalb im Jahr 2014 rund 1.000 ältere Menschen in ländlichen Räumen zu deren Mobilitätsverhalten und -anforderungen befragt².



² Vgl. ADAC 2014

1.2 Ziel- und Fragestellungen

Vertiefung der vorliegenden deutschlandweiten Studie für das Land Brandenburg

- Mit der bundesweit durchgeführten Studie ist es gelungen, die Mobilitätssituation Älterer im ländlichen Raum eingehend zu beleuchten.
- Um den auf das Land Brandenburg bezogenen verkehrspolitischen und sachlichen Handlungsbedarf zu ermitteln, wird eine auf das Land Brandenburg bezogene detaillierte Untersuchung durchgeführt.
- Damit kann die Stichprobengröße für das Land Brandenburg deutlich erhöht und einzelne spezifische Schwerpunkte ergänzend untersucht werden.
- Ziel der Studie ist es, mit einem Fokus auf die Bevölkerungsgruppe „in der zweiten Lebenshälfte“ und ländliche Regionen im Land Brandenburg die in der Abbildung dargestellten Forschungsfragen zu analysieren.

Forschungsfragen

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?

¹ Vgl. ADAC 2014

2. Methodisches Vorgehen

2.1 Definition der Untersuchungsgegenstände

Begriffsbestimmung „Ältere“

- Als „Ältere“ werden Menschen mit einem Alter ab 55 Jahren definiert. Im Mittelpunkt der Studie stehen Personen, die entsprechend dem heutigen Renteneintrittsalter und der angenommenen Abnahme individueller Mobilität mit zunehmendem Lebensalter in folgende drei Altersklassen eingeteilt werden:
 - 55 bis 64 Jahre: Diese Altersgruppe steht noch im Berufsleben und soll als Kontrollgruppe dienen.
 - 65 bis 74 Jahre: Diese Altersklasse kennzeichnet die aktive Phase nach dem Ausstieg aus dem Berufsleben.
 - Ab 74 Jahre: Diese Altersgruppe befindet sich in einer Phase abnehmender Aktivität und Mobilität.
 - Diese Kategorisierung wird auch gewählt, um die Vergleichbarkeit mit anderen Mobilitätserhebungen sowie mit der deutschlandweiten ADAC-Studie zu gewährleisten. Zudem wird damit die gängige Abgrenzung der Lebensphasen³ in der Gerontologie (Alterswissenschaft) aufgegriffen.
- **Der Anteil Älterer ab 55 Jahren an der Brandenburger Gesamtbevölkerung beträgt ca. 39%⁴.**

³ Vgl. Heinze 2014

⁴ Vgl. Statistisches Bundesamt 2013

Begriffsbestimmung „ Ländlicher Raum“

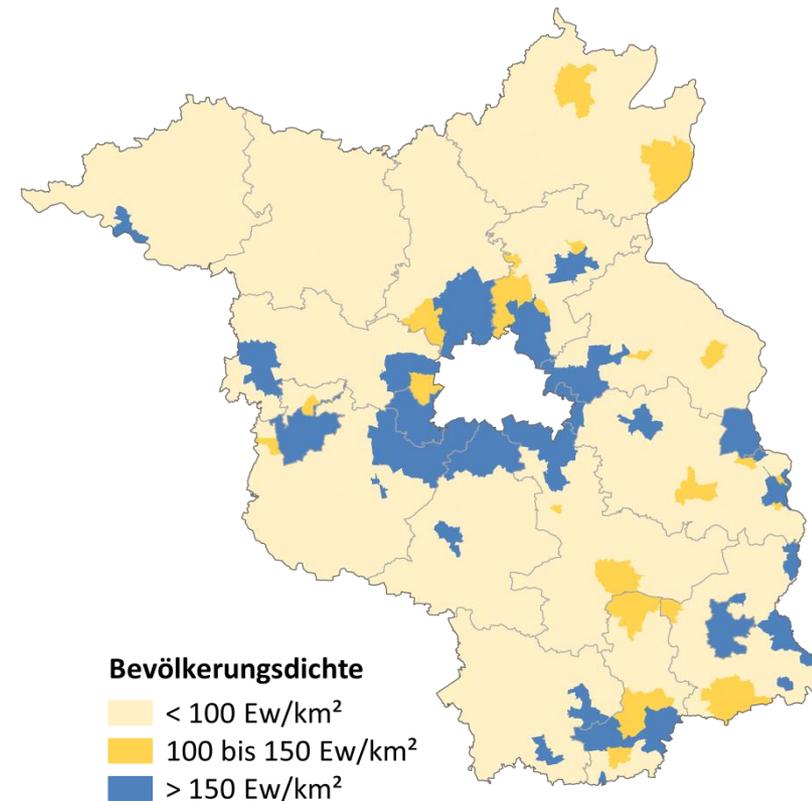
- Ausgangspunkte für eine geeignete Klassifizierung ländlicher Räume sind die vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) oder vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) genutzten Raumabgrenzungs- bzw. Raumstrukturansätze.
- Das BBSR definiert den ländlichen Raum wie folgt: „Alle kreisfreien Großstädte sowie die städtischen Kreise bilden den Städtischen Raum, alle ländlichen Kreise bilden den Ländlichen Raum“⁵. Ländliche Kreise umfassen dabei nach Definition des BBSR die folgenden Regionen:
 - **Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen:** Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mindestens 50%, aber einer Einwohnerdichte unter 150 Ew (Einwohner)/km², sowie Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50% mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mindestens 100 Ew/km²
 - **Dünn besiedelte ländliche Kreise:** Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50% und Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte unter 100 Ew/km²

⁵ Vgl. BBSR 2013

Ländliche Räume im Land Brandenburg

- In der vorliegenden Studie werden für die Definition ländlicher Räume zwei Kategorien verwendet:
 - Gemeinden mit einer Bevölkerungsdichte von 0 bis <math><100 \text{ Ew/km}^2</math>
 - Gemeinden mit einer Bevölkerungsdichte von >100 bis <math><150 \text{ Ew/km}^2</math>
 - Diese Kategorisierung erlaubt es, eventuelle Unterschiede zwischen ländlichen Räumen geringerer und höherer Dichte herauszuarbeiten.
 - Die Nutzung des Indikators Einwohnerdichte ermöglicht zudem eine gemeindegrenzscharfe Darstellung.
- **In den ländlichen Räumen im Land Brandenburg leben rund 945.000 Menschen über 55 Jahre.**
- **Ländliche Räume mit unter 150 Ew/km^2 nehmen brandenburgweit eine Fläche von ca. 88% ein, auf der ca. 44% der Bevölkerung Brandenburgs leben.**

Ländliche Räume im Land Brandenburg

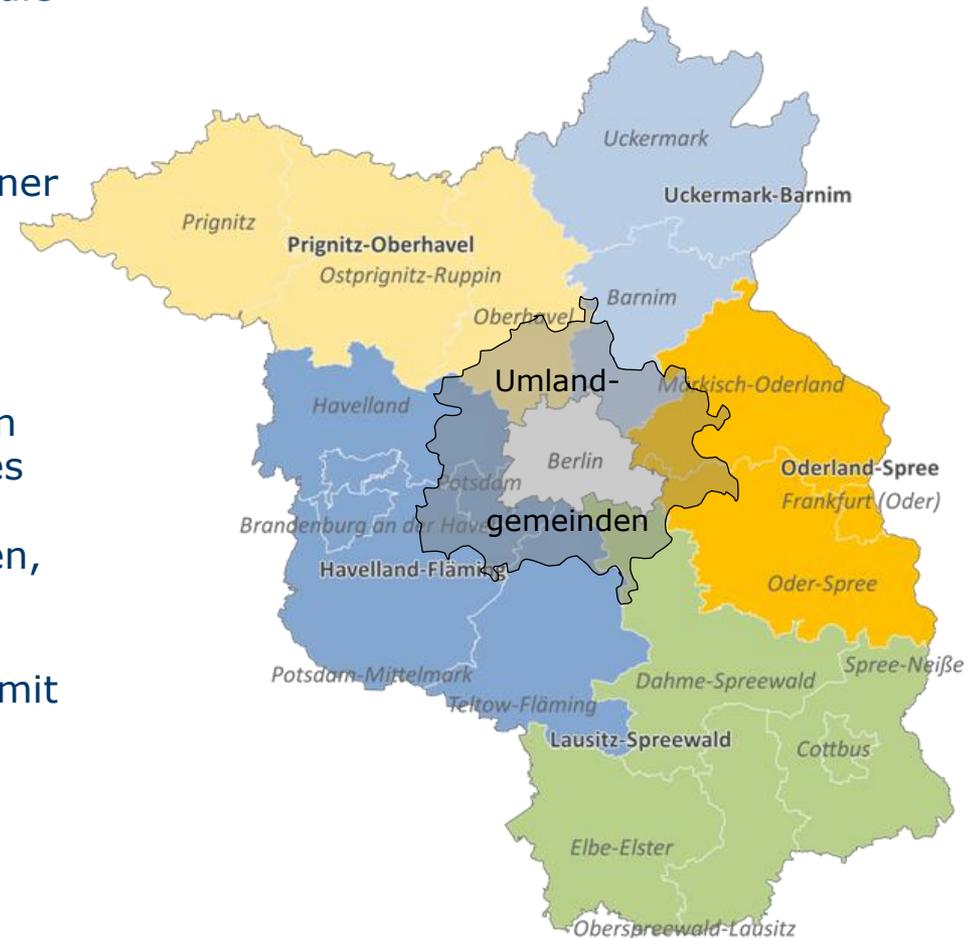


Karte: IGES 2016

Strukturierung des Untersuchungsgebietes

- Das Untersuchungsgebiet gliedert sich in die fünf Planungsregionen des Landes Brandenburg.
- Zusätzlich werden die sogenannten „Berliner Umlandgemeinden“ als suburbaner Siedlungsraum untersucht.
- Die Betrachtung der Berliner Umlandgemeinden erfolgt unabhängig von der Einwohnerdichte, um Unterschiede des Mobilitätsverhaltens abbilden zu können. Städtische Bereiche werden ausgenommen, um den Vergleich ländlicher Regionen Brandenburgs mit den Berliner Umlandgemeinden nicht zu verzerren. Somit werden die Städte Potsdam, Falkensee, Hennigsdorf, Oranienburg, Bernau, Strausberg, Königs Wusterhausen, Ludwigsfelde nicht betrachtet.

Planungsregionen im Land Brandenburg



Karte: IGES 2016

2.2 Durchführung der Mobilitätserhebung

Entwicklung eines Erhebungsdesigns

Ziel

- Erhebung des gegenwärtigen Mobilitätsverhaltens sowie der Mobilitätsbedürfnisse Älterer im ländlichen Raum im Land Brandenburg und
- Erhebung der Anforderungen und Optionen altersspezifischer Mobilität

Methode

- Telefonische Befragung (CATI⁶) von 1.001 Probanden

Zeitraum

- Die Befragung erfolgte zwischen Mitte Juni und Mitte Juli 2015

Befragungsdesign

- Der entwickelte Fragenkatalog deckt unter anderem die folgenden Themenkomplexe ab:
 - Haushaltsstruktur,
 - Nutzung moderner Kommunikationsmittel,
 - allgemeine Mobilitätsinformationen und Mobilitätsfähigkeiten,
 - gegenwärtiges Mobilitätsverhalten sowie
 - Einstellungen zu neuen Mobilitätsoptionen.
- Bei diversen Fragen bestand die Möglichkeit der Mehrfachnennung.

⁶Computer Assisted Telephone Interview

Zusammensetzung der Stichprobe (1/2)

- Die Stichprobe der telefonischen Erhebung umfasst 1.001 Datensätze. Die Stichprobenschichtung berücksichtigt neben Altersverteilung und Geschlecht auch den siedlungsstrukturellen Indikator Einwohnerdichte, um mögliche Unterschiede zwischen den ländlichen Räumen geringerer Dichte (Gemeinden bis 100 Ew/km²), den ländlichen Räumen höherer Dichte (Gemeinden zwischen 100 und 150 Ew/km²) sowie den Berliner Umlandgemeinden (unabhängig von der Einwohnerdichte) herausarbeiten zu können.
- Es wird eine Befragungsmethodik angewendet, die eine vorwahlnummernbasierte Abgrenzung ermöglicht, sodass bei Bedarf weitere Unterteilungen (berlinnah/berlinfern, etc.) möglich sind.

Altersverteilung

- Hinsichtlich der Altersverteilung erfolgt eine anteilmäßig geschichtete Ziehung der Befragten nach der tatsächlichen Altersverteilung in den definierten ländlichen Räumen, die sich wie folgt darstellt:
 - Altersgruppe 55 bis 64 Jahre: Ca. 39% der Stichprobe
 - Altersgruppe 65 bis 74 Jahre: Ca. 33% der Stichprobe
 - Altersgruppe über 74 Jahre: Ca. 28% der Stichprobe

Zusammensetzung der Stichprobe (2/2)

Geschlechtsverteilung

- Es erfolgt eine anteilmäßige Schichtung nach Geschlecht entsprechend der tatsächlichen Geschlechtsverteilung in den definierten ländlichen Räumen:
 - Altersgruppe 55 bis 64 Jahre: Jeweils ca. 50% der Befragten weiblich bzw. männlich
 - Altersgruppen 65 bis 74 Jahre: Jeweils ca. 50% der Befragten weiblich bzw. männlich
 - Altersgruppe über 74 Jahre: Ca. 62% der Befragten weiblich, 38% der Befragten männlich

Einwohnerdichte

- Entsprechend der höheren Einwohnerzahl in Gebieten der Dichtestufe zwischen 100 und 150 Ew/km² verglichen mit Gebieten der Dichtestufe bis 100 Ew/km², erfolgt auch in Bezug auf die Einwohnerdichte in ländlichen Gemeinden eine anteilmäßige Schichtung:
 - Gemeinden zwischen 100 und 150 Ew/km²: Ca. 53% der Stichprobe
 - Gemeinden bis 100 Ew/km²: Ca. 47% der Stichprobe
- In der Ergebnisdarstellung werden die ländlichen Räume nur dann getrennt betrachtet, wenn signifikante Unterschiede zwischen beiden Dichtestufen erkennbar sind.

Durchschnittsalter der Befragten

- Das Durchschnittsalter der Befragten innerhalb der Altersgruppe beträgt
 - 59,6 Jahre in der Altersgruppe 55 bis 64,
 - 69,0 Jahre in der Altersgruppe 65 bis 74 sowie
 - 78,8 Jahre in der Altersgruppe über 74.
- Das maximale Alter innerhalb der Altersgruppe der über 74-Jährigen liegt bei 91 Jahren.

Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC

Stichprobenbeschreibung zur durchgeführten telefonischen Erhebung

N = 1.001								
		n		%				
Regionen < 100 Ew/km ²		355		36				
Regionen von 100 bis < 150 Ew/km ²		395		39				
Berliner Umlandgemeinden		251		25				
		55-64 Jahre		65-74 Jahre		> 75 Jahre		
		n	%	n	%	n	%	
Regionen < 100 Ew/km ²		139	39	117	33	99	28	
Regionen von 100 bis < 150 Ew/km ²		154	39	130	33	111	28	
Berliner Umlandgemeinden		98	39	82	33	71	28	
		n	%	n	%	n	%	
Regionen < 100 Ew/km ²		Männlich	69	19	59	17	38	11
Regionen von 100 bis < 150 Ew/km ²			77	20	65	16	42	11
Berliner Umlandgemeinden			49	20	41	16	27	11
Regionen < 100 Ew/km ²		Weiblich	70	20	58	16	61	17
Regionen v. 100 bis < 150 Ew/km ²			77	20	65	16	69	17
Berliner Umlandgemeinden			49	20	41	16	44	17

Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC

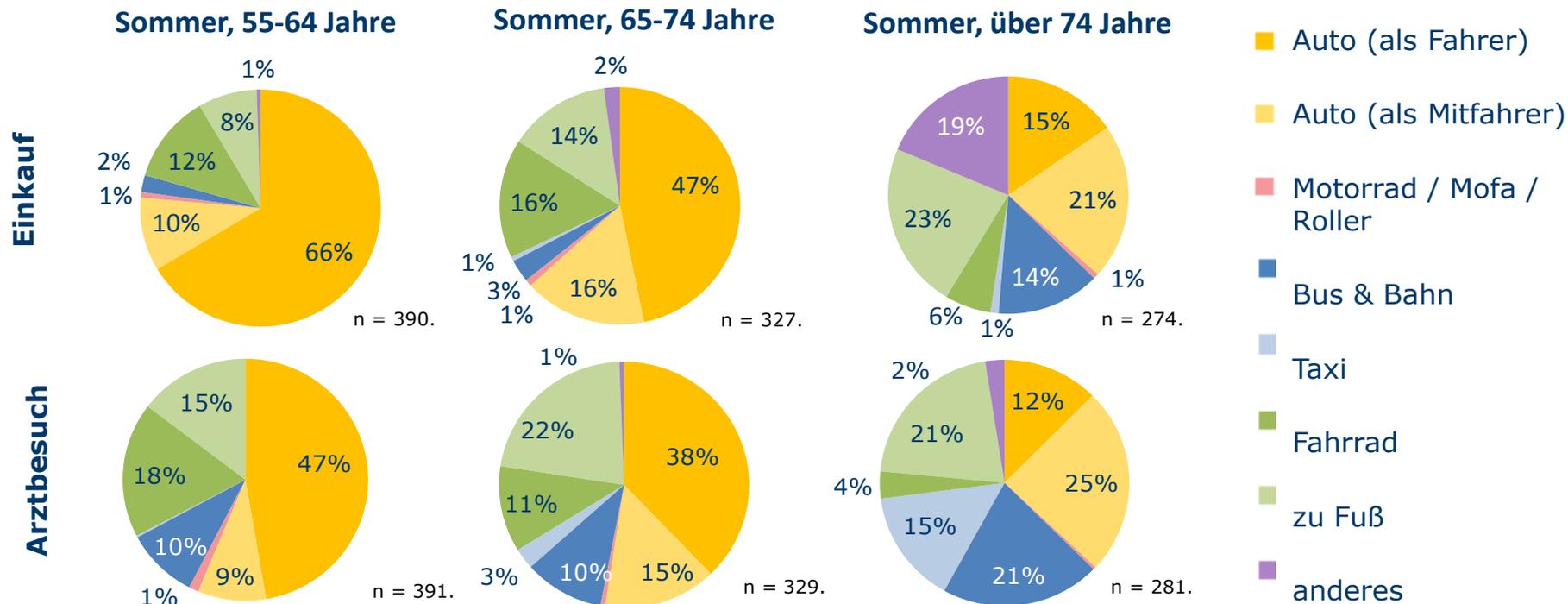
3. Die wichtigsten Studienergebnisse in Kürze

3.1 Mobilitätsrealität älterer Menschen im ländlichen Raum in Brandenburg

Das Auto spielt die wichtigste Rolle in der Alltagsmobilität der Älteren Brandenburgs

- Mehr als die Hälfte aller Wege von den befragten Älteren im ländlichen Raum im Land Brandenburg wird im Pkw als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt. Mit zunehmendem Alter nimmt das Mitfahren im Auto deutlich zu.

Überblick Verkehrsmittelwahl nach ausgewählten Wegezwecken (Beispiel Sommer)



Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Relevante Besonderheiten im Mobilitätsverhalten

Unterschiedliches Mobilitätsverhalten zwischen Sommer und Winter

- In den Wintermonaten dominiert die Nutzung des Autos als Fahrer oder Mitfahrer. Abgesehen von der Nutzung des ÖPNV besteht für die Befragten kaum eine Alternative zum Auto. Im Sommer fahren die Befragten dagegen deutlich häufiger mit dem Fahrrad als im Winter. Im Freizeitverkehr erreicht die Fahrradnutzung z.B. einen Anteil von bis zu einem Drittel (vgl. Seite 26).

Bedeutung von Bus & Bahn sowie Radverkehr

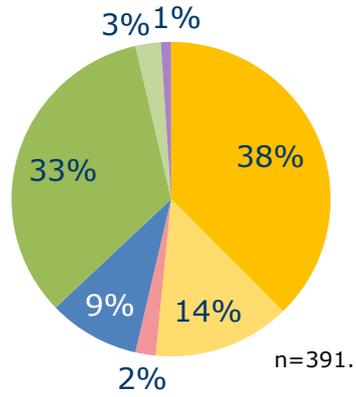
- Bus und Bahn spielen für die Befragten nicht die wichtigste Rolle. Befragte über 74 Jahre nutzen insgesamt häufiger den ÖPNV und gehen häufiger zu Fuß. Das Radfahren nimmt mit zunehmendem Alter ab, sodass die Abhängigkeit von anderen Mobilitätslösungen steigt.

Relevanz von Lieferdiensten

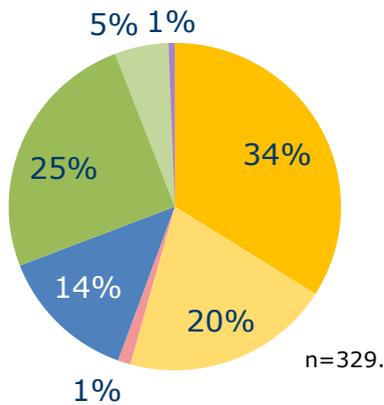
- Bemerkenswert ist, dass neue Formen von Lieferdiensten durch die Befragten genutzt werden. Dies ist im Kontext der kaum noch vorhandenen Nahversorgungseinrichtungen im ländlichen Räumen zu verstehen.

Modal Split für den Wegezweck Ausflüge nach Altersgruppen und Jahreszeiten

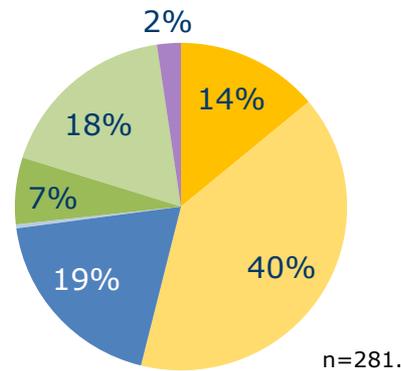
Sommer, 55-64 Jahre



Sommer, 65-74 Jahre

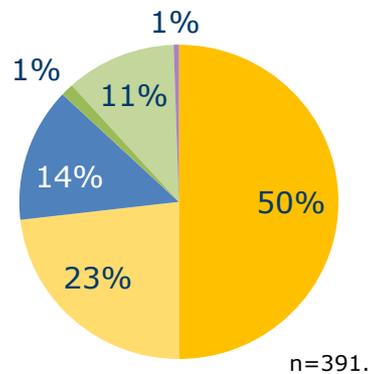


Sommer, über 74 Jahre

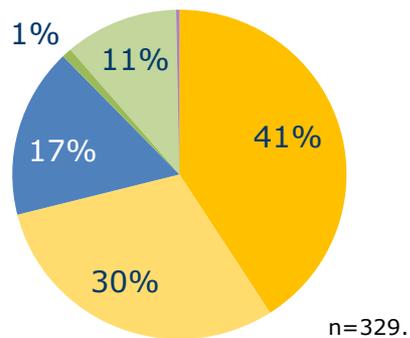


- Auto (als Fahrer)
- Auto (als Mitfahrer)
- Motorrad / Mofa / Roller
- Bus & Bahn
- Taxi
- Fahrrad
- zu Fuß
- anderes

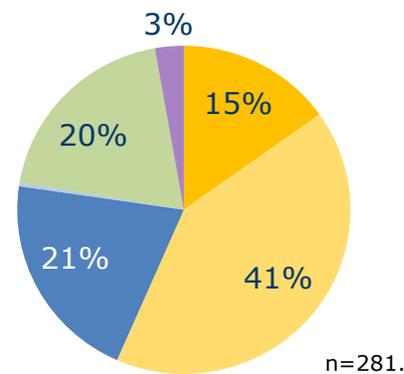
Winter, 55-64 Jahre



Winter, 65-74 Jahre



Winter, über 74 Jahre



Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Haushaltseinkommen der Befragten und Einschätzungen zu Mobilitätskosten

- Rund ein Drittel aller Befragten verfügt über ein monatliches Haushaltsnettoeinkommen zwischen 900 bis 1.500 Euro. Das Nettoeinkommen der befragten Älteren in Brandenburg liegt zu ca. 90% unter dem durchschnittlichen monatlichen Haushaltsnettoeinkommen in Deutschland, das bei 3.098 Euro liegt⁷.
- Ca. 89% aller Befragten geben an, dass aus ihrer Sicht die Kosten für Mobilität in den letzten zwei bis drei Jahren gestiegen seien. Knapp die Hälfte der befragten Älteren schätzt den Kostenanstieg dabei als „stark“ ein. Ein Einfluss des gegenwärtigen Trends günstiger Kraftstoffpreisentwicklungen kann nicht nachgewiesen werden.
- Ca. 84% aller Befragten glauben, zukünftig mehr Geld von ihrem verfügbaren Einkommen für ihre Mobilität ausgeben zu müssen. Für ca. 45% aller Befragten wäre eine Steigerung der Mobilitätskosten in Höhe von bis zu 10 Euro im Monat tragbar.

⁷ Stand: 2013

Hoher Stellenwert des Pkw für die Mobilität Älterer im ländlichen Raum im Land Brandenburg

Nutzung des Autos in der Alltagsmobilität

- Die Analyse der Wegezwecke zeigt, dass das Auto eine zentrale Rolle in der Alltagsmobilität der Befragten spielt. Die meisten Befragten nutzen für den Weg zum Einkaufen oder zum Arzt das Auto, entweder als Selbstfahrer (in jüngeren Altersgruppen) oder Mitfahrer (in älteren Altersgruppen).
- Aus Sicht einer Vielzahl der Befragten ist die Nutzung des Autos oft alternativlos. Als wichtigste Gründe werden die Mitnahme von Einkäufen, das Zurücklegen langer Wegstrecken und fehlende Alternativen im ÖV genannt.

Befragte im ländlichen Raum Brandenburgs sind mit zunehmendem Alter auf Alternativen zum eigenen Pkw angewiesen

- Sowohl der Pkw- als auch der Führerscheinbesitz und die Pkw-Verfügbarkeit nehmen mit zunehmendem Alter der Befragten ab. Es existiert bereits ein hoher Anteil an Pkw-Mitfahrten bei allen Wegezwecken, der mit zunehmendem Alter steigt.
- Dieser Anstieg des Mitfahrens kann ein Ausdruck dafür sein, dass Ältere selbst nicht mehr mit dem Auto fahren können oder wollen.

Einschätzungen zur Fahrtauglichkeit: Hoher Grad an Eigenverantwortung wird angegeben

- Es zeigt sich wie in der deutschlandweiten Studie, dass auch unter den Brandenburger Befragten bei der Nutzung des eigenen Pkw ein hoher Grad an Eigenverantwortung besteht und sie sich, wenn nötig, selbst nicht mehr hinter das Steuerrad setzen wollen.
- Diese Verantwortung kann jedoch nur dann wahrgenommen werden, wenn ausreichende Mobilitätsalternativen zum Pkw-Fahren existieren.

Drei häufigste Umstände, unter denen die Befragten das Autofahren aufgeben würden

„Wenn ich mich selbst nicht mehr sicher fühle“ (67%)

„Wenn mir der Arzt davon abrät“ (66%)

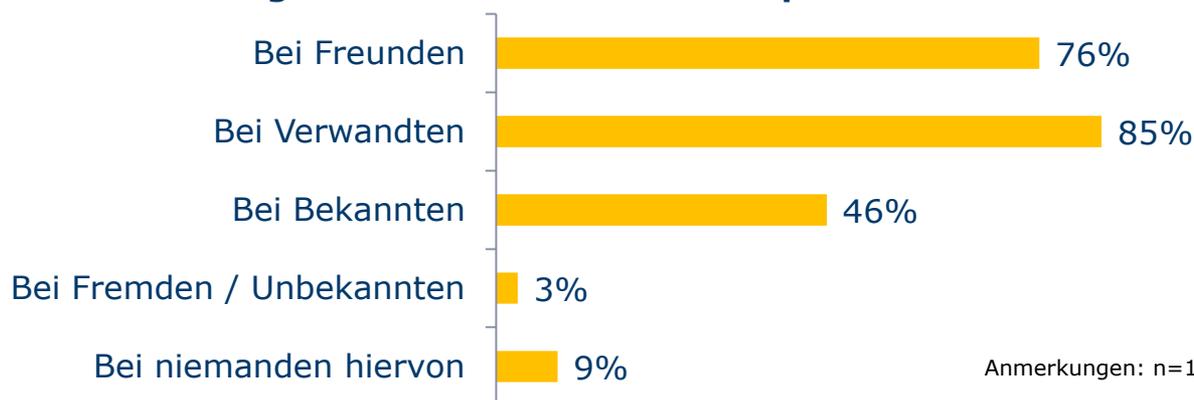
„Wenn ich aufgrund von gesundheitlichen Problemen beim Fahren Schwierigkeiten habe“ (62%)

Anmerkungen: Von links nach rechts: n=302. n=196. n=56. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Trotz praktizierter Mitnahme sind „Mitnahmeverkehre“ mehrheitlich unbekannt

- Unter Mitnahmeverkehr – oder auch Mitfahrgelegenheiten – versteht man, dass Menschen Fahrgemeinschaften bilden und dann auf bestimmten Strecken zusammen in einem Auto fahren. Mitnahmeverkehre stellen eine Form der Selbsthilfe dar und sind nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet.
- Neben dem Selbstfahren hat das Mitfahren im Pkw bereits eine hohe Bedeutung. Dies wird mit zunehmendem Alter der Befragten immer deutlicher. Am häufigsten wird bei Familienmitgliedern mitgefahren. Freunde, Nachbarn und Bekannte sind für Brandenburger Befragte deutlich wichtiger für das Mitfahren als in der deutschlandweiten Studie.
- Obwohl die Mitnahme im privaten Rahmen schon breite Anwendung unter den befragten Älteren in Brandenburg findet, ist der Begriff „Mitnahmeverkehr“ dennoch mehrheitlich unbekannt.

Von den Befragten favorisierte Mitnahmeoption

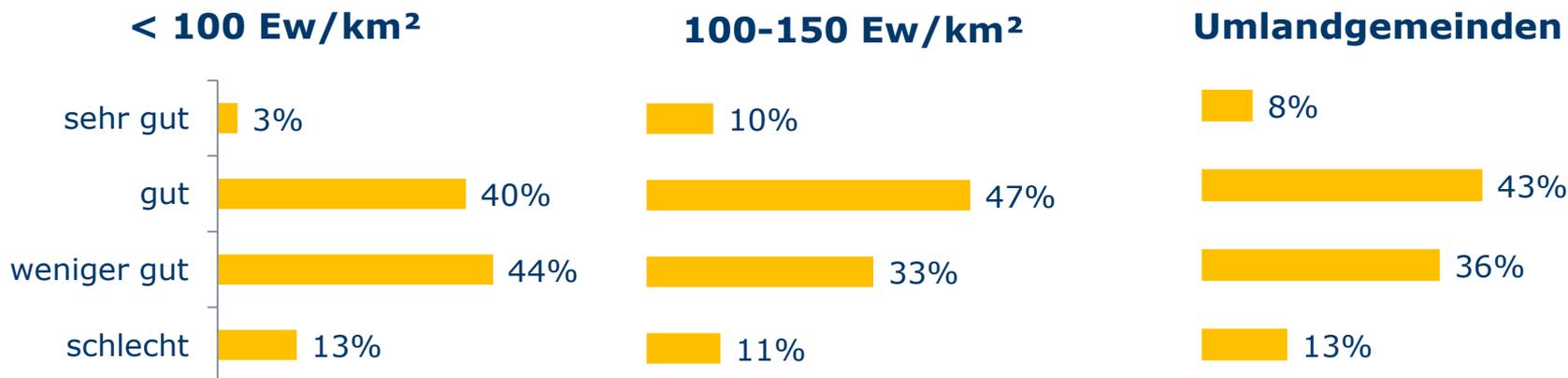


Anmerkungen: n=1.001. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Einschätzung der ÖPNV-Anbindung weist auf Defizite im schwach strukturierten ländlichen Raum hin

- Während ca. 50% der Befragten die Erreichbarkeit von Bus und Bahn in ihrem Wohnort als „sehr gut“ bis „gut“ einschätzen, bewerten gleichzeitig ca. 50% die Erreichbarkeit von Bus und Bahn als „weniger gut“ bis „schlecht“.
- Die regional differenzierte Einschätzung hängt möglicherweise auch von subjektiven Erfahrungen bzw. Erwartungen je nach Wohnort ab. Ein im Berliner Umland lebender Befragter wird durch das dort vorherrschende ÖPNV-Angebot wahrscheinlich andere Ansprüche daran haben als ein in einer schwach besiedelten Region lebender Befragter.

Einschätzung der Befragten zur Erreichbarkeit von Bus und Bahn in ihrem Wohnort



Anmerkungen: Von links nach rechts: n=346, n=384, n=245. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Der ÖPNV als Mobilitätsalternative für Ältere im ländlichen Raum – Lösungsansätze

Hohe Bekanntheit flexibler ÖPNV-Angebote in Brandenburg

- Ca. 29% aller Brandenburger befragten Älteren kennen Rufbus- oder Bürgerbus-Angebote. Daneben können sich bereits ca. 20% vorstellen, einen Rufbus oder Bürgerbus zu nutzen, wenn er in ihrem Wohnort verfügbar wäre.
- Diese Werte zeigen, dass die Anstrengungen des Landes Brandenburg zur Etablierung dieser Angebotsform innerhalb der letzten ca. 15 Jahre Wirkung zeigen. Desweiteren zeigt sich hier ein entwicklungsfähiger Strategieansatz zur Etablierung von dringend benötigten Mobilitätsalternativen zum Pkw im ländlichen Raum.

Abbau von ÖPNV-Barrieren dringende Zukunftsaufgabe

- Damit Bus und Bahn eine Mobilitätsalternative für Ältere im ländlichen Raum Brandenburgs darstellen können, muss der Aspekt der Barrierefreiheit intensiver berücksichtigt werden. Gleiches gilt für die Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr sowie die Mitnahme von Fahrrädern.
- Für ca. 30 bis 40% der Befragten wäre je nach Altersgruppe die Mitnahme von Fahrrad oder Rollator in Bus und Bahn eine Option. In Zukunft ist ein höherer Platzanteil für Rad und Rollator im ÖPNV vorzuhalten.

3.2 Wichtige Handlungsoptionen für das Land Brandenburg

Ältere Brandenburger rechnen damit, in Zukunft weniger mobil zu sein

- Die gefühlte Mobilitätsfähigkeit kann sich sowohl auf den körperlichen Zustand der Befragten als auch auf die Mobilität an sich beziehen.
- Mehr als ein Drittel der befragten älteren Brandenburger geht davon aus, in Zukunft weniger mobil zu sein. Hier zeigt sich ein deutlicher Unterschied zur deutschlandweiten Studie, in der lediglich ca. 13% aller befragten Älteren glaubten, in Zukunft weniger mobil zu sein.
- In der deutschlandweiten Studie gaben ca. 66% aller Befragten die Einschätzung ab, dass sich ihre Mobilität in Zukunft nicht ändern wird. In Brandenburg teilen diese Einschätzung nur ca. 30% aller Befragten.
- In Zukunft mobiler zu sein, glauben sowohl in der brandenburg- als auch in der deutschlandweiten Studie jeweils nur ca. 4 bzw. 3% aller Befragten.

Einschätzung der Befragten zu ihrer zukünftigen Mobilität (inkl. Unterschiede zur deutschlandweiten Studie)

Altersgruppe	Werde mobiler sein		Werde weniger mobil sein		Wird sich nicht ändern	
	BB	DE	BB	DE	BB	DE
55 bis 64-Jährige	7%	3%	23%	11%	34%	70%
65 bis 74-Jährige	3%	3%	36%	14%	26%	61%
über 74-Jährige	1%	1%	39%	13%	30%	66%
Alle Befragten	4%	3%	32%	13%	30%	66%

Anmerkungen: Von links nach rechts: n=38 (BB), n=26 (DE), n=318 (BB), n=125 (DE), n=303 (BB), n=659 (DE). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

Handlungsbedarf und mögliche Lösungsansätze

Einstellung der Älteren im Land Brandenburg drückt Handlungsbedarf aus

- Die Einschätzung zur zukünftigen Mobilität legt möglicherweise nahe, dass die in Brandenburg befragten Älteren realistischer auf die Zukunft blicken. Zum anderen lässt sich aus diesem Befragungsergebnis die These ableiten, dass sich die Brandenburger bereits mit bestehenden und zukünftigen Mobilitätseinschränkungen abgefunden haben.
- Dieser möglicherweise pessimistischen Einstellung gilt es entgegenzuwirken, um die positive Imageentwicklung des Landes Brandenburg auch im Themenkomplex „Mobilität“ zu unterstützen. Es ist dringend zu verhindern dass sich Brandenburg vom Bundestrend abkoppelt.

Ruf-/Bürgerbus und Elektrofahrrad haben höchstes Nutzungspotenzial

- Bereits ca. 20% aller Befragten könnten sich vorstellen, einen Rufbus oder Bürgerbus zu nutzen, wenn er in ihrem Ort verfügbar wäre. In den bundesweiten Ergebnissen sind es nur ca. 6% aller Befragten.
- Das Elektrofahrrad stellt für ca. 18% aller Befragten eine Mobilitätsoption dar. Mitnahmeverkehre sind für die Brandenburger mit ca. 9% insgesamt weniger interessant als für die deutschlandweit Befragten (ca. 16%). Bemerkenswert ist, dass ca. 7% der über 74-Jährigen Mitnahmeverkehre nutzen würden, wenn sie in ihrem Ort verfügbar wären.

Das (Elektro-)Fahrrad und Mitnahmeverkehre als möglicher Lösungsansatz

Ältere Brandenburger aufgeschlossen gegenüber Fahrradnutzung

- Besonders im Sommer fahren die Befragten deutlich häufig mit dem Fahrrad. Überraschend wurde festgestellt, dass ca. 8% aller Befragten bereits ein Elektrofahrrad besitzen. Weitere ca. 21% planen den Kauf bzw. denken über eine Anschaffung nach. Damit liegen die im Land Brandenburg befragten Älteren deutlich über den Ergebnissen der deutschlandweiten Studie.
- Ca. 70% der Brandenburger Befragten glauben, dass sie nach dem Kauf eines Elektrofahrrades mehr Fahrrad fahren würden. Daher gilt es, die Radinfrastruktur im Land Brandenburg zu erhalten und verkehrssicher auszubauen.

Interesse der Älteren an Mitnahmeangeboten zeigt Handlungsbedarf und Lösungsoptionen gleichzeitig auf

- Es besteht Handlungsbedarf, Berührungsängste abzubauen und Vertrauen in die Zuverlässigkeit dieser Mobilitätsalternative zu schaffen, um Mitfahrverkehre bzw. die Organisation von Mitfahrgelegenheiten effektiv entwickeln zu können. Dazu sollten vorhandene marktreife Lösungen genutzt und den örtlichen sozialen Spezifika angepasst werden.

Ältere im Land Brandenburg besitzen erstaunlich hohe Affinität zu modernen Kommunikationsformen

- Im Land Brandenburg besteht bei Mobilitätsanwendungen eine hohe Internetaffinität Älterer im Vergleich zum Bundesdurchschnitt: Ca. 55% aller Befragten nutzen einen Internetanschluss und 28% ein Smartphone; in der deutschlandweiten Studie sind es ca. 42% bzw. 16%. Von den befragten 55- bis 64-Jährigen nutzen sogar ca. 83% (Deutschlandweit: ca. 76%) einen Internetanschluss und ca. 46% (Deutschlandweit: ca. 27%) ein Smartphone. Selbst unter den 65- bis 74-jährigen Befragten nutzen schon ca. 24% ein Smartphone (Deutschlandweit: ca. 12%).

Vergleich der Internet- und Smartphonennutzung zwischen brandenburg- und deutschlandweit Befragten

Altersgruppe	Internetnutzung		Smartphonennutzung	
	BB	DE	BB	DE
55 bis 64-Jährige	83%	76%	46%	27%
65 bis 74-Jährige	55%	28%	24%	12%
über 74-Jährige	17%	13%	6%	6%
Alle Befragten	55%	42%	28%	16%

- Diese Erkenntnisse eröffnen die Perspektive, Mobilitätsplattformen gemäß den Ansprüchen der Älteren nachfragegerecht und konzentriert zu entwickeln. Gleichzeitig sollte berücksichtigt werden, dass auch weiterhin herkömmliche Informations- und Buchungsmöglichkeiten – sprich gedruckte Fahrplanmedien, telefonische Buchungsmöglichkeiten oder personenbediente Informations- und Verkaufseinrichtungen – mittelfristig Bestand haben sollten.

Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

3.3 Wichtige Kernergebnisse und Handlungsbedarfe

Ältere Befragte lassen hohen Grad an Eigenverantwortung in Bezug auf die eigene Fahrtauglichkeit erkennen

- Die Ergebnisse zeigen deutlich: Das Auto spielt die wichtigste Rolle in der Alltagsmobilität der befragten Älteren im ländlichen Raum im Land Brandenburg. Doch sowohl der Pkw- und Führerscheinbesitz als auch die Pkw-Verfügbarkeit nehmen mit zunehmendem Alter der Befragten ab.
- Die Befragten lassen ein bemerkenswertes Verantwortungsgefühl zur eigenen Fahrtauglichkeit erkennen – so wollen sie sich z.B. bei Unsicherheitsgefühlen, Abraten des Arztes oder gesundheitlichen Problemen möglichst nicht mehr selbst hinter das Steuerrad setzen.
- Es existiert bereits ein hoher Anteil an Pkw-Mitfahrten bei allen Wegezwecken, der mit zunehmendem Alter steigt. Dies kann ein Ausdruck dafür sein, dass Ältere selbst nicht mehr mit dem Auto fahren können oder wollen.

Mobilitäts- und Erreichbarkeitssicherung im ländlichen Raum setzt stärkere Etablierung von Alternativen zum Pkw voraus

- Das Auto ist der Marktführer für die Mobilität im ländlichen Raum. Ältere Menschen, die nicht mehr Auto fahren können oder wollen, sind auf Alternativen zum selber fahren angewiesen.
- Bei der Entwicklung von alternativen Mobilitätslösungen sind die folgenden Punkte zu berücksichtigen:
 - **Barrierefreiheit:** Die Barrierefreiheit im ÖPNV und in der Fuß- und Radwegeinfrastruktur muss konsequent und verkehrssicher verbessert werden.
 - **Vernetzung:** Eine Vernetzung öffentlicher und privater Mobilitätsangebote muss stärker etabliert werden.
 - **Mitnahmeverkehre:** Mitnahmeverkehre bzw. die Organisation von Mitfahrgelegenheiten muss effektiv entwickelt werden. Es gilt, Berührungsängste abzubauen und Vertrauen in die Zuverlässigkeit solcher Systeme zu schaffen. Vorhandene marktreife Lösungen sollten genutzt und den jeweils örtlichen Gegebenheiten angepasst werden.
 - **Rufbus- oder Bürgerbus-Angebote:** Rufbus- oder Bürgerbus-Angebote sollten als Mobilitätsform im ländlichen Raum konsequent weiterentwickelt werden.

Saisonale Unterschiede im Mobilitätsverhalten bei Sicherung von Mobilität und Nahversorgung berücksichtigen

- Im Winter muss der ÖPNV eine stärkere Lösungsoption werden. Denkbar wären z.B. saisonale Rufbussysteme für die Mobilitätssicherung Älterer im Winter, die gleichzeitig die in dieser Zeit wegfallenden touristischen ÖPNV-Angebote kompensieren könnten.
- Eine weitere Möglichkeit ist die Prüfung des Einsatzes von Angeboten in Anlehnung an bekannte Bürgerbusse unter Nutzung ehrenamtlichen Engagements.

TOP 10 Kernergebnisse der Studie

1. Auto spielt wichtigste Rolle in Alltagsmobilität der Älteren

2. Deutliche Relevanz von ÖPNV-Nutzung und Fußwegen bei über 74-Jährigen

3. Bemerkenswertes Verantwortungsgefühl der Älteren zur eigenen Fahrtauglichkeit

4. Interesse der Älteren an Mitnahmeangeboten zeigt Handlungsbedarf und Lösungsoptionen gleichzeitig auf

5. Unterschiedliches Mobilitätsverhalten zwischen Sommer und Winter erfordert Anpassungen im ÖPNV-Angebot

6. Flexible ÖPNV-Angebote in Brandenburg entwicklungsfähig

7. ÖPNV-Barrieren müssen dringend abgebaut werden

8. Ältere Brandenburger aufgeschlossen gegenüber Fahrradnutzung

9. Ältere im Land Brandenburg besitzen erstaunlich hohe Affinität zu modernen Kommunikationsformen

10. Großer Handlungsbedarf: Ältere Brandenburger rechnen damit, in Zukunft weniger mobil zu sein

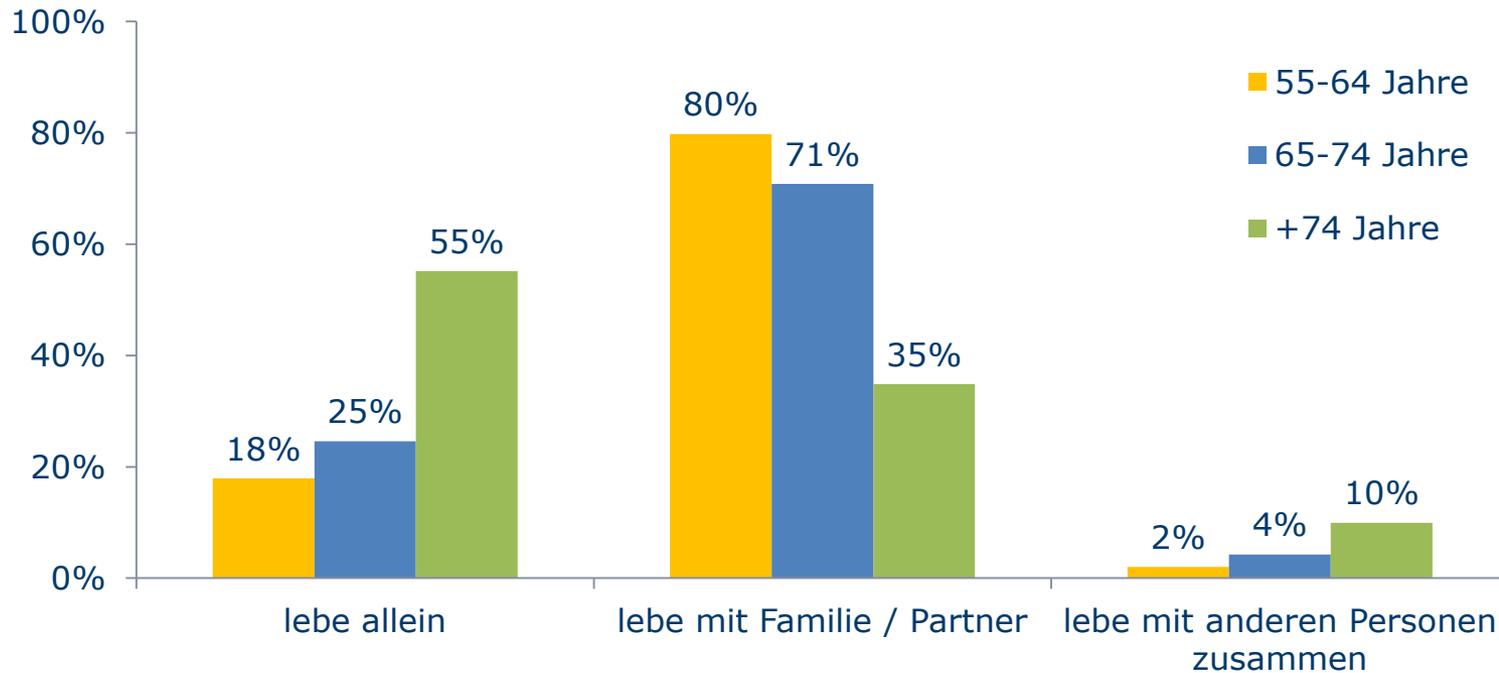
4. Detaillierte Studienergebnisse

4.1 Soziodemografische Angaben zu den Befragten

Haushaltsstruktur nach Altersgruppen

- In allen Altersgruppen lebt die Mehrheit der Befragten mit Familie / Partner zusammen.

Leben Sie allein, mit Ihrer Familie oder mit anderen Personen zusammen?

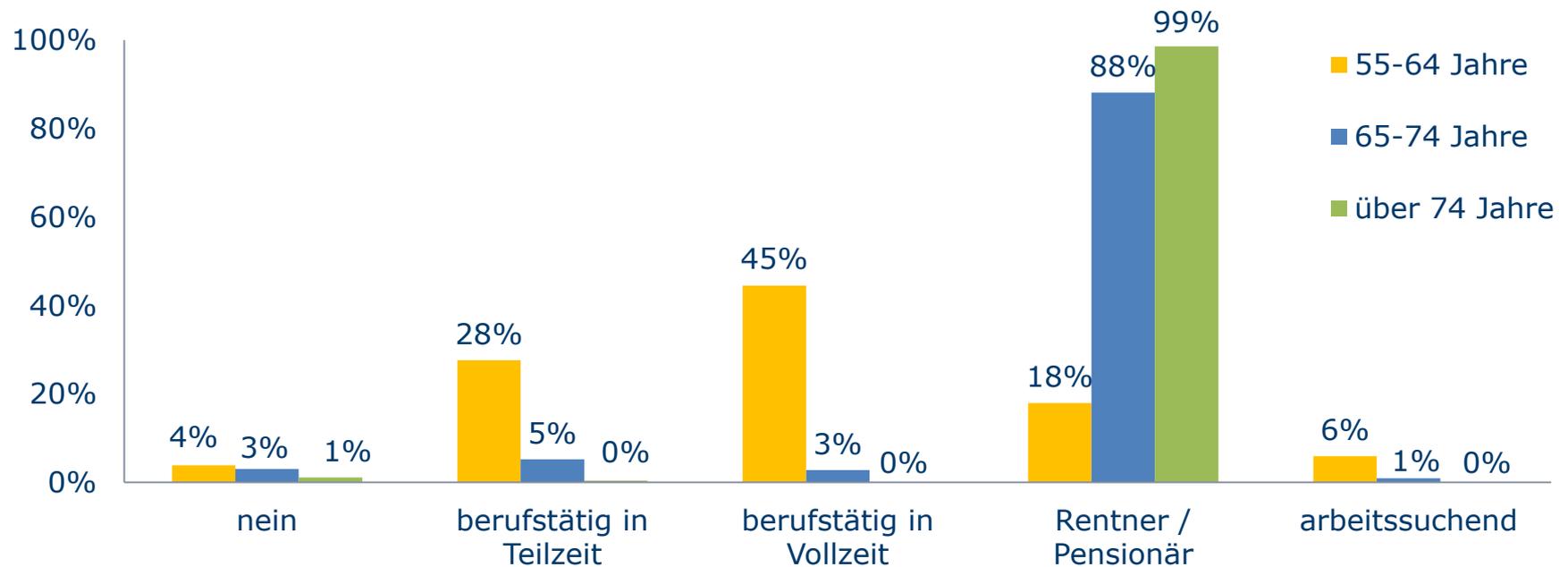


n = 999. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Beschäftigung der Befragten

- Berufstätigkeit spielt insbesondere in der Altersgruppe 55 bis 64 Jahre eine Rolle (ca. 73%).
- In der Altersgruppe 65-74 Jahre üben nur noch ca. 8% eine Beschäftigung aus.

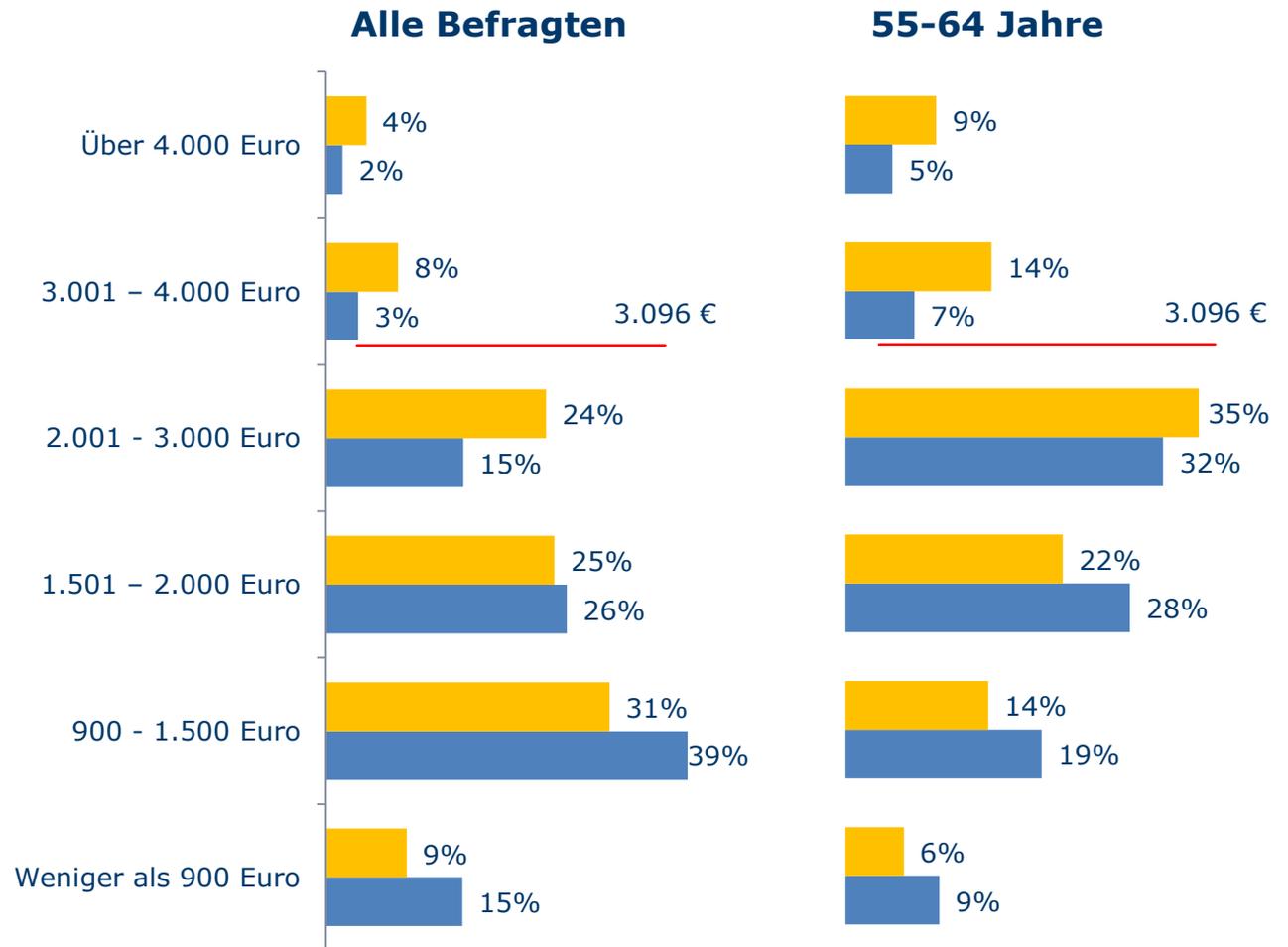
Gehen Sie einer beruflichen Tätigkeit nach?



n = 1.000. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Haushaltsnettoeinkommen der Befragten

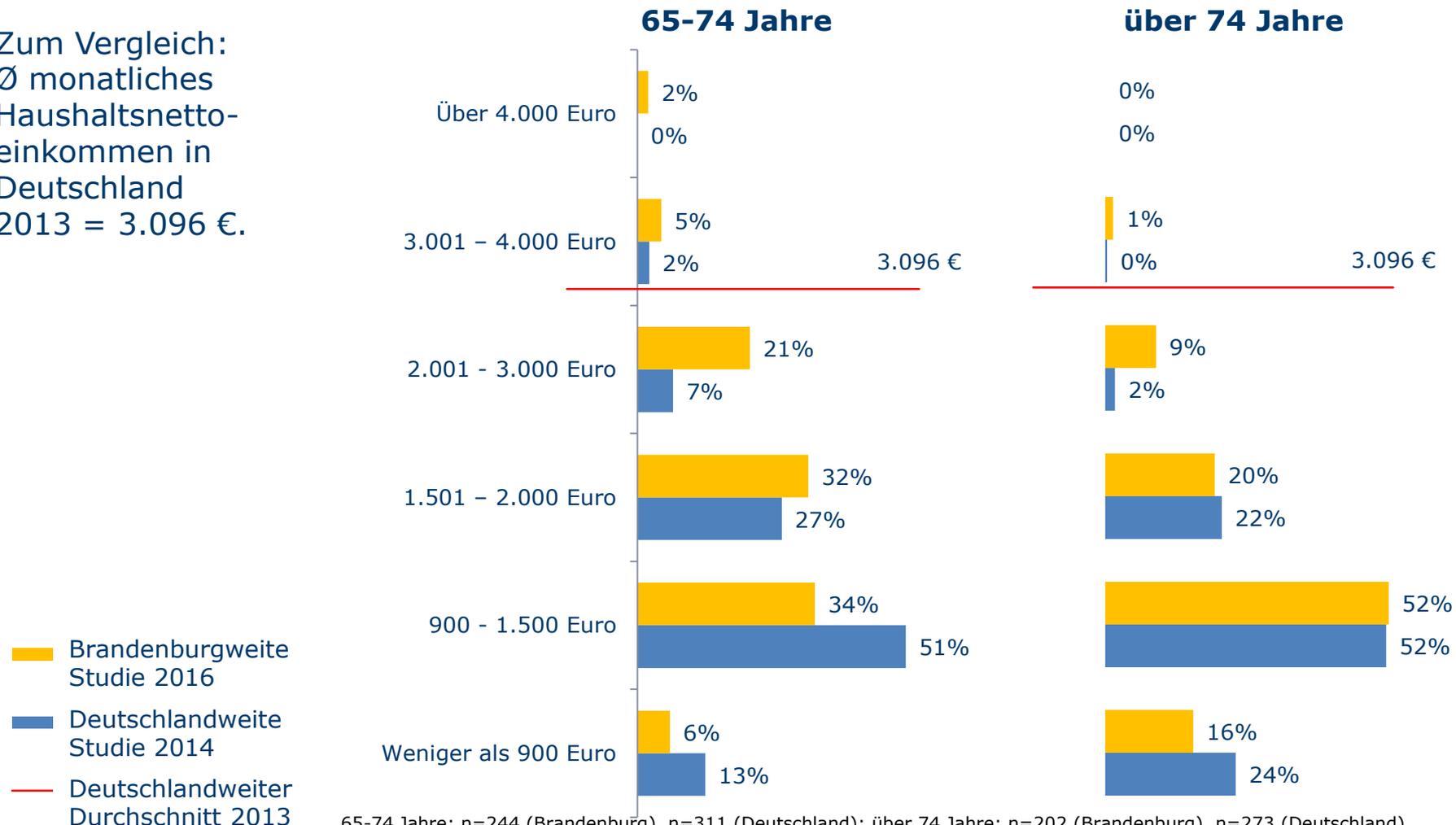
- Ca. 50% der Befragten über 74 Jahre verfügen über ein Haushaltsnettoeinkommen zwischen 900 bis 1.500 €.
- Deutlich wird ein höheres Einkommen in der Altersgruppe der 55-64-Jährigen.



Alle Befragten: n=757 (Brandenburg), n=949 (Deutschland); 55-64 Jahre: n=311 (Brandenburg), n=365 (Deutschland). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC, Statistisches Bundesamt.

Haushaltsnettoeinkommen der Befragten

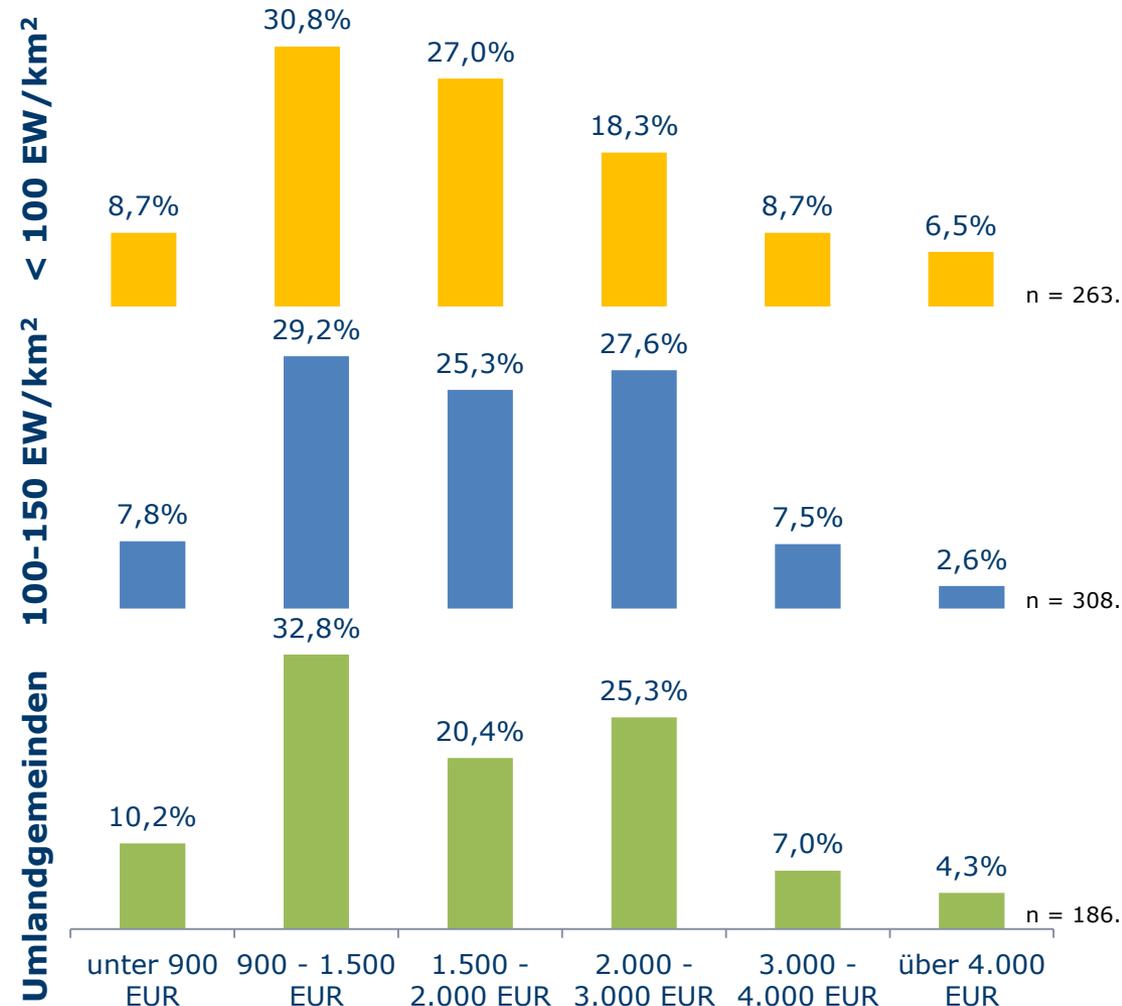
- Zum Vergleich:
Ø monatliches
Haushaltsnetto-
einkommen in
Deutschland
2013 = 3.096 €.



65-74 Jahre: n=244 (Brandenburg), n=311 (Deutschland); über 74 Jahre: n=202 (Brandenburg), n=273 (Deutschland). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC, Statistisches Bundesamt.

Einkommenssituation nach Regionen

- Die Befragten in Regionen zwischen 100 bis 150 EW/km² sowie in Umlandgemeinden haben tendenziell ein höheres Haushaltsnettoeinkommen als befragte Ältere in dünn besiedelten Regionen unter 100 EW/km².



Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

4.2 Mobilitätskosten

Monatliche Ausgaben für Mobilität

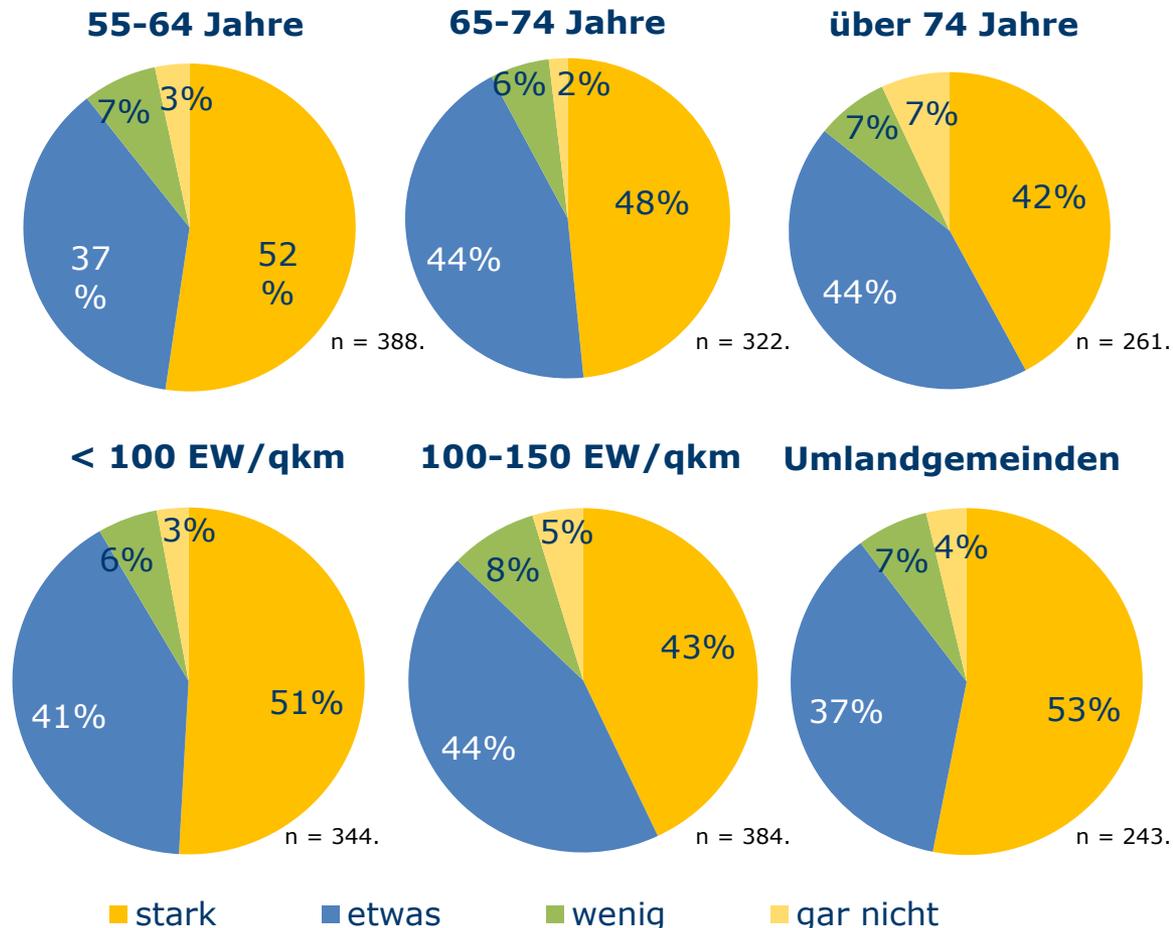
Ausgabebezug	Ø monatliche Ausgaben	Vergleichswerte aus deutschlandweiter Studie
Ø Tanken	106 € (n=554)	141 € (n=320)
Ø Bus & Bahn	17 € (n=1.001)	37 € (n=405)
Ø Taxi	9 € (n=1.001)	46 € (n=301)

Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

Nach Meinung von ca. 89% aller Befragten sind die Kosten für Mobilität in den letzten zwei bis drei Jahren gestiegen

- Aus Sicht von ca. 41% der Befragten sind die Mobilitätskosten „etwas“ gestiegen.
- Ca. 48% der befragten Älteren geben an, die Mobilitätskosten seien „stark“ gestiegen.

Wie sind aus Ihrer Sicht die Kosten für Mobilität in den letzten zwei bis drei Jahren gestiegen?



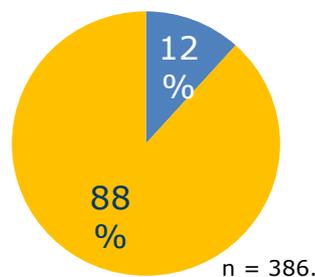
Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Ca. 84% aller Befragten glauben, zukünftig mehr Geld von ihrem verfügbaren Einkommen für ihre Mobilität ausgeben zu müssen

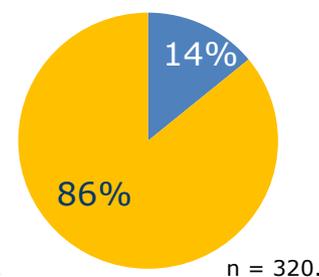
- Bei den 55 bis 64-Jährigen glauben ca. 88% der Befragten, zukünftig mehr Geld für ihre Mobilität ausgeben zu müssen, während es bei den über 74-jährigen Befragten ca. 77% sind.

Glauben Sie, dass Sie zukünftig mehr Geld von Ihrem verfügbaren Einkommen für Ihre Mobilität ausgeben müssen?

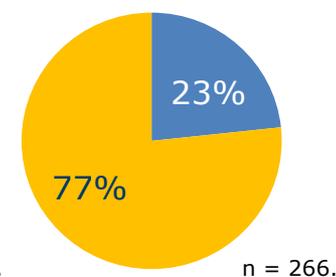
55-64 Jahre



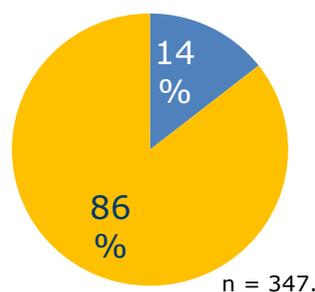
65-74 Jahre



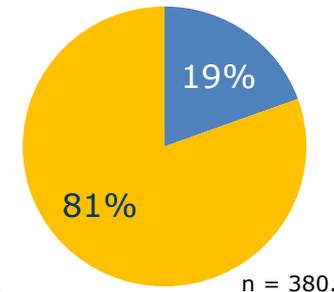
über 74 Jahre



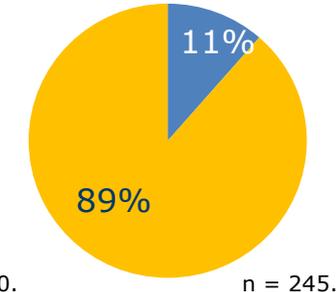
<100 EW/qkm



100-150 EW/qkm



Umlandgemeinden



■ nein

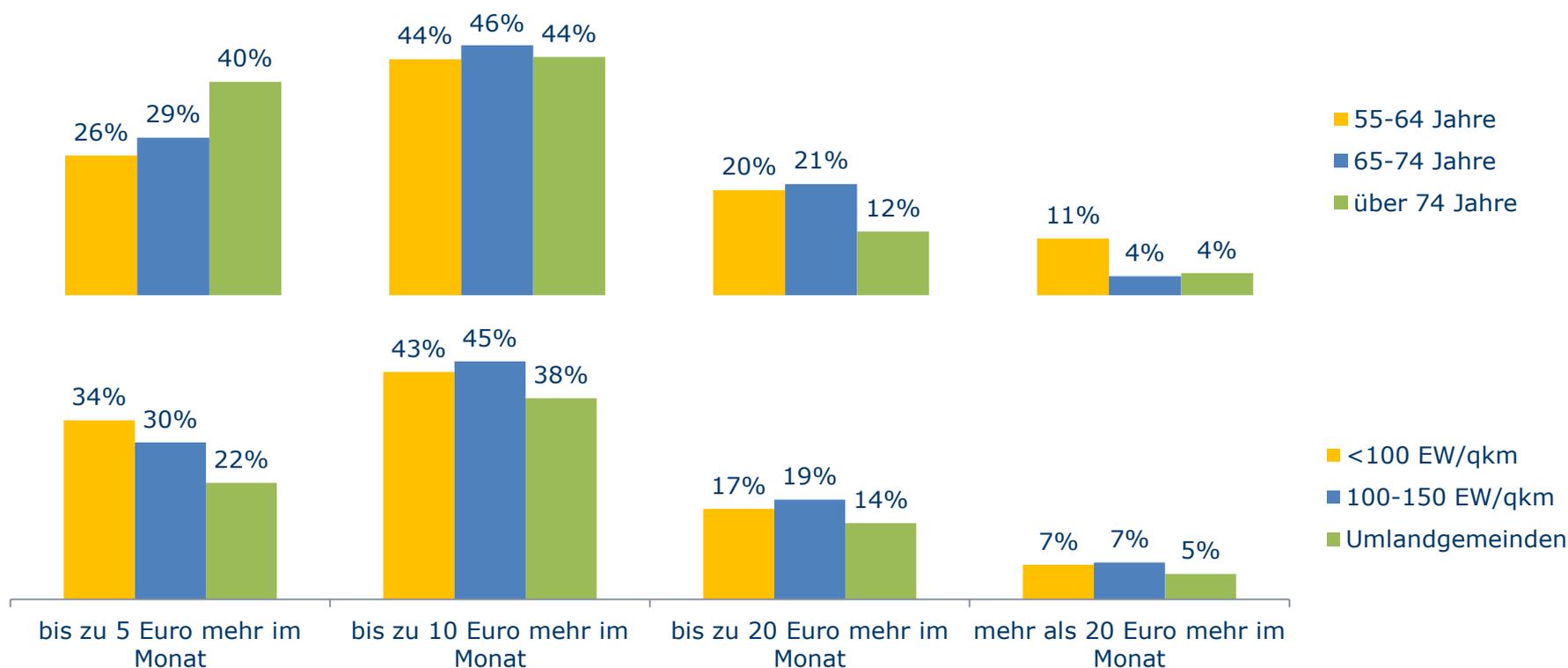
■ ja

n=972. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Für ca. 45% aller Befragten wäre eine Steigerung der Mobilitätskosten in Höhe von bis zu 10 Euro im Monat tragbar

- Ca. 31% aller Befragten würden eine Kostensteigerung bis zu 5 Euro im Monat akzeptieren.

Bis zu welcher Höhe wäre eine Kostensteigerung für Sie tragbar?



n=762. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

4.3 Grunddaten zur Mobilitätsverfügbarkeit

Pkw-Besitz nimmt mit zunehmendem Alter der Befragten im Land Brandenburg ab

- Der Pkw-Besitz der befragten Älteren im Land Brandenburg ist unter den 55 bis 74-Jährigen deutlich höher als der Pkw-Besitz der deutschlandweit älteren Befragten der gleichen Altersgruppen.
- Die Brandenburger Befragten über 74 Jahre besitzen seltener einen oder mehrere Pkw als deutschlandweit befragte über 74-Jährige.

Pkw-Besitz, regionale Unterschiede (Vergleich Brandenburg mit deutschlandweiter Studie)

	< 100 EW/qkm		100-150 EW/qkm		Umlandgemeinden
	Brandenburg	Deutschland	Brandenburg	Deutschland	Brandenburg
55 bis 64-Jährige (> ein Auto)	93%	82%	90%	71%	92%
65 bis 74-Jährige (> ein Auto)	78%	61%	80%	56%	77%
über 74-Jährige (> ein Auto)	42%	46%	35%	55%	48%

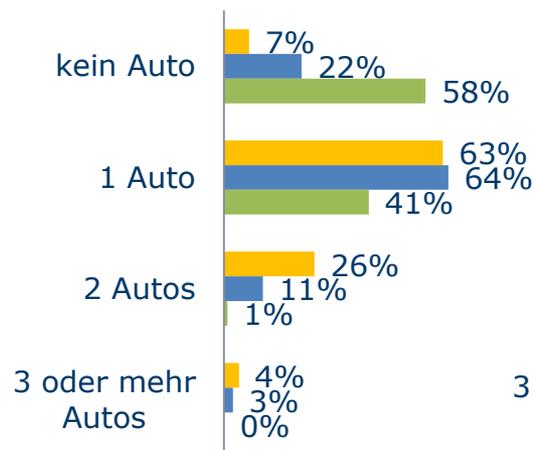
n = 1.001 (Brandenburg), n=999 (Deutschlandweit). Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

Pkw-Besitz nach Altersgruppen im Land Brandenburg sowie deutschlandweit

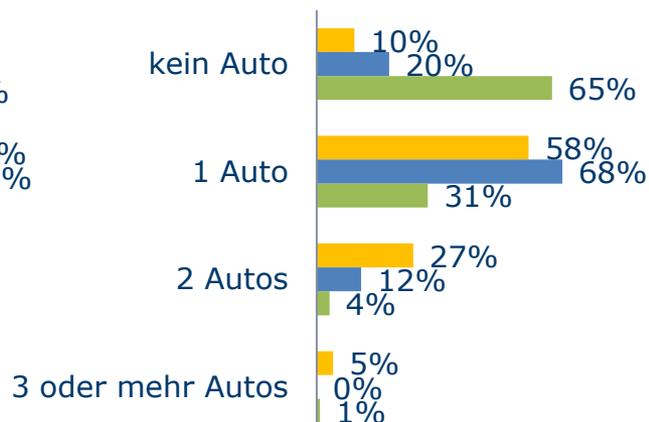


Brandenburg

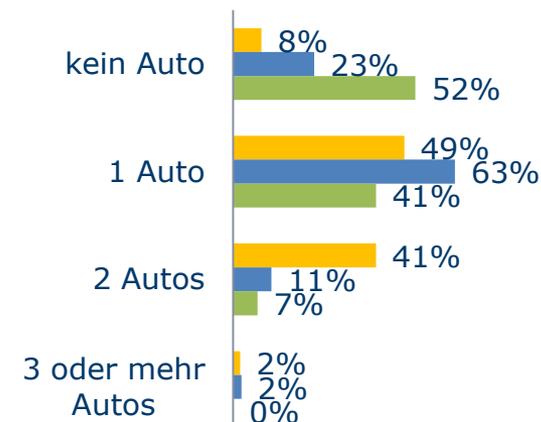
< 100 EW/qkm



100-150 EW/qkm



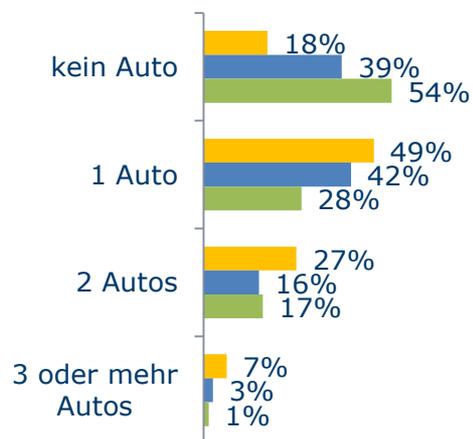
Umlandgemeinden



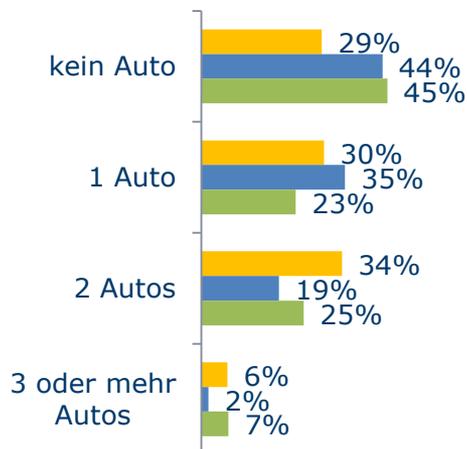
n = 1.001. Quelle: IGES 2014 im Auftrag des ADAC.

deutschlandweit

< 100 EW/qkm



100-150 EW/qkm

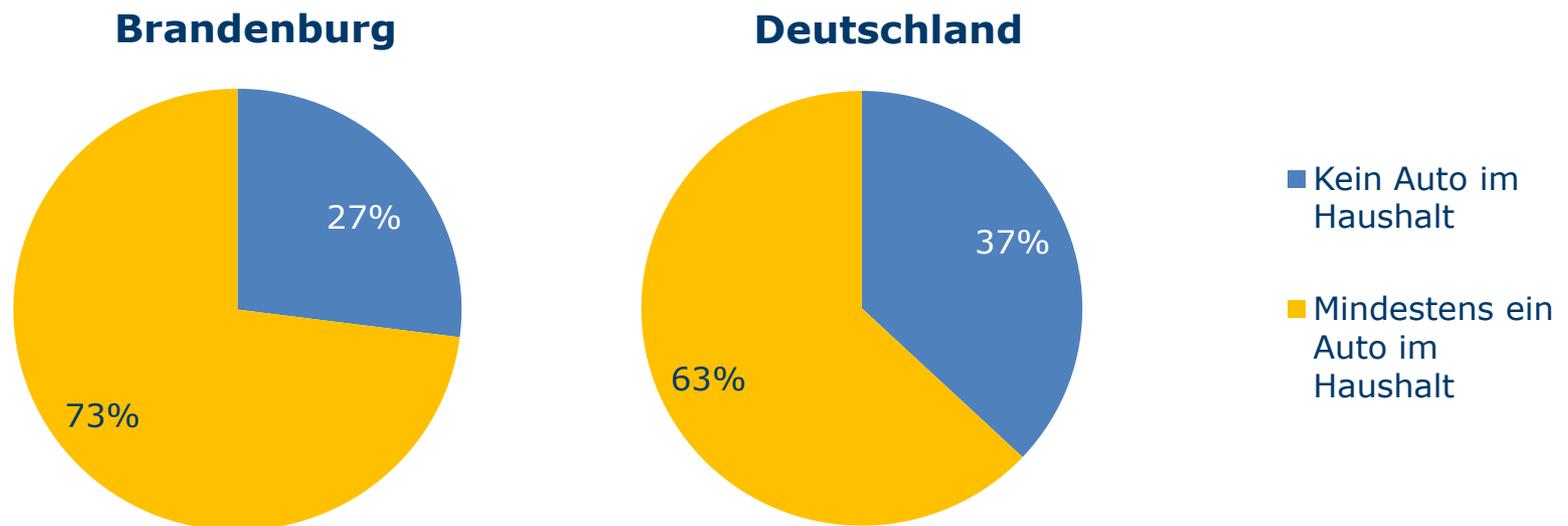


■ 55-64 Jahre
■ 65-74 Jahre
■ über 74 Jahre

n = 999. Quelle: IGES 2014 im Auftrag des ADAC.

Brandenburger Befragte verfügen häufiger über einen Pkw als deutschlandweit Befragte

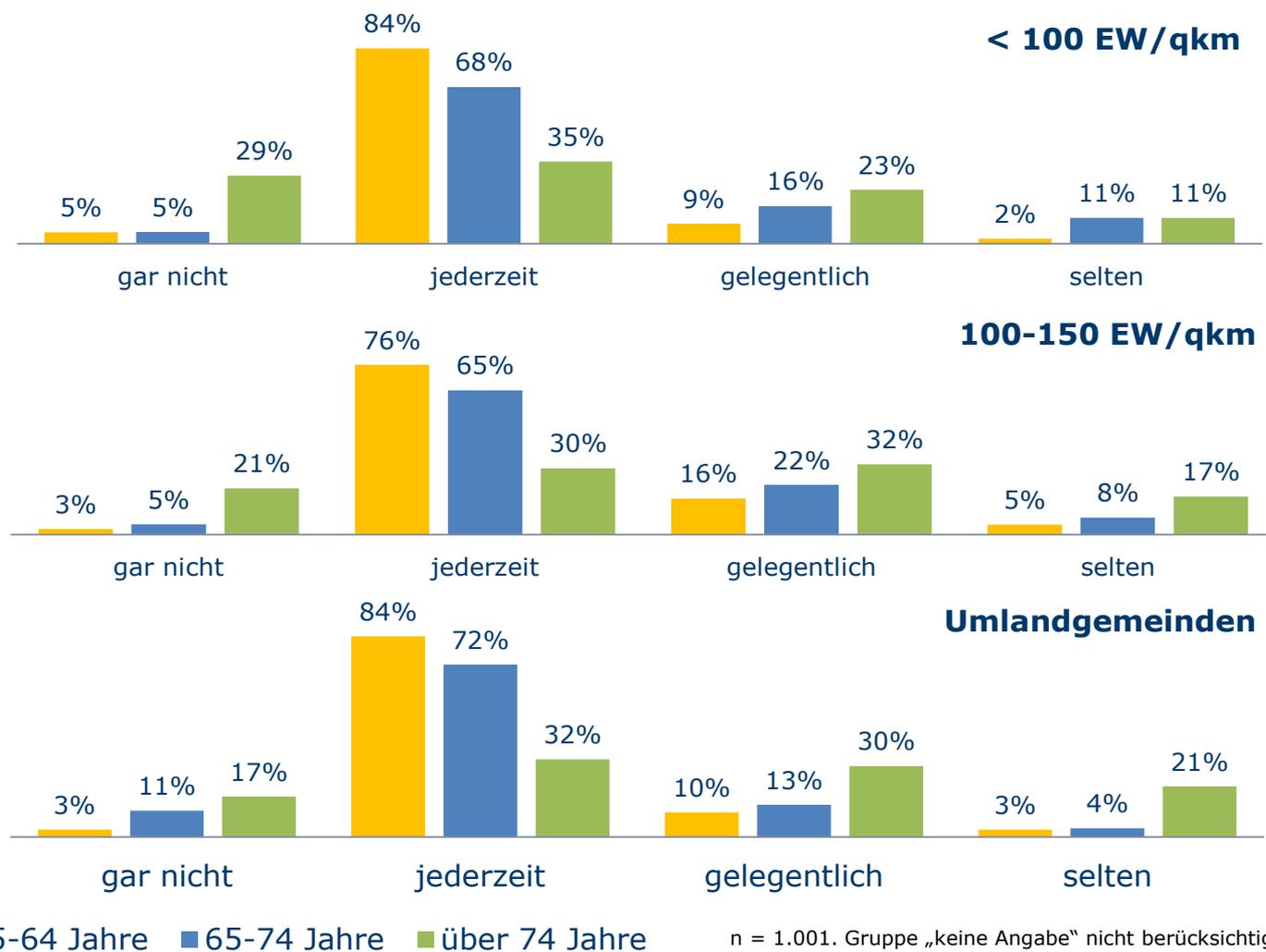
Pkw-Besitz über alle Befragten, Vergleich Brandenburg mit deutschlandweiter Studie



n = 1.001 (Brandenburg). n=999 (Deutschlandweit). Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

Die ständige Verfügbarkeit eines Pkw nimmt mit zunehmendem Alter der Befragten im Land Brandenburg ab

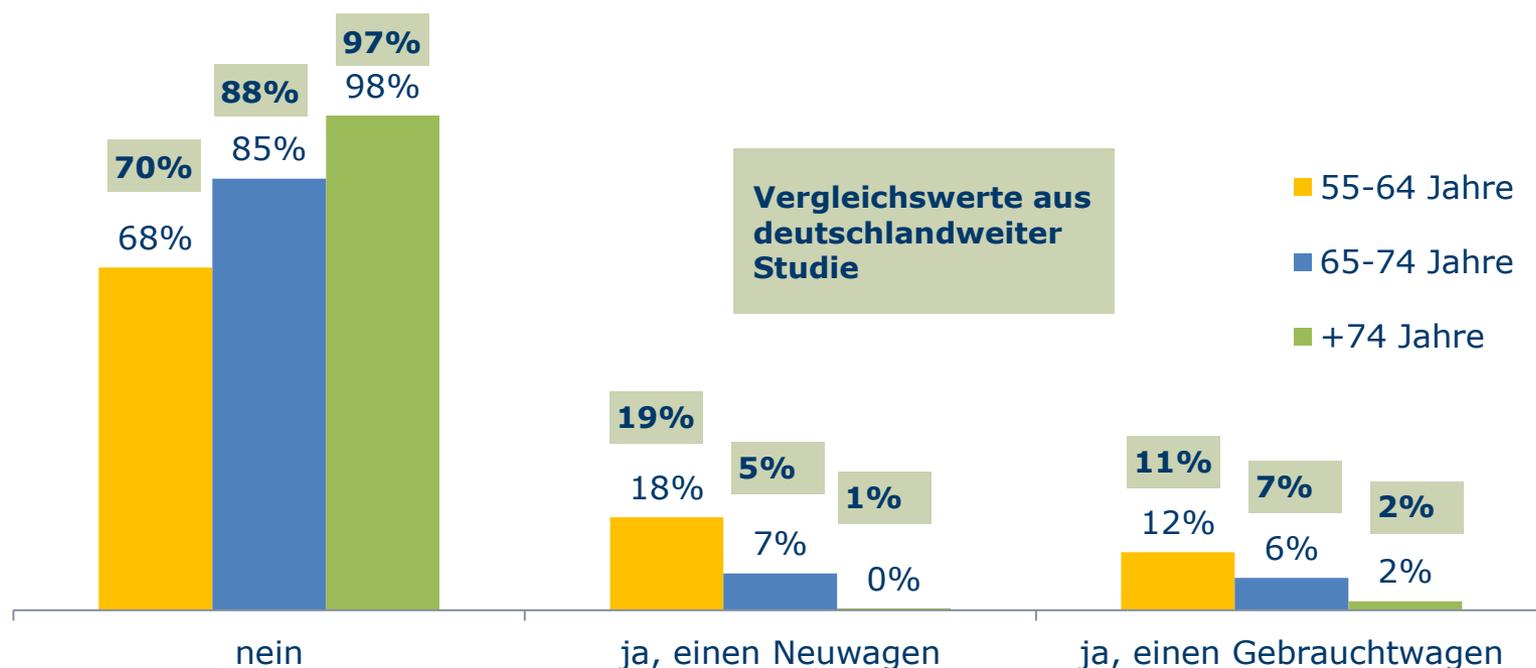
Wie häufig steht Ihnen ein Auto als Fahrer und/oder Mitfahrer zur Verfügung?



Die Mehrheit aller Befragten plant in den nächsten Jahren keinen Autokauf

- Ca. 18% der 55 bis 64-Jährigen planen in den nächsten Jahren die Anschaffung eines Neuwagens.

Beabsichtigen Sie, in den nächsten Jahren ein Auto anzuschaffen?

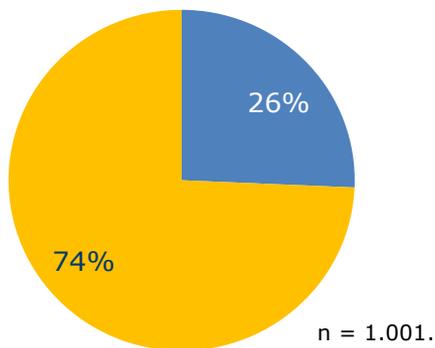


n = 1.001. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

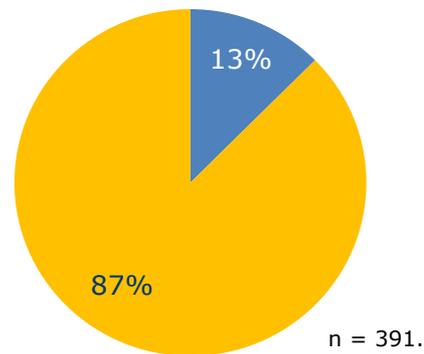
Führerscheinbesitz nach Altersgruppen

- Mit zunehmendem Alter nimmt der Führerscheinbesitz ab.
- Ca. 87% der 55 bis 64-jährigen und ca. 52% der über 74-jährigen besitzen einen Führerschein.

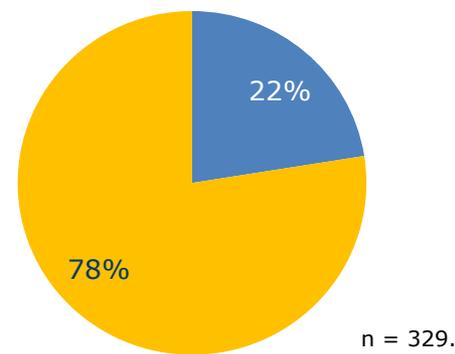
**Führerscheinbesitz
Alle Befragten**



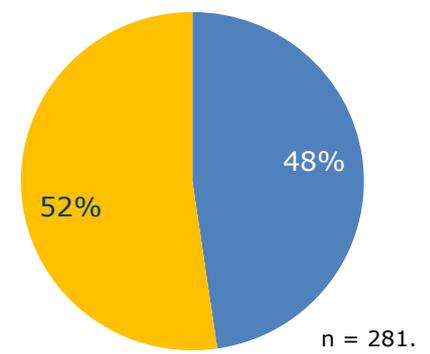
**Führerscheinbesitz
55-64 Jahre**



**Führerscheinbesitz
65-74 Jahre**



**Führerscheinbesitz über
74 Jahre**



■ nein ■ ja

Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

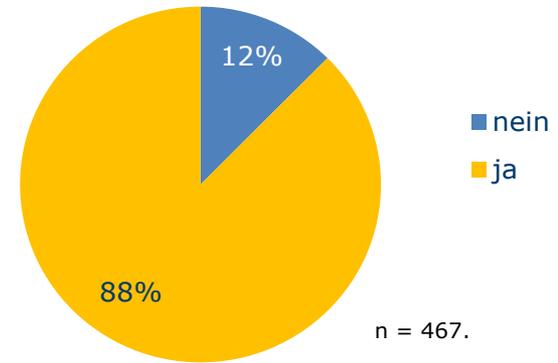
Führerscheinbesitz nach Geschlecht

- Männliche befragte Brandenburger besitzen häufiger einen Führerschein als weibliche Befragte.
- Auffällig ist der deutlich höhere Führerscheinbesitz der Brandenburger Frauen im Vergleich zu den befragten Frauen in der deutschlandweiten Studie.
- Möglicherweise ist dies mit der weiblichen Berufstätigkeit zu erklären.

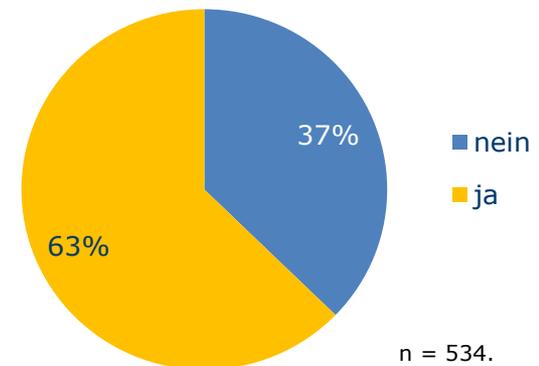
Ergebnis der deutschlandweiten Studie:

37% aller weiblichen und 78% aller männlichen Befragten haben einen Führerschein.

Führerscheinbesitz männlicher Befragter



Führerscheinbesitz weiblicher Befragter



Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

Das Mitfahren ist in Brandenburg nicht so stark ausgeprägt wie in der deutschlandweiten Studie

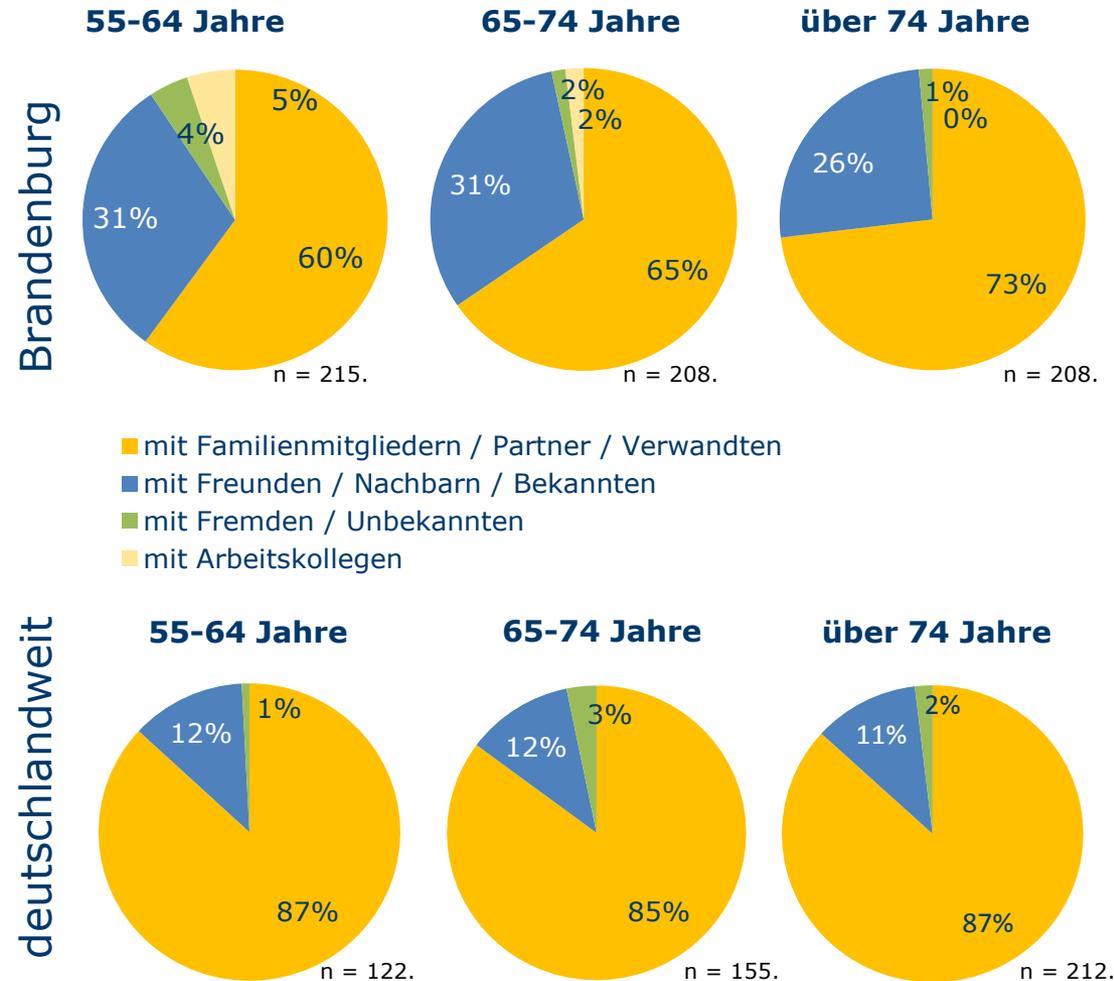
- Besonders auffällig ist der Unterschied auf dem Weg zur Arbeit: Hier fahren ca. 4% der Brandenburger Befragten mit, während es deutschlandweit ca. 40% der Befragten sind.

		Genutztes Verkehrsmittel						
		Auto als Fahrer	Auto als Mitfahrer	Motorrad, Mofa, Roller	Bus & Bahn	Taxi	Fahrrad	Zu Fuß
Weg zur Arbeit	Brandenburg	61%	4%	1%	7%	-	22%	6%
	Deutschland	13%	40%	1%	3%	0,3%	19%	24%
Weg zum Einkaufen	Brandenburg	45%	15%	1%	6%	1%	12%	14%
	Deutschland	29%	29%	0,5%	12%	2%	7%	17%
Weg zum Arzt	Brandenburg	34%	15%	1%	13%	5%	12%	19%
	Deutschland	23%	27%	1%	16%	8%	7%	16%
Weg zur Apotheke	Brandenburg	31%	10%	1%	9%	1%	14%	24%
	Deutschland	22%	24%	0,5%	12%	3%	9%	28%
Weg zu Freunden	Brandenburg	29%	18%	1%	13%	0,3%	16%	16%
	Deutschland	20%	30%	0,5%	12%	4%	11%	21%
Ausflüge	Brandenburg	29%	22%	0,5%	12%	4%	11%	21%
	Deutschland	22%	32%	0,3%	12%	12%	3%	10%

n = 1.001 (Brandenburg). n=999 (Deutschlandweit). „Anderes“ und „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt, daher ergibt Summe keine 100%.
Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

Pkw-Nutzung als Mitfahrer – Bei wem wird mitgefahren?

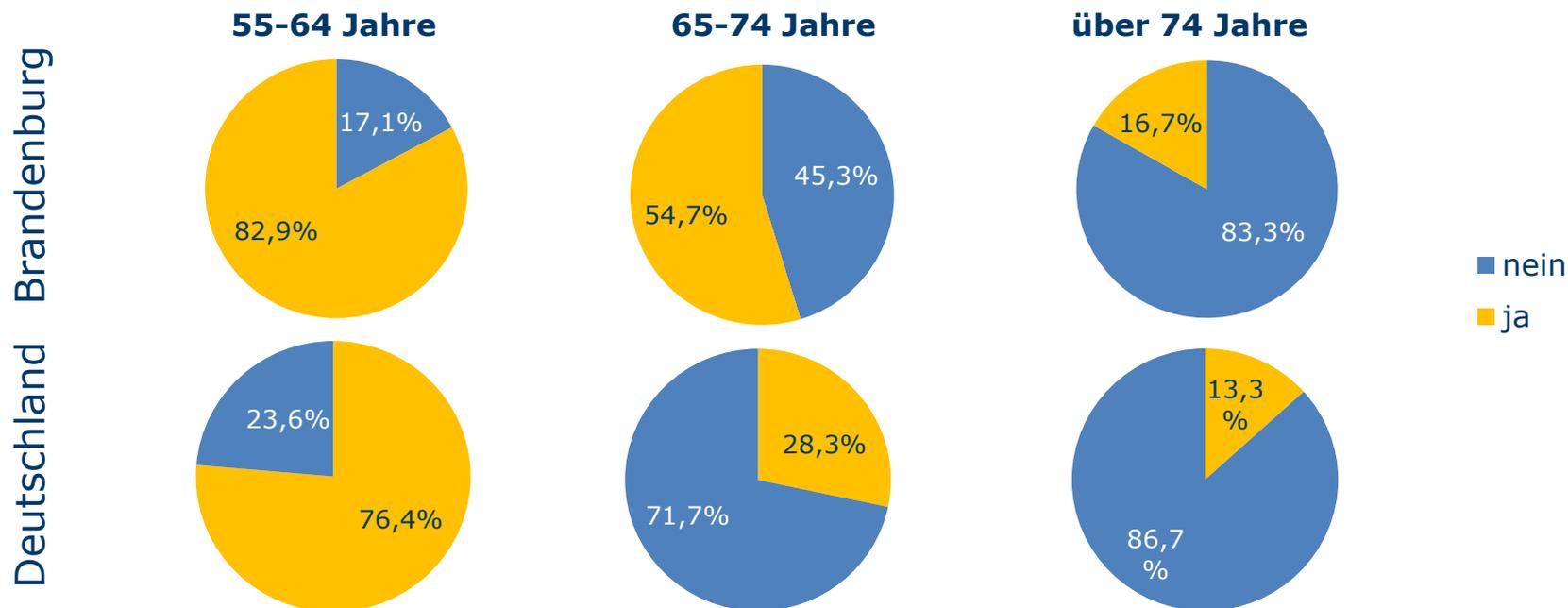
- Die Familie ist innerhalb aller Altersgruppen der befragten Mitfahrer die häufigste Mitfahrgelegenheit.
- Freunde, Nachbarn und Bekannte bieten Brandenburger Befragten deutlich häufiger Mitfahrmöglichkeiten als in der deutschlandweiten Studie.
- Nur ein Prozent der Befragten ab 65 Jahren fährt bei Fremden mit, auch in der Altersgruppe der 55 bis 64-Jährigen sind es nur ca. 4%.



In deutschlandweiter Studie erfolgte keine Abfrage von Arbeitskollegen als Mitfahroption. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

Nutzung moderner Kommunikationsmittel nimmt mit zunehmendem Alter ab

Vergleich der Internetnutzung zwischen brandenburg- und deutschlandweit Befragten:

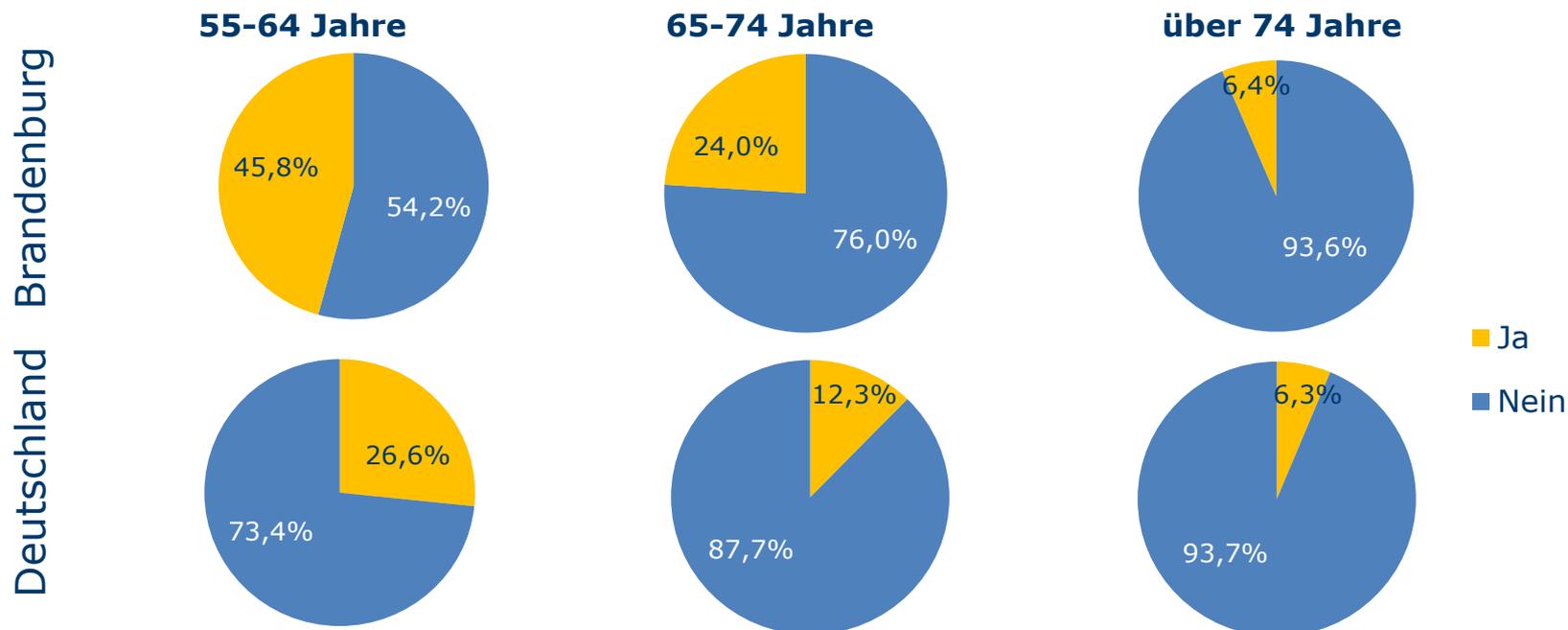


- Unter den Brandenburger Befragten in der Altersgruppe der 65 bis 74-Jährigen ist eine deutlich höhere Internetnutzung im Vergleich zu den deutschlandweiten Befragten festzustellen.

n = 1.001 (Brandenburg). n=999 (Deutschlandweit). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

In Brandenburg befragte Ältere sind deutlich Smartphone-affiner als deutschlandweit befragte Ältere

Vergleich der Smartphonennutzung zwischen brandenburg- und deutschlandweit Befragten:

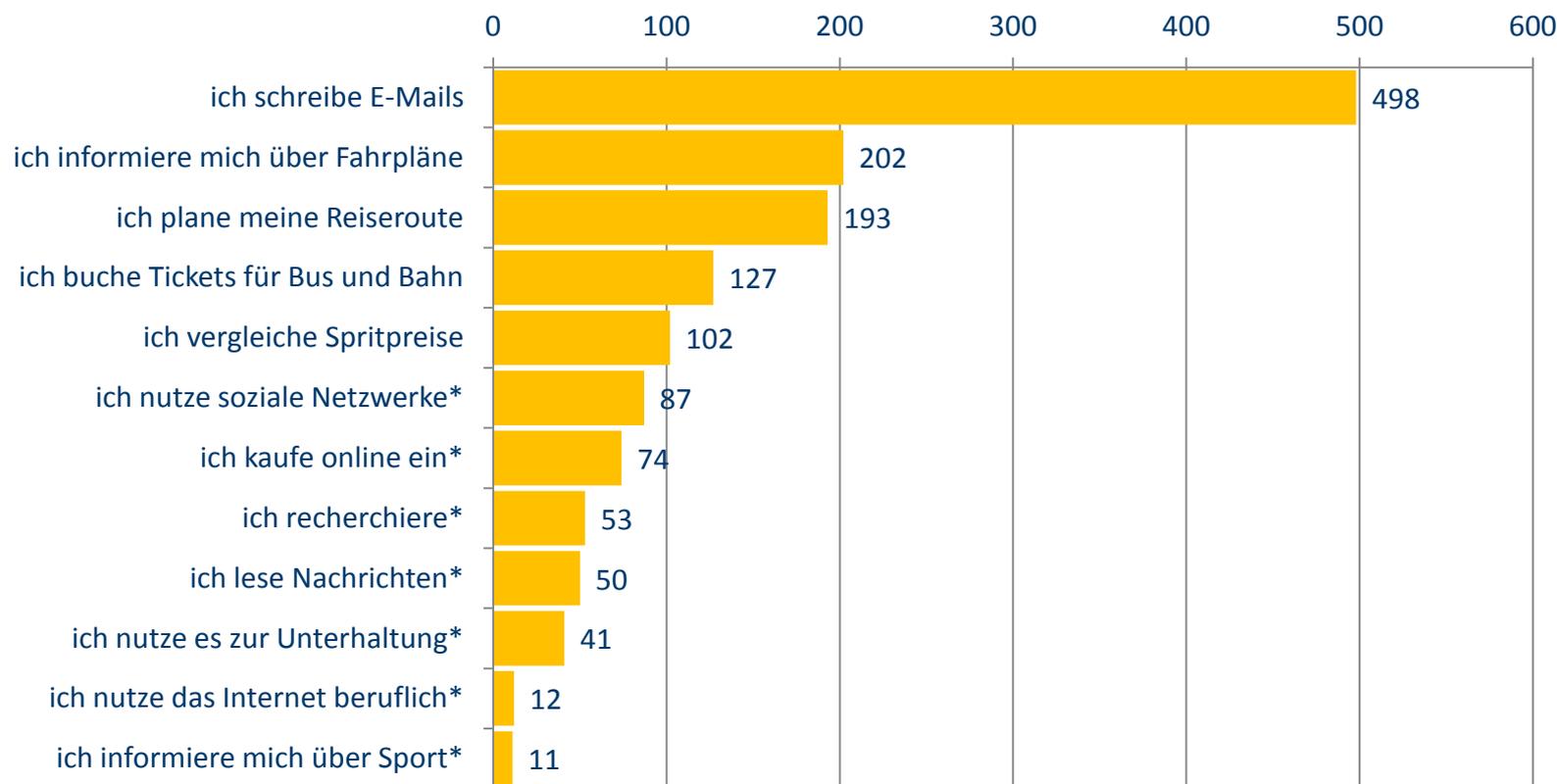


- Bereits ca. 24% der Brandenburger Befragten zwischen 65 und 74 Jahren nutzen ein Smartphone.

n = 1.001 (Brandenburg). n=999 (Deutschlandweit). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

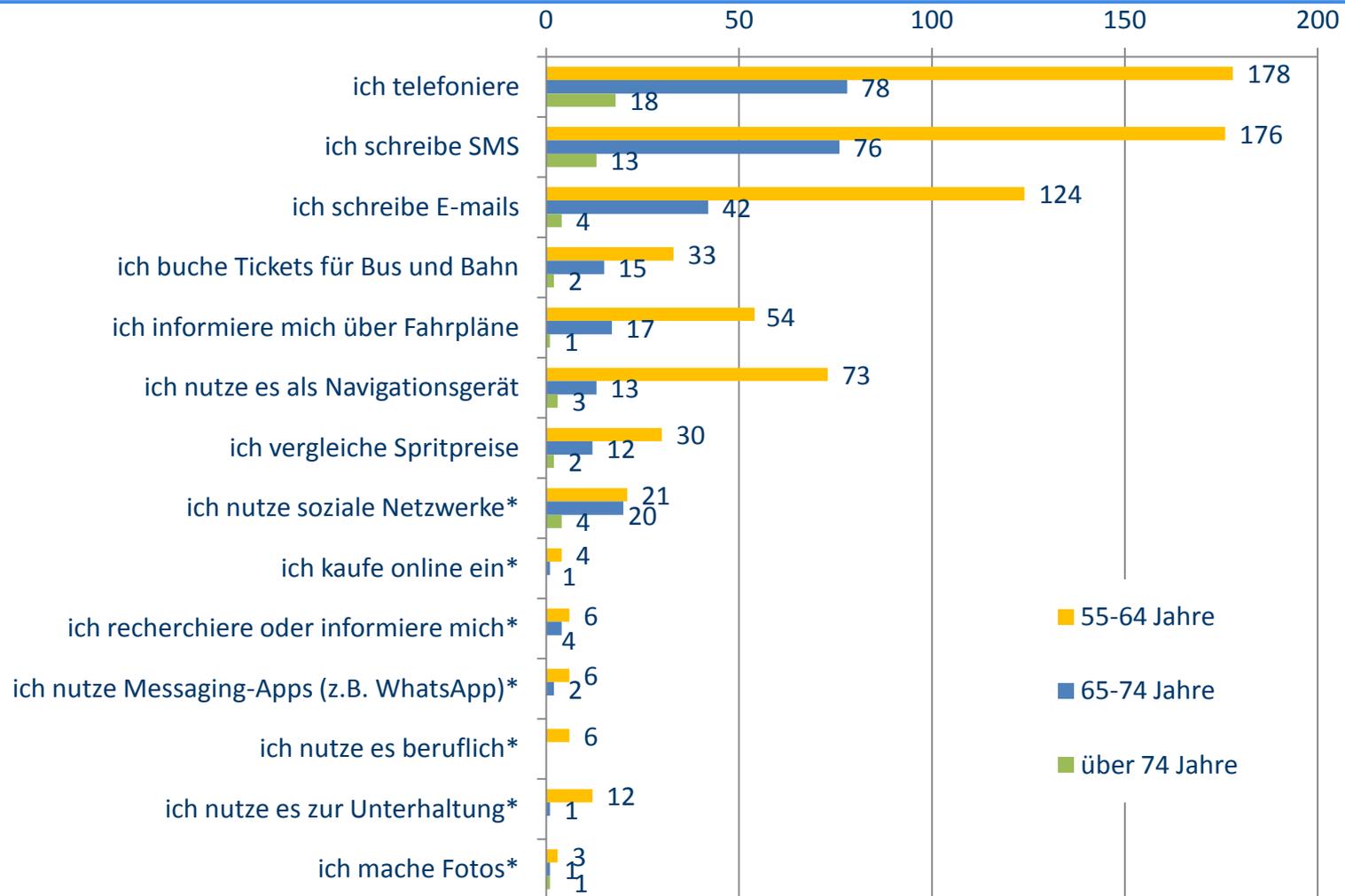
Neben dem E-Mail-Schreiben wird das Internet zur Information über Fahrpläne und die Planung der Reiseroute genutzt

Wofür wird das Internet genutzt?
(Nennungen nach vorgegebenen Kategorien über alle Befragten)



*Freitextantworten der Befragten.
n = 1.450. Mehrfachnennungen möglich. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Smartphonennutzung nach Altersgruppen



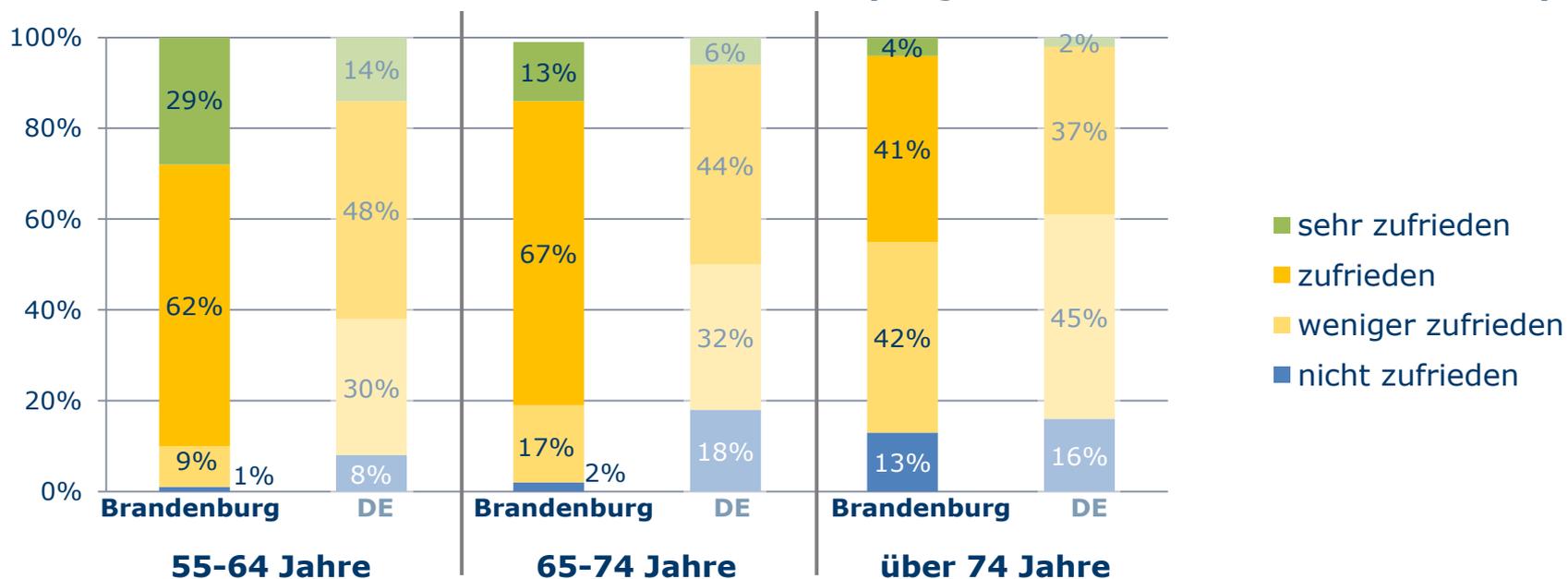
*Freitextantworten der Befragten.

n = 1.056. Mehrfachnennungen möglich. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Mit zunehmendem Alter sinkt die Zufriedenheit mit der eigenen Gesundheit

- In den jüngeren Altersgruppen sind die Befragten mit ihrer Gesundheit überwiegend zufrieden.
- Befragte in älteren Altersgruppen sind mit ihrer Gesundheit häufiger unzufrieden.
- Auffällig: Die befragten Älteren im Land Brandenburg sind mit ihrer Gesundheit insgesamt zufriedener als die in der deutschlandweiten Studie befragten Älteren.

Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Gesundheit? (Vergleich mit deutschlandweiter Studie)

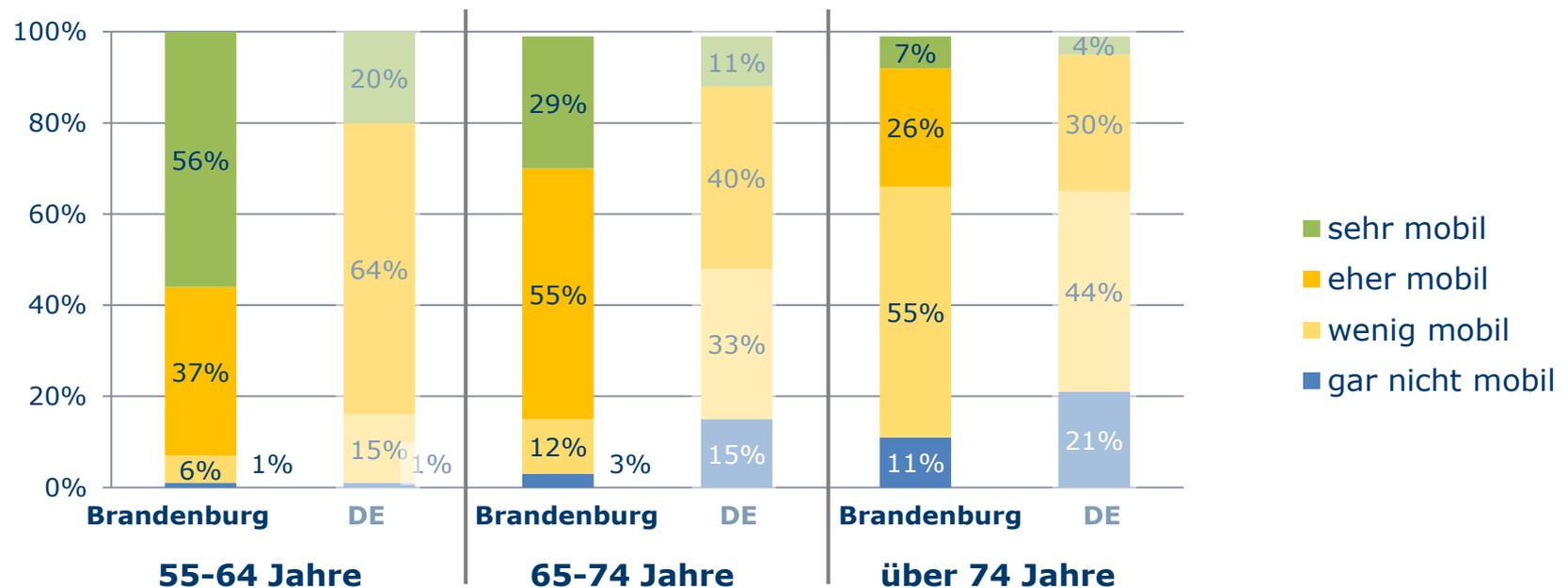


n = 1.000. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Abweichungen von 100% aufgrund von Rundungsdifferenzen.
Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

Mit zunehmendem Alter sinkt die gefühlte Mobilitätsfähigkeit

- Die Mehrheit der befragten 55 bis 64-Jährigen fühlt sich „sehr mobil“, die der 65 bis 74-Jährigen „eher mobil“ und die der über 74-Jährigen „wenig mobil“.
- Auffällig: Die befragten 55 bis 74-Jährigen im Land Brandenburg fühlen sich mobiler als die in der deutschlandweiten Studie Befragten der gleichen Altersgruppen.

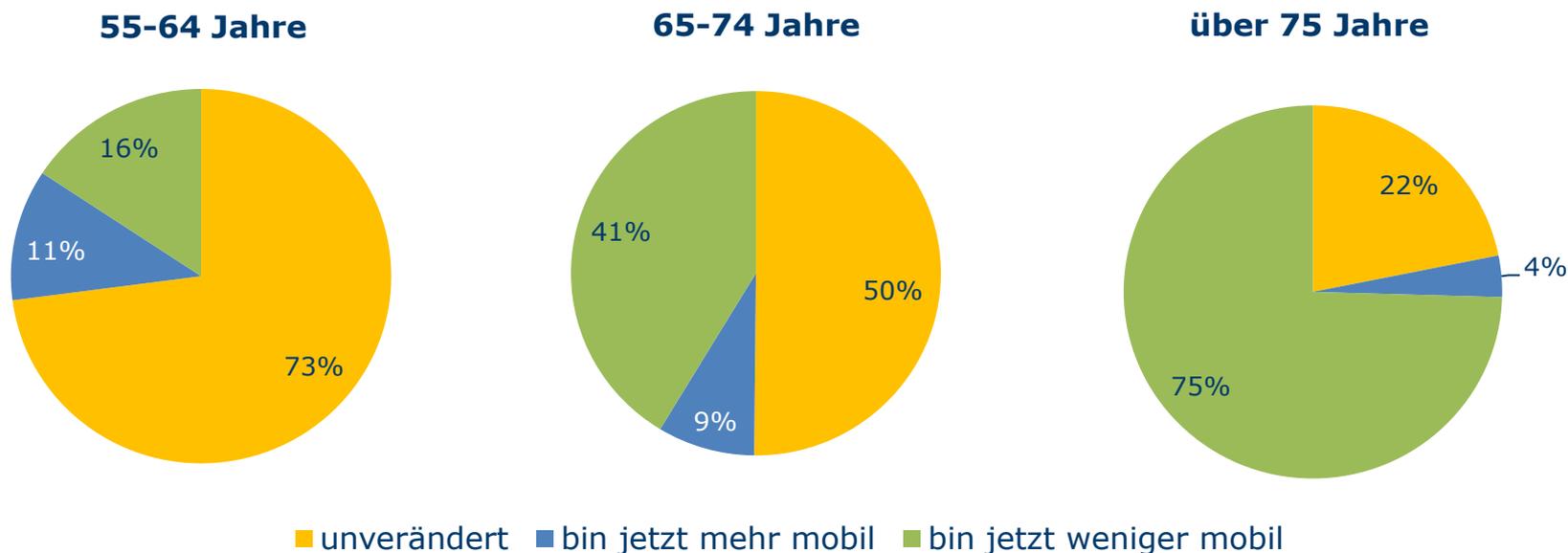
Wie mobil fühlen Sie sich allgemein? (Vergleich mit deutschlandweiter Studie)



n = 998. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Abweichungen von 100% aufgrund von Rundungsdifferenzen.
Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

Mit zunehmendem Alter bewerten Ältere ihre Mobilität im Vergleich zu den letzten Jahren subjektiv schlechter

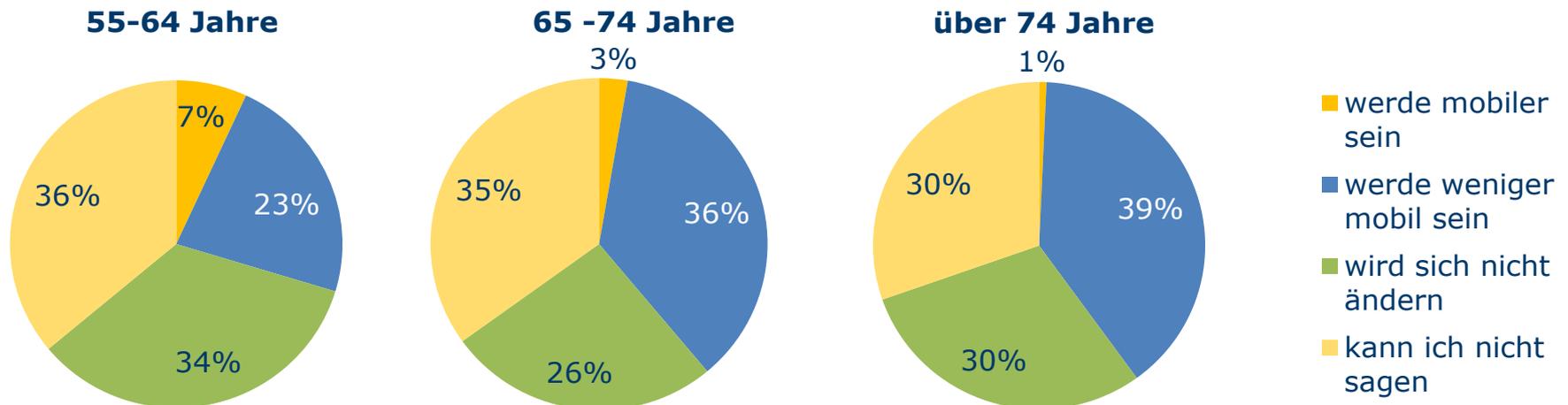
- Beim überwiegenden Anteil der 55 bis 64-Jährigen hat sich die empfundene generelle Mobilität in den letzten Jahren nicht verändert.
- Bei den 65 bis 74-Jährigen fühlt sich nur noch die Hälfte unverändert mobil wie in den Lebensjahren zuvor.
- Bei ca. 75% der über 74-Jährigen hat die empfundene generelle Mobilität im Vergleich zu den letzten Jahren abgenommen.



Von links nach rechts: n = 388, n = 329, n = 279. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Brandenburger Befragte rechnen damit, in Zukunft weniger mobil zu sein

- Mit zunehmendem Alter gehen die Befragten im ländlichen Raum Brandenburgs davon aus, zukünftig weniger mobil zu sein.
- Die gefühlte Mobilitätsfähigkeit kann sich sowohl auf den körperlichen Zustand als auch auf die Mobilität an sich beziehen. Da die vorangegangene Frage im Rahmen der Befragung auf den Gesundheitszustand abzielte, fokussiert sich die gefühlte Mobilitätsfähigkeit auch auf die eigene körperliche Konstitution.
- Zwischen ca. 26% (65 bis 74-Jährige) und ca. 34% (55 bis 64-Jährige) der Befragten glauben, dass sich ihre Mobilität in Zukunft nicht ändern wird.
- Allerdings kann in allen Altersgruppen rund ein Drittel keine Einschätzung dazu abgeben.

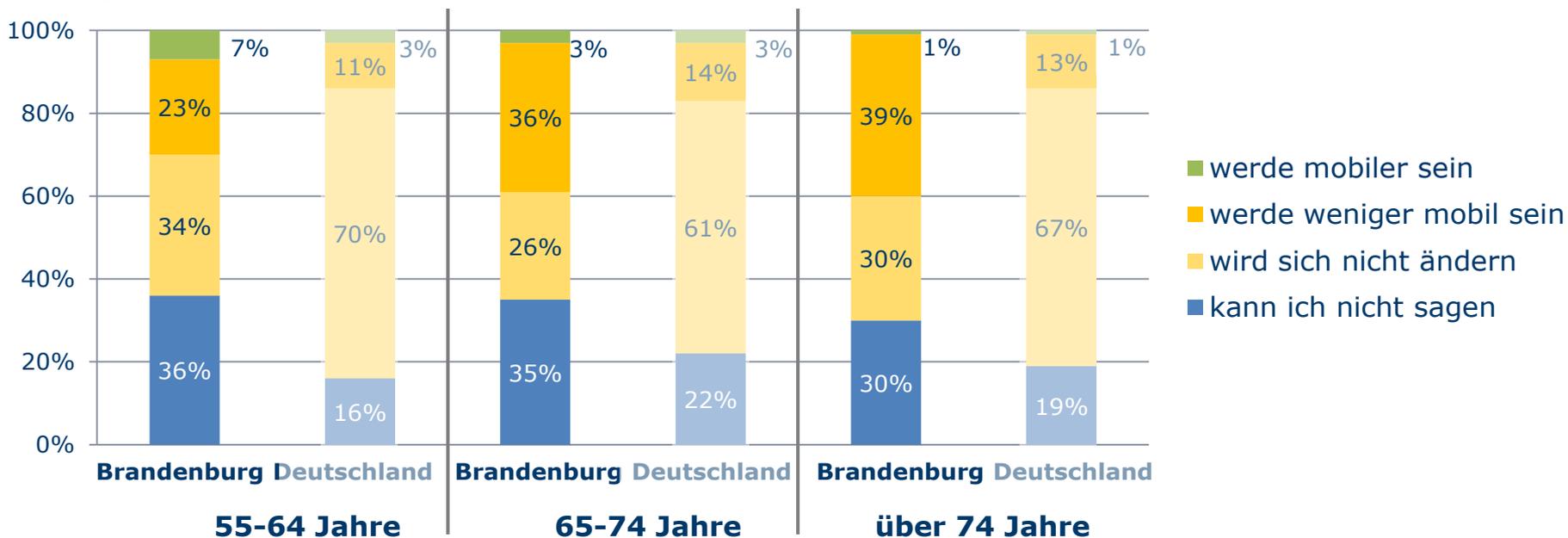


Von links nach rechts: n = 391. n = 329. n = 280. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Im Vergleich zur deutschlandweiten Studie glauben weniger Brandenburger, dass sich ihre Mobilität in Zukunft nicht ändern wird

- Ca. 32% alle Befragten im Land Brandenburg denken, dass sie in Zukunft weniger mobil sein werden.
- Daraus leitet sich die These ab, dass sich die Brandenburger Befragten bereits mit bestehenden und zukünftigen Mobilitätseinschränkungen abgefunden haben.

Denken Sie, dass sich Ihre Mobilität in Zukunft ändern wird? (Vergleich mit deutschlandweiter Studie)



Von links nach rechts: n = 391. n = 329. n = 280. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

4.4 Mobilitätsverhalten

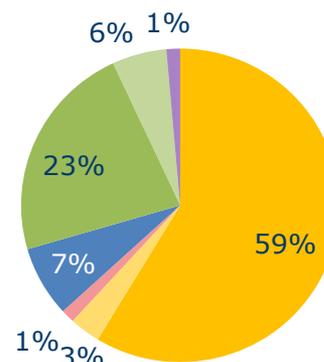
Modal Split Arbeitsweg Jahreszeitlicher Vergleich nach Altersgruppen

- Die Mehrheit der befragten Berufstätigen fährt selbst mit dem Auto zur Arbeit.
- Im Vergleich zum Winter steigt im Sommer der Anteil der Befragten, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren.
- Bei den 65-74-Jährigen liegt der Anteil an Zufußgehen im Winter bei ca. 11%.
- Keine deutlichen Unterschiede in der Nutzung von Bus & Bahn zwischen Sommer und Winter.

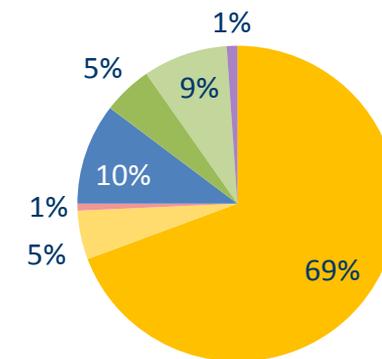
Sommer

Winter

55 – 64 Jahre

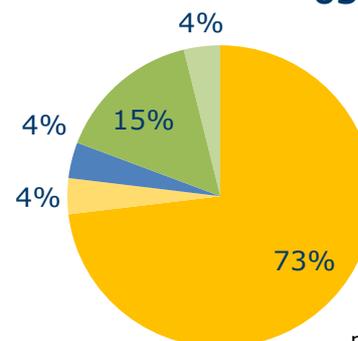


n = 281.

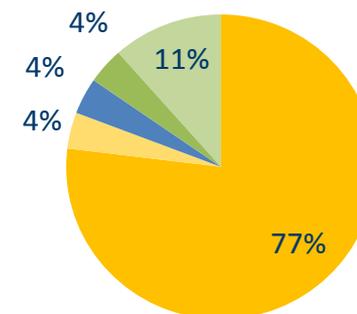


n = 26.

65 – 74 Jahre



n = 280.



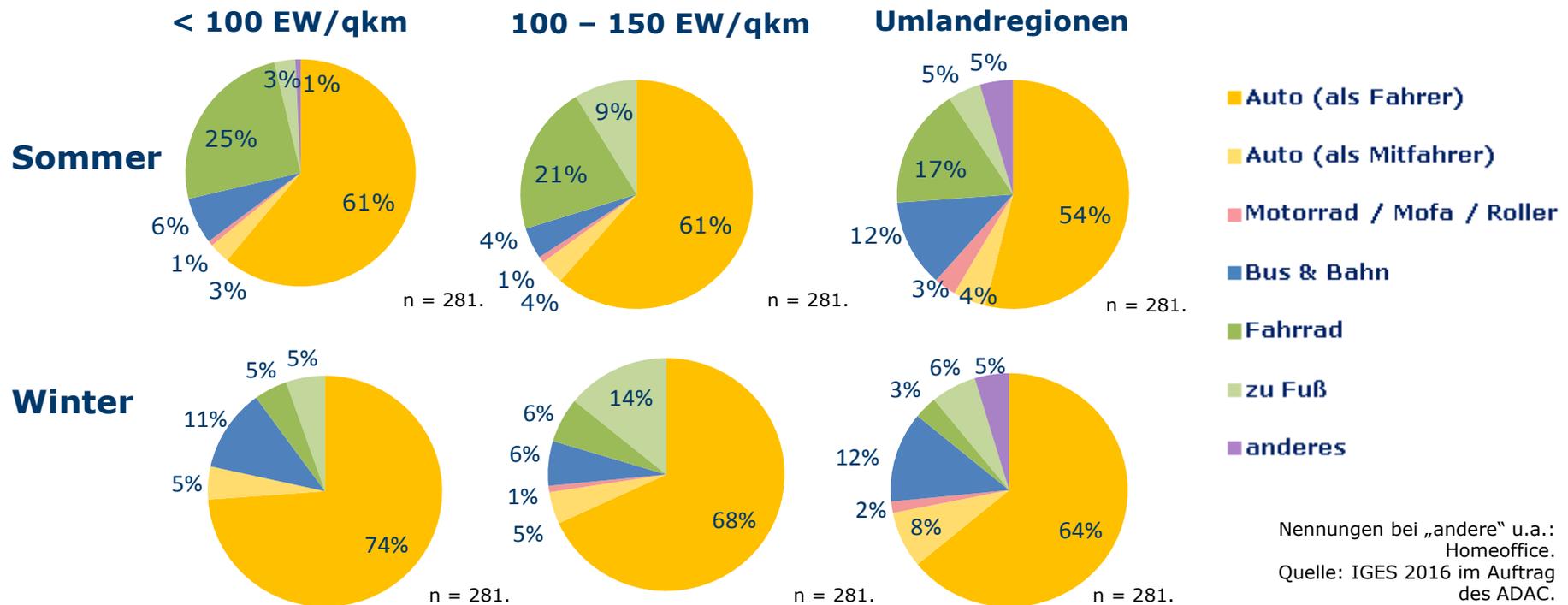
n = 26.



Nennungen bei „andere“ u.a. : Homeoffice. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Modal Split Arbeitsweg Jahreszeitlicher Vergleich nach Regionen

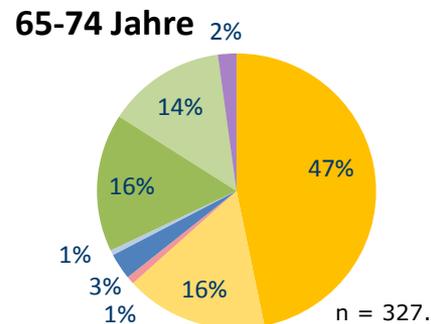
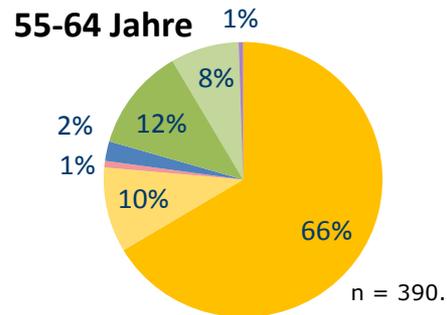
- Sowohl in den dünn besiedelten Regionen als auch im Berliner Umland wird das Fahrrad im Sommer häufiger genutzt als im Winter.
- Im Winter steigt der Anteil derer, die mit dem Auto (als Fahrer) zur Arbeit fahren.
- In den Berliner Umlandgemeinden liegt der Anteil von Bus & Bahn am Modal Split mit ca. 12% am höchsten. In Regionen unter 100 EW/qkm liegt er im Winter bei ca. 11%.
- Geringer Effekt bei Bus & Bahn, Nutzung in Sommer und Winter konstant.



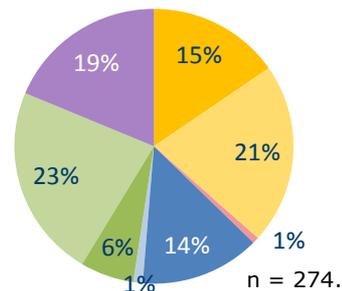
Modal Split Einkaufsweg Jahreszeitlicher Vergleich nach Altersgruppen

- 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.

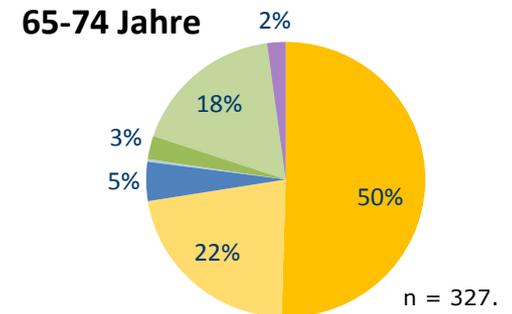
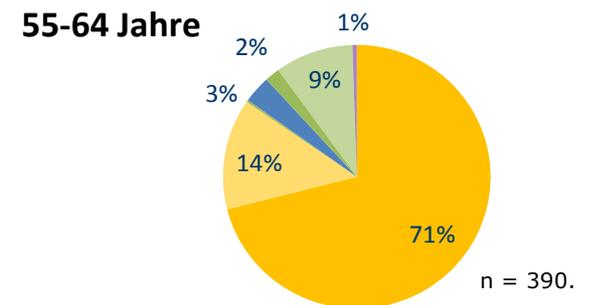
Sommer



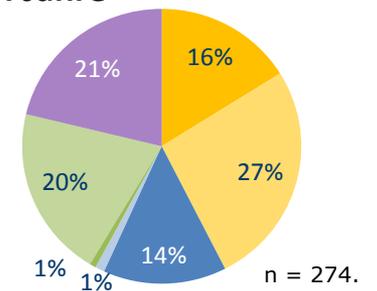
über 74 Jahre



Winter



über 74 Jahre



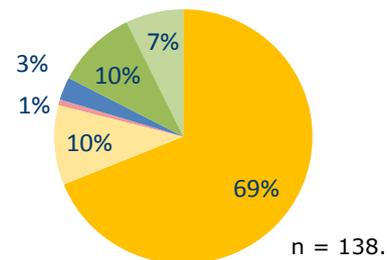
- Auto (als Fahrer)
- Motorrad / Mofa / Roller
- Taxi
- zu Fuß
- Auto (als Mitfahrer)
- Bus & Bahn
- Fahrrad
- anderes

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

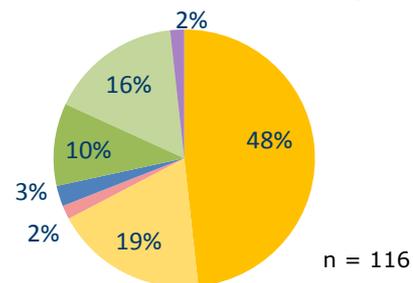
Modal Split Einkaufsweg im Sommer Vergleich nach Altersgruppen und Regionen

- 55 bis 64-jährige Befragte fahren überwiegend selbst mit dem Auto.
- In Regionen zwischen 100 und 150 EW/qkm gehen ca. 29% der Befragten über 74 Jahre zu Fuß zum Einkaufen.
- In Regionen unter 100 EW/qkm nutzen ca. 20% der Befragten über 74 Jahre Bus und Bahn für den Einkaufsweg.
- Neue Formen von Lieferdiensten werden genutzt.

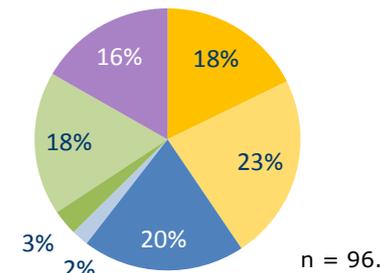
55-64 Jahre, < 100 EW/qkm



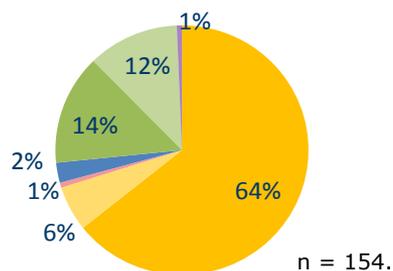
65-74 Jahre, < 100 EW/qkm



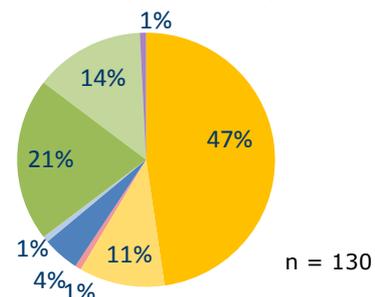
über 74 Jahre, < 100 EW/qkm



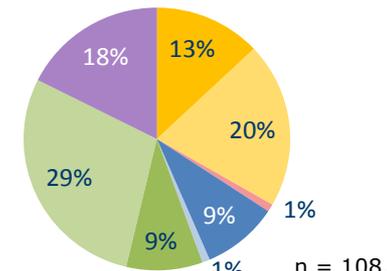
55-64 Jahre, 100-150 EW/qkm



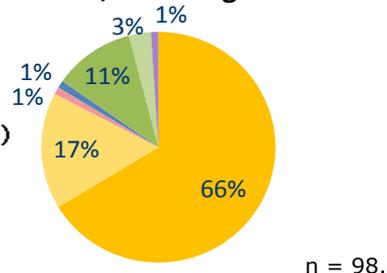
65-74 Jahre, 100-150 EW/qkm



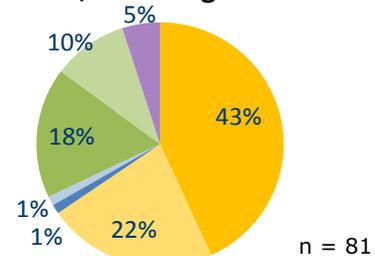
über 74 Jahre, 100-150 EW/qkm



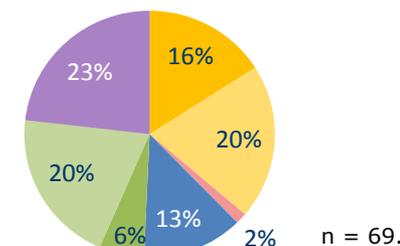
55-64 Jahre, Umlandgemeinden



65-74 Jahre, Umlandgemeinden



über 74 Jahre, Umlandgemeinden



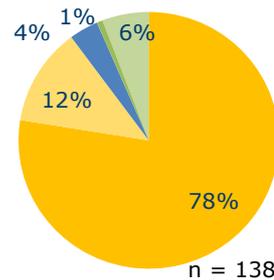
- Auto (als Fahrer)
- Auto (als Mitfahrer)
- Motorrad / Mofa / Roller
- Bus & Bahn
- Taxi
- Fahrrad
- zu Fuß
- anderes

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

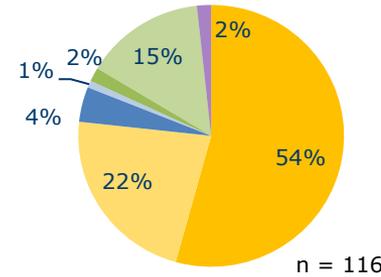
Modal Split Einkaufsweg im Winter Vergleich nach Altersgruppen und Regionen

- Die Nutzung des Autos als Fahrer nimmt mit zunehmendem Alter der Brandenburger Befragten ab.
- Der Anteil der Mitfahrer steigt mit zunehmendem Alter der Befragten.
- Ältere Altersgruppen nutzen häufiger den ÖPNV sowie Alternativen zum selber Einkaufen, wie z.B. Lieferdienste oder Familienmitglieder.

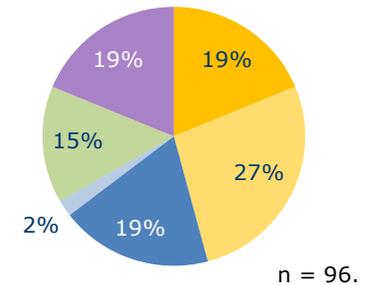
55-64 Jahre, < 100 EW/qkm



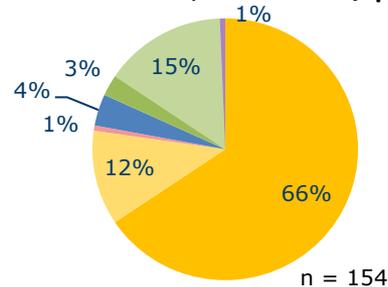
65-74 Jahre, < 100 EW/qkm



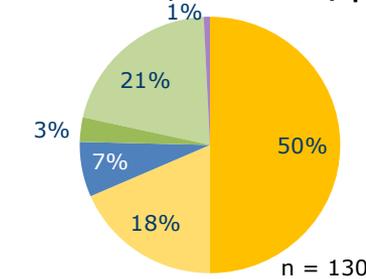
über 74 Jahre, < 100 EW/qkm



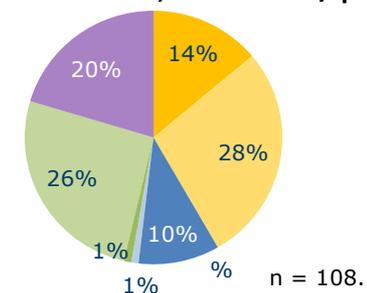
55-64 Jahre, 100-150 EW/qkm



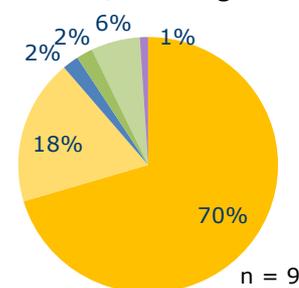
65-74 Jahre, 100-150 EW/qkm



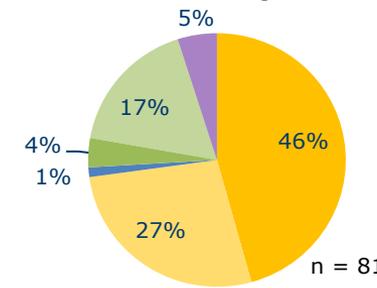
über 74 Jahre, 100-150 EW/qkm



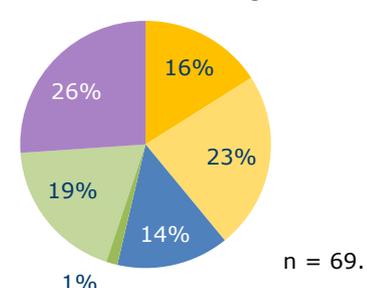
55-64 Jahre, Umlandgemeinden



65-74 Jahre, Umlandgemeinden



über 74 Jahre, Umlandgemeinden

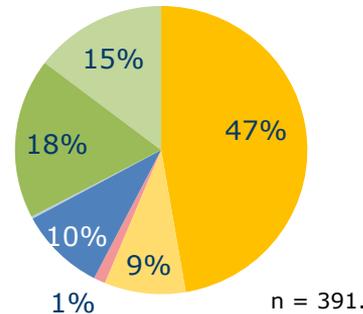


Nennungen bei „anderes“ u.a.: Lieferdienst, Rollstuhl, Familie/Nachbarn kaufen ein. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

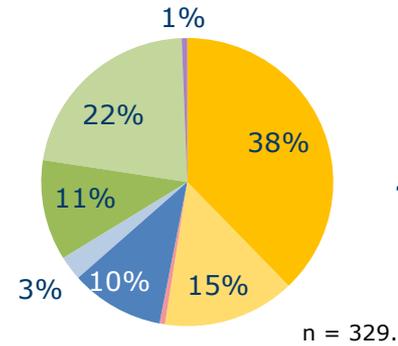
Modal Split Arzt Vergleich nach Altersgruppen

- 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.

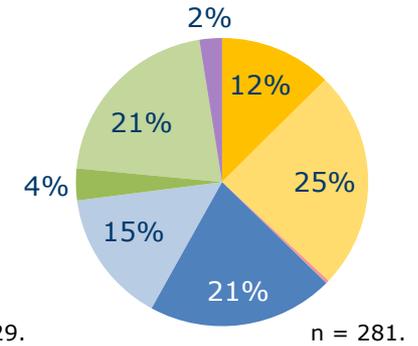
Sommer, 55-64 Jahre



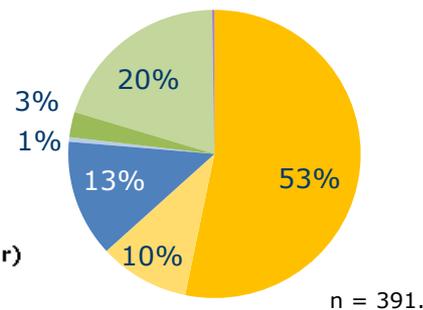
Sommer, 65-74 Jahre



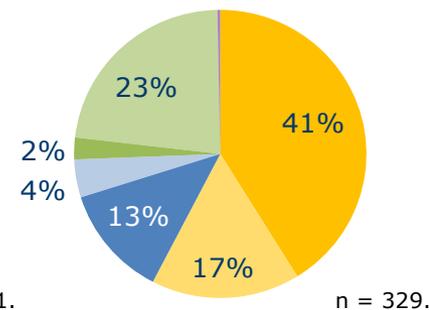
Sommer, über 74 Jahre



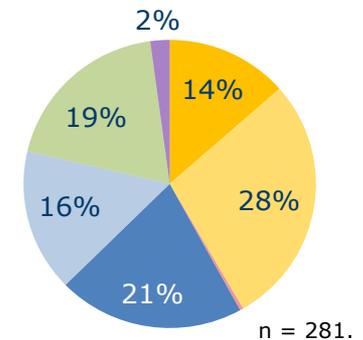
Winter, 55-64 Jahre



Winter, 65-74 Jahre



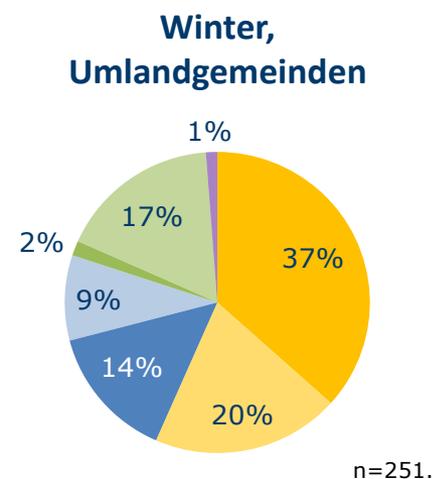
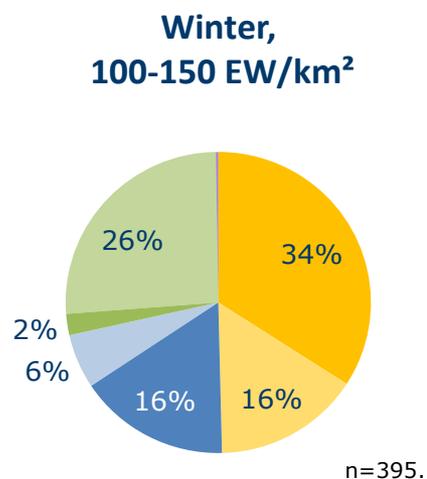
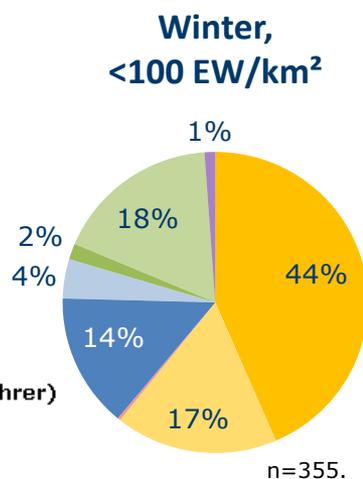
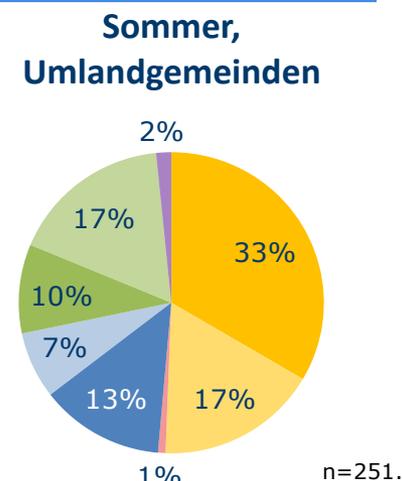
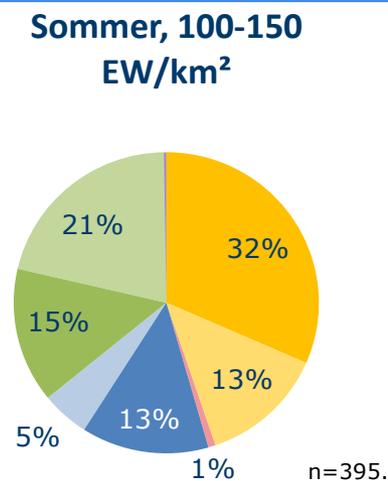
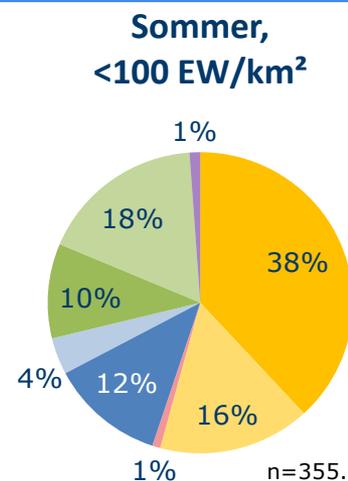
Winter, über 74 Jahre



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

Modal Split Arzt Vergleich nach Regionen

- In allen Regionen spielt das selber Fahren mit dem Auto die größte Rolle.
- Im Winter wird in allen Regionen deutlich weniger mit dem Rad zum Arzt gefahren als im Sommer.
- Keine jahreszeitlichen Unterschiede beim Zufußgehen sowie bei Nutzung von Bus und Bahn.

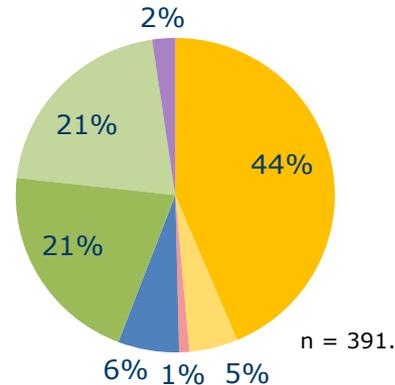


Nennung bei „anderes“ u.a.: Hausbesuch durch den Arzt. n =1001. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

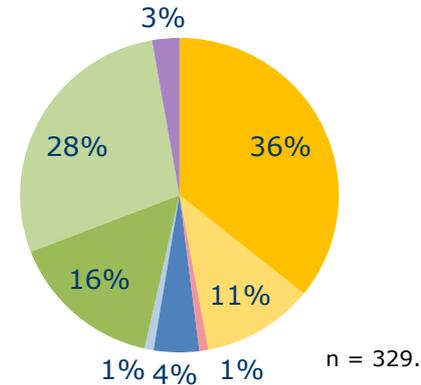
Modal Split Apotheke Vergleich nach Altersgruppen

- Bei den 55 bis 74-jährigen Befragten überwiegt das selber Fahren mit dem Auto.
- Mit zunehmendem Alter der Befragten steigt der Anteil der Mitfahrer.
- Knapp einem Viertel der über 74-Jährigen werden Apothekenprodukte von Anderen mitgebracht oder per Post zugesandt.
- In allen Altersgruppen hoher Anteil an Zufußgehen.

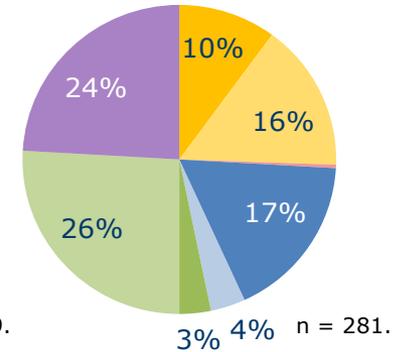
Sommer, 55-64 Jahre



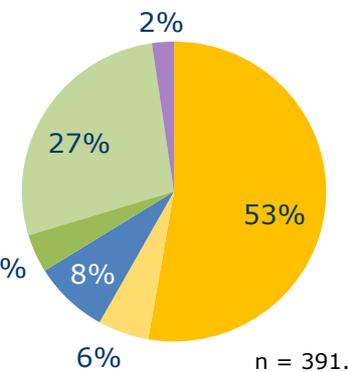
Sommer, 65-74 Jahre



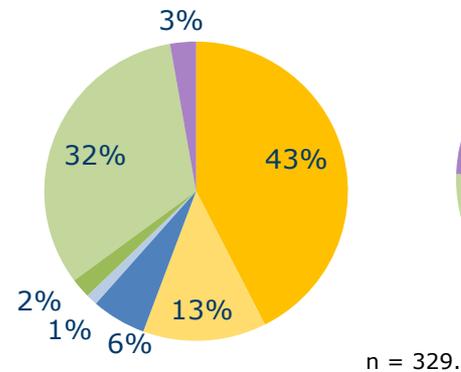
Sommer, über 74 Jahre



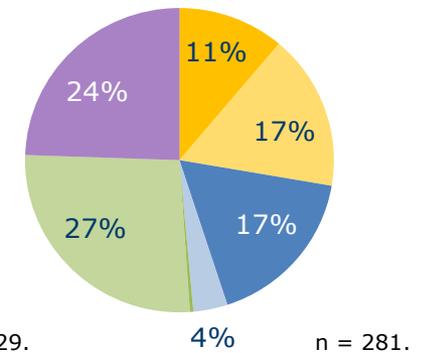
Winter, 55-64 Jahre



Winter, 65-74 Jahre



Winter, über 74 Jahre

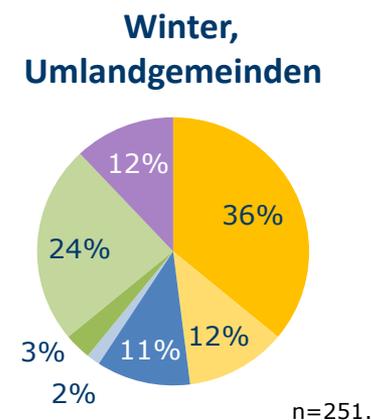
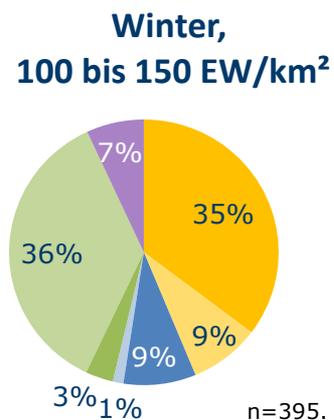
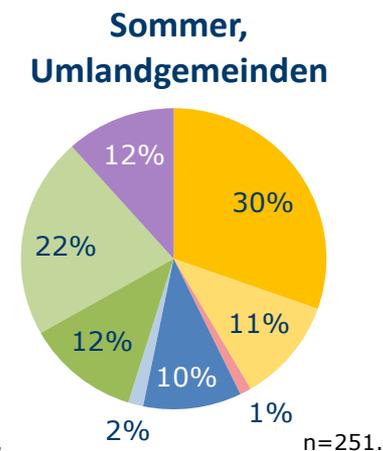
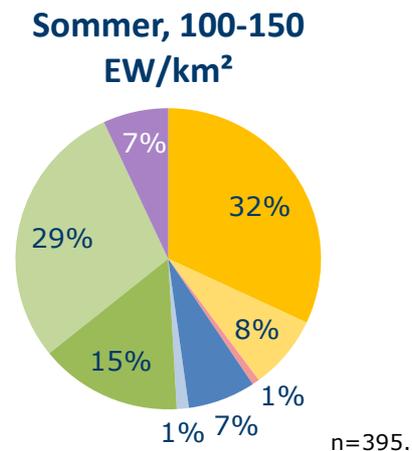
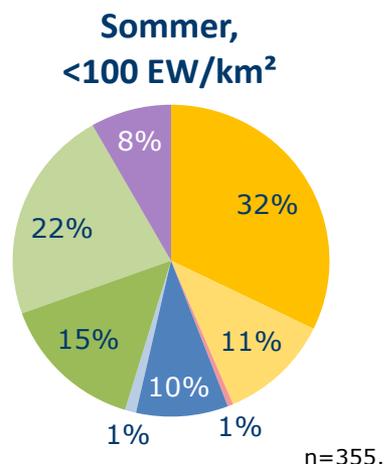


- Auto (als Fahrer)
- Auto (als Mitfahrer)
- Motorrad / Mofa / Roller
- Bus & Bahn
- Taxi
- Fahrrad
- zu Fuß
- anderes

Nennung bei „anderes“ u.a.: Postversand, Rollstuhl, von Familie/Nachbarn mitgebracht. n = 1.001. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Modal Split Apotheke Vergleich nach Regionen

- In allen Regionen spielt das selber Fahren mit dem Auto die größte Rolle.
- Im Winter wird in allen Regionen deutlich weniger mit dem Rad zum Arzt gefahren als im Sommer.
- Hoher Anteil an Zufußgehen sowohl im Sommer als auch im Winter.

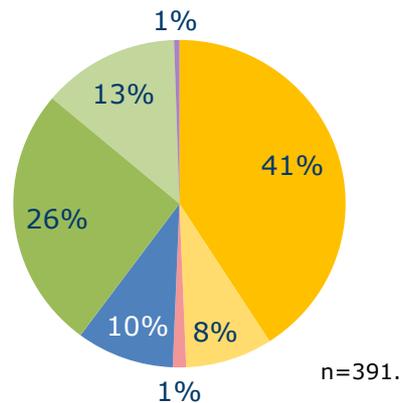


Nennung bei „anderes“ u.a.: Postversand, Rollstuhl, von Familie/Nachbarn mitgebracht. n =1.001. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

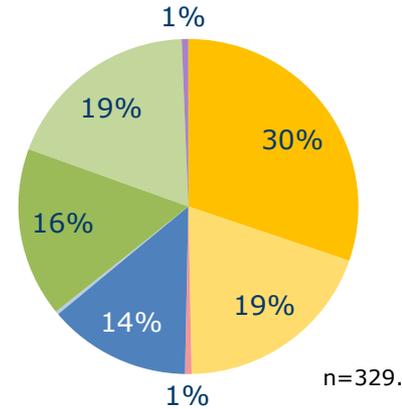
Modal Split Freunde/Verwandte Vergleich nach Altersgruppen

- Befragte zwischen 55 und 74 Jahren fahren am häufigsten selber mit dem Auto.
- Mit zunehmendem Alter der Befragten steigt der Anteil der Mitfahrer auf ca. 31% (Sommer) bis ca. 34% (Winter) bei den über 74-jährigen Befragten.

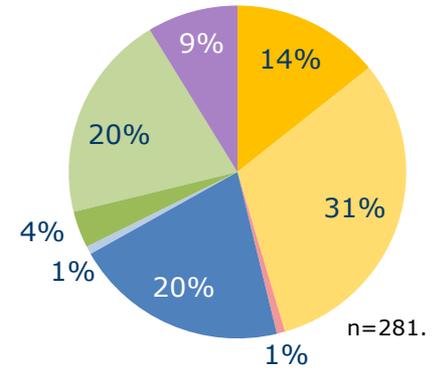
Sommer, 55-64 Jahre



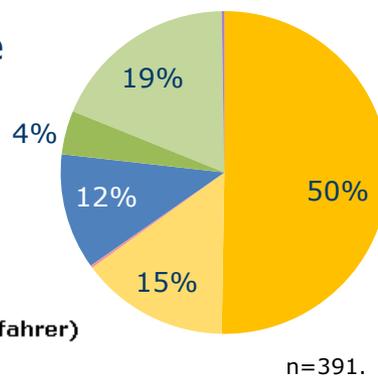
Sommer, 65-74 Jahre



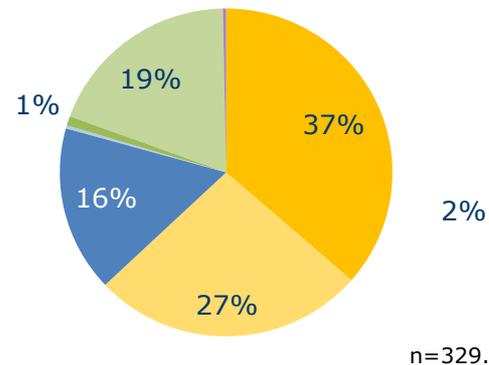
Sommer, über 74 J.



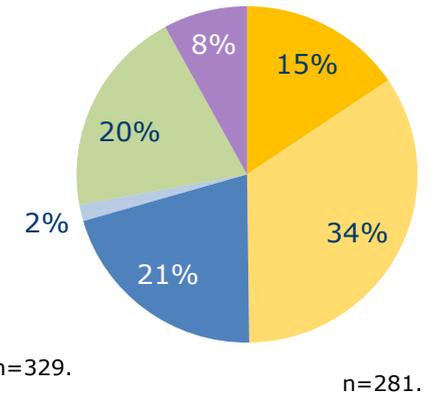
Winter, 54-65 Jahre



Winter, 65-74 Jahre



Winter, über 74 Jahre



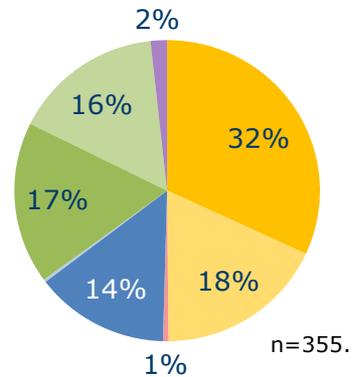
- Auto (als Fahrer)
- Auto (als Mitfahrer)
- Motorrad / Mofa / Roller
- Bus & Bahn
- Taxi
- Fahrrad
- zu Fuß
- anderes

Nennung bei „anderes“ u.a.: Freunde kommen zu Besuch, ich besuche niemanden. n = 1.001. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

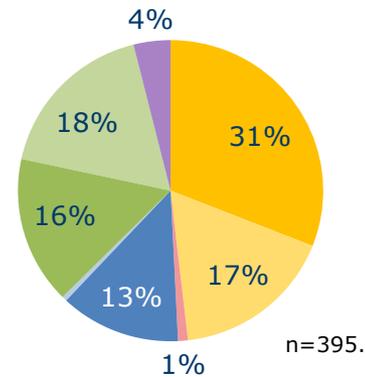
Modal Split Freunde/Verwandte Vergleich nach Regionen

- In allen Regionen wird das Auto für Besuche am häufigsten genutzt.
- Fahrradnutzung nimmt von ca. 17% im Sommer auf ca. 2% im Winter ab.
- Keine wesentlichen Unterschieden am Anteil an Zufußgehen sowie Bus- und Bahn-Nutzung zwischen Sommer und Winter.

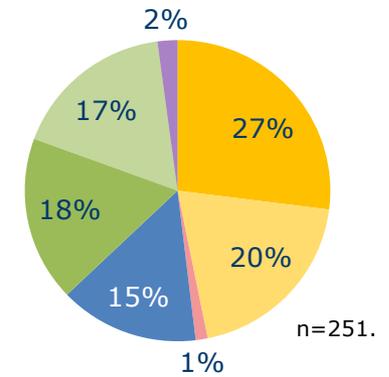
Sommer,
<100 EW/km²



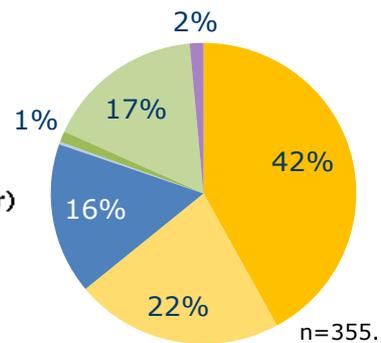
Sommer,
100-150 EW/km²



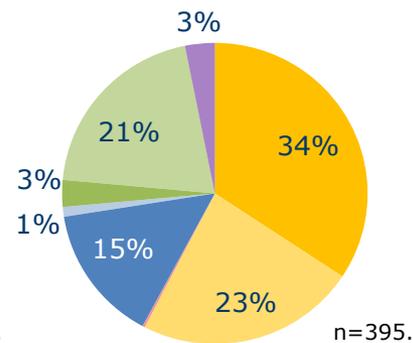
Sommer,
Umlandgemeinden



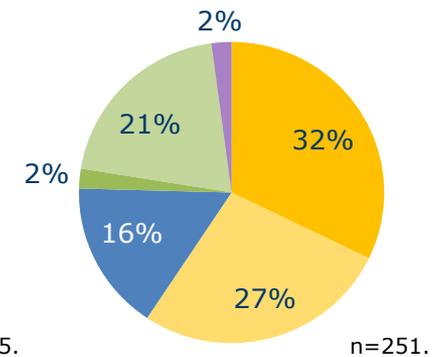
Winter,
<100 EW/km²



Winter,
100-150 EW/km²



Winter,
Umlandgemeinden



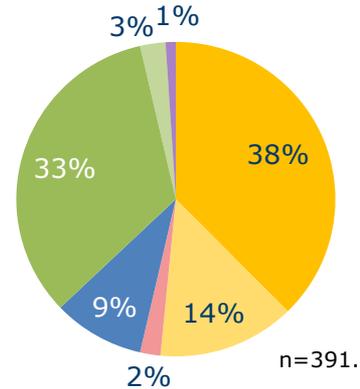
- Auto (als Fahrer)
- Auto (als Mitfahrer)
- Motorrad / Mofa / Roller
- Bus & Bahn
- Taxi
- Fahrrad
- zu Fuß
- anderes

Nennung bei „anderes“ u.a.: Freunde kommen zu Besuch, ich besuche niemanden. n = 1.001. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

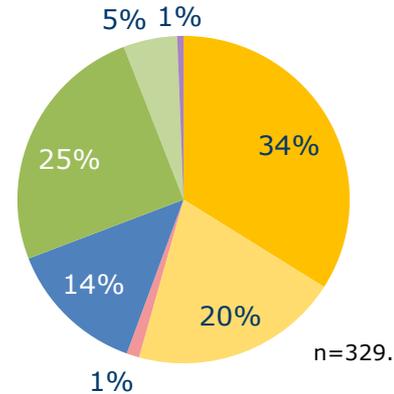
Modal Split Ausflüge Vergleich nach Altersgruppen

- Mit zunehmendem Alter der Befragten nimmt das selber Autofahren ab, während das Mitfahren bei Anderen zunimmt.
- Mit zunehmendem Alter fahren die Befragten weniger mit dem Rad.
- Über 74-Jährige nutzen tendenziell häufiger Bus und Bahn als die jüngeren Altersklassen.
- Der Anteil am Zufußgehen ist bei den über 74-Jährigen mit ca. 18% (Sommer) bzw. ca. 20% (Winter) am höchsten.

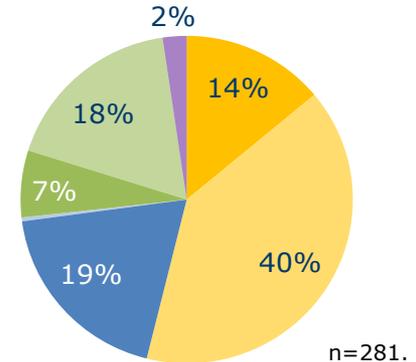
Sommer, 55-64 Jahre



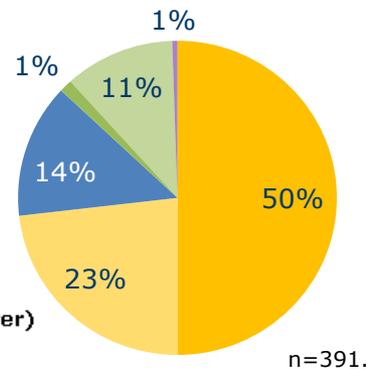
Sommer, 65-74 Jahre



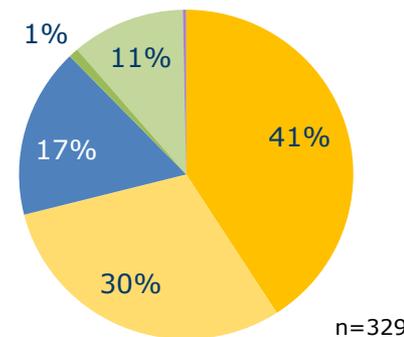
Sommer, über 74 Jahre



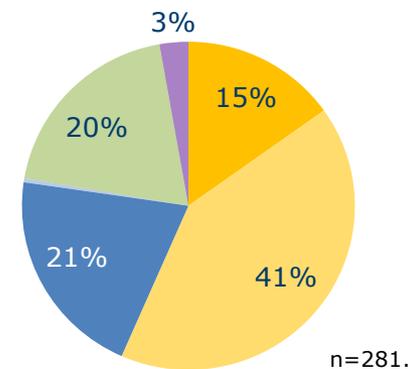
Winter, 55-64 Jahre



Winter, 65-74 Jahre



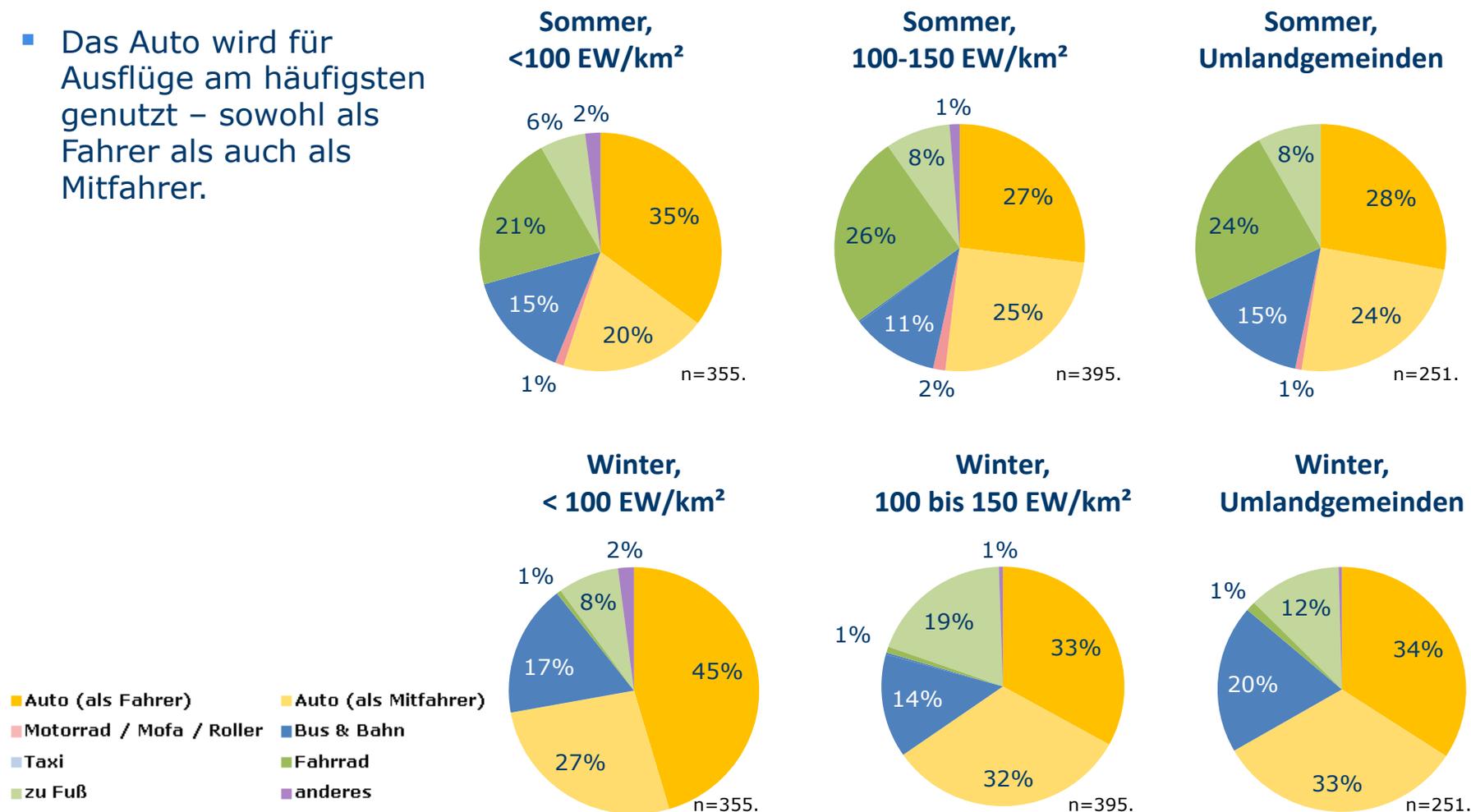
Winter, über 74 Jahre



Nennung bei „anderes“ u.a.: Boot. n = 1.001. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Modal Split Ausflüge Vergleich nach Regionen

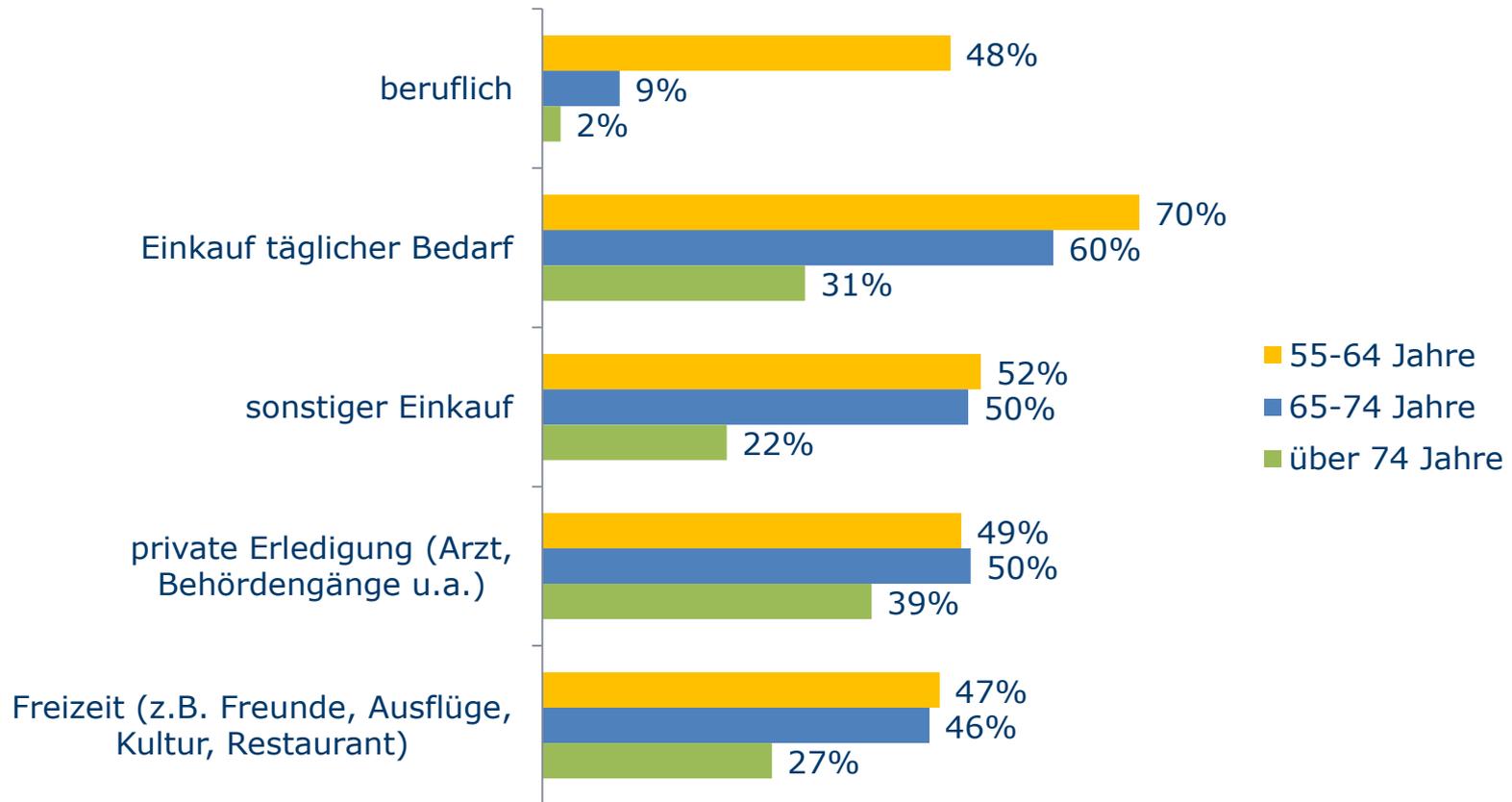
- Das Auto wird für Ausflüge am häufigsten genutzt – sowohl als Fahrer als auch als Mitfahrer.



Nennung bei „anderes“ u.a.: Boot. n =1.001. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Befragte benötigen das Auto vor allem für den Einkauf von Waren des täglichen Bedarfs

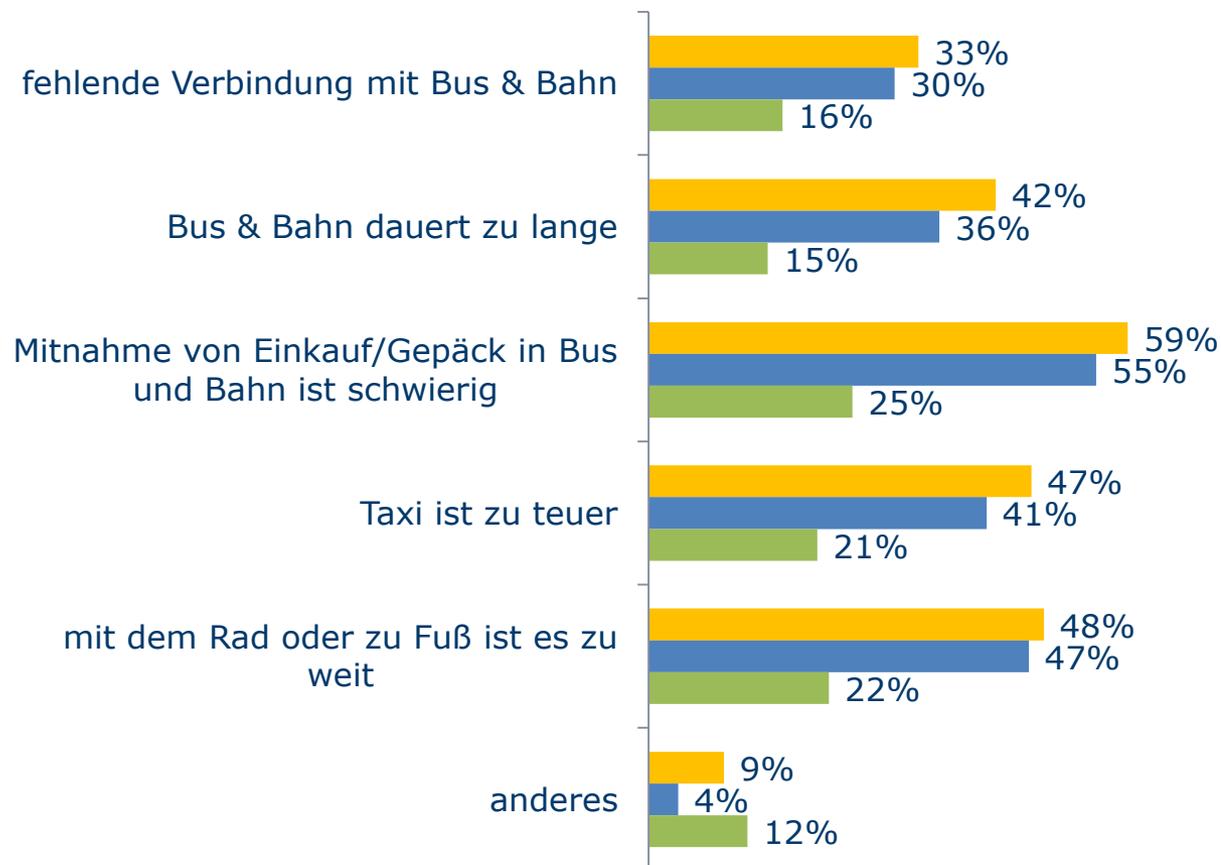
Für welche Zwecke benötigen Sie unbedingt ein Auto?



Anteile an der Anzahl aller Nennungen.
 n= 391 (55-64 Jahre). n= 329 (65-74 Jahre). n=281 (über 74 Jahre). Mehrfachnennungen waren möglich. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
 Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

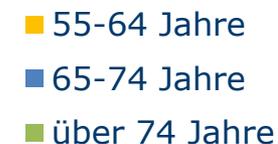
Auto vor allem für Mitnahme von Einkäufen/Gepäck, bei langen Strecken oder als Alternative zum öffentlichen Verkehr benötigt

Warum können Sie diese Zwecke nicht ohne Auto erledigen?



Häufigste Nennungen unter „anderes“:

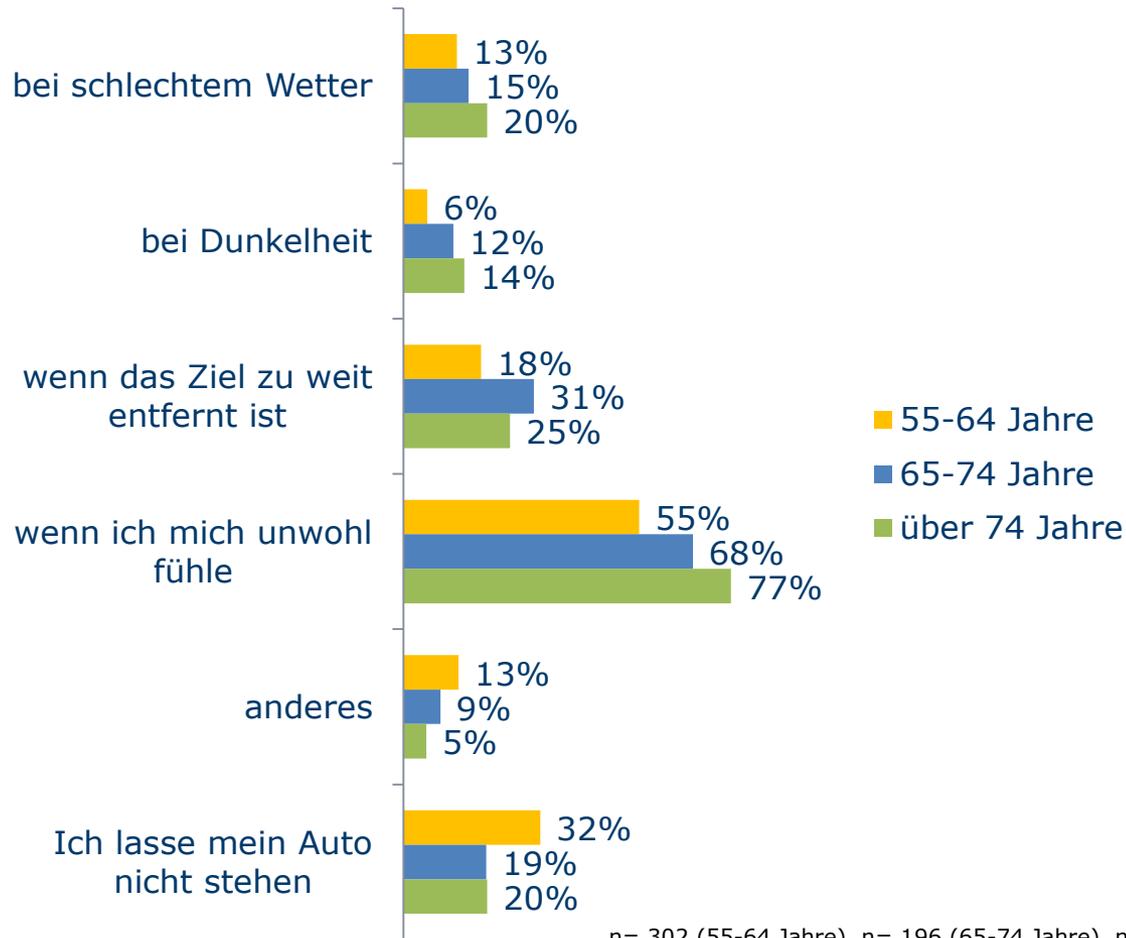
- Gesundheitliche Gründe
- Bequemlichkeit



Anteile an der Anzahl aller Nennungen.
 n= 391 (55-64 Jahre). n= 329 (65-74 Jahre). n=281 (über 74 Jahre). Mehrfachnennungen waren möglich. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
 Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Unwohlsein als häufigster Grund, das Auto stehen zu lassen

Wann lassen Sie das Auto stehen?



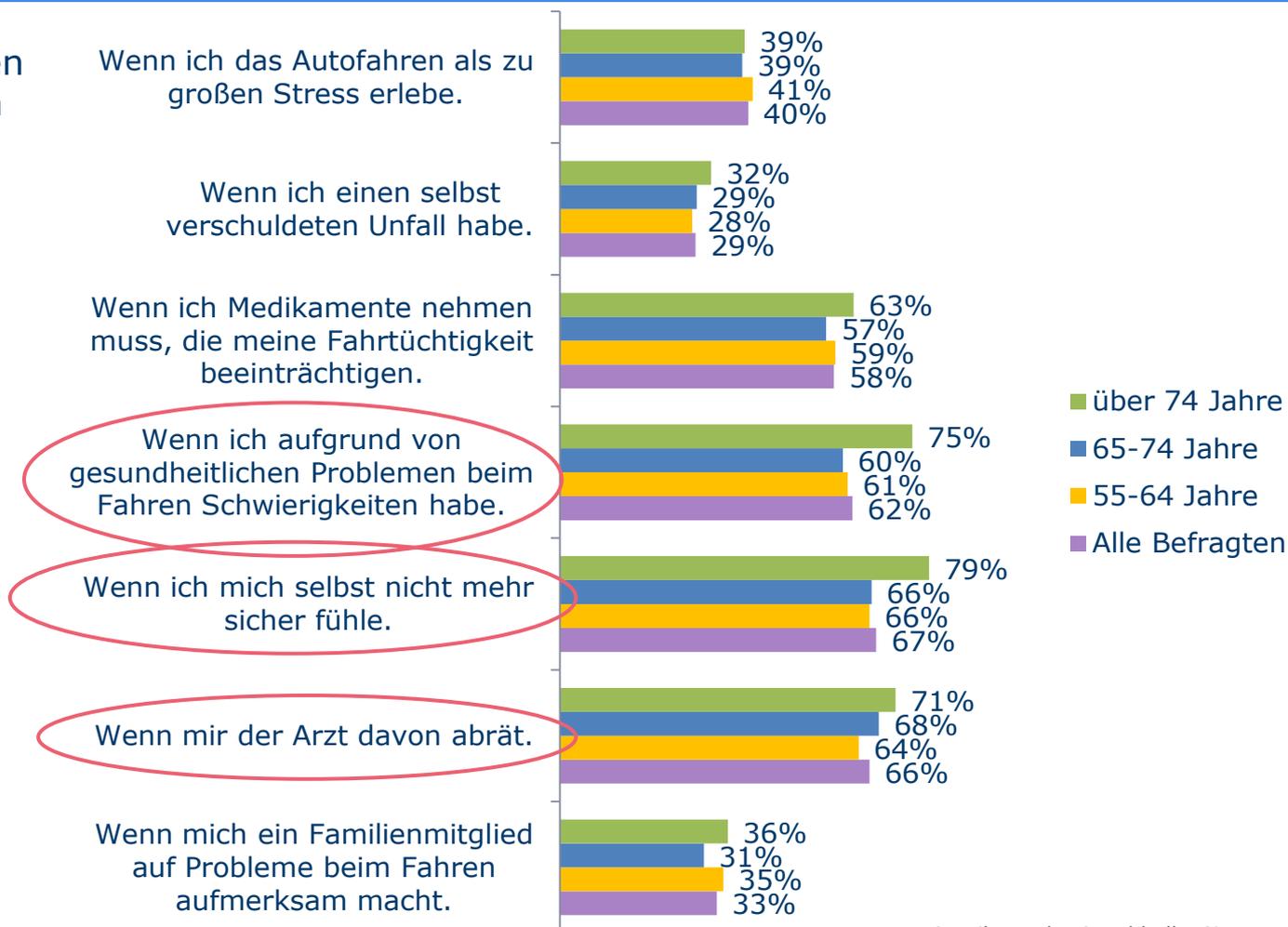
Häufigste Nennungen unter „anderes“:

- Nach dem Genuss von Alkohol
- Bei kurzen Wegen
- Bei gutem Wetter

Anteile an der Anzahl aller Nennungen.
 n= 302 (55-64 Jahre). n= 196 (65-74 Jahre). n=56 (über 74 Jahre). Mehrfachnennungen waren möglich.
 Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Von den befragten Älteren im Land Brandenburg genannte Umstände, unter denen das Autofahren aufgegeben würde

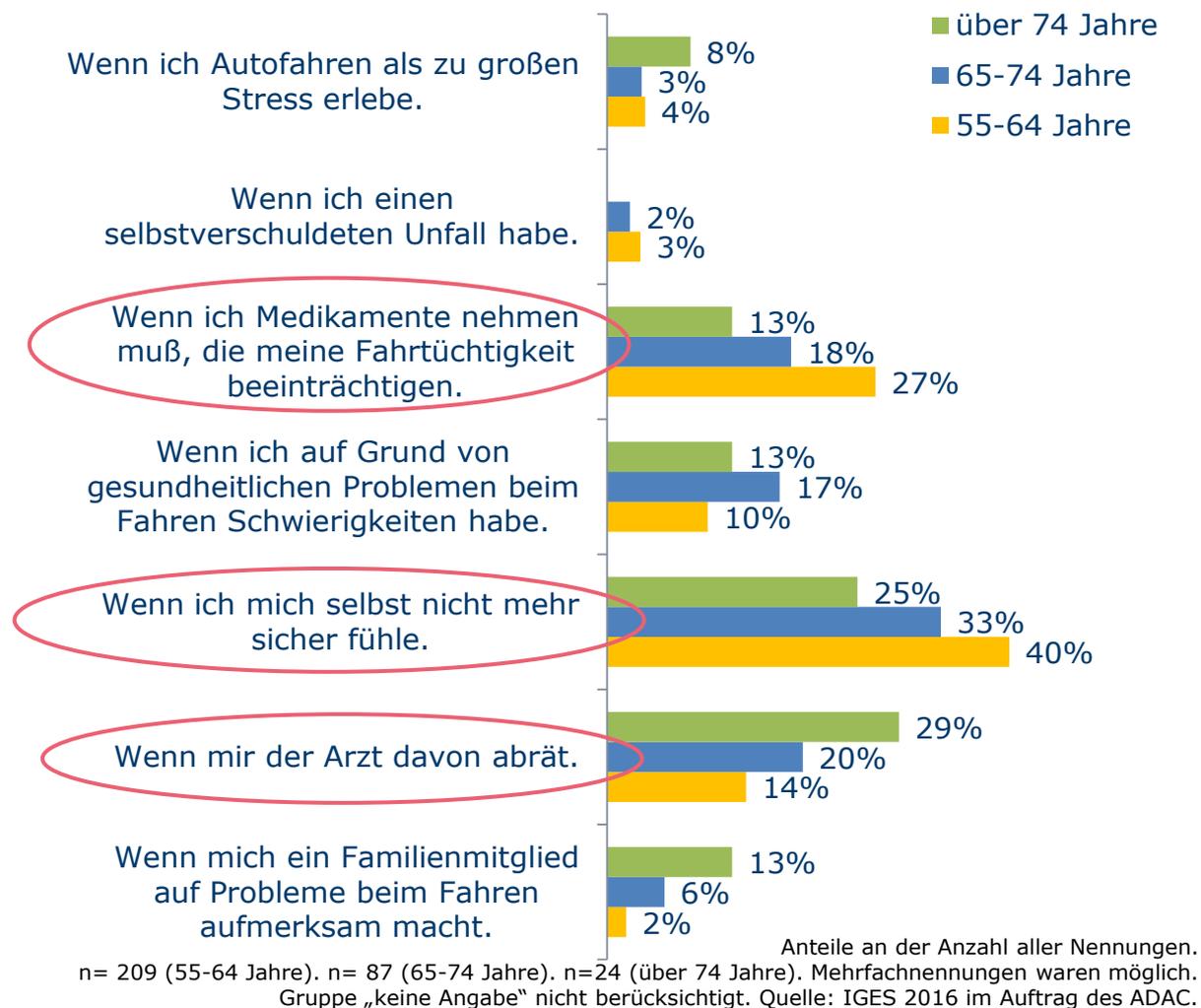
- TOP 3 Nennungen weisen auf einen hohen Grad von Verantwortungsbewusstsein hin.



Anteile an der Anzahl aller Nennungen.
 n= 302 (55-64 Jahre). n= 196 (65-74 Jahre). n=56 (über 74 Jahre). Mehrfachnennungen waren möglich.
 Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

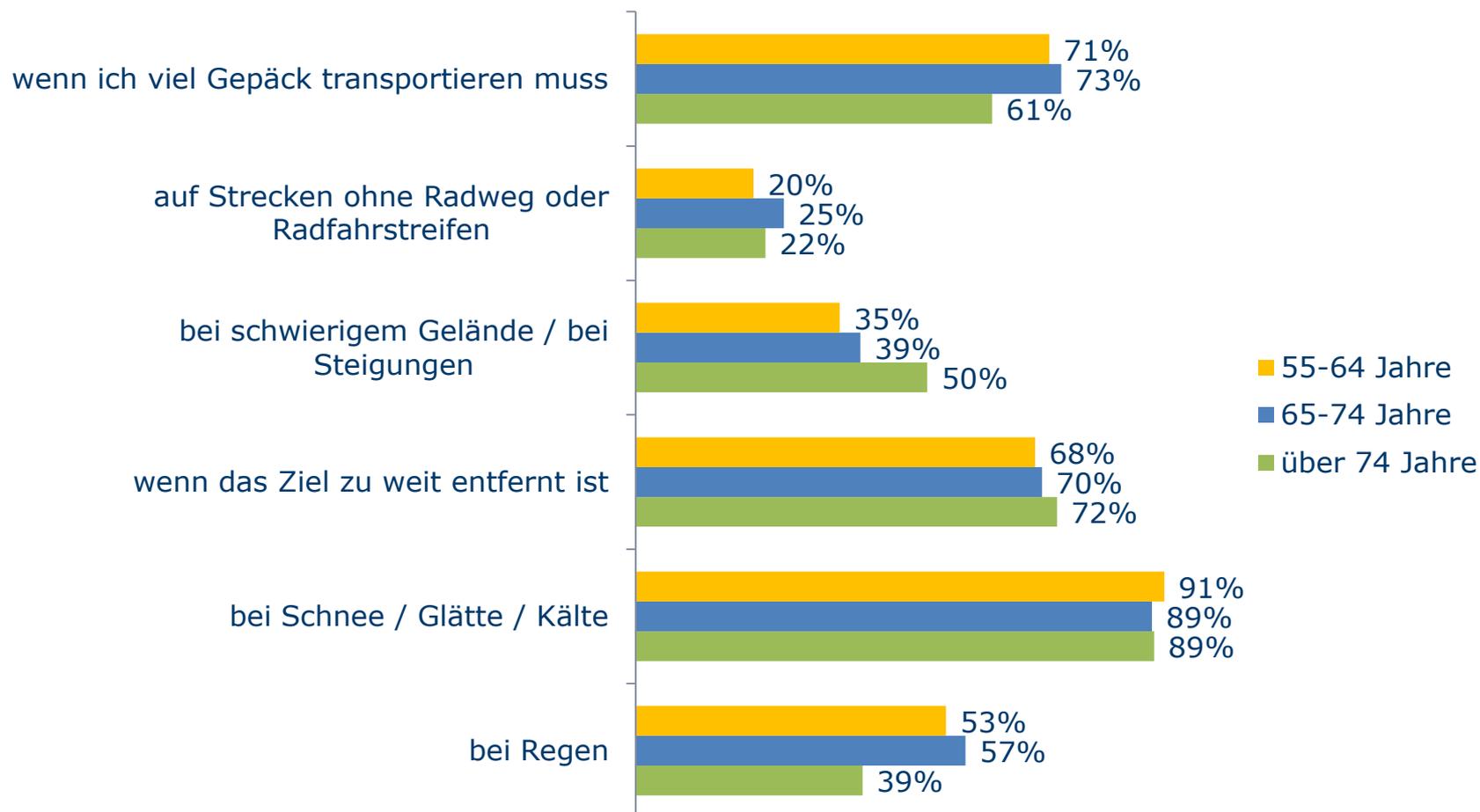
Im Vergleich: In deutschlandweiter Studie genannte Umstände, unter denen das Autofahren aufgegeben würde

- Die Nennungen der Brandenburger Befragten decken sich nahezu mit den TOP 3 genannten Umständen in der deutschlandweiten Studie.
- Auch unter der deutschlandweit Befragten zeigt sich ein hohes Verantwortungsbewusstsein.



Schlechte Witterungsbedingungen ist häufigster Grund, das Fahrrad stehen zu lassen

Einschätzung der Radfahrenden Älteren: Wann lassen Sie das Fahrrad stehen?



Anteile an der Anzahl aller Nennungen.
 n= 203 (55-64 Jahre). n= 122 (65-74 Jahre). n=36 (über 74 Jahre). Mehrfachnennungen möglich. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

4.5 Öffentlicher Verkehr – Nutzung und Hemmnisse

In Regionen mit 100-150 EW/km² sowie in Umlandgemeinden überwiegend „gute“ Anbindung an den ÖPNV

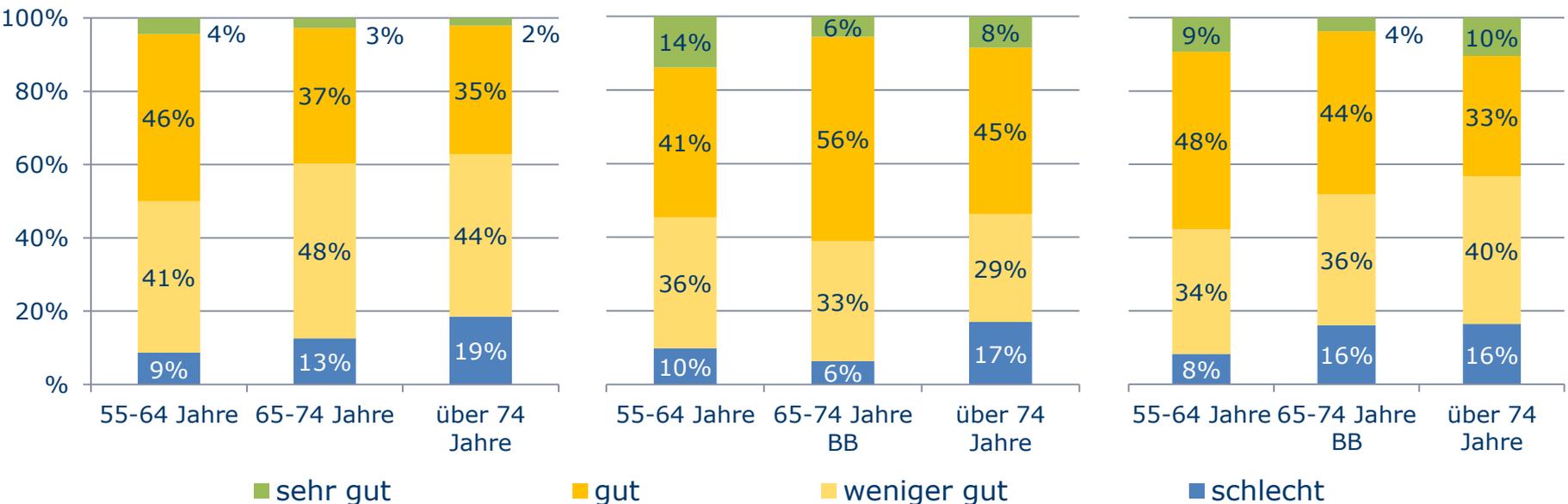
- Allerdings schätzen Befragte, die in Brandenburger Regionen unter 100 EW/qkm leben, ihre Anbindung an den ÖPNV als „weniger gut“ ein.
- Ca. 19% der über 74-Jährigen in Regionen unter 100 EW/qkm beurteilen ihre Anbindung an Bus & Bahn sogar als „schlecht“.

Generelle Einschätzung der Anbindung an Bus & Bahn

< 100 EW/km²

100-150 EW/km²

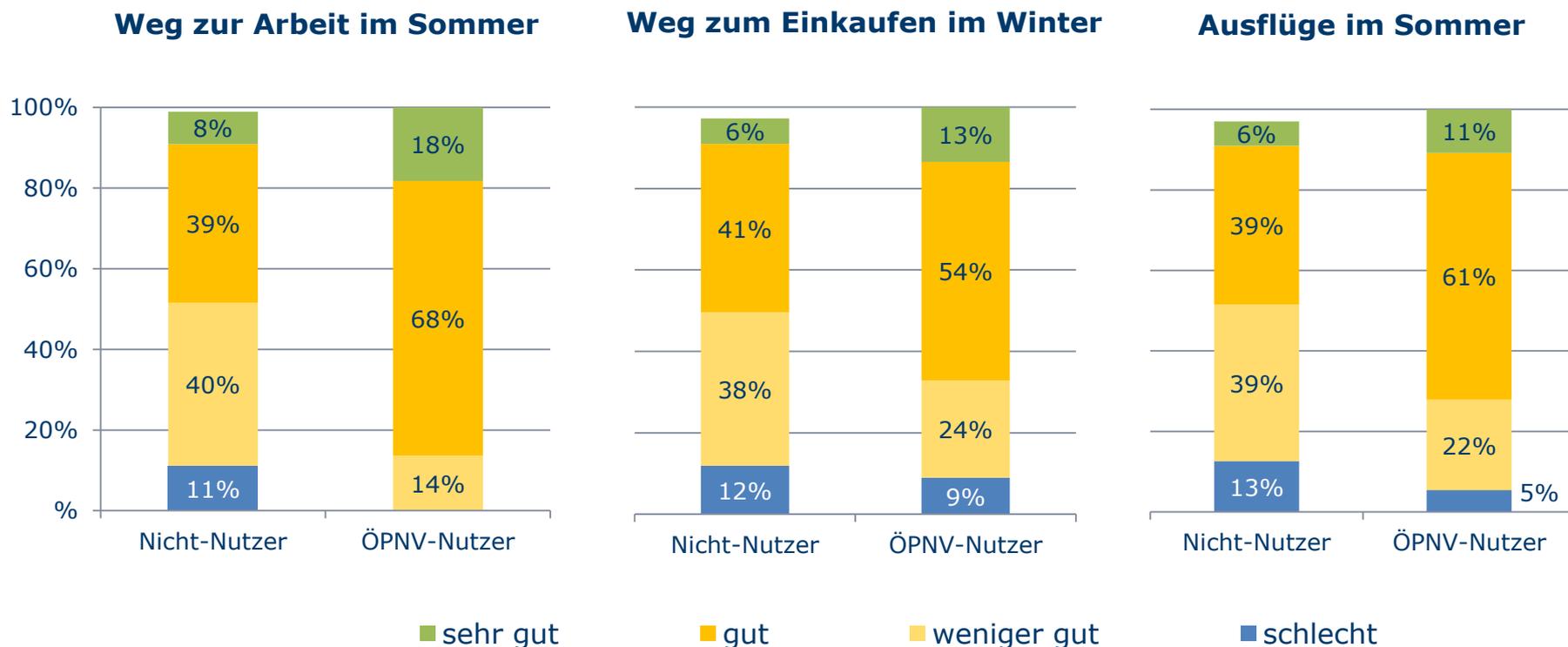
Umlandgemeinden



Von links nach rechts: n=346, n=384, n=245. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

ÖPNV-Nutzer bewerten die Anbindung an Bus und Bahn generell besser als Befragte, die ÖPNV nicht nutzen

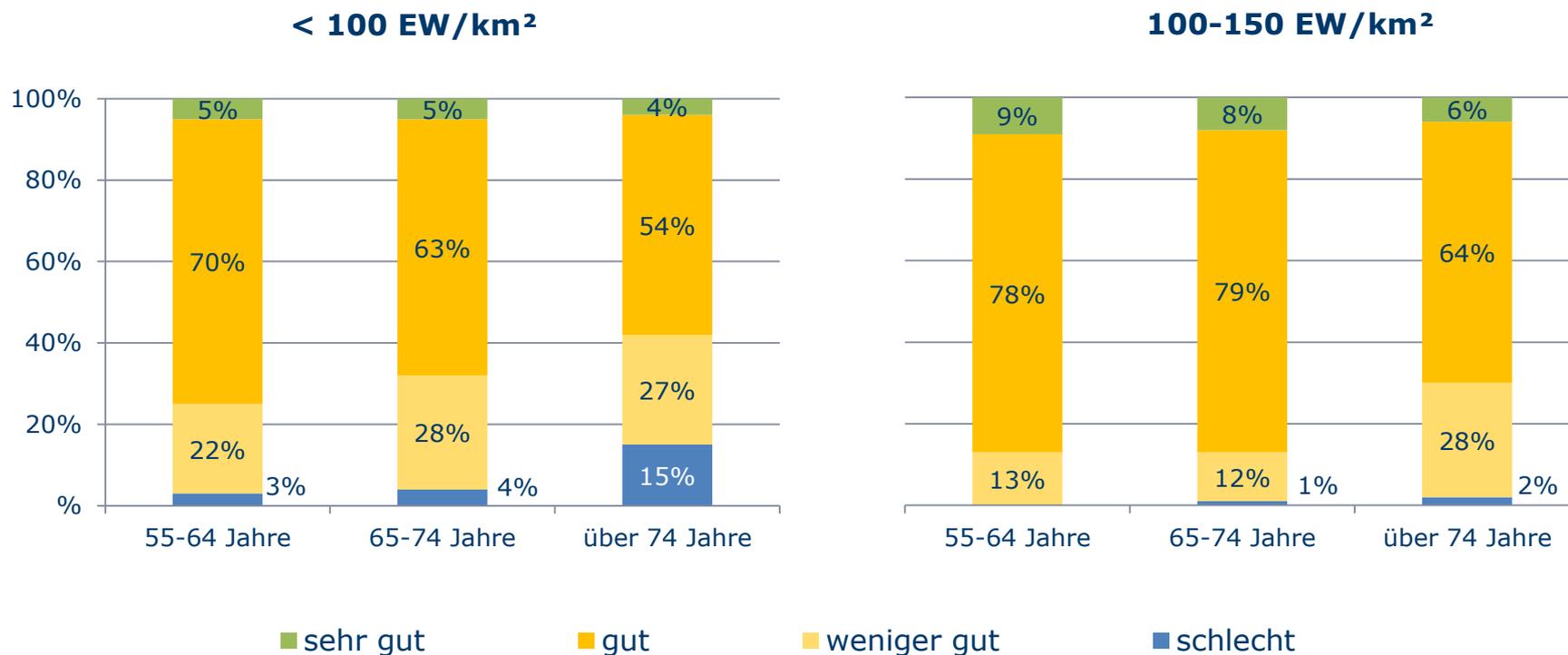
Generelle Einschätzung der Anbindung an Bus & Bahn im Vergleich zwischen ÖPNV-Nutzern und Nicht-ÖPNV-Nutzern (Ausgewählte Beispiele):



Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Abweichungen von 100% aufgrund von Rundungsdifferenzen. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

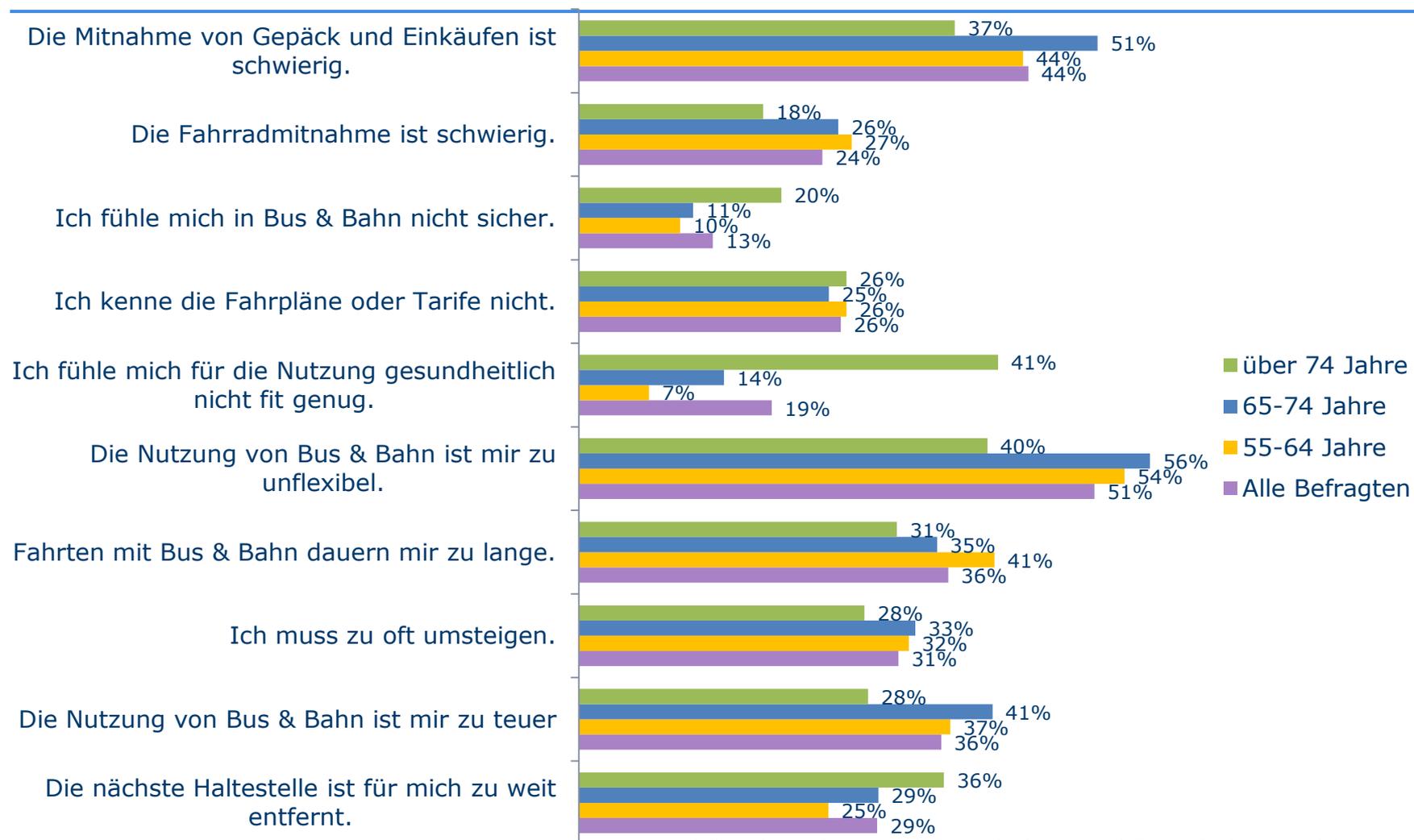
Im Vergleich: Generelle Einschätzung der Anbindung an Bus & Bahn fällt in der deutschlandweiten Studie besser aus

- Überwiegend „gute“ Anbindung an den ÖPNV
- In Regionen <100 EW/qkm beurteilen ca. 14% der über 75-Jährigen ihre Anbindung an Bus & Bahn als „schlecht“



n=443 (< 100 EW/km²). n=505 (100-150 EW/km²). Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Häufigste ÖPNV-Nutzungshemmnisse sind die schwierige Mitnahme von Gepäck, Unflexibilität sowie lange Reisezeiten

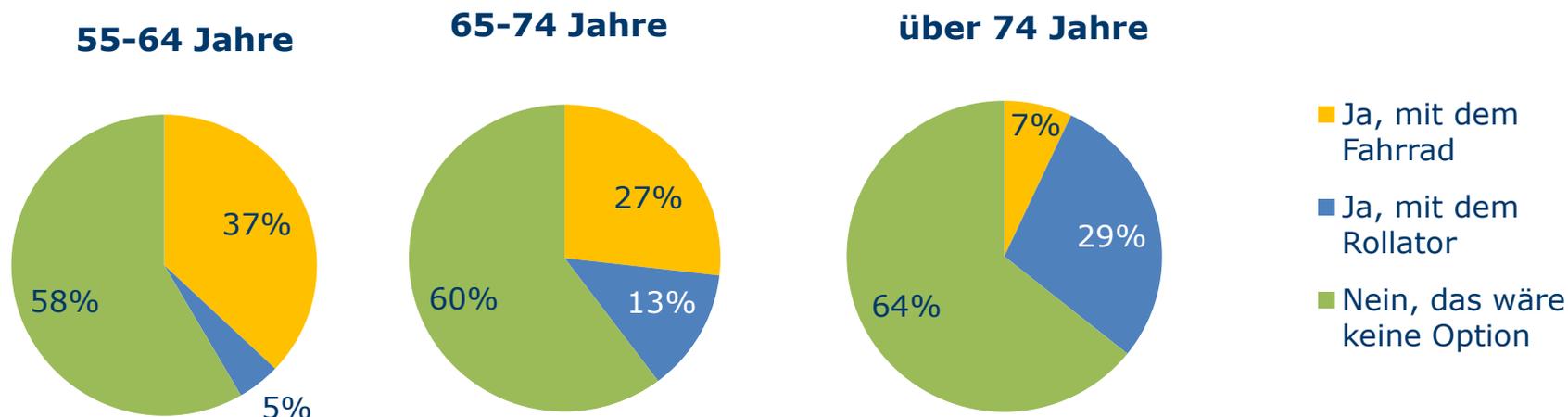


N = 1.001 (Alle Befragten). n = 391 (55-64 Jahre). n = 329 (65-74 Jahre). n = 281 (über 74 Jahre). Mehrfachnennungen waren möglich. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Höherer Platzanteil für Rad und Rollator im öffentlichen Verkehr benötigt

- Für ca. 30 bis 40% der Befragten wäre je nach Altersgruppe die Mitnahme von Fahrrad oder Rollator in Bus und Bahn eine Option.
- Je älter die Befragten, desto häufiger wird die Benutzung von Bus und Bahn mit dem Rollator als Option genannt.
- Folgerung: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr sollte sachgerecht definiert sowie bequeme Radbeförderung ermöglicht werden.

Wäre es für Sie eine Option, mit dem Fahrrad oder dem Rollator Bus und Bahn zu benutzen?

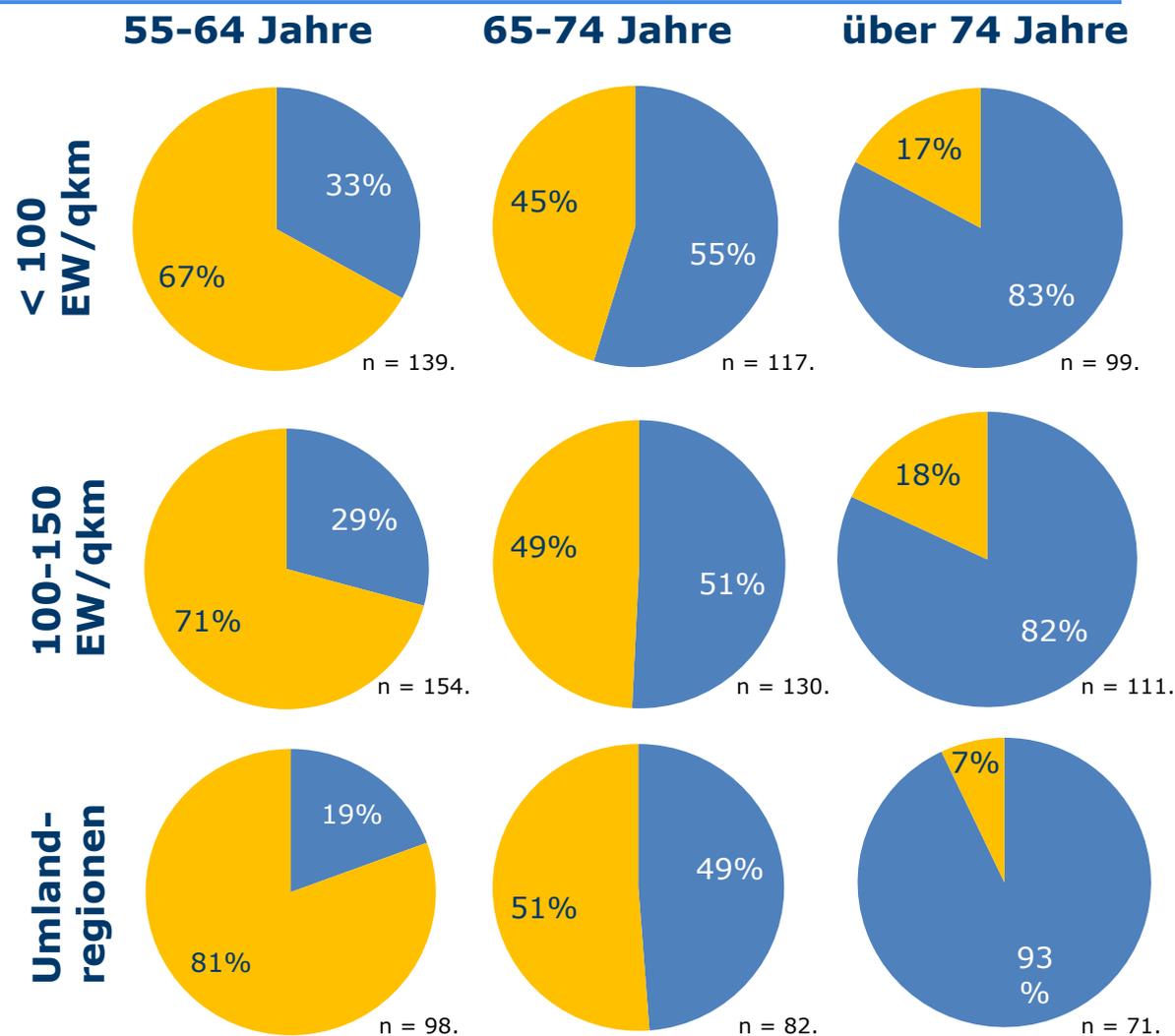


Von links nach rechts: n=394, n=322, n=288. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

4.6 Einstellung zu neuen Mobilitätsoptionen

Bekanntheit von Carsharing bei den befragten Älteren im Land Brandenburg vorhanden

- Ca. 67 bis 81% der 55 bis 64-Jährigen kennen Carsharing.
- Unter den über 74-Jährigen kennen bereits bis zu ca. 18% (je nach Region) Carsharing.
- In der Altersgruppe 65 bis 74 Jahre kennt ca. die Hälfte der Befragten Carsharing – unabhängig von der Einwohnerdichte.



Kennen Sie Carsharing?

■ nein ■ ja

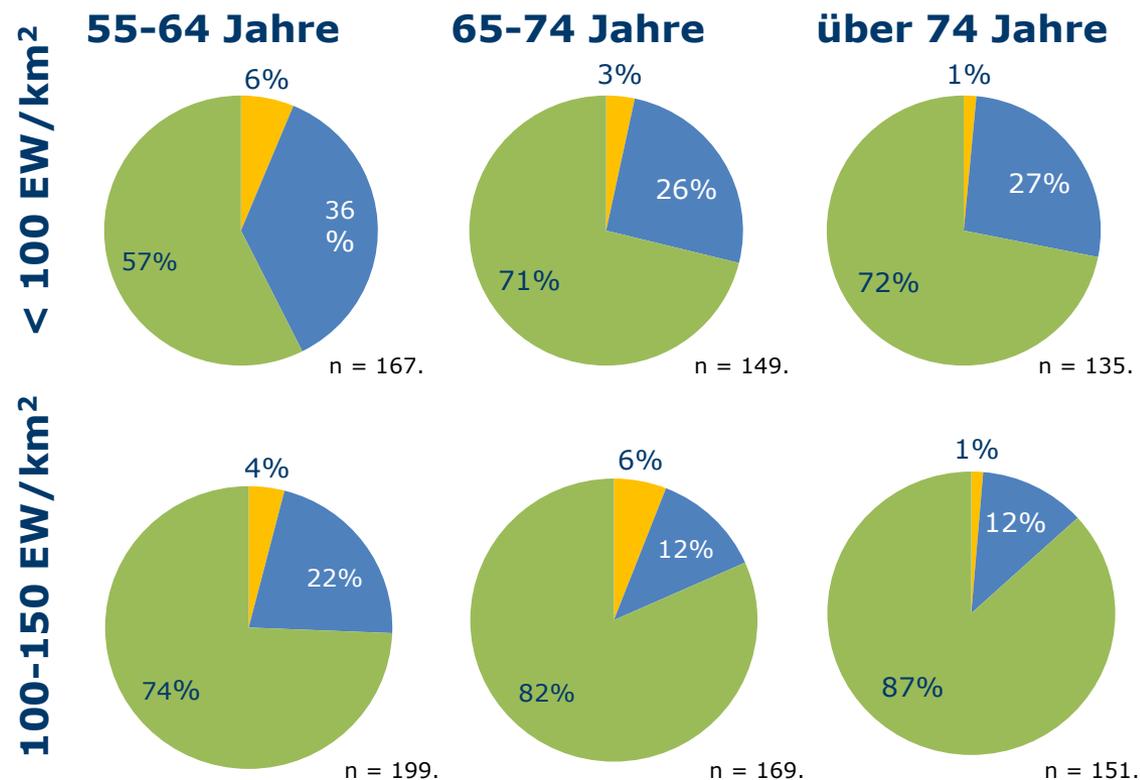
Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt.
Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

In deutschlandweiter Studie kennen bis zu ca. 6% der Befragten Carsharing-Angebote in Ihrem Wohnort

- Aufgrund unterschiedlicher Fragestellungen ist kein unmittelbarer Vergleich zu Brandenburg gegeben.

Gibt es in Ihrem Wohnort bereits Carsharing?

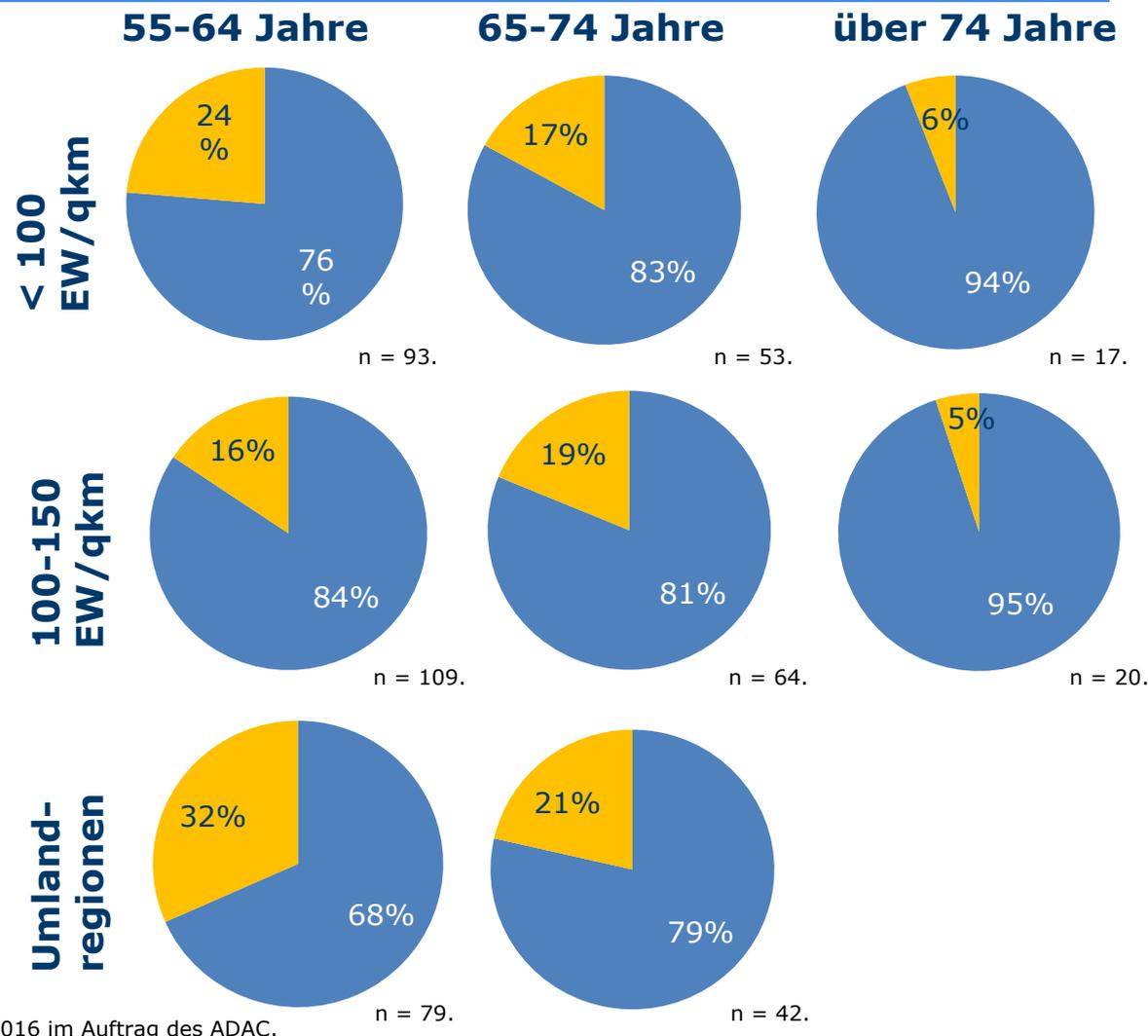
■ nein ■ ja ■ Weiß nicht



Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Die Mehrheit der Befragten hat Carsharing noch nie genutzt

- Bei den über 74-Jährigen haben ca. 95% Carsharing bisher nicht genutzt. In den Berliner Umlandgemeinden nutzten zwei von fünf antwortenden Befragten dieser Altersgruppe bereits Carsharing.
- Den größten Anteil derer, die schon einmal Carsharing genutzt haben, sind mit ca. 32% die 55 bis 64-jährigen Befragten aus den Berliner Umlandgemeinden.



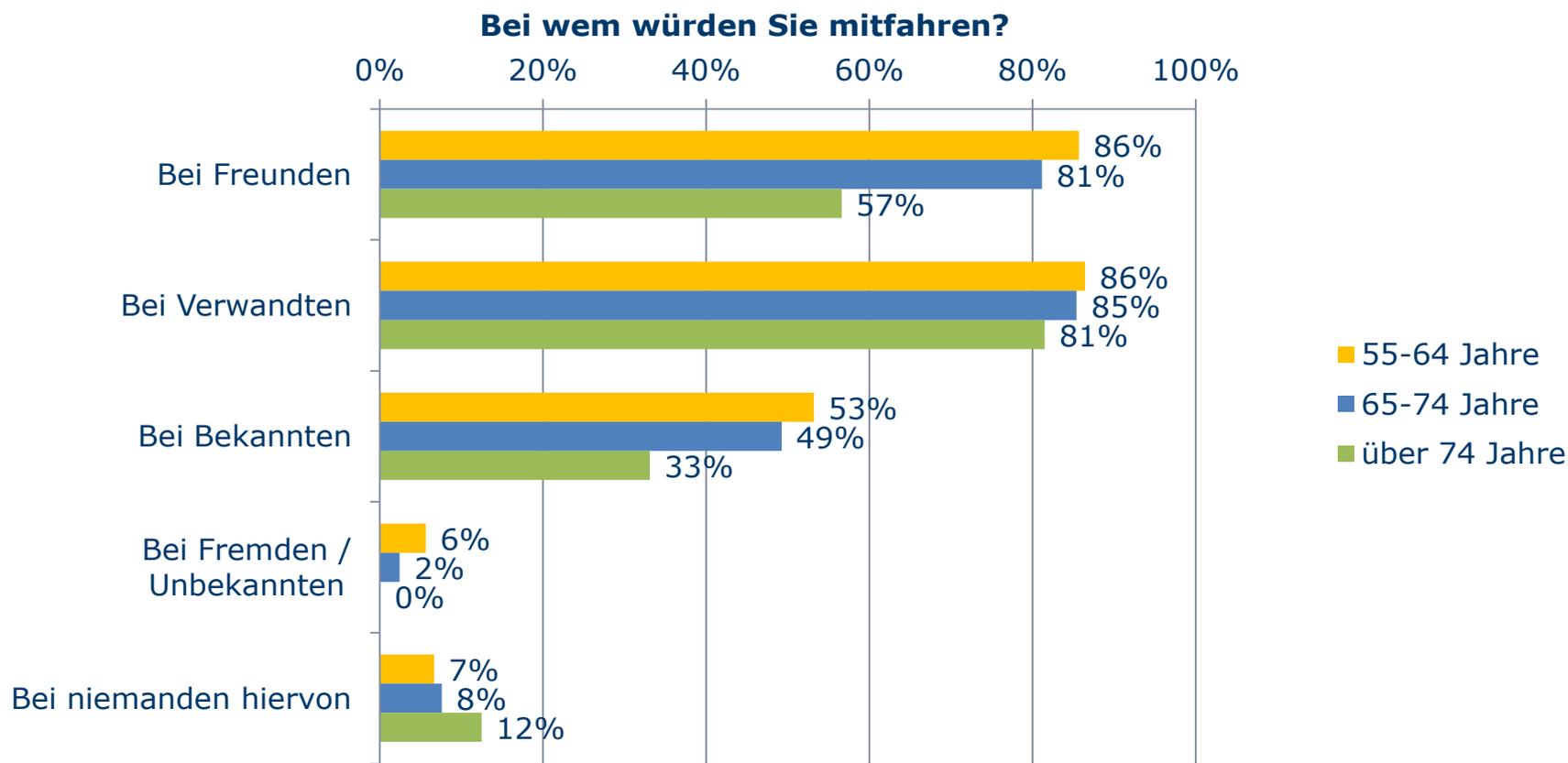
Haben Sie Carsharing schon genutzt?

■ nein ■ ja

Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Die meisten Befragten würden bei Verwandten und Freunden mitfahren

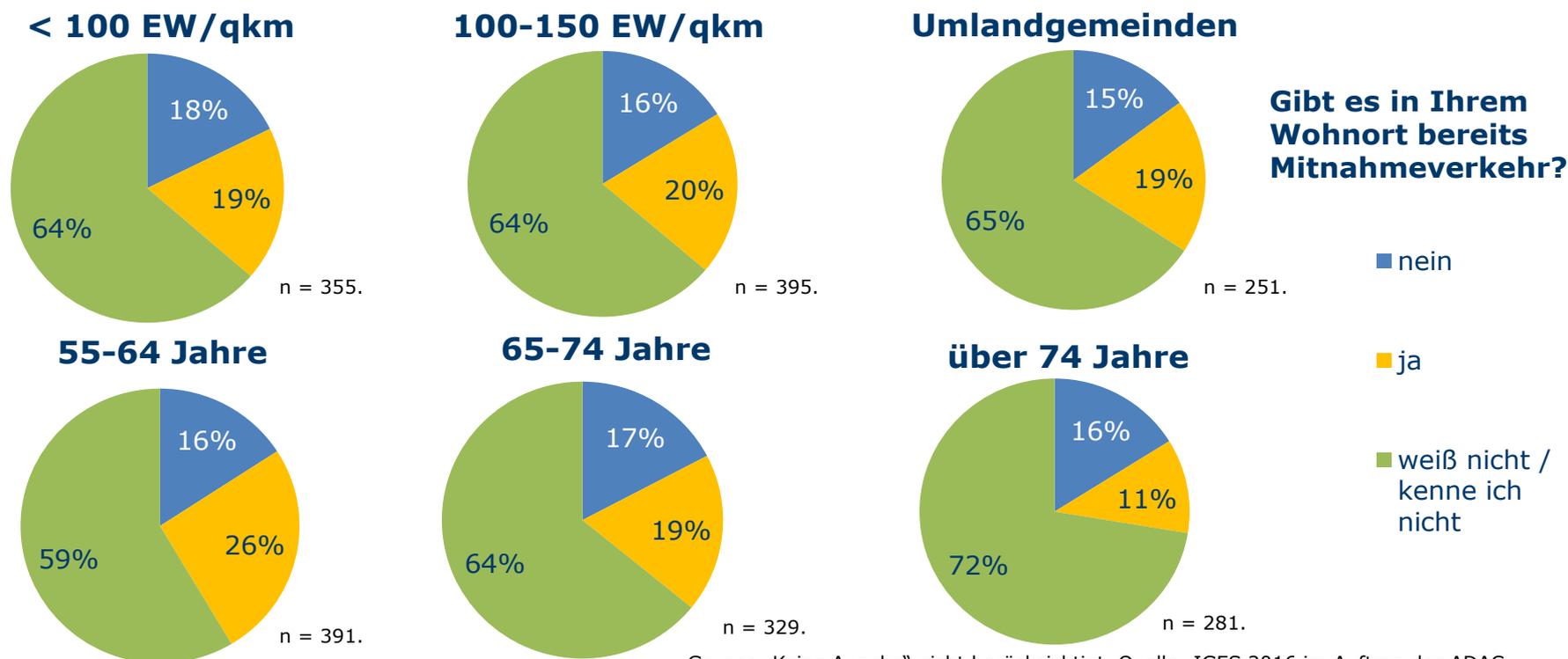
- Verwandte sind mit ca. 80% in allen Altersgruppen die favorisierte Mitnahmeoption.
- Ca. 12% der über 74-Jährigen würden weder bei Freunden, Verwandten oder Bekannten noch bei Fremden mitfahren.



n=2.188. Mehrfachnennungen möglich. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Mitnahmeverkehre sind unter den Befragten im Land Brandenburg mehrheitlich unbekannt

- Mit zunehmendem Alter nimmt die Kenntnis von Mitnahmeverkehren ab.
- Keine regionsspezifischen Unterschiede erkennbar.
- Im Vergleich: In der gesamtdeutschen Studie sind Mitnahmeverkehre insbesondere in Altersgruppe 65-74 bekannt (ca. 60%), auch ca. 40% der Altersgruppe 55-64 kennen solche Angebote.

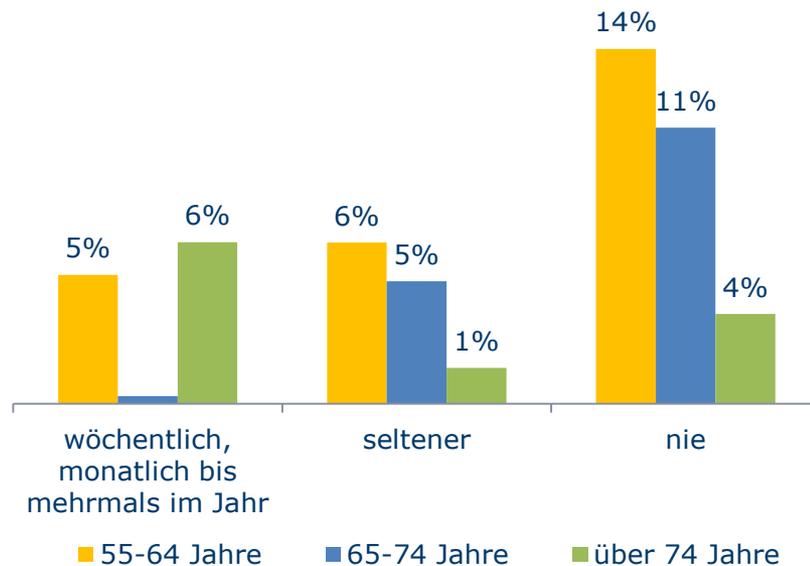


Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

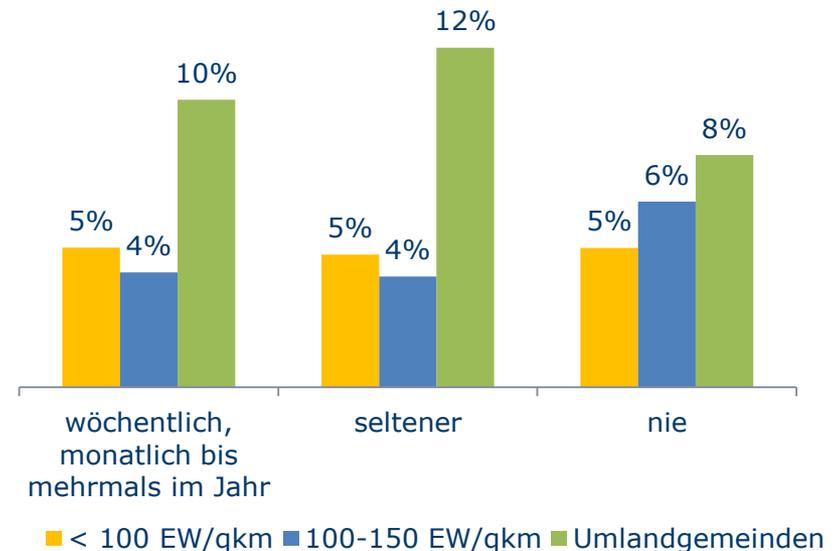
Mitnahmeverkehre werden von Befragten bereits genutzt

- Bis zu ca. 10% der Befragten nutzen Mitnahmeverkehre wöchentlich oder monatlich oder mehrmals im Jahr.

Nutzung von Mitnahmeverkehr nach Altersgruppen



Nutzung von Mitnahmeverkehr nach Regionen

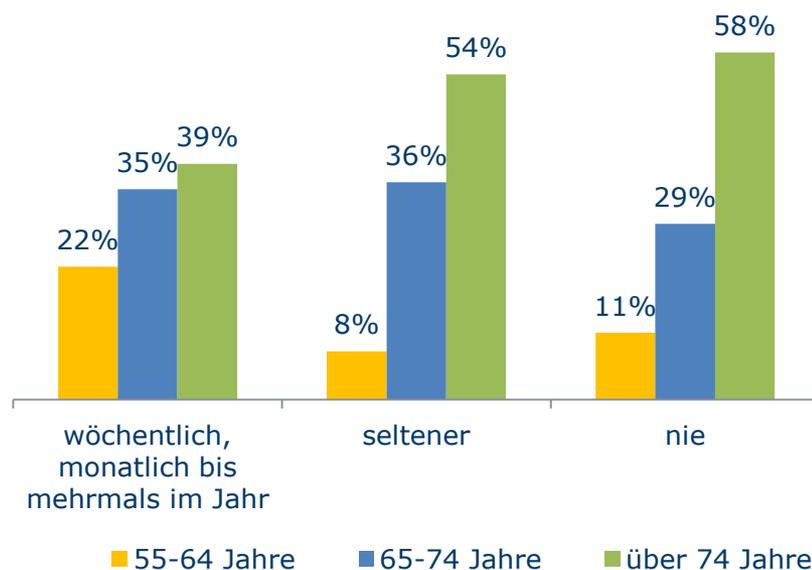


Von links (55-64 Jahre) nach rechts (Umlandgemeinden): n=391. n=329. n=281. n=355. n=395. n=251.
Gruppe „Keine Angabe“ nicht gezeigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

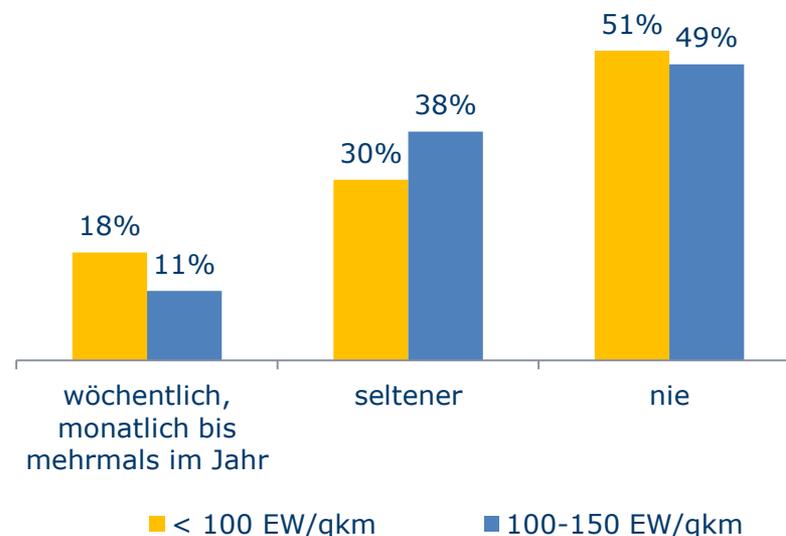
Im Vergleich: Nutzung von Mitnahmeverkehr durch die Befragten der deutschlandweiten Studie

- Deutschlandweit nutzen bis zu ca. 39% der befragten Älteren Mitnahmeverkehre wöchentlich oder monatlich oder mehrmals im Jahr.

Nutzung von Mitnahmeverkehr nach Altersgruppen



Nutzung von Mitnahmeverkehr nach Regionen



Von links (55-64 Jahre) nach rechts (100-150 EW/qkm): n=366. n=318. n=282. n=454. n=512.
Gruppe „Keine Angabe“ nicht gezeigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

TOP 3 genannte Vorteile des Mitnahmeverkehrs nach Altersgruppen der befragten Brandenburger

Alle Befragten:

1. Es ist günstiger als das Taxi. (13%)
2. Man kommt schneller zum Ziel als mit Bus & Bahn. (12%)
3. Es ist komfortabel. (12%)

n = 470.

55 bis 64-Jährige:

1. Es ist günstiger als das Taxi. (15%)
2. Es ist flexibel. (11%)
3. Es ermöglicht mir die Mitnahme von Gepäck. (11%)

n = 235.

65 bis 74-Jährige:

1. Man kommt schneller zum Ziel als mit Bus & Bahn. (14%)
2. Es ist komfortabel. (14%)
3. Es ermöglicht mir die Mitnahme von Gepäck. (12%)

n = 139.

Über 74-Jährige:

1. Es ermöglicht mir Kontakt zu anderen. (14%)
2. Man kommt schneller zum Ziel als mit Bus & Bahn. (13%)
3. Es ist komfortabel. (13%)

n = 96.

Mehrfachnennungen möglich. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Ca. 29% aller Brandenburger Befragten kennen Rufbus- oder Bürgerbus-Angebote schon

- Ca. 6% aller Befragten im Land Brandenburg kennen und nutzen einen Rufbus, ca. 3% einen Bürgerbus.
- Je nach Altersgruppe und Region kennen ca. 10-18% der Befragten ein Rufbus-Angebot und ca. 4-6% ein Bürgerbus-Angebot in Ihrem Wohnort, nutzen es aber nicht.
- Kein Unterschied erkennbar zwischen Befragten, die in Regionen mit und ohne Rufbus-/Bürgerbus-Angeboten wohnen (vgl. Seite 110).

■ ja, ich nutze einen Rufbus

■ ja, ich nutze einen Bürgerbus

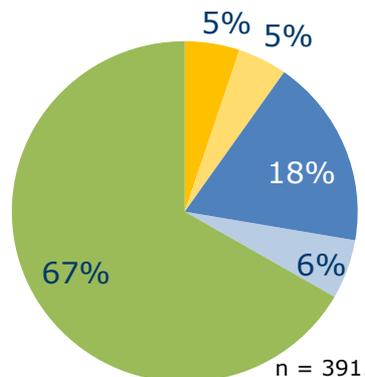
■ es gibt einen Rufbus, aber ich nutze ihn nicht

■ es gibt einen Bürgerbus, aber ich nutze ihn nicht

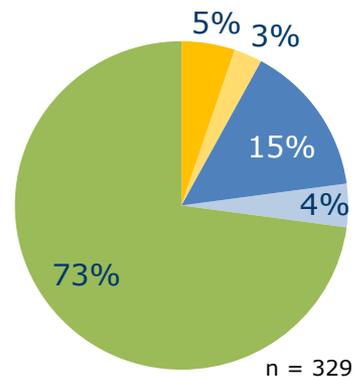
■ gibt es nicht / weiß nicht / kenne ich nicht

Gibt es in Ihrem Wohnort bereits Ruf- oder Bürgerbusse?

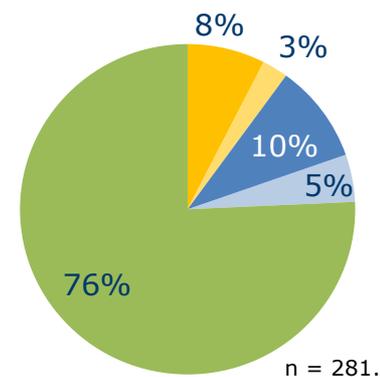
55-64 Jahre



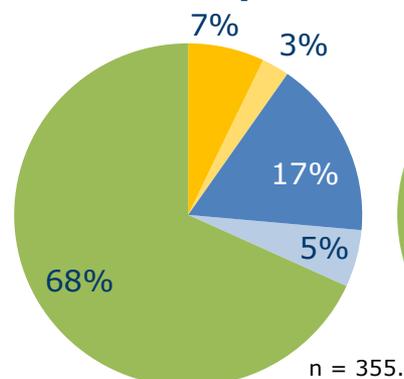
65-74 Jahre



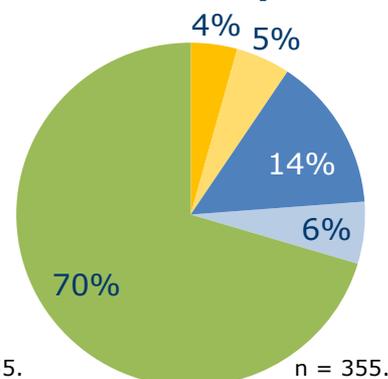
über 74 Jahre



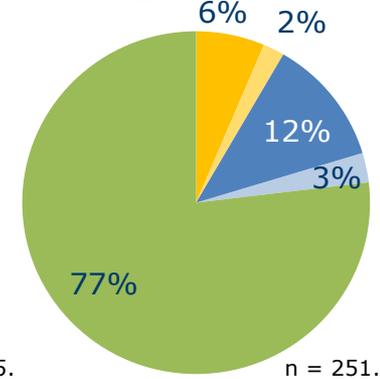
< 100 EW/qkm



100-150 EW/qkm



Umlandgemeinden



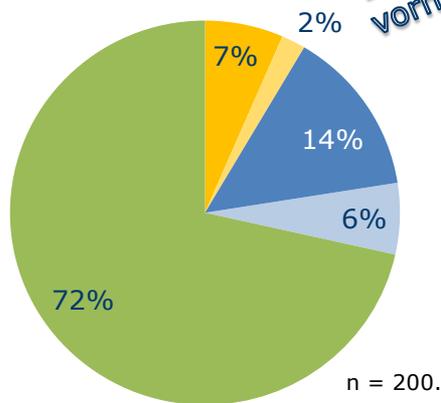
Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Kennntnis von Rufbus- oder Bürgerbus-Angeboten nach Planungsregionen

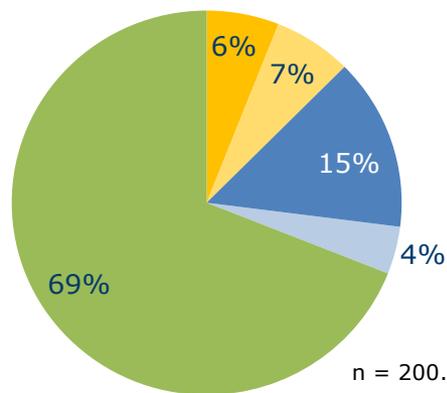


Prignitz-Oberhavel

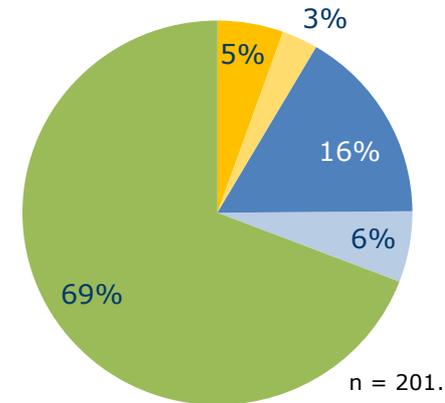
Bürgerbus vorhanden



Uckermark-Barnim

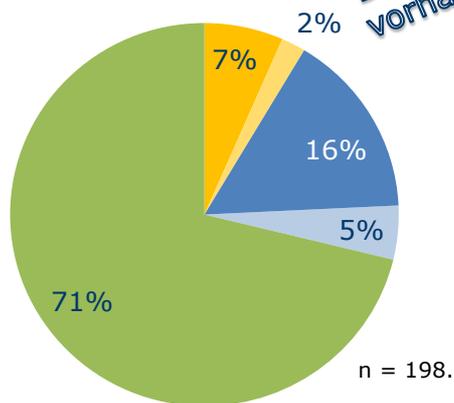


Oderland-Spree



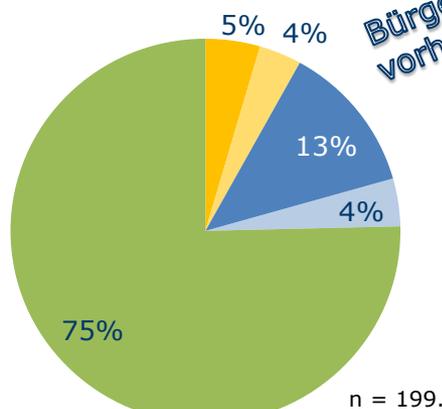
Lausitz-Spreewald

Bürgerbus vorhanden



Havelland-Fläming

Bürgerbus vorhanden



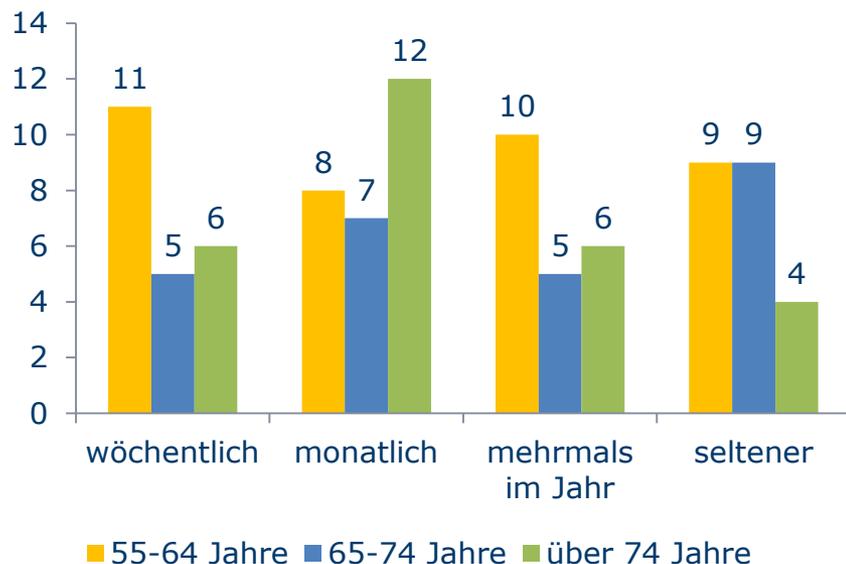
- ja, ich nutze einen Rufbus
- ja, ich nutze einen Bürgerbus
- es gibt einen Rufbus, aber ich nutze ihn nicht
- es gibt einen Bürgerbus, aber ich nutze ihn nicht
- gibt es nicht / weiß nicht / kenne ich nicht

Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

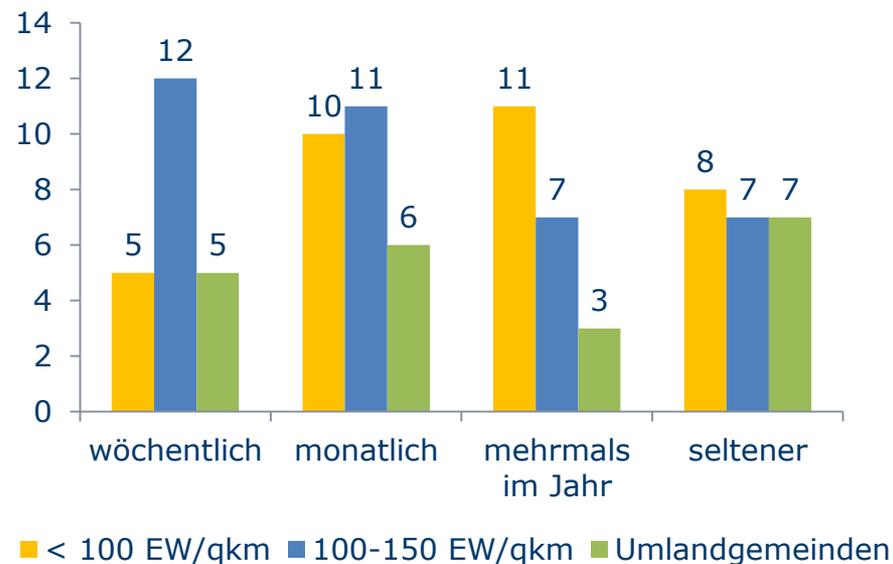
Mehr als die Hälfte der befragten Rufbus-/Bürgerbus-Nutzer nimmt das Angebot wöchentlich bis monatlich wahr

- Von den 92 Befragten, die Ruf- bzw. Bürgerbusse nutzen, nutzen ihn
 - ca. 24% wöchentlich,
 - ca. 29% monatlich,
 - ca. 23% mehrmals im Jahr,
 - ca. 24% seltener.

Nutzung von Ruf-/Bürgerbussen nach Altersgruppen



Nutzung von Ruf-/Bürgerbussen nach Regionen



Links: n=92. Rechts: n=92. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

TOP 3 genannte Vorteile des Rufbusses nach Altersgruppen der befragten Brandenburger

Alle Befragten:

1. Es ist günstiger als das Taxi. (20%)
2. Es ist komfortabel. (17%)
3. Man kommt schnell zum Ziel & Es ist flexibel. (je 16%)

n = 346.

55 bis 64-Jährige:

1. Es ist günstiger als das Taxi. (21%)
2. Es ist komfortabel. (19%)
3. Es ist flexibel. (15%)

n = 137.

65 bis 74-Jährige:

1. Es ist günstiger als das Taxi. (20%)
2. Man kommt schnell zum Ziel. (19%)
3. Es ist flexibel. (19%)

n = 101.

Über 74-Jährige:

1. Es ist günstiger als das Taxi. (19%)
2. Man kommt schnell zum Ziel. (19%)
3. Es ist komfortabel. (17%)

n = 108.

Mehrfachnennungen möglich. Gruppe „keine Angabe“ nicht gezeigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Jeder fünfte Befragte plant die Anschaffung eines Elektrofahrrads

- Ca. 8% aller Befragten besitzen bereits ein Elektrofahrrad.
- Ca. 21% aller Befragten planen den Kauf bzw. denken über eine Anschaffung nach.
- Elektrofahrrad-Besitz und geplante Anschaffung sinken mit zunehmendem Alter.

Vergleichswerte aus deutschlandweiter Studie

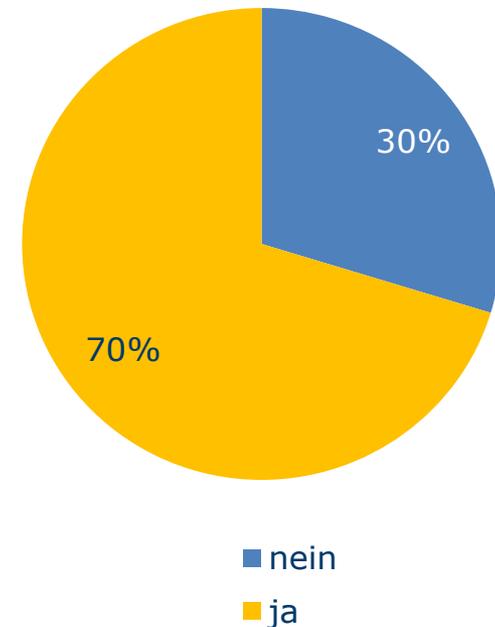
	Besitzer eines Elektrofahrrads				Kauf eingeplant bzw. darüber nachgedacht			
	n		%		n		%	
55-64 Jahre	41	26	11%	7%	115	78	29%	22%
65-74 Jahre	31	21	9%	6%	78	35	24%	12%
über 74 Jahre	7	13	3%	5%	16	14	6%	5%
Anteil an allen Befragten	79	60	8%	6%	209	127	21%	12%

Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

Änderung der Radfahrfhäufigkeit

- Ca. 70% der Befragten glauben, dass sie nach dem Kauf eines Elektrofahrrades mehr Fahrrad fahren würden bzw. fahren nach der Anschaffung mehr Fahrrad.
- Ca. 30% würden nach dem Kauf ihre Radfahrfhäufigkeit nicht ändern bzw. haben sie nach der Anschaffung eines Elektrofahrrads nicht geändert.
- Daher sollte die Radinfrastruktur erhalten und sicher gestaltet werden.

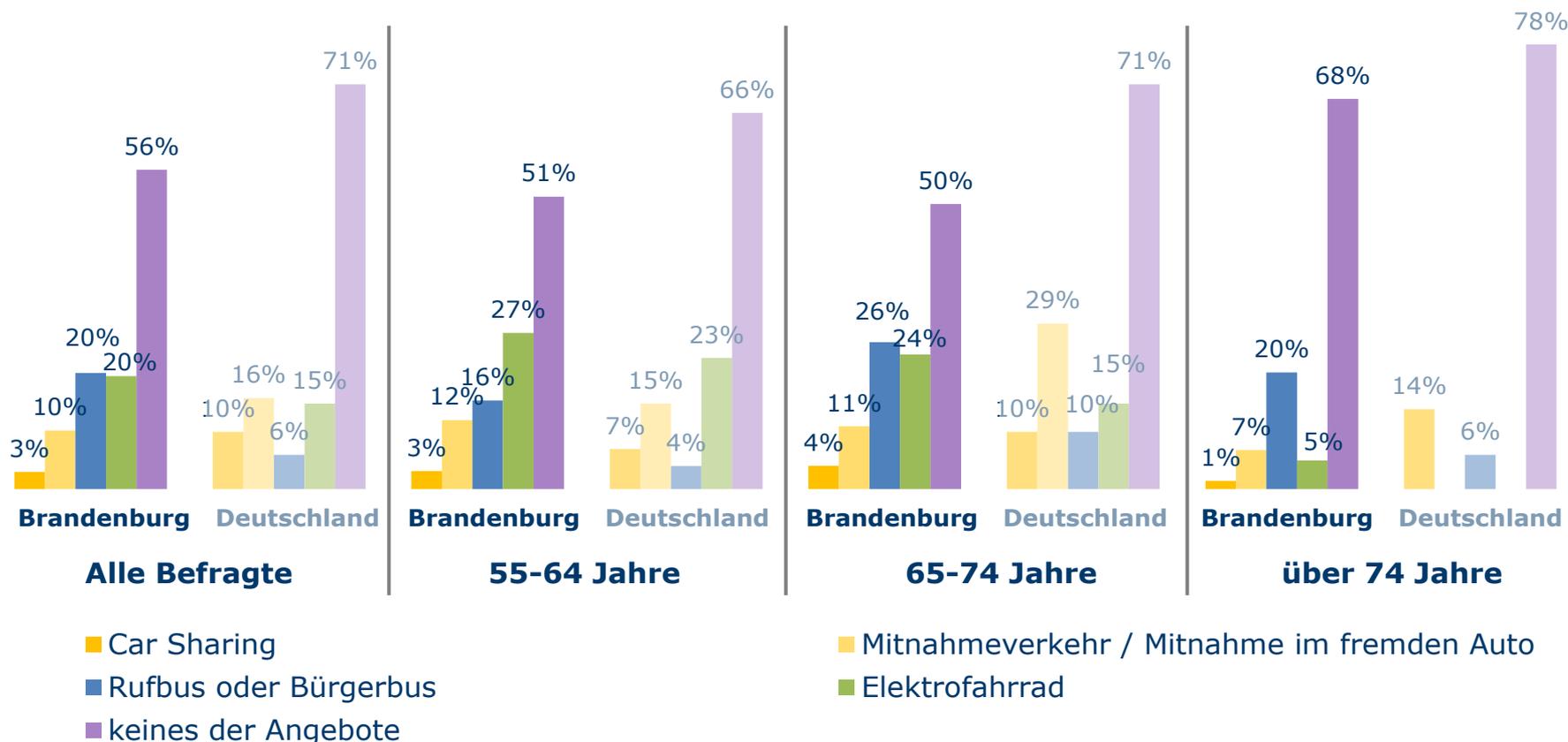
Würden Sie nach dem Kauf häufiger Fahrrad fahren?



N=276. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

Ruf-/Bürgerbus und E-Rad besitzen höchstes Nutzungspotenzial. Mitnahmeverkehre für ca. 7% der über 74-Jährigen interessant

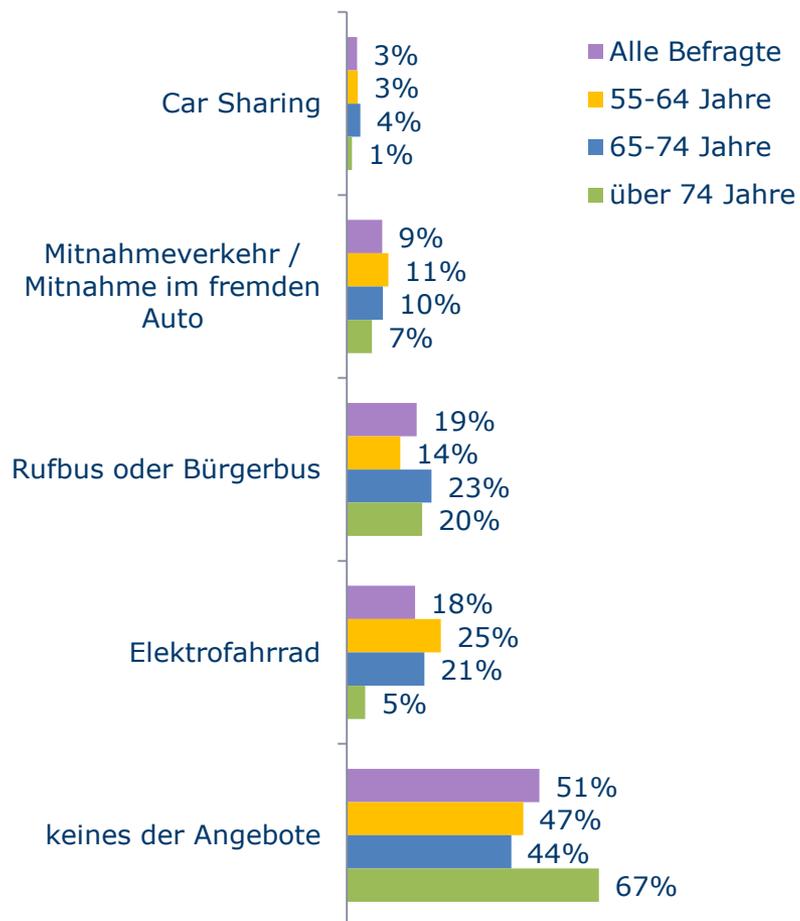
- Anteil der Befragten, die die nachfolgenden Angebote nutzen würden, wenn sie in ihrem Ort verfügbar wären (Vergleich zu deutschlandweiter Studie):



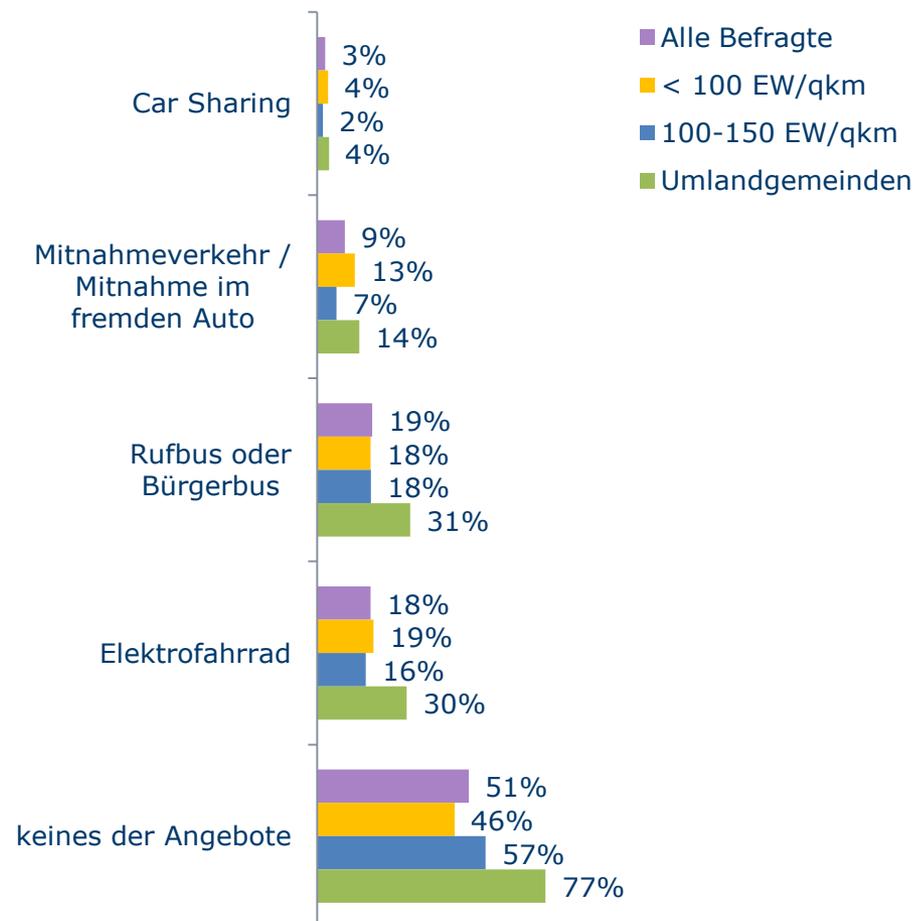
n=973. Mehrfachnennungen waren möglich. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quellen: IGES 2014 und 2016 im Auftrag des ADAC.

Nennung der Nutzungspräferenzen zeigt: Ca. die Hälfte der Befragten interessiert sich für die Angebote

Nutzungspräferenzen nach Alter



Nutzungspräferenzen nach Regionen



n = 973. Mehrfachnennungen waren möglich. Gruppe „Keine Angabe“ nicht berücksichtigt. Quelle: IGES 2016 im Auftrag des ADAC.

5. Literaturverzeichnis

Literaturverzeichnis

- ADAC (Allgemeine Deutsche Automobil-Club e. V) (2014): Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum. München.
- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (2013): Laufende Raumbeobachtung, Raumabgrenzungen. URL: <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/Kreistypen2/kreistypen.html?nn=443270>. Letzter Zugriff: 07.03.2016.
- Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (2015): Karte Brandenburg. URL: <http://gl.berlin-brandenburg.de/regionalplanung/regionen/index.html>. Letzter Zugriff: 07.01.2016.
- Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (2013): Raumordnungsbericht Berlin-Brandenburg 2013.
- Heinze, Prof. Dr. Rolf G. (2014): Die Lebensphasen im Alter. Vortrag beim 6. GENERALI-Zukunftssymposium „Das Dritte Leben. Von der Vielfalt der Nacherwerbsphase“ .
- Richter, Silvia (2009): Mobilität wird individueller. In: LandInForm, Magazin für ländliche Räume. Ausgabe 3.2009.
- Statistisches Bundesamt (2013): Einwohnerzahlen mit Stand vom 31.12.2013.

**Christoph Gipp,
Petra Nienaber**

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin

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

petra.nienaber@iges.de
Fon +49 30 230 809 565

www.iges.de
