



Hochschule Neubrandenburg  
University of Applied Sciences



Joachim Burmeister

# Radverkehrsmobilität von Senioren/innen in ländlichen Räumen

Projektbearbeitung:

Hochschule Neubrandenburg  
Joachim Burmeister  
Kristine Waack

ISAB - Institut, Köln  
Irina Bernstein  
Joachim Braun

Neubrandenburg 2007

Gefördert durch das



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

# Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Überblick über Ergebnisse, Empfehlungen und aktuelle Entwicklungen</b> .....	<b>5</b>
1.1 Ergebnisse und Empfehlungen der schriftlichen Befragung .....	5
1.2 Ergebnisse und Empfehlungen aus Experten- und Werkstattgespräche .....	9
1.3 Aktuelle Entwicklungen und Themen .....	13
<b>2. Projektziele und methodisches Vorgehen</b> .....	<b>15</b>
2.1 NRVP und Projektziele .....	15
2.2 Methodisches Vorgehen und Projektverlauf .....	17
<b>3. Forschungsstand</b> .....	<b>21</b>
3.1 Demografische Situation .....	21
3.2 Ländliche Räume .....	23
3.3 Mobilität älterer Bürger in ländlichen Räumen .....	30
3.4 Die Landkreise Demmin und Nordwestmecklenburg .....	38
<b>4. Die schriftliche Befragung</b> .....	<b>66</b>
4.1 Ziele und Durchführung der Befragung .....	66
4.2 Befragtengruppen .....	68
4.3 Mobilität der über 50-Jährigen .....	73
4.4 Fahrrad – Mobilität .....	88
4.5 Strategien zur Förderung fahrradfreundlicher Maßnahmen für Ältere ...	105
<b>5. Die Experten- und Werkstattgespräche</b> .....	<b>124</b>
5.1 Rahmenbedingungen für Radverkehrsmobilität .....	125
5.2 Alter und Radmobilitätsverhalten .....	129
5.3 Soziale Kontakte und Partizipation .....	134

<b>6.</b>	<b>Förderung der Radverkehrsmobilität von Senioren und Seniorinnen in ländlichen Räumen .....</b>	<b>136</b>
6.1	Aktivierung älterer Bürger für Radmobilität und bürgerschaftliches Engagement.....	138
6.2	Aktivierung durch (Gruppen-) Projekte .....	142
6.3	Begleitung und Beratung von Gruppen und Initiativen .....	145
6.4	Koordination und Vernetzung von Experten und Organisationen .....	148
6.5	Ausblick: Professionelle Unterstützung von Radmobilität in ländlichen Räumen .....	151
<b>7.</b>	<b>Anhang.....</b>	<b>154</b>
7.1	Deutschland 2020: Funktionspotenziale ländlicher Räume .....	154
7.2	Radwegepräferenzen in Demmin und Nordwestmecklenburg.....	164
7.3	Fragebögen: Befragung der über 50-Jährigen in den Landkreisen Demmin und Nordwestmecklenburg.....	168
7.4	Leitfäden zu den Experten- und Werkstattgesprächen in den Landkreisen Demmin und Nordwestmecklenburg .....	177
<b>8.</b>	<b>Tabellen .....</b>	<b>180</b>
<b>9.</b>	<b>Literatur .....</b>	<b>181</b>
<b>10.</b>	<b>Verzeichnis der Abbildungen .....</b>	<b>189</b>
<b>11.</b>	<b>Feingliederung .....</b>	<b>192</b>

## Vorwort

Auftraggeber der hier vorgelegten Studie ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin. Die leitende Absicht war es, die Radverkehrsmobilität von Seniorinnen und Senioren in ländlichen Räumen zu untersuchen, wobei insbesondere Erkenntnisse zu den Mobilitätsbedürfnissen, -anliegen und -hindernissen der über 50-Jährigen gewonnen werden sollten. Die Studie bezieht sich exemplarisch auf zwei Landkreise in Mecklenburg – Vorpommern und dient dazu, die Erarbeitung von Konzepten und Maßnahmen vorzubereiten, die das vorhandene Erfahrungswissen der Älteren nutzen und die Entwicklung intelligenter Formen der Partizipation von Bürgern und ihres Erfahrungswissens fördern.

Diese Studie entstand aus einer Zusammenarbeit zwischen der Hochschule Neubrandenburg (Fachbereich Soziale Arbeit, Bildung und Erziehung, Prof. Dr. Joachim Burmeister) und dem Institut für Sozialwissenschaftliche Analysen und Beratung, Köln, das neben der Mitwirkung am Gesamtprojekt insbesondere mit der Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der schriftlichen Befragung älterer Bürger in den Landkreisen Demmin und Nordwestmecklenburg befasst war. Mit der Projektbearbeitung waren befasst: Joachim Burmeister, Kristine Waack (Hochschule Neubrandenburg); Irina Bernstein, Joachim Braun (ISAB – Institut, Köln). - Mitwirkung am Kap. 3: Johann Kaether (Hochschule Neubrandenburg) und Anne Heller (Universität Greifswald).

Neben den weit mehr als 500 Bürgerinnen und Bürgern, die sich in den Landkreisen Demmin und Nordwestmecklenburg an der schriftlichen Befragung beteiligt haben, gilt der Dank der Forscher zahlreichen interessierten älteren und jüngeren Bürgerinnen und Bürgern, bürgerschaftlich engagierten Mitgliedern von Radgruppen und Interessenverbänden auf Kreis- und Landesebene (ADFC, Seniorenbeiräte, Tourismusverband) sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Kommunal- und Landesverwaltung in Mecklenburg – Vorpommern, die ihr Interesse an diesem Projekt durch Mitwirkung an der Befragung, den Experten- und Werkstattgesprächen sowie in regionalen Arbeitsgruppen bekundet haben, die sich im Anschluss an die Befragung in beiden Landkreisen gebildet haben und an der Umsetzung der in diesem Bericht vorgetragenen Ergebnisse, Erkenntnisse und Folgerungen weiterarbeiten.

Joachim Burmeister

# 1. **Ergebnisse, Empfehlungen und aktuelle Entwicklungen im Überblick**

## 1.1 **Ergebnisse und Empfehlungen der schriftlichen Befragung**

Die Mobilitätsmöglichkeiten sind für die Lebensqualität in den alternden und schrumpfenden ländlichen Räumen von höchster Bedeutung. Mobil zu sein bedeutet insbesondere für die älteren Menschen, für sich selber sorgen und am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können. Die Abwanderung junger Menschen führt zur Erlahmung des Geschäftslebens: die Versorgungszentren verlieren an attraktiven Zielen und die älteren Menschen müssen zunehmend weite Strecken zurücklegen, um beispielsweise den Einkauf zu erledigen oder zum Arzt zu kommen. Zunehmend sind viele ältere Menschen auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen. Die Zahl der Älteren, die einen PKW besitzen, steigt zwar an, mit dem höheren Alter geht der Motorisierungsgrad jedoch zurück: Alternativen sind gefragt. Die schriftliche Befragung im Rahmen des Projektes „Radverkehrsmobilität der über 50-Jährigen in den Landkreisen Demmin und Nordwestmecklenburg“ liefert die empirische Grundlage dafür.

1. Entgegen der Annahme, bei Mobilitätsbedürfnissen, -hindernissen und -risiken auf **Unterschiede zwischen den Landkreisen** schließen zu können, haben sich relativ wenige Spezifika herausstellen können. Bei der Verkehrsmittelnutzung, bei der Einschätzung eigener Mobilitätsmöglichkeiten sowie bei vielen anderen Faktoren war ausschlaggebender, wie weit entfernt die Befragten von den Versorgungszentren leben, wie alt und wie mobil sie sind, als in welchem Landkreis sie sich befinden.

Die **Lebensbedingungen der Älteren**, die in den Kreis- und Kleinstädten mit mehr als 3.000 Einwohnern leben, unterscheiden sich von denen der Älteren aus den kleinen Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern, die für ihre Erledigungen weite Strecken zurücklegen müssen. Die Kreis- und Kleinstädte können ihre Versorgungsfunktion eher erfüllen, auch wenn sie über kaum attraktive Angebote wie Theater oder Schwimmhallen etc. verfügen. Die Lage in den kleinen und kleinsten Gemeinden wird zunehmend schwieriger.

2. Die **Verkehrsanbindung** der über 50-Jährigen wird in beiden Landkreisen als verbesserungsbedürftig beurteilt. Der Landkreis Demmin schneidet dabei etwas besser als der Landkreis Nordwestmecklenburg ab: bei den Bewertungen der Radfahrmöglichkeiten, aufgeschlüsselt nach den einzelnen Ämtern und den amtsfreien Kommunen, schneidet das Amt Malchin am Kummerower See am besten ab, gefolgt von Boltenhagen aus dem Landkreis Nordwestmecklenburg.

Die **Aufenthaltsdauer im Straßenraum** ist bei allen über 50-Jährigen gleich, unabhängig davon, ob sie in einer Kreis- und Kleinstadt oder weit entfernt vom Zentrum leben. Die Gemeindegröße und die Versorgungsmöglichkeiten, aber auch tendenziell das Alter bestimmen darüber, welches Verkehrsmittel überwiegend genutzt wird.

### **Verkehrsmittelnutzung**

Der Radverkehr spielt vor allem bei alltäglichen Versorgungsgängen eine Rolle, z. B. beim Einkaufen oder auf dem Weg zum Verein. Beim Erreichen des Theaters oder der Schwimmhalle spielt das Fahrrad keine wichtige Rolle. Über 65-jährige und Befragte aus den Kreis- und den Kleinstädten fahren so oft **Rad**, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel für sie deutlich wichtiger als der **PKW** ist. Für die Älteren aus den ländlicheren Gebieten kommt das Rad erst nach dem PKW an zweiter Stelle.

### **Motive und Anliegen beim Radfahren**

Es macht älteren Radfahren Spaß, sich mit dem Fahrrad fortzubewegen: sie halten sich damit gesund und nutzen eine umweltfreundliche Alternative zu anderen Verkehrsmitteln.

Konkret bedeutet Fahrradfahren für sie, dass sie eine kostengünstige, zeitsparende und stressfreie Möglichkeit haben, ihre Ziele zu erreichen. Hinzu kommt, dass Radfahren für viele leichter ist als der Fußverkehr.

### **Hindernisse/Risiken beim Radfahren**

Einschränkungen im Mobilitätsverhalten hängen oft damit zusammen, dass kein Pkw vorhanden ist oder der öffentliche Personennahverkehr nicht zur Verfügung steht. Radfahren bedeutet für ältere Menschen, Probleme in der Mobilität in vielen Fällen zu lösen.

Trotzdem nutzen die älteren Bürger in kleineren Gemeinden deutlich seltener das Rad, um ihre alltäglichen Tätigkeiten zu erledigen. Dies liegt u.a. daran, dass die Strecken als zu lang gesehen werden. Von den Befragten, die die Wege zwischen dem Wohn- und Zielort als weit einschätzen, kommen drei Viertel aus den kleinsten Gemeinden.

**3.** Der **Fußgängerverkehr** ist ähnlich wie der Radverkehr vor allem für Ältere in den Zentren attraktiv, in denen die Entfernungen zu den einzelnen Aktivitäten in der Fuß- und Radreichweite liegen. Vor allem die über 65-Jährigen, die über einen geringen Motorisierungsgrad verfügen, gleichen ihren Mobilitätsbedarf durch den verstärkten Fußgänger- und Radverkehr aus: die über 65-Jährigen sind öfter Fußgänger und Radfahrer als die 50 bis 65-Jährigen.

**Der öffentliche Personennahverkehr** (ÖPNV) wird von den Bewohnern der kleinen Gemeinden sowie der über 65-Jährigen als wichtig eingestuft. Sie beklagen sich über den selten fahrenden ÖPNV und die unzureichenden Anschlussmöglichkeiten zwischen den unterschiedlichen Linien: nur drei Prozent der Älteren nutzen überwiegend ÖPNV.

**4.** Das **Spannungsverhältnis zwischen der Rad- und PKW-Nutzung** zeigt, dass für den Radverkehr durchaus ein höherer Anteil an der gesamten Verkehrsmittelnutzung zu erreichen ist. Die Bereitschaft, überwiegend mit dem Rad unterwegs zu sein, steigt mit zunehmendem Alter sogar an. Es besteht ein großes **Potenzial**, dass bei größerer Radfreundlichkeit der Wohnorte mehr Ältere zum Radfahren motiviert werden können. Dies gilt für die Bewohner kleinerer Gemeinden und Ältere, die bisher kein Rad fahren. Für diese Gruppe der Älteren kann das Radfahren von existentieller Bedeutung sein, vor allem wenn nicht auf andere Alternativen zugegriffen werden kann.

Sowohl straßenbegleitende Radwege als auch Routen auf Landwirtschafts- und Forstwegen oder stillgelegten Bahnstrecken werden von den Radfahrern begrüßt, wenn die Streckenführung radfahrerfreundlich gestaltet ist.

Das Anlegen der Radrouten außerhalb der stark befahrenen Verbindungsstraßen ist eine preiswerte Lösung der Straßengestaltung und bietet in vielen Gemeinden und Siedlungen gute Entwicklungsmöglichkeiten. Oft helfen dabei relativ einfache Mittel, wie Radstreifen oder das Öffnen von Einbahnstraßen. Diese Verbindungen können dazu beitragen, dass die Älteren öfter das Rad nutzen.

Zudem sind Lösungen gefragt, wie sich der Radverkehr mit dem ÖPNV kombinieren lässt. Mit derartig flexiblen Formen ließe sich der Modal-Split-Anteil des Pkws zugunsten von Bus und Bahn senken. Davon würden die Älteren und die Verkehrsunternehmen gleichermaßen profitieren. Die Anpassung des ÖPNVs an die Bedürfnisse der Älteren würde zu einer höheren Nutzung von Bus und Bahn führen. Dies zahlt sich mit dem Gewinn neuer Kundensegmente und höheren Einnahmen für die Verkehrsunternehmen aus. Daher heißt es für die Verkehrsunternehmen vor allem umzudenken und neue Anreize für die Älteren zu schaffen.

## **5. Empfehlungen an die Verkehrsunternehmen**

Für die Älteren aus den kleinen Gemeinden ist die Fahrradmitnahme im Bus von Bedeutung. Auch Fahrradunterstände, z.B. an Bushaltestellen sind zur Überwindung längerer Strecken gefragt. Nicht-Radfahrern unter den Älteren könnte durch entsprechende Serviceleistungen das Fahrradfahren schmackhaft gemacht werden: Für sie ist insbesondere eine möglichst bedarfsgerechte Ausrichtung der Verkehrsunternehmen auf die Anliegen von Älteren wichtig.

Insgesamt wird eine bessere Verknüpfung des Radverkehrs mit Bus und Bahn erwartet, dicht gefolgt von der Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Bus oder einem Anhänger: Dies gilt sowohl für die Alltagsfahrer als auch für die Freizeitfahrer. Sichere, möglichst ebenerdige, Abstellmöglichkeiten für Räder sind besonders für Bewohner kleinerer Gemeinden wichtig. Ebenso bedeutsam sind für sie alternative Formen zum herkömmlichen Linienverkehr, z.B. Rufbusse und Kleinbusse, für die man sich anmelden kann.

## **6. Empfehlungen an Verwaltung und Politik**

Die Älteren sind eine wachsende Bevölkerungsgruppe: als Bürger und Wähler gewinnen sie zunehmend an Bedeutung. Sie sind auch bereit, zur Verbesserung ihrer Lage selbst beizutragen.

Verwaltung und Politik sind gut beraten, die Potenziale der Älteren zu nutzen und deren Mitwirkung an der Verbesserung ihrer Radverkehrssituation zu unterstützen. Sie kommen damit den Erwartungen einer wachsenden Bevölkerungsgruppe entgegen, die dazu bereit ist, die Verantwortung in eigener Sache zu übernehmen. Werden die Anliegen, Interessen und Bedürfnisse der Älteren wahrgenommen und bei der lokalen Planung berücksichtigt, gewinnen Verwaltung und Politik an Akzeptanz bei den Älteren.

Die Älteren sind daran interessiert, dass die Zeitungen aus der Region über die Probleme der Radfahrer berichten und beispielhafte Radtouren vorstellen. Sie erwarten auch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit, um das Radfahren attraktiver zu machen. Ältere haben die Erwartung, dass Verwaltung und Politik Prioritätenlisten für die Realisierung wichtiger Verkehrsverbindungen erarbeiten. Zudem halten Ältere die Veröffentlichung jährlicher Berichte der Verwaltung zum Radwegebau bzw. zur Instandhaltung und Pflege von Radwegen für sehr sinnvoll.

Auch regelmäßige radverkehrsspezifische Unfallanalysen werden von den Befragten als wichtig angesehen, u.a. um Sicherheitsmängel zu erkennen. Insbesondere über 65-Jährige sind der Meinung, dass beispielhafte Initiativen der

Älteren für den Radverkehr vom Landkreis anerkannt und geehrt werden sollten. Außerdem würden Ältere es begrüßen, wenn der Landkreis Anlaufstellen für Bürgerinnen und Bürger einrichtete, denen Probleme in der Radfahrsituation mitgeteilt werden können.

## **7. Beteiligung der Älteren**

Bezüglich der Beteiligung an der Verbesserung der Rad-Situation dokumentiert die Befragung, dass sich die Älteren mit höherem Bildungsabschluss vor allem an der Planung beteiligen möchten. Die Älteren mit Volksschulabschluss möchten sich eher handwerklich einbringen. Vor dem Hintergrund dieser Mitwirkungsbereitschaften sind Förderansätze zu empfehlen, die diese Gruppen auf unterschiedliche Art und Weise ansprechen und zum Engagement motivieren.

Die Bereitschaft der Älteren, an der Verbesserung der Radfahrsituation mitzuwirken kann zur Verbesserung der Radfahrsituation genutzt werden. Dieses freiwillige Engagement der Älteren benötigt jedoch förderliche Rahmenbedingungen seitens der Verwaltung und Politik.

## **1.2 Ergebnisse und Empfehlungen aus Experten- und Werkstattgesprächen**

Das Radverkehrsverhalten von Senioren in ländlichen Räumen ist in einem Bedingungs-zusammenhang unterschiedlicher Faktoren zu sehen. So sind beispielsweise die Häufigkeit der Fahrradnutzung und die Mobilitätspotenziale bei den über 50-Jährigen nicht nur abhängig von vorhandenen oder ggf. für notwendig erachteten neuen Radwegeninfrastrukturen in ländlich- peripheren oder kleinstädtischen Räumen. Hinzu kommen nach Expertenauffassungen weitere die Mobilität der Älteren ermöglichende oder erschwerende Bedingungen, so etwa Auswahlmöglichkeiten, Verfügbarkeit oder der Zustand von (Nah-) Verkehrsmitteln. Deutlich erkennbar ist außerdem, dass das Verhalten und die Einstellungen älterer Bürger zum Radfahren nicht selten von sozialen und biografischen Interessen geleitet werden.

Im **Ergebnis** sind es **drei wesentliche Themenbereiche**, die aus den gemeinsamen Diskursen zur Radverkehrsmobilität von Senioren zusammengefasst werden können (vgl. genauer im Kap. 5)

## **1. Bedingungen für Radmobilität**

Für die peripher – ländlichen Bezugsräume dieses Projekts, die Landkreise Demmin und Nordwestmecklenburg, kann aus Sicht älterer Alltagsfahrer davon ausgegangen werden, dass sowohl zu wenige ortsverbindende Radwege als auch zu wenige Radverbindungen bestehen, die um Versorgungszentren herum angelegt sind bzw. sein sollten. Die vielerorts vorhandenen touristischen Wegenetze sind für den Alltagsverkehr oft unpassend. Für Ältere kommt erschwerend hinzu, dass im Radwegebau Steigungen und Neigungen nicht – wie im Straßenbau – ausreichend berücksichtigt und begradigt werden. – Andere Wege sind (noch) nicht ausgebaut (Betonplatten) bzw. in einem schlechten Pflege- bzw. Beräumungszustand (Herbst, Winter) oder sie sind, wie insbesondere Feld- und Waldwege, in ihrer Qualität insgesamt sehr stark von Witterungsverhältnissen abhängig.

(Beidseitige) Leitplanken an Bundes- und Landstraßen engen ein und fördern insbesondere bei Älteren Mobilitätsängste.

Kritisch wird mit Blick auf (ältere) Freizeitfahrer außerdem gesehen, dass Wegbeschilderungen teilweise nur mit Hilfe von Radwanderkarten dechiffrierbar und Rastplätze sowie straßenferne Einkehrmöglichkeiten selten sind.

### **Verkehrsverhältnisse und Wegenutzung**

Die Verkehrsgegebenheiten und die Straßen- und Wegenutzung sind vielfach mit Risiken und Ängsten für (ältere) Radfahrer verbunden, da der Verkehr innerhalb und außerhalb von Ortschaften aufgrund des häufig hohen PKW- und LKW-Aufkommens ein erhöhtes Unfallrisiko in sich birgt.

Erkennbar ist auch, dass eine gemeinsame Nutzung von Radstreifen in Ortschaften aufgrund der Enge der gemeinsamen Wege Konfliktpotentiale zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer (Radfahrer/ Fußgänger bzw. Radfahrer/ Autos) enthält.

### **Verkehrsmittelangebote**

Die Angebote von ÖPNV und SPNV in ländlich- peripheren und kleinstädtischen Räumen werden als unzureichend angesehen. Kritisiert werden lange Wartezeiten an den Abfahrts- bzw. Zielorten und ungünstige Fahrtzeiten für ältere Bürger außerhalb der Schülerbeförderung (abends, Wochenenden).

Die Mitnahme von Rädern in Bussen ist kaum möglich, häufig sind Anweisungen und Bedienhinweise in Fahrkartenautomaten schwer verstehbar resp. lesbar (z.B. wegen zu kleiner Schrift).

Der SPNV bietet in ländlich- peripheren Räumen kaum Verkehrsangebote sowie in der Regel auch keine sicheren Abstellmöglichkeiten für Räder an Bahnhöfen / Bahnhöfen. Ein Bike&Ride - Angebot, für Ältere durchaus interessant, fehlt.

Das Verkehrsmittel Fahrrad bietet in der Regel bei erschwinglichen Preisen technisch gute Ausstattungsmöglichkeiten – auch für Ältere: Tiefer Einstieg, Gangschaltung, Spiegel, Fahrradkorb, Winker / Abstandhalter.

## **2. Alter und Radmobilitätsverhalten**

Hinsichtlich der persönlichen Bedeutung, die das Fahrrad fahren für ältere Bürger hat, ist einerseits deutlich geworden, dass sie hierdurch ihre Selbstständigkeit und Unabhängigkeit im Alltag aufrechterhalten und so gleichsam eine identitätsförderliche Tätigkeit ausüben können, die Überzeugungen von Selbstwirksamkeit und individuellen Kompetenzen – z.B. im Straßenverkehr als Teilnahme am öffentlichen Leben - fördern bzw. erhalten. Regelmäßiges Radfahren bewahrt bzw. stärkt – anders als bei ungeübten Fahrern – das subjektive Sicherheitsempfinden und das Vertrauen, am Verkehr (weiterhin) aktiv teilhaben zu können.

Andererseits herrscht Konsens, dass alter(n)sbedingte Beeinträchtigungen der Hör- und Sehfähigkeit, der Koordinierungsfähigkeit, der Reaktionsgeschwindigkeit u.a. die Mobilität der älteren Bürger - auch im ländlichen Raum - beeinträchtigen. Vielfach beobachtbar sind Regelverstöße aufgrund von Unkenntnis oder Bequemlichkeit sowie Koordinierungsfehler (z.B. beim Links abbiegen). Innerhalb von Ortschaften wird Radfahren allerdings gerade bei erheblichen körperlichen Beeinträchtigungen in manchen Fällen als Alternative zur Fortbewegung „zu Fuß“ angesehen, wenn so Schmerzen vermieden werden können.

## **3. Soziale Kontakte und Partizipation**

Radmobilität erhält und ermöglicht Kontakte bzw. fördert soziale Anschlüsse in ländlichen und kleinstädtischen Räumen. (Ältere) Alltagsfahrer, die (fast) jeden Tag nützliche Fahrten zu Zielen im Nahraum unternehmen (zum Einkaufen, zu

Dienstleistern, zum Garten etc.), treffen auf Bekannte und fördern durch ihre Mobilität im sozialen und ökologischen Nahraum gleichsam mitgängig dörfliche, lokale, nachbarschaftliche oder hobbyistische Lebenskulturen. (Ältere) Freizeitfahrer, die zwar regelmäßig aber nicht so häufig unterwegs sind, nutzen das Radfahren als Medium vielfach dazu, soziale Kontakte zu knüpfen und zu pflegen, kulturelle Angebote mit anderen wahrzunehmen oder sich gemeinsam um Gesundheit und Fitness zu kümmern.

In Radwandergruppen oder Vereinen wird gemeinsam Freizeit verbracht und bürgerschaftliches Engagement erzeugt. Die Älteren nutzen ihr Erfahrungswissen, um Programme, Routen etc. auszuarbeiten oder sich als Interessengruppen in der Öffentlichkeit zu artikulieren.

### **Empfehlungen**

Empfehlungen zur Förderung der Radmobilität von älteren Bürgern in ländlichen Räumen umfassen sowohl investive als auch insbesondere nicht- investive Maßnahmen (vgl. auch bereits im Kap. 1.1).

Die Mobilitätsanliegen der Älteren richten sich einerseits auf durch Investitionen zu erbringende **Erweiterungen und Verbesserungen der Radwegebbedingungen und Verkehrsmittelangebote** in den ländlichen Räumen bzw. Landkreisen, die ihnen unter Berücksichtigung ihrer zum Teil altersbedingten Mobilitätseinschränkungen kürzere, sichere, bequemere und attraktivere Nutzungsmöglichkeiten bieten sollen.

Die Mobilitätsanliegen der Älteren legen aber andererseits auch eine Reihe nicht-investiver Handlungsoptionen nahe, die unter Berücksichtigung biografischer sowie lebensalterbezogener Interessen und Ressourcen auf **soziale, bürgerschaftliche sowie politische Artikulationsformen** ausgerichtet sind. So ist das Fahrrad (fahren) in doppelter Weise als wichtig anzusehen: als ein nützliches Medium ist es - immer schon - geeignet zur Bewältigung von kurzen Wegen, damit Alltagserfordernisse bewältigt werden können (Arbeit, Einkauf, Besuche etc.). Das andere Anliegen, das Radfahren als ein Medium zur Artikulation von Freizeitinteressen, zum Erhalt von Lebensqualität und als Partizipationsfeld von älteren Bürgern in ländlichen Räumen zu verstehen, ist neuer und - mittlerweile - ein Thema, das alle Generationen erfasst hat. In diesem zweiten Sinne verstehen sich insbesondere die folgenden **Kernorientierungen**,

die die empirischen Ergebnisse und die reichen Diskurse dieses Projekts aufnehmen.

Um die auf verschiedenen Ebenen deutlich gewordenen Interessen, Einzelanliegen und Erfahrungspotenziale zum Thema „Radverkehrsmobilität in ländlichen Räumen“ bei Bürgern verschiedener Altersgruppen, bei lokalen Rad-Gruppen und anderen Akteuren bei Interessenorganisationen, in Verwaltung und Politik aufnehmen und weiter entwickeln zu können, wird – unter dem Gesichtspunkt auch bundesweiter Anwendbarkeit für ländliche Räume – folgender Handlungsrahmen angeregt:

Initiierung und Moderation von regionalen Gesprächs- oder Arbeitsgruppen, „Runden Tischen“ bzw. vergleichbaren kommunikativen Formen, in denen die genannten Akteure (Bürger, Gruppen, Interessenorganisationen und Mitarbeiter aus Verwaltung, Politik...) über die Förderung regionaler Radverkehrsmobilität gemeinsam beraten und Interessen ausbalancieren. Unter expliziter Einbeziehung des Erfahrungswissens und der Anliegen von Älteren sowie bürgerschaftlich Engagierter, wären die folgenden Tätigkeiten zur Entwicklung von Radverkehrspotenzialen in ländlichen Regionen von Bedeutung (vgl. genauer in Kap 6):

- Aktivierung und Beratung von älteren Bürgern für Radverkehrsmobilität;
- Initiierung, Begleitung und Beratung von Selbstorganisationsprozessen (Gruppenbildung, Erfahrungsaustausch, Vernetzung);
- Erstellung von pädagogischen Konzepten, Arbeitshilfen für „sichere Mobilität“ in verschiedenen Lebensaltern; Ausbildung von Multiplikatoren und Mentoren;
- Entwicklung von Mobilitätsangeboten, Touren im ländlichen Raum auf selbst organisierter, bürgerschaftlicher Grundlage (Erfahrungswissen; Bürger als Experten, Einbeziehung vorhandener Verbandsaktivitäten);
- Moderation von Kooperations- und Vernetzungsprozessen zwischen ehrenamtlich bzw. professionell operierenden Einrichtungen in der Region;
- Radmobilitätsförderliche Öffentlichkeitsarbeit.

### **1.3 Aktuelle Entwicklungen und Themen**

Nachdem in der schriftlichen Befragung der älteren Bürger auch eine aktivierende Frage nach dem Interesse an einem Engagement in einer Arbeitsgruppe zur Förderung der Radmobilität gestellt worden war, konnten

einerseits 29 Bürger im Landkreis Nordwestmecklenburg und 21 Bürger im Landkreis Demmin zu einem Treffen eingeladen werden, an dem zunächst 10 Bürger aus dem Landkreis Nordwestmecklenburg und 4 Bürger aus dem Landkreis Demmin teilnahmen; andere kamen zu einem weiteren Treffen Ende 2006, zu dem auch Vertreter von Interessenorganisationen, des Wirtschaftsministeriums und Verantwortliche aus den Ämtern und Gemeinden zugesagt hatten.

Erörtert wurden folgende Anliegen, zu denen teilweise konkrete Umsetzungsschritte besprochen wurden:

- Nutzbarmachung ehemaliger Feldwege für den Radverkehr,
- Mängelbeseitigung an einem touristischen Radweg (Landkreis Demmin),
- Patenschaften über wegweisende Beschilderung,
- Wiedergewinnung ehemaliger Feldwege als Verbindungen zwischen Ortschaften,
- Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Radmobilität,
- Möglichkeiten, an einem fahrradfreundlichen Klima (weiter) zu arbeiten,
- Überlegungen für eine Vernetzung mit hauptamtlichen Akteuren,
- Bündelung aller Ideen in weiteren Gesprächsrunden.

## **2. Projektziele und methodisches Vorgehen**

### **2.1 NRVP und Projektziele**

Mit dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) hat die Bundesregierung ein Förderinstrument geschaffen, mit dem die Chancen des Fahrradverkehrs im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik gezielt erschlossen werden sollen. Die damit verbundene Absicht, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen mittelfristig deutlich zu erhöhen, zielt ab auf eine Steigerung sowohl des Radverkehrsanteils in Städten und Kommunen als auch in allen Bevölkerungs- und Altersgruppen. So sollen im Sinne des NRVP nicht nur die Wege in den städtischen und ländlichen Räumen (umwelt-)freundlicher, attraktiver und sicherer werden, auch ihre Nutzer sollen deutlich mehr und vielfältiger werden und sich auf ihren Alltags- oder Freizeitwegen sicherer fühlen.

Forschungs- und Modellprojekte werden im NRVP neben einer Vielzahl von investiven und nicht – investiven Maßnahmen als geeignete Instrumente angesehen, die Bedingungen und Chancen für die Entwicklung einer sozial- und umweltverträglichen Nahmobilität zu analysieren, sie diskursiv für die im öffentlichen Raum professionell oder bürgerschaftlich engagierten Akteure<sup>1</sup> zu öffnen und beispielhaft Erkenntnisse bzw. Lösungsansätze anzubieten, um die Potenziale des Fahrradverkehrs - wie in benachbarten Ländern vergleichend beobachtbar - besser ausschöpfen zu können.

Die hier vorliegende Studie zur „Radverkehrsmobilität von Seniorinnen und Senioren in ländlichen Räumen“ greift diese Leitgedanken des NRVP auf und sucht - zunächst im Vorfeld von Lösungsansätzen - Erkenntnisse über bisher vernachlässigte Zusammenhänge zu gewinnen, die für eine Erschließung von Radverkehrspotenzialen bei Seniorinnen und Senioren und für Moderationsprozesse zur Förderung von Radverkehrsmobilität in ländlichen Räumen durch interessierte lokale bzw. regionale Akteure genutzt werden könnten.

---

<sup>1</sup> In dieser Studie wird aus Lesbarkeitsgründen überwiegend die männliche Form verwendet. Die Verfasser bringen interessierten Leserinnen und Akteurinnen die gleiche Wertschätzung entgegen und unterstützen die gender mainstreaming Perspektive.

1. Mit dem Blick auf die Nah- und Radverkehrsmobilität älterer Bürger über 50 Jahre wird einer Altersgruppe Beachtung geschenkt, die angesichts des demografischen Wandels, gestiegener Lebenserwartungen und der Erörterungen um neue gesellschaftliche Altersleitbilder und Potenziale in der Nacherwerbsphase ohnehin im Fokus öffentlicher Beobachtungen steht.

2. Mit dem Interesse am Mobilitätsverhalten dieser insgesamt sehr heterogenen Bevölkerungsgruppe in ländlichen Räumen will diese Studie darüber hinaus die besonderen Einflüsse von ländlich geprägten sozialräumlichen Bedingungen auf die Nah- und Radverkehrsmobilität nachzeichnen und damit Mobilitätsbedingungen, -anliegen und -hindernisse vorstellen, wie sie von einer beachtlichen Bevölkerungsgruppe in ihren Lebenswelten – außerhalb der im allgemeinen mehr beachteten „Städte mit kurzen Wegen“<sup>2</sup> – wahr- und wichtig genommen werden.

3. Das Wissen um Mobilitätsbedingungen, Mobilitätsverhalten und die Motivationen älterer Bürger in ländlichen Räumen bei der Nutzung des Fahrrades sowie die Einschätzung von Experten und engagierten Bürgern bzw. (Rad-)Gruppen im ländlichen Raum soll und kann auch die Grundlage bieten, um im Sinne des NRVP verschiedene Potenziale zur Steigerung der Radverkehrsmobilität in einer Region zu erschließen. So liegt eine weitere Absicht dieses Forschungsberichts darin, unterstützende Strategien und Formen der Aktivierung und Partizipation von Bürgern – unter Nutzung ihres Erfahrungswissens - und Netzwerken vorzustellen, durch deren Anwendung interessierte (ältere) Bürger, Gruppen, Interessenverbände, Verwaltung und politische Entscheidungsträger kooperieren können. Wie gezeigt werden kann, ist dabei die in Frage kommende Palette der Themen und Handlungsformen sehr umfangreich: sie reicht von gleichsam „teuren“, investiven Bedarfen – wie etwa dem Radwegebau – bis hin zu „weichen“, nicht-investiven Anliegen, die sowohl die Nutzung des Fahrrades von älteren Bürgern für Alltags-, Freizeit- und kulturelle Zwecke als auch für Selbstorganisationsprozesse der Älteren zur Artikulation ihrer Anliegen in der Öffentlichkeit befördern können.

Hierzu werden neben exkursartigen Einführungen in Formen und Methoden der Bürgeraktivierung, Bürgerbeteiligung und Netzwerkarbeit auch Handlungsformen (Kap. 6) skizziert, die für eine Förderung lokaler bzw. regionaler Mobilitätsdiskurse nützlich sein können.

---

<sup>2</sup> Vgl. im NRVP (2002): Ziel ist die Förderung der Nahmobilität nach dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“.

## 2.2 Methodisches Vorgehen und Projektverlauf

Das Projekt hat die Radverkehrsmobilität von Senioren in den zwei ländlich strukturierten Landkreisen Demmin und Landkreis Nordwestmecklenburg (Bundesland Mecklenburg – Vorpommern) untersucht. Es war so angelegt, dass sowohl das alltägliche Mobilitätsverhalten von Senioren im ländlichen Nahverkehr als auch Anhaltspunkte für Verbesserungsvorschläge aus Sicht der Betroffenen für eine seniorengerechte Nahverkehrsinfrastruktur in den Landkreisen deutlich werden sollten.

Im Einzelnen zielte das Projekt darauf ab, folgende Themen und Fragestellungen zu bearbeiten:

1) Gewinnung von Erkenntnissen zu konkreten Mobilitätsbedarfen, -hindernissen und -risiken von Älteren im ländlichen Raum.

2) Empfehlungen für Strategien und Handlungsformen zur Förderung des Radverkehrs für Ältere in ländlichen Räumen auf der Grundlage von Betroffenenbeteiligung. Hierfür kommen beispielsweise in Frage:

- Lokale Bündnisse zur Nahverkehrsförderung
- Anregungen für ein Beschwerdemanagement zum Radverkehr, in dem Mängelmeldungen von der Verwaltung konstruktiv aufgegriffen und Senioren in Planungen einbezogen werden können
- Aktivierung älterer Bürger zur (Selbst-) Organisation von Fahrradgruppen
- Lokale Medienarbeit zum Thema „Fahrradfreundlicher Landkreis für Senioren“
- Beratungsangebote „von Älteren für Ältere“, etwa in Sicherheitsfragen
- Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für ältere Radfahrer
- Sowie Empfehlungen für eine effektive fahrradfreundliche Politik.

### Infokampagne

Innerhalb einer Informationskampagne in beiden Landkreisen zu Beginn des Projekts, die über die gesamte Laufzeit des Projekts fortgesetzt wurde, wurden Kontakte zu verschiedenen Trägern, Einrichtungen, Gruppen usw. sowie zu den Medien aufgebaut und Faltblätter zum Projekt entworfen und erstellt. Diese Faltblätter hatten zum Ziel, über die Untersuchung zur Radverkehrsmobilität von

Älteren in beiden Landkreisen zu informieren und Interesse an der Beteiligung bei der Förderung der Radverkehrsmobilität von Seniorinnen und Senioren zu wecken.

Die Teilnehmer an den Experten- und Werkstattgesprächen konnten vielfach als Multiplikatoren gewonnen werden, die diese Faltblätter nicht nur bei Vereinen und Verbänden, Verwaltungen und Gremien (z.B. Seniorenbeiräten, Präventionsrat des Landkreises) sowie in informellen Kreisen – und somit in der Bevölkerung der zu untersuchenden Landkreise – breit streuten, sondern sich auch bereit erklärten, in Gesprächen mit anderen Akteuren auf das Projekt hinzuweisen und es so bekannter zu machen.

Des Weiteren wurde das Projekt systematisch in den Fokus von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Interessengruppen in den Landkreisen Demmin und Nordwestmecklenburg gerückt, indem dort jeweils ein Pressegespräch mit Vertretern der regionalen Presse im Beisein der Landräte bzw. leitender Mitarbeiter und Pressereferenten der Kreise sowie der Vorsitzenden des ADFC-Landesverbandes durchgeführt wurde.

Die zum Projekt erschienenen Artikel in mehreren regionalen Tageszeitungen sowie ein Interview mit dem NDR trugen maßgeblich dazu bei, die schriftliche Befragung der über 50jährigen Bürger in den Landkreisen Demmin und Nordwestmecklenburg vorzubereiten und die zu befragende Bevölkerungsgruppe für das Thema „Radmobilität von Seniorinnen und Senioren im ländlichen Raum“ sowie „mögliche Beteiligungsformen zur Förderung derselben“ zu sensibilisieren.

### Experten- und Werkstattgespräche

Insbesondere in den ersten Monaten des Projekts wurden Kontakte zu Schlüsselpersonen auf Landes- und Kreisebene aufgebaut und diese zu Expertengesprächen zum Projektanliegen eingeladen.

Die Expertengespräche sollten zum einen der Erfassung von Beobachtungen und Einschätzungen zum Mobilitätsverhalten sowie zu Mobilitätsanliegen, -bedürfnissen und -risiken von älteren Radfahrern im ländlichen Raum dienen und wichtige Schlüsselaspekte in Bezug auf die Nah- und Radmobilität explorieren helfen als auch einen Überblick über die Radverkehrssituation aus Sicht von Fachleuten und Senior/innen in den beiden Landkreisen ermöglichen.

Anhand von Gesprächsleitfäden (vgl. Anhang) wurden dabei Erkenntnisse erwartet, die gleichermaßen zur Vorbereitung der kreisweiten Befragungen verwendet werden und zur Veranschaulichung bzw. zum Verständnis der Mobilitätsformen und –anliegen älterer Bürger in ländlichen Räumen beitragen sollten.

Insgesamt wurden 17 Interviews mit 18 Schlüsselpersonen bzw. Fachleuten durchgeführt. Im Landkreis Demmin wurden acht Experten befragt, darunter drei Vertreter der Zielgruppe und fünf Verkehrs- und Politikfachleute. Im Landkreis Nordwestmecklenburg beläuft sich die Gesamtzahl der geführten Gespräche auf vier, davon eines mit dem Kreissenorenbeirat und drei mit Vertretern von Verkehrsorganisationen.

Die Anzahl der in beiden Landkreisen geführten Gespräche weicht dabei voneinander ab, weil die auf Landesebene angesprochenen Fachleute entweder selbst im Landkreis Nordwestmecklenburg leben oder sich zumindest in großer Nähe zum Landkreis aufhalten (bspw. die Vorsitzende des ADFC-Landesverbandes in Wismar).

In Vorbereitung auf die Expertengespräche wurden zwei unterschiedliche Interviewleitfäden entwickelt, die auf das spezifische Expertenwissen der Zielgruppen ausgerichtet waren. Zum einen wurden Vertreter von Interessenvereinigungen älterer Bürger (z.B. Seniorenbeiräte, ältere Radfahrerinnen in Vereinen) und zum anderen Fachleute aus Verkehrsorganisationen (z.B. ADFC, Verkehrswacht) sowie in Politik und Verwaltung tätige Akteure (Wirtschaftsministerium des Landes, Präventionsräte der Landkreise) aufgesucht und befragt, von denen einige sich ebenfalls der Zielgruppe „der Älteren“ zurechnen ließen.

Im Projektverlauf wurden auf Landesebene weitere vier Interviews mit Vertretern einer Seniorenorganisation und mit Fachleuten aus Verkehrsorganisationen und dem Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Interviews wurden mit Zustimmung der Interviewpartner und unter Zusicherung der Wahrung von Anonymität auf Band aufgezeichnet und im Anschluss protokolliert. Diese Methode bietet u. a. den Vorteil, dass wichtige Sätze erhalten bleiben, die für die Erarbeitung des Fragebogens für die

schriftliche Befragung von über 50jährigen Bürgern in beiden Landkreisen genutzt werden konnten.

### Schriftliche Befragung

Die schriftliche Befragung der über 50-Jährigen in beiden Landkreisen zwischen Juni und August 2006 zielte darauf ab, einerseits Erkenntnisse zum Gebrauch des Fahrrads als Fortbewegungsmittel in Alltag und Freizeit, zu Einstellungen und zu Fahrradwegen in ländlichen Räumen sowie zu den Hemmnissen und Hindernissen bei den Befragten zu gewinnen. Darüber hinaus sollten Ansatzpunkte gewonnen werden, um an Aktivierungspotenziale bei älteren Bürgern unter Einbeziehung ihres Erfahrungswissens anzuknüpfen. Näheres zu den Methoden der Befragung ist in Kap.4 erläutert.

### Arbeitsgruppen zur Förderung der Radverkehrsmobilität

Aus beiden Landkreisen hat sich infolge der schriftlichen Befragung und der Pressearbeit eine Reihe von Bürgern bereit erklärt, an der Förderung der Radverkehrsmobilität von Seniorinnen und Senioren in den beiden Landkreisen mitzuwirken. Die im Herbst/ Winter 2006 eingerichteten Arbeitsgruppen, an denen auch Mitarbeiter der Kommunal- und Landesverwaltung teilnehmen, suchen die Beteiligung weiterer Bürger sowie von örtlichen Kooperationspartnern in den Ämtern und amtsfreien Gemeinden.

Die Arbeitsgruppen haben - mit moderativer und organisatorischer Unterstützung des Projektteams der Hochschule Neubrandenburg – begonnen, regional bzw. lokal interessierende Themen zu erörtern und Handlungsüberlegungen für 2007 anzustellen (vgl. im Einzelnen das Kap. 6).

### **3. Forschungsstand**

Die Aufmerksamkeit der Gesellschaft gegenüber ihren Mitbürgern, die sich in der Nacherwerbsphase befinden bzw. im Übergang hierzu, hat sowohl in der allgemeinen Öffentlichkeit als auch durch die Wissenschaften sehr zugenommen. Hierzu gehören gleichermaßen Erkenntnisse zu den demografischen Entwicklungen sowie Beobachtungen und Überlegungen zu den wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen oder gesundheitlichen Implikationen, die mit dem Alter(n) und den Gestaltungsmöglichkeiten im Dritten Lebensalter verbunden sind. Relevante Fragen befassen sich beispielsweise mit der drastischen Zunahme Älterer am Gesamtanteil der Bevölkerung, mit dem (künftigen) Leitbild vom Alter(n) in der „Risikogesellschaft“, mit der Rolle der Älteren in der Bürgergesellschaft oder – hiervon ausgehend – mit Rahmenbedingungen zur Ermöglichung und dem Erhalt einer – möglichst – autonomen Lebensführung in allen gesellschaftlichen Lebensbereichen, zu denen auch die Mobilität zuzurechnen ist.

#### **3.1 Demografische Situation**

In den Ländern der Europäischen Gemeinschaft ist mittlerweile nahezu ein Drittel der Bevölkerung über 50 Jahre alt, wobei Prognosen besagen, dass bis 2020 ältere Menschen mehr als ein Viertel der Bevölkerung stellen werden (Höhn/ Roloff 1994). In Deutschland sind bereits heute – mit zunehmender Tendenz - rund 22 Millionen Frauen und Männer 55 Jahre und älter, davon leben 17,7 Millionen in den alten und 4,1 Millionen in den neuen Bundesländern. Berücksichtigt man die Tatsache, dass die Altersphase aktuell zu einem Lebensabschnitt geworden ist, der im Durchschnitt 20 Jahre und mehr umfasst und ältere Menschen auch nachberuflich aktiv am gesellschaftlichen und sozialen Leben teilhaben wollen, so wächst die Bedeutung von Mobilität in einer alternden Gesellschaft immens (Mathwig/ Mollenkopf 1996; Berlin- Institut 2006).

Dies wird beachtliche Auswirkungen auf alle gesellschaftlichen Lebensbereiche haben. In Hinsicht auf die Anzahl und Rolle der älteren Bürger als Verkehrsteilnehmer in der Nah- und Fernmobilität kommen auf Städte-, Regional- und Verkehrsplaner bedeutsame Aufgaben zu, die in der Infrastrukturplanung oder z.B. in Verkehrssicherheitskonzepten neue

Investitionen und Diskurse erforderlich machen. Will man die Mobilität der Älteren erhalten, Selbsttätigkeit fördern und sie in der Gestaltung ihrer Mobilität im Nacherwerbsalter bedarfsgerecht unterstützen wollen, so kommt man – neben der Beobachtung von quantitativen Entwicklungen – an einer Erforschung ihres sozialräumlichen Mobilitätsverhaltens, ihrer Mobilitätsanliegen und Betrachtung der von ihnen wahrgenommenen bzw. „gefühlten“ Mobilitätshindernisse und -risiken nicht vorbei.

Betrachtet man die demografische Entwicklung von Zentren / Verdichtungsräumen und ländlich- peripheren Räumen in Deutschland, so existieren deutliche Unterschiede. Während insbesondere Ballungsgebiete vom Zuzug neuer Personengruppen profitieren und damit eine „Alterung dieser Gebiete“ wenn nicht gestoppt so doch zumindest gebremst wird, geht die Bevölkerungsdichte in ländlichen Räumen durch eine massive Abwanderung junger Menschen – insbesondere von jungen Frauen – deutlich zurück. Eine zusätzliche Beschleunigung der Alterung in diesen Regionen ist die Folge.

Mecklenburg-Vorpommern kann als anschauliches Beispiel dafür dienen, in welchem Ausmaß demographische Veränderungen neue Ideen und Konzepte erfordern, um für die Bewohner ländlicher Regionen attraktive Lebensbedingungen zu schaffen. Diese zukünftigen Konzepte, Vorhaben und Maßnahmen sollen vor allem älteren Menschen helfen, Einschränkungen und Behinderungen in ihrer Mobilität abzubauen und zu überwinden.

Mobilität und insbesondere Nahverkehrsmobilität gelten als zunehmend wichtige Standortfaktoren, wenn es um Lebensqualität und die Attraktivität von Wohnorten geht. Gerade in ländlichen Gebieten mit einem überproportional hohen Anteil älterer Menschen ist es besonders wichtig, für eine gute Infrastruktur zu sorgen. Dazu gehört, sowohl die sicherheits- und bedarfsgerechte Teilhabe von Senioren am Verkehr zu ermöglichen als auch präventive bzw. begleitende Maßnahmen zu planen und durchzuführen.

Untersuchungen zur Nahverkehrsmobilität von Senioren/innen in ländlichen Räumen – unter besonderer Berücksichtigung der Fahrradmobilität – sind bislang nur auf Teilaspekte bezogen vorhanden. Diese Studien liefern eher allgemeine Erkenntnisse über Demografie und Raumentwicklung (BMVBW 2004), über Mobilität im Alter, über die Radverkehrsmobilität (z.B. Bundestagsdrucksache 15/4105; DIW 2006) und zu Mobilitätsbehinderungen im

Alter, wobei u.a. zu sehen ist, dass die Fahrradmobilität in ländlichen Räumen eine überdurchschnittliche und vermutlich zunehmende Rolle spielt (fast 70% Nutzer). Allerdings fehlen gegenwärtig genauere Informationen sowohl über die Anliegen, Bedarfe und das Verkehrsverhalten Älterer in ländlichen Räumen als auch regionale Studien, in denen die Mobilität Älterer in ländlichen Regionen nachvollziehbar ist (vgl. KONTIV M-V).

## **3.2 Ländliche Räume**

### **Typen ländlicher Räume**

Auf der Ebene des Bundes wurden in den letzten Jahren verschiedene Ansätze räumlicher Abgrenzungen und Typisierungen von Regionen in Deutschland mit unterschiedlichen Ausrichtungen und Anwendungsmöglichkeiten insbesondere vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) entwickelt. Die wichtigsten Typisierungen werden im Folgenden erläutert. Generell basieren die Raum-Typisierungen auf der Kombination verschiedener Merkmale (Indikatoren) und werden in der Regel auf der Regions-, Kreis- und Gemeindeebene gebildet.

### **Siedlungsstrukturelle Gebietstypen**

Die siedlungsstrukturelle Gebietstypisierung des BBR wurde in den 70er Jahren entworfen und stellt eine flächendeckende Typisierung für das Bundesgebiet dar. Sie wurde im Laufe der Jahre mehrfach – zuletzt 1996 – im Hinblick auf neue Entwicklungen – wie zum Beispiel die Wiedervereinigung Deutschlands – modifiziert. Die siedlungsstrukturellen Gebietstypen werden insbesondere für inter- und intraregionale Vergleiche wie die vergleichende Beobachtung regionaler Disparitäten genutzt. Die Gebietstypen schreiben keine räumlichen Problemkategorien fest und stellen auch keine raumordnungspolitische Funktionszuweisung dar. Sie dienen ausschließlich als analytisches Raster für die Raubeobachtung und ermöglichen – über die Heranziehung von weiteren Indikatoren – themenspezifische Vergleiche von Regionen, Kreisen oder Gemeinden. Bei den siedlungsstrukturellen Gebietstypen wurde eine „sehr einfach gehaltene Gruppenbildung“ vorgenommen, es handelt sich „um eine fast eindimensionale Klassifikation der Gebietseinheiten“ auf der Ebene Siedlungsstruktur (vgl. BBR 2002). Die räumliche Situation und Entwicklung in

den einzelnen Regionen können sich dabei durchaus in vieler Hinsicht unterscheiden.

Als Abgrenzungskriterien und damit wesentliche Faktoren zur Beschreibung der Siedlungsstruktur dienen vor allem „Zentralität“ (Größe bzw. zentralörtliche Funktion der Kerne von Regionen) und „Verdichtung“ (Bevölkerungsdichte). Es wurden siedlungsstrukturelle Regions-, Kreis- und Gemeindetypen gebildet. Im Folgenden werden die siedlungsstrukturellen Regions- und Kreistypen, die mittlerweile als analytische Einheiten eine weite Verbreitung gefunden haben, kurz vorgestellt.

### **Siedlungsstrukturelle Regionstypen**

Die Regionstypen dienen dem Vergleich großräumiger Disparitäten und Entwicklungstendenzen. Räumliche Basis sind die 97 Raumordnungsregionen des BBR, die den funktionsräumlichen Zusammenhang von oberzentralen Kernstädten und ihrem Umland abbilden. Sie orientieren sich weitgehend an den Planungsregionen der Länder. Die Analyseregionen werden nach den Kriterien „Größe des Oberzentrums“ und „Bevölkerungsdichte“ zu den 3 Regionsgrundtypen „Agglomerationsräume“, „Verstädterte Räume“ und „Ländliche Räume“ zusammengefasst. Diese Grundtypen werden aufgrund der erheblichen siedlungsstrukturellen Heterogenität nochmals in 7 Regionstypen differenziert (BBR 2000 und 2002). Die Agglomerationsräume werden in Hochverdichtete Agglomerationsräume und Agglomerationsräume mit herausragenden Zentren differenziert, die Verstädterten Räume werden in Verstädterte Räume höherer Dichte, Verstädterte Räume mittlerer Dichte mit großen Oberzentren und Verstädterte Räume mittlerer Dichte ohne große Oberzentren unterschieden. Die Ländlichen Räume werden in Ländliche Räume höherer Dichte und Ländliche Räume geringerer Dichte differenziert (vgl. Tabelle 3.1).

**Tab. 3.1: Siedlungsstrukturelle Regionstypen und Abgrenzungskriterien**

<p><b>Grundtyp I: Agglomerationsräume</b> Oberzentrum &gt; 300.000 Ew. oder Dichte um/&gt;300 Ew./km<sup>2</sup></p> <p><b>1 Hochverdichtete Agglomerationsräume</b> Oberzentrum &gt;100.000 Ew. und Umland-Dichte &gt;300 Ew./km<sup>2</sup></p> <p><b>2 Agglomerationsräume mit herausragenden Zentren</b> Oberzentrum &gt;100.000 Ew. und Umland-Dichte &lt;300 Ew./km<sup>2</sup></p>
---

**Grundtyp II: Verstädterte Räume**

Dichte  $>150$  Ew./km<sup>2</sup> oder Oberzentrum  $>100.000$  Ew., bei einer Mindestdichte von  $100$  Ew./km<sup>2</sup>

**3 Verstädterte Räume höherer Dichte**

Dichte  $> 200$  Ew./km<sup>2</sup>

**4 Verstädterte Räume mittlerer Dichte mit großen Oberzentren**

Dichte  $100 - 200$  Ew./km<sup>2</sup> und Oberzentrum  $>100.000$  Ew.

**5 Verstädterte Räume mittlerer Dichte ohne große Oberzentren**

Dichte  $150 - 200$  Ew./km<sup>2</sup> und ohne Oberzentrum  $>100.000$  Ew.

**Grundtyp III: Ländliche Räume**

Dichte  $<150$  Ew./km<sup>2</sup> und ohne Oberzentrum  $>100.000$  Ew.; mit Oberzentrum  $>100.000$  Ew. und Dichte  $<100$  Ew./km<sup>2</sup>

**6 Ländliche Räume höherer Dichte**

Dichte  $>100$  Ew./km<sup>2</sup>

**7 Ländliche Räume geringerer Dichte**

Dichte  $<100$  Ew./km<sup>2</sup>

Quelle: BBR 2002, S. 3

**Siedlungsstrukturelle Kreistypen**

Die siedlungsstrukturellen Kreistypen dienen dem intraregionalen Vergleich. Mit den Kreistypen wird eine interne Gliederung der Regionstypen vorgenommen. Es wird nach Kernstädten und sonstigen Kreisen bzw. Kreisregionen unterschieden. Als Kernstädte, die in der Regel das Oberzentrum der Raumordnungsregionen bilden, werden kreisfreie Städte größer als  $100.000$  Einwohner/-innen ausgewiesen. Kreisfreie Städte unterhalb dieser Größenordnung werden mit ihrem Umland zu Kreisregionen zusammengefasst. Insgesamt entstehen somit  $439$  Analyseeinheiten. Die Kreise und Kreisregionen werden außerhalb der Kernstädte nach der Bevölkerungsdichte klassifiziert und hochverdichtete, verdichtete und ländliche Kreise unterschieden. Um den großräumigen Kontext zu berücksichtigen, wird weiter nach der Lage im siedlungsstrukturellen Regionsgrundtyp differenziert. Mit dieser Einordnung wird der Überlegung Rechnung getragen, dass die Lebensbedingungen in den Kreisen sowie ihre Entwicklung wesentlich auch von der Entwicklung und der Struktur der jeweiligen Region bzw. des Regionstyps abhängig sind. Dementsprechend wurden neun siedlungsstrukturelle Kreistypen abgegrenzt. (vgl. Tabelle 3.2)

**Tab.3.2 Siedlungsstrukturelle Kreistypen und Abgrenzungskriterien**

**Grundtyp I: Agglomerationsräume**

- 1 Kernstädte im Regionstyp I  
(Kreisfreie Städte >100.000 Ew.)
- 2 Hochverdichtete Kreise im Regionstyp I  
(Kreise Dichte  $\geq 300$  Ew./km<sup>2</sup>)
- 3 Verdichtete Kreise im Regionstyp I  
(Kreise Dichte  $\geq 150$  Ew./km<sup>2</sup>)
- 4 Ländliche Kreise im Regionstyp I  
(Kreise/Kreisregionen Dichte <150 Ew./km<sup>2</sup>)

**Grundtyp II: Verstädterte Räume**

- 5 Kernstädte im Regionstyp II  
(Kreisfreie Städte >100.000 Ew.)
- 6 Verdichtete Kreise im Regionstyp II  
(Kreise/Kreisregionen Dichte  $\geq 150$  Ew./km<sup>2</sup>)
- 7 Ländliche Kreise im Regionstyp II  
(Kreise/Kreisregionen Dichte <150 Ew./km<sup>2</sup>)

**Grundtyp III: Ländliche Räume**

- 8 Ländliche Kreise höherer Dichte  
(Kreise/Kreisregionen Dichte  $\geq 100$  Ew./km<sup>2</sup>)
- 9 Ländliche Kreise geringerer Dichte  
(Kreise/Kreisregionen Dichte <100 Ew./km<sup>2</sup>)

Quelle: BBR 2002

**Bedeutung der Bevölkerungsdichte und Siedlungsstruktur für Mobilität**

Die Verteilung der Bevölkerung im Raum, ausgedrückt durch den Indikator Bevölkerungsdichte ist für die Beschreibung der Raum- und Siedlungsstruktur von fundamentaler Bedeutung. Denn die Bevölkerungsdichte ist als Maßstab repräsentativ für viele andere Parameter. Offensichtlich sind die Wechselwirkungen des Siedlungs- und Verkehrswesens, die zu einem engen Raumbezug der Wohnstandorte der Bevölkerung z.B. zu anderen Komponenten der Raumstruktur, wie der Ausstattung mit Infrastruktur oder den Angeboten an Arbeitsplätzen. Viele Indikatoren zur Raumentwicklung korrelieren bei Raumanalysen sehr hoch mit dem Parameter der Bevölkerungsdichte (BBR 2006). Die Siedlungsstruktur hat dementsprechend auch eine Bedeutung für die Mobilität.

So wird in der Studie „Mobilität in Deutschland“ den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten neben der Verkehrsinfrastruktur eine große Bedeutung für den Personenverkehr zuerkannt. Sie sind mitbestimmend für die Wegelängen (DIW, infas, 2004, S.16). In dicht besiedelten Räumen sind Ziele eher in kürzerer Entfernung vorhanden und in Ballungsräumen meist das Angebot im ÖPNV besser als im ländlichen Raum. Die siedlungsstrukturellen Kreistypen des BBR waren dementsprechend ein Schichtungsmerkmal bei der Stichprobenziehung in der Studie „Mobilität in Deutschland“, wodurch die Auswertung der Daten in regionaler Typisierung möglich wurde. Größere Unterschiede zwischen den Raumtypen sind vor allem bei der Rolle des PKW zu erkennen, dessen Bedeutung in den ländlichen Räumen höher als in den Ballungsräumen ist (ausgedrückt im Anteil der Haushalte ohne PKW, Deutschland 20%, Ländliche Räume geringerer Dichte 4%). Der Modal Split zeigt nur geringe Unterschiede der ländlichen Räume mit geringerer Dichte gegenüber dem Bundesdurchschnitt hier vor allem beim ÖV und MIV (Deutschland NMV: 31%, MIV: 61%, ÖV: 8%; Ländliche Räume geringerer Dichte NMV: 32%, MIV: 64%, ÖV: 4%). In ländlichen Räumen wird das Fahrrad leicht überdurchschnittlich genutzt, hier werden 10% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, im Vergleich zu 9% Deutschland gesamt (DIW, infas, 2004, S.19).

In einer Untersuchung zur Freizeitmobilität älterer Menschen (Rudinger et al., 2004) wird ebenfalls von der Hypothese ausgegangen, dass Siedlungs- und Raumstruktur die Freizeitmobilität beeinflussen. Entsprechend wurden in die Untersuchung unterschiedlich strukturierte Gebiete im städtischen, suburbanen und ländlichen Raum analysiert. Die Auswahlkriterien orientieren sich dabei an den Siedlungsstrukturellen Kreistypen des BBR. So wurde ein Kreis ausgewählt der als Ländlicher Raum im Verdichtungsraum gilt (Rudinger et al., 2004). Die Orte des Untersuchungsgebietes wurden weiterhin in zwei Kategorien eingeteilt in Orte mit zentralen Funktionen und solche ohne zentrale Funktionen der Versorgung für ihr Umland. Unklar bleibt, ob hierbei die raumordnerisch d.h. landes- und regionalplanerisch festgelegten Zentralen Orte herangezogen wurden oder ob es sich um eigene Klassifizierungen handelt.

In der Analyse werden Zusammenhänge zwischen der Siedlungsstruktur und der Freizeitmobilität älterer Menschen beschrieben. So zeigt der Vergleich anhand der drei Raumtypen, dass ältere Menschen im urbanen und ländlichen Raum eine starke Orientierung auf das eigene Wohnumfeld zeigen, was dort im Vergleich zum suburbanen Raum zu insgesamt kürzeren zurückgelegten Distanzen in der

Freizeit führt. Im ländlichen Raum wurde dabei eine sehr starke nahräumliche Orientierung und eine noch stärkere Bindung an den eigenen Ort festgestellt als in der Großstadt an den eigenen Stadtteil. „Der hohe Anteil von Freizeitaktivitäten im Wohnumfeld im ländlichen Raum steht in Zusammenhang mit der Art der ausgeübten Aktivitäten (v.a. soziale Aktivitäten)“ (Schüttemeyer, Föbker, 2004, S.134). Dies scheint einerseits mit anderen Ansprüchen aufgrund eines anderen sozio-kulturellen Hintergrundes zu tun zu haben und andererseits Folge des eingeschränkten Angebotes bzw. zu großer Distanzen bspw. zu urbanen Freizeitaktivitäten zu sein. Die Nahraumorientierung im ländlichen Raum ist aber offensichtlich auch abhängig vom Zentralitätsgrad der Wohnorte. Die Konzentration von Freizeit- und Versorgungseinrichtungen in den Zentralen Orten führt zu einer stärkeren Orientierung auf den eigenen Ort. Die mit Abstand höchste Nahraumorientierung im Freizeitverhalten wurde bei den Bewohnern ländlicher Zentren festgestellt (Schüttemeyer, Föbker, 2004, S.140).

### **Typen ländlicher Räume**

Die rein siedlungsstrukturelle Gebietstypik des BBR ermittelt ländliche Räume und ländliche Gebiete nach ihrer siedlungsstrukturellen Charakterisierung. Sie ist insofern keine besonders problemorientierte Klassifikation ländlicher Räume. Denn diese Betrachtung bildet nur einen Ausschnitt in der Komplexität und Dynamik ländlicher Entwicklung ab und sagt wenig über die tatsächliche wirtschaftliche Entwicklung und die sozialen Problemlagen aus. Ländliche Räume sind nicht generell strukturschwach und benachteiligt. Im Raumordnungsbericht 2000 erfolgte dementsprechend eine stärker problemorientierte Typisierung ländlicher Räume, die über die Kriterien Zentralität und Bevölkerungsdichte hinausgeht (BBR, 2000). Die Typisierung diente dazu, die strukturschwachen ländlichen Räume in Deutschland zu charakterisieren. Es wurde von der Annahme ausgegangen, dass für Strukturschwäche zwei Dimensionen zusammenwirken: Der Stadt-Land-Unterschied und die strukturellen Gegebenheiten. Dementsprechend wurden als zentrale Indikatoren für die großräumige Stadt-Land-Dimension die Bevölkerungsdichte und die Lageungunst herangezogen. Weiterhin verwendet wurden die Siedlungsdichte und der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche. Für die Dimension der strukturellen Gegebenheiten wurden Kriterien der Beschäftigungsmöglichkeiten und der wirtschaftlichen Entwicklung herangezogen wie Arbeitslosenquote, Steuerkraft der Gemeinden, Dauerarbeitslosenquote, erzielttes Einkommen und Branchenkonzentration. Die

Kriterien und Indikatoren wurden im analytischen Zusammenhang betrachtet. Dadurch konnten die strukturschwachen ländlichen Räume in Ausmaß und Intensität dargestellt werden. Verschiedene Typen ländlicher Räume wurden gebildet, die sich teilweise überlagern (BBR, 2000, S. 63ff.).

**Tab. 3.3: Typen ländlicher Räume**

<b>Strukturschwache ländliche Räume</b>
mit sehr starken Entwicklungsproblemen mit starken Entwicklungsproblemen
<b>Ländliche Gebiete</b>
ohne nennenswerte Entwicklungsprobleme in der Nähe von Agglomerationsräumen
<b>Ländliche Räume</b>
mit Dynamik in der wirtschaftlichen Entwicklung mit guten Einkommensmöglichkeiten in der Landwirtschaft mit Potenzialen im Tourismus

Quelle: BBR 2000

### Raumstrukturtypen

Im Raumordnungsbericht 2005 hat das BBR eine neue problemorientierte Grundtypisierung der Raumstruktur des Bundesgebietes eingeführt. Diese ist im Gegensatz zu den Siedlungsstrukturellen Gebietstypen weitgehend unabhängig von Verwaltungsgrenzen. Nach dem Kriterium Zentrenreichbarkeit werden Zentralraum, Zwischenraum und Peripherraum abgegrenzt. Hiermit wird die Raumstruktur hinsichtlich der Lagegunst zu zentralen Orten, in diesem Falle zu Oberzentren und metropolitanen europäischen Wachstumsregionen (MEGAs = Metropolitan European Growth Areas) als Träger wichtiger Raumfunktionen beschrieben (BBR, 2005a). Die kleinräumige Zentrenreichbarkeit zu Mittelzentren und Grundzentren, die u.U. für die Fahrradmobilität von höherer Bedeutung wäre, wird dadurch allerdings nicht abgebildet.

Durch Überlagerung der Zentrenreichbarkeit mit der spezifischen Bevölkerungsdichte werden diese Grundtypen weiter in sechs Raumstrukturtypen differenziert (BBR 2005a). Der Zentralraum wird dementsprechend in einen Inneren und einen Äußeren Zentralraum unterschieden, der Zwischenraum in Zwischenräume mit Verdichtungsansätzen und Zwischenräume mit geringer

Dichte sowie der Peripherraum in Peripherräume mit Verdichtungsansätzen und Peripherräume mit sehr geringer Dichte (unter 100 Ew./km<sup>2</sup>) (Schürt et al., 2005). Der Peripherraum nimmt 58% der Fläche der Bundesrepublik ein, in diesen Gebieten lebt jedoch nur knapp ein Viertel der Bevölkerung (BBR 2005a).

### **3.3 Mobilität älterer Bürger in ländlichen Räumen**

#### **3.3.1 Literaturüberblick**

Da nicht nur technische und infrastrukturelle Gründe für eine insgesamt leicht zunehmende aber noch unterdurchschnittliche Nutzung des Radfahrens durch Ältere verantwortlich sind, sondern auch unzureichende Informationen und Kenntnisse sowie dem Radfahren gegenüber skeptische Einstellungsmuster und die bislang meist nicht bestehenden Beteiligungsmöglichkeiten der Älteren an der Gestaltung der Nahmobilitätschancen, sollen in dieser Studie die Voraussetzungen zur künftigen Erarbeitung von Konzeptionen, Vorhaben und Maßnahmen entwickelt werden, die für eine Förderung des Radverkehrsverhaltens förderlich sind.

„Wie häufig ältere Männer und Frauen außerhalb ihrer Wohnung unterwegs sind, wie sie auf ihren alltäglichen Wegen zurechtkommen und wie zufrieden sie damit sind, hängt insbesondere von ihrer Bewegungsfähigkeit, von ihrer Fahrkompetenz und von den Verkehrsmitteln ab, die ihnen zur Verfügung stehen. In allen drei Bereichen werden die Möglichkeiten mit steigendem Alter geringer, und auch das Netz sozialer Beziehungen wird im höheren Alter allmählich dünner“ (Mollenkopf, Flaschenträger 2001, S. 207).

Die aktuelle Datenlage zur individuellen Mobilität (zum Begriff Mobilität vgl. Rudinger u.a. (Hrsg.) 2004). älterer Menschen ist nach wie vor unzureichend, vor allem hinsichtlich der bundesweiten Repräsentanz von Erkenntnissen. Repräsentative Längsschnittdaten („Mobilitätspanel“) sind erst seit 1994 verfügbar, wobei die Datenerhebungen bis 1998 auf die alten Bundesländer beschränkt waren. Ab 1999 sind auch Personen aus den neuen Bundesländern für die Erhebungen berücksichtigt worden.

Betrachtet man das für das Mobilitätsverhalten grundlegende Wegeaufkommen der Älteren, so liegen die erhobenen Werte deutlich unter denen jüngerer

Menschen. Zu den vergleichsweise mobileren Altersgruppen werden die 18- bis 35 bzw. 36- bis 59-Jährigen gezählt. Tendenziell nehmen mit zunehmendem Alter naturgemäß die Anteile der Wege zum Ausbildungs- bzw. Arbeitsplatz ab, während die Anteile an Freizeit- und Urlaubswegen deutlich zunehmen.

Den öffentlichen Verkehrsmitteln wird eine wichtige, Mobilität erhaltende, Funktion für ältere Menschen zugesprochen. In der Regel stehen in Deutschland öffentliche Verkehrsmittel in vertretbaren Fußwegdistanzen zur Verfügung, so wohnen 86,6% der älteren Menschen im Abstand von ca. 15 Minuten Fußweg zu Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel (vgl. Backes & Clemens 1998). Wiederum setzt die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel die Fähigkeit voraus, Fußwege zurücklegen zu können, was nicht bei allen älteren Menschen gleichermaßen uneingeschränkt gewährleistet ist.

Die Qualität und Quantität der entsprechenden Beförderungsmittel ist insbesondere in Abhängigkeit von der Siedlungsdichte am Wohnort als sehr unterschiedlich einzuschätzen. Vor allem in ländlichen Regionen sind die Angebote eingeschränkt und decken damit den Mobilitätsbedarf der älteren Menschen nur unzureichend, wobei mit einer weiteren Verschlechterung zu rechnen ist. Hartenstein & Weich stellen fest: „Die zunehmende Privatisierung öffentlicher Verkehrsmittel wird voraussichtlich zu einer weiteren Ausdünnung der Bedienungshäufigkeiten, insbesondere in ländlichen Räumen sowie in Tagesrandzeiten und zu Wochenenden, führen (Hartenstein & Weich 1993, S. 39).

Probleme bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für Ältere bestehen weiterhin in der Beschaffung notwendiger Informationen sowie im Umgang mit den vorgegebenen Strukturen (z.B. bei der Bedienung von Fahrkartenautomaten). Die damit häufig einhergehende Verunsicherung kann eine deutliche Barriere gegen die Nutzung von Angeboten des ÖPNV darstellen (vgl. Rudinger et al. 1992; Mollenkopf 1994).

Wiederum sind seit Beginn der 90er Jahre zahlreiche Verbesserungen feststellbar, was nicht zuletzt der Bedeutung des Kundenpotenzials älterer Menschen zugeschrieben wird. Die Verbreitung des Niederflurkonzepts bei Bussen und Bahnen stellt einen ebenso hilfreichen Verbesserungsansatz dar wie optische und akustische Informationen, ausreichend Sitzgelegenheiten sowie übersichtliche und gut lesbare Fahrpläne (ebd.).

Aufgrund der Tatsache, dass öffentliche Verkehrsmittel nur eingeschränkt Mobilität gewährleisten, gelten heutzutage der Besitz des Führerscheins und die Verfügbarkeit eines Fahrzeugs als wichtige Voraussetzungen für die Mobilität des Einzelnen. Auch Senioren gehören zu denjenigen, die nicht mehr nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind, sondern ihren PKW häufig bis ins hohe Alter nutzen. Erhebungen zu Verkehrsteilnahme und Mobilität Älterer zeigen, dass der Anteil der Senioren, die sowohl einen Führerschein als auch einen PKW besitzen seit 1985 deutlich gestiegen ist. Insgesamt erwartet man, dass immer mehr Menschen im Seniorenalter, die bereits heute über Führerschein und PKW verfügen, diese auch im fortgeschrittenen Alter weiter nutzen werden (DIW 1997). Allerdings nimmt die durchschnittliche Jahresfahrleistung pro Pkw mit zunehmendem Alter der Hauptnutzer deutlich ab.

Trotz einer allgemein steigenden Pkw-Nutzung durch ältere Menschen, die der Selbstständigkeit förderlich ist, ist eine Verlagerung der Verkehrsmittelnutzung vom motorisierten Individualverkehr zur nicht-motorisierten Verkehrsteilnahme und zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu verzeichnen, dies betrifft vorrangig die Zeit nach Beendigung der Erwerbstätigkeit. Der selbst gefahrene Pkw verliert im Alter an Bedeutung, und auch das Mitfahren im Pkw wird im Alter nur geringfügig wichtiger. Immerhin ist der Anteil Älterer, die keinen eigenen PKW besitzen, mit 50% vergleichsweise sehr hoch. Demzufolge sind auch die Wahlmöglichkeiten Älterer, mobil zu sein, objektiv deutlich begrenzter, als dies bei Jüngeren der Fall ist.

Nach wie vor existieren deutliche Unterschiede zwischen (älteren) Frauen und Männern, was den Führerscheinbesitz und die Pkw-Verfügbarkeit betrifft. Eben solche Unterschiede gibt es nach wie vor zwischen den alten und neuen Bundesländern, wobei sich die Verhältnisse in den neuen Bundesländern seit 1991 immer weiter an die in den alten Bundesländern angleichen.

### **3.3.2 Ältere Bürger zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs**

Aufgrund alter(n)sbedingter Einschränkungen und aus gesundheitlichen Gründen, um sich darüber hinaus fit und beweglich zu halten, gehen Ältere häufig zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad. Über zwei Drittel ihrer Wege legen

ältere Menschen im Wohnumfeld zu Fuß zurück und legen dabei Wert auf die unmittelbare Erreichbarkeit notwendiger Ziele (vgl. DIW 2006). Viele Ältere haben insbesondere allein aber auch in der Gruppe das Rad für Ausflüge bzw. als Fitnessgerät für sich entdeckt. Häufig wird das Fahrrad dabei auch als „Gehhilfe“ genutzt, da das Laufen so leichter fällt.

Über die im Alter relevanten Veränderungen des Leistungsvermögens – und in deren Folge auch des Mobilitätsverhaltens - herrscht in der Alterforschung grundsätzliche Einigkeit. Ohne hier auf die maßgeblichen Erkenntnisse im Detail einzugehen ist Konsens, dass sich alter(n)sbezogene Veränderungen insbesondere sowohl im Bereich der Sinnesorgane und des Bewegungsvermögens als auch hinsichtlich der Anfälligkeit für Erkrankungen (Multimorbidität) ergeben, die das Mobilitätsverhalten insbesondere im (höheren) Alter deutlich beeinflussen können.

Ältere Bürger, insbesondere ältere Fahrradfahrer und Fußgänger, neigen dabei zu Über- und Unterschätzungen von Gefahren, die mit ihrer Teilnahme am Verkehr verbunden sind. Im ersteren Fall kann die Bereitschaft beobachtet werden, eigene Defizite bzw. Ängste vor dem eigenen Inkompetenzerleben anderen Verkehrsteilnehmern zuzuschieben. Andere Erkenntnisse zeigen, dass Senioren tatsächliches bzw. empfundenes „Unvermögen“ durch Vermeidungsverhalten auszugleichen versuchen, indem sie Risiken (z.B. komplexe Situationen) vermeiden.

Als mobilitätsförderlich bzw. –hinderlich für Ältere erweisen sich weiterhin die Rahmenbedingungen, die es ihnen erleichtern bzw. erschweren, mit dem Rad zu fahren. So würden offenbar deutlich mehr Ältere mit diesem Verkehrsmittel fahren, wenn die Radwege eine bessere Qualität aufweisen würden und es mehr Strecken mit weniger Verkehr und mehr Radwegen gäbe. Neben einer deutlichen Erhöhung der Anzahl von Radwegen wäre es ebenso notwendig, die Qualität der Wege zu verbessern und sie verkehrsrärmer zu gestalten (vgl. Flade/ Hacke 2001).

Nach wie vor wird festgestellt, dass sich die Gestaltung der Verkehrsumwelt in erster Linie auf den Straßenverkehr bezieht, der üblicherweise als Kfz – Verkehr verstanden wird (vgl. Draeger/ Klöckner 2001). So wirken sich Maßnahmen zur Verbesserung des Straßenverkehrs häufig negativ für (ältere) Radfahrer und Fußgänger aus, da diese über das übliche Maß hinaus Beschränkungen mit sich bringen. Damit einhergehende Probleme lassen sich folgendermaßen benennen:

- große Umwege durch ein geringes Angebot sicherer und komfortabler Querungsmöglichkeiten über Straßen
- unwirtliche und unkomfortable Unter- und Überführungen
- lange Wartezeiten und zu kurze Räumzeiten an Lichtsignalanlagen
- baulich zu schmale Geh- und Radwege
- nicht oder mangelhaft abgesenkte Borde an Querungsstellen
- zu grobe und unebene Geh- und Radwegbeläge
- mangelhafte oder ganz fehlende Orientierungshilfen (ebd.).

Befragungen und Beobachtungen (vgl. Sticht 2000) älterer Radfahrer in den Städten Bonn, Brühl und Köln haben folgende Tendenzen deutlich gemacht, die Erkenntnisse aus vorausgegangenen Studien stützen und im Einzelnen so differenzieren:

Die überwiegende Zahl der befragten älteren Radfahrer nutzt das Rad täglich und ca. ein Viertel von ihnen mehrmals wöchentlich. In der Regel sind es langjährige und kontinuierliche Radnutzer, wobei dies vorrangig auf Männer zutrifft.

Das Fahrrad ist besonders beliebt für den Einkauf und die Freizeitgestaltung, was die Nutzung anderer Verkehrsmittel zu diesen Zwecken deutlich einschränkt.

Begründet wurde die Fahrradnutzung in erster Linie mit der Gesunderhaltung sowie Bewegung an frischer Luft, wobei das Fahrrad als Transportmittel für Einkäufe ebenso Bedeutung hat.

Körperliche Einschränkungen beim Radfahren betreffen die nachlassende Beweglichkeit und verminderte Reaktionsgeschwindigkeit, wobei sich die über 70-Jährigen dieser Probleme vorrangig bewusst sind.

Den körperlichen Beeinträchtigungen begegnen die Radfahrer durch eine langsamere und defensive Fahrweise.

Die meisten Probleme treten beim Radfahren im Dunkeln und in der Dämmerung auf, worauf das Vermeidungsverhalten älterer Radfahrer, in der Dunkelheit nicht zu fahren, zurückgeführt wird.

Sowohl das Anhalten und Absteigen als auch das Aufsteigen und Anfahren bereitet älteren Radfahrern Probleme, wobei es ihnen besonders schwer fällt, das Fahrrad sowie mitgeführtes Gepäck, zu kontrollieren.

Ältere bevorzugen verkehrsarme Nebenstraßen und Radwege und meiden in der Regel Hauptstraßen.

Gefährdet fühlen sich ältere Radfahrer auf Radwegen und markierten Radverkehrsanlagen durch sich öffnende Autotüren, geparkte Fahrzeuge sowie die unzureichende Breite der Radverkehrsanlagen.

Bemängelt wird das wenig rücksichtsvolle Verhalten der Autofahrer gegenüber Radfahrern aber auch das Verhalten insbesondere jugendlicher Radfahrer gegenüber Älteren.

Es würde die Fahrradnutzung erleichtern, wenn es ebenerdig zugängliche Abstellanlagen für Räder geben würde.

Ein weiterer bedeutsamer Aspekt, der für bzw. gegen die Fahrradnutzung Älterer spricht, ist die Wahl eines geeigneten Fahrrads. Das so genannte „Seniorenfahrrad“ verfügt in der Regel über folgende Bestandteile, die älteren Radfahrern das Fahren erleichtern können (vgl. Draeger, Klöckner 2001):

- tief liegendes Rahmenrohr für leichtes Aufsteigen
- tief angesetzte Pedale
- zurückgelegtes Sattelrohr, um die Füße jederzeit auf den Boden stellen zu können
- Federgabeln und/ oder gefederter Sattel
- geringes Eigengewicht
- Blinkanlage für das Abbiegen
- vibrationsfreier Spiegel
- nachbrennende Akkulichtanlage
- Transportgefäß für Einkäufe.

Beobachtungen in Nordrhein- Westfalen (vgl. Sticht 2000) haben schließlich gezeigt, dass mehr als 90% der älteren Radfahrer Standardräder, die zumeist mit Nabenschaltung und Rücktrittbremse ausgestattet sind, nutzen. Darüber hinaus werden häufig, auch von Männern, Damenräder genutzt, die im Vergleich zum Herrenrad ein einfacheres Auf- und Absteigen ermöglichen. Die neueren Cityräder, welche über einen tiefen Einstieg und integrierte Transportgefäße verfügen, treffen zumeist die Wünsche Älterer und leiten ihre Kaufentscheidung beim Erwerb eines neuen Fahrrads.

### **3.3.3 Mobilitätsverhalten älterer Bürger in ländlichen Räumen**

Um Voraussetzungen und Bedingungen der Mobilität von (älteren) Menschen beschreiben und einschätzen zu können, bedarf es einer Perspektive, die sowohl räumliche als auch soziale Umweltgegebenheiten im Zusammenhang betrachtet.

Studien mit diesem Zugang beziehen in ihre Untersuchungen insbesondere jene Umweltausschnitte mit ein, in denen Ältere viel Zeit verbringen. Dazu gehört neben der eigenen Wohnung insbesondere das unmittelbare außerhäusliche Wohnumfeld.

Die Mehrzahl der Älteren lebt nach wie vor in städtischen Regionen, wobei jedoch bereits seit Ende der 90er Jahre eine Erhöhung des relativen Anteils Älterer in suburbanen und ländlichen Regionen feststellbar ist (vgl. Bucher, Kochs & Siedloff 1996). Wie sich das Älterwerden in ländlichen Regionen gestaltet und vor allem zukünftig gestalten wird, ist hinsichtlich veränderter und neuer Angebots- und Versorgungsstrukturen sowie der außerordentlichen Vielfalt ländlicher Raumstrukturen aktuell nur eingeschränkt zu beurteilen.

Studien, die sich mit der Mobilität Älterer in städtischen und ländlichen Regionen beschäftigen, beschreiben sowohl objektive räumliche, soziale und individuelle Voraussetzungen für die alltägliche außerhäusliche Mobilität als auch deren subjektive Bewertung durch die Nutzer (vgl. u.a. Mollenkopf & Flaschenträger 2001). Ins Blickfeld rückt dabei insbesondere der Stellenwert der Zufriedenheit mit Mobilität als Ausdruck für Lebensqualität im Alter.

Grundsätzlich besteht bei befragten Älteren, die auf dem Lande leben, eine deutlich höhere Zufriedenheit mit ihrer Wohnumgebung; nicht zuletzt fühlen sie sich sicherer als ältere Menschen, die in Städten leben. Wiederum ist die Zufriedenheit mit dem ÖPNV geringer, Busse und Bahnen werden seltener genutzt als in den Städten. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist in ländlichen Regionen vor allem davon abhängig, ob jemand ein Auto besitzt und zu den jüngeren, noch nicht oder nur wenig gesundheitlich beeinträchtigten, Alten gehört.

Ein deutliches Ost – West – Gefälle hinsichtlich der Mobilität(s)-Bedingungen Älterer, hier vor allem der Altersgruppe der 75-Jährigen und Älteren, besteht vor allem auf dem Lande. So gibt es in den alten Bundesländern eine höhere Zufriedenheit bezüglich des Wohnumfeldes, des Dienstleistungsangebotes und Angeboten des ÖPNV, als dies in den neuen Bundesländern der Fall ist. Nicht zuletzt der bekanntermaßen häufigere Automobilbesitz und das eigene Fahren des Autos unterscheidet ältere Westdeutsche von älteren Ostdeutschen. Allerdings weisen Mollenhaupt & Ostwald (2001) zu Recht darauf hin, dass alle Befunde „auf die besondere Rolle des Mobilitätserlebens“ (S.125) hinweisen.

Eine ausschließliche Beschäftigung mit Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedingungen alleine sagt wenig über (Un-)Zufriedenheiten und subjektive Potenziale aus – auch dies ein Grund, um in der vorliegenden Untersuchung näher auf die Anliegen und Potenziale von Seniorinnen und Senioren in ländlichen Räumen zu sehen.

### 3.3.4 Fahrradmobilität in Mecklenburg-Vorpommern

In Mecklenburg-Vorpommern werden 14 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Im Vergleich mit einem bundesweiten Fahrradanteil von 9 Prozent kann Mecklenburg-Vorpommern somit als „Fahrradland“ bezeichnet werden (infas 2003). Internationale Vergleiche wiederum zeigen, dass Radverkehrspotenziale in der Bundesrepublik, und damit auch in Mecklenburg-Vorpommern, bei weitem noch nicht ausgeschöpft sind.

#### Hauptverkehrsmittel Fahrrad nach Regionstypen

Verstädterte Räume	9 %
ländliche Räume	10 %
Mecklenburg-Vorpommern	14 %
Deutschland gesamt	9 %

Quelle: infas 2003: MiD 2002. Ergebnisbericht Mecklenburg- Vorpommern.

Mit 14 % aller Wege stellt sich MV auch im Bundesvergleich als „Fahrradland“ dar. Der Anteil des Fahrrads an den Hauptverkehrsmitteln ist mehr als doppelt so hoch wie der Anteil der ÖPNV-Wege mit nur 6 %.

#### Hauptverkehrsmittel Fahrrad nach MV-Regionen

Westmecklenburg	15 %
mittleres Mecklenburg	11 %
mecklenburgische Seenplatte	9 %
Vorpommern	17 %
MV gesamt	14 %
Deutschland gesamt	9 %

Quelle: infas 2003: MiD 2002. Ergebnisbericht Mecklenburg- Vorpommern.

Die Nutzung des Fahrrads stellt mit 32 Prozent vor allem im Schülerverkehr eine herausragende Größe dar und zeigt mit 11 Prozent bei der Personengruppe ab 50 Jahren die im bundesweiten Vergleich immer noch überdurchschnittliche Bedeutung des Fahrrads (infas 2003).

Auf die ausgeprägte Nutzung des Fahrrads wird es zurückgeführt, dass bei der Verkehrsmittelnutzung in Mecklenburg-Vorpommern deutliche Unterschiede zum Bundesdurchschnitt zutage treten. So liegt der Pkw-Anteil für Fahrer und Mitfahrer mit etwas über 50 Prozent deutlich unter dem bundesdeutschen Durchschnitt von 60 Prozent.

### **3.4. Die Landkreise Demmin und Nordwestmecklenburg**

#### **Charakteristik**

Die Lebenssituation der über 50-Jährigen in den beiden für das Projekt ausgewählten Landkreisen Demmin und Nordwestmecklenburg ist durch die derzeitige und künftige raum-, siedlungs-, wirtschafts- und bevölkerungsstrukturelle Entwicklung bestimmt. Beide Landkreise sind ländlich geprägt, d.h. sie sind dünn besiedelt, zeichnen sich durch eine vergleichsweise geringe Bevölkerungsdichte und eine periphere Lage aus (siehe auch unten Einordnung der Kreise). Es gibt hierbei jedoch Unterschiede, die im Folgenden anhand verschiedener struktureller Merkmale erläutert werden sollen. (siehe Tabelle 3.4)

**Tab. 3.4 Strukturindikatoren der Landkreise Demmin und Nordwestmecklenburg**

Indikator	DM	NWM	Quelle
Bevölkerungszahl 1990	103.406 Ew.	108.643 Ew.	Statistisches Landesamt MV 2005
Bevölkerungszahl 2004	89.139 Ew.	120.604 Ew.	Statistisches Landesamt MV 2005
Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2004	-14%	+11%	Statistisches Landesamt MV 2005
Prognose Bevölkerung 2020	63.308 Ew.	115.178 Ew.	MABL 2005a

Bevölkerungsentwicklung 2002 - 2020	- 30,6%	- 4,8%	MABL 2005a
Bevölkerungsdichte	2004: 46 Ew./km <sup>2</sup> 2020: 33 Ew./km <sup>2</sup>	2004: 58 Ew./km <sup>2</sup> 2020: 56 Ew./km <sup>2</sup>	Statistisches Landesamt MV 2005
Entwicklung Sterbefallüberschüsse und Wanderungssalden (2002-2020)	Natürlicher Saldo: -13.220 Wanderungssaldo: -14.688	Natürlicher Saldo: -11.086 Ew. Wanderungssaldo: + 5.305 Ew.	MABL 2005
Wanderungssaldo alle Altersgruppen	2003: -901 Pers. 2004: -1233 Pers. 2005: -1174 Pers.	2003: +32 2004: -30 2005: -170	Statistisches Landesamt MV 2005
Wanderungssaldo über 50jährige	2003: +19 2004: -52 2005: -70	2003: +252 2004: +210 2005: +197	Statistisches Landesamt MV 2005
Altersstruktur – Anteil der über 50jährigen (2004)	38,3%	34,7%	Statistisches Jahrbuch MV 2005
Altersstruktur – Anteil der über 60jährigen (Prognose)	2002: 25,2% 2020: 39,2%	2002: 21,4% 2020: 30,2%	MABL 2005a
Arbeitslosenquote im Durchschnitt des Jahres 2005	28,3%	17,1%	Statistisches Landesamt MV SIS-Online (Statistisches Informationssystem)
Zentrale Orte <sup>3</sup>	MZ: Demmin MZ m.T.:	MZ: Grevesmühlen	RPV Westmecklenburg 1996, RPV

<sup>3</sup> MZ = Mittelzentrum, MZ m.T. = Mittelzentrum mit Teilfunktion, UZ = Unterzentrum

	Malchin UZ: Loitz, Jarmen, Stavenhagen, Altentreptow Sowie Ländliche Zentralorte Borrentin, Neukalen, Tützpatz, Burow, Rosenow, Dargun	UZ: Schönberg, Dassow, Gadebusch, Neukloster Sowie Ländliche Zentralorte: Klütz, Rhena, Lützow, Lübstorf, Bad Kleinen, Warin, Insel Poel, Neuburg- Steinhausen	Mecklenburgische Seenplatte 1998
Gemeinden	70 Gemeinden davon 2 amtsfrei 68 Gemeinden gehören 6 Amtsverwaltun gen an	94 Gemeinden, davon 3 amtsfrei, 91 Gemeinden gehören 13 Amtsverwaltun gen an	
Größte Gemeinde Einwohner/-innen 2006	Hansestadt Demmin 12.753 Ew.	Stadt Grevesmühlen 10.993 (Ew.)	Statistisches Landesamt MV 2005
Gemeindegrößen	7 Gemeinden mit mehr als 3.000 Ew., 28 Gemeinden mit weniger als 500 Ew.	11 Gemeinden mit mehr als 3.000 Ew. und 31 Gemeinden mit weniger als 500 Ew.	Eigene Berechnungen nach Statistischem Landesamt MV 2006 und <a href="http://www.nordwestmeckle&lt;br/&gt;nburg.de">www.nordwestmeckle nburg.de</a>
Motorisierungsgra d, PKW-Dichte	513 PKW je 1.000 Ew.	553 PKW je 1.000 Ew.	
Verfügbares Einkommen der privaten Haushalte je Ew. 2003 MV: 13.745 €	12.863 €	13.524 €	Statistisches Landesamt MV 2005

D: 17.180 €			
Regionalwirtschaftlicher Entwicklungsstand 2002 Verknüpfung versch. wirtschaftliche und beschäftigungsbezogene Indikatoren	Deutlich unterdurchschnittlich	unterdurchschnittlich	BBR 2005a

### **Geographische Lage und Siedlungsstruktur**

Zwar sind beide Landkreise als Gesamtes dem so genannten Peripherraum zugeordnet, es gibt jedoch im Landkreis Nordwestmecklenburg teilträumlich Verdichtungsansätze. Dies ist bedingt durch dessen Lage im westlichen Mecklenburg-Vorpommern am Rande der Verdichtungsräume Schwerin und – landesgrenzenüberschreitend – Lübeck. Gemeinden des Kreises haben in den letzten Jahren von Suburbanisierungstendenzen, also Wanderungsbewegungen von den Städten ins Umland, profitiert. Zudem liegt der Landkreis Nordwestmecklenburg in vergleichsweise Nähe zur Metropolregion Hamburg, während die Entfernung des Landkreises Demmin zur nächstgelegenen Metropolregion Berlin-Brandenburg größer ist.

Sowohl Demmin wie auch Nordwestmecklenburg verfügen nur über wenige kleinere Zentren und viele sehr weit verstreute kleine Gemeinden sind also weitgehend durch eine disperse und dezentrale Siedlungsstruktur gekennzeichnet.

Der Landkreis Demmin besteht aus 70 Gemeinden, von denen zwei amtsfrei sind (Demmin, Dargun). Die restlichen 68 Gemeinden gehören sechs Amtsverwaltungen an. Sieben Gemeinden bzw. Siedlungen haben Einwohnerzahlen von über 3.000 Einwohner/-innen, sie weisen einen städtischen Charakter auf. Diesen stehen 63 Gemeinden bzw. 277 typisch ländliche Siedlungen unter 3.000 Ew. gegenüber. Hiervon haben 28 Gemeinden oder 212 Siedlungen weniger als 500 Ew (Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern, 2004).

### Karte 3.1: Lage der Landkreise Nordwestmecklenburg und Demmin



Quelle: Kaether, Eigene Darstellung

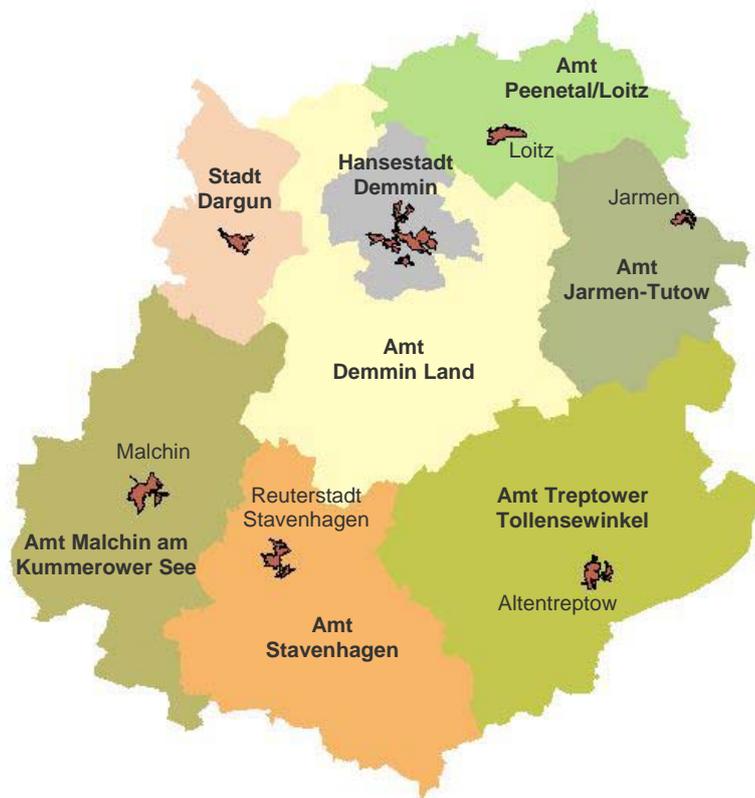
Im Landkreis Nordwestmecklenburg liegen 94 Gemeinden, von denen drei amtsfrei sind (Grevesmühlen, Boltenhagen, Insel Poel). Die restlichen 91 Gemeinden gehören dreizehn Amtsverwaltungen an. 11 Gemeinden haben mehr als 3.000 Einwohner/-innen und 31 Gemeinden weniger als 500 Einwohner.<sup>4</sup> Während im Landkreis Demmin fünf Gemeinden über 5.000 Einwohner haben (Demmin, Malchin, Stavenhagen, Altentreptow, Dargun) sind es im Landkreis Nordwestmecklenburg lediglich zwei (Grevesmühlen, Gadebusch).

46,3 Prozent der Bevölkerung des Landkreises Demmin und 57,3 Prozent des Landkreises Nordwestmecklenburg wohnen in Orten mit unter 3.000 Einwohner/-innen (Mecklenburg-Vorpommern: 34 Prozent). Noch 35% der Bevölkerung im Landkreis Demmin und 25% im Landkreis Nordwestmecklenburg leben in Orten unter 1.000 Einwohner/-innen.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Eigene Berechnungen nach Statistischem Landesamt Mecklenburg-Vorpommern 2006

<sup>5</sup> Eigene Berechnungen nach Statistischem Landesamt Mecklenburg-Vorpommern 2006

### **Karte 3.2: Ämter, Amtsfreie Gemeinden und Gemeinden mit mehr als 3.000 Einwohner/-innen im Landkreis Demmin**



Quelle: Kaether, Eigene Darstellung

Einige der Gemeinden der Landkreise haben als so genannte Zentrale Orte wichtige Funktionen für ihr Umland.

#### **Zentrale Orte**

Zentrale Orte übernehmen wichtige Ordnungs-, Entwicklungs- und Versorgungsaufgaben im Raum. Eine wesentliche Aufgabe ist die Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung in ihrem so genannten Verflechtungsbereich mit öffentlichen und privaten Gütern und Dienstleistungen sowie sozialer, technischer, kultureller, Verwaltungs-, Sport- und Bildungsinfrastruktur. Die Zentralen Orte haben eine entsprechende Bündelungsfunktion und stellen die „Knotenpunkte“ des Versorgungsnetzes vor allem im ländlichen Raum dar.

### Karte 3.3: Ämter, Amtsfreie Gemeinden und Gemeinden mit mehr als 3.000 Einwohner/-innen im Landkreis Demmin



Quelle: Kaether, Eigene Darstellung

Zentrale Orte werden von der Landes- und Regionalplanung raumordnerisch festgelegt. In der Regel werden Ober-, Mittel- und Grundzentren festgelegt. Oberzentren versorgen die Bevölkerung ihres Oberbereichs mit Leistungen des spezialisierten, höheren Bedarfs, Mittelzentren mit Leistungen des gehobenen Bedarfs und Grundzentren mit solchen des qualifizierten Grundbedarfs. Grundzentren erfüllen also vorrangig Versorgungsaufgaben für die Bevölkerung ihres Nahbereiches. Sie sollen gut in das überörtliche Verkehrsnetz eingebunden sein und mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus ihrem Verflechtungsbereich angemessen erreichbar sein (vgl. MABL, 2005b). Zentrale Orte, insbesondere Grundzentren, sind insofern als Fahrziele auch für Fahrradfahrer potenziell interessant.

In Mecklenburg-Vorpommern erfolgt die Ausweisung der Ober- und Mittelzentren auf der Ebene der Landesplanung. Hierfür werden als Kriterien die Einwohnerzentralität (Einwohner/-innen in der Gemeinde und im Nahbereich)

und die Arbeitsplatzzentralität (Beschäftigtenzahlen und Einpendler) herangezogen. Für die Grundzentren, die auf der Ebene der Regionalplanung im Rahmen der derzeit laufenden Neuaufstellung der Regionalen Raumentwicklungsprogramme (RREP) festgelegt werden, kommen noch infrastrukturelle Ausstattungsmerkmale hinzu (ärztliche Versorgung, Einzelhandel, Bank- oder Sparkassenfiliale). In anderen Bundesländern werden bei der Ausweisung der Zentralen Orte auch Einzugsbereiche oder Erreichbarkeitskriterien wie Fahrzeit mit dem ÖPNV herangezogen. Die vergleichsweise geringe Bevölkerungsdichte und geringe Größe der Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern zeigt sich auch darin, dass die Kriterien auf grundzentraler Ebene was die Einwohnerzahl des Zentralen Ortes und des Nahbereichs betrifft, verglichen mit anderen Ländern am geringsten sind (2000 Ew. in der Gemeinde, 5.000 Ew. im Nahbereich) [vgl. Dehne u. Kaether, 2007].

Die bisher gültigen Kategorien der Unterzentren und Ländlichen Zentralorte gibt es nach Neuaufstellung des Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LREP MV) im Jahre 2005 nicht mehr (MABL MV, 2005b). In den derzeit neu aufzustellenden Regionalen Raumentwicklungsprogrammen werden Grundzentren und als weitere neue Kategorie Siedlungsschwerpunkte eingeführt. Letztere sollen ergänzend zu den Zentralen Orten die ortsnahe Grundversorgung absichern, insbesondere in ländlichen Räumen die dünn besiedelt sind und/oder eine kleinteilige/ zersplitterte Siedlungsstruktur aufweisen. Im Rahmen der Neuaufstellung der Regionalen Raumentwicklungsprogramme werden diese derzeit neu festgelegt.

Der Landkreis Demmin grenzt an das Oberzentrum Neubrandenburg (68.118 Ew.). Im neuen LREP MV ist die Hansestadt Demmin mit 12.753 Einwohner/-innen (2006) als Mittelzentrum festgelegt. Malchin, das bisher Mittelzentrum mit Teilfunktionen war, wurde nicht mehr als Mittelzentrum ausgewiesen. Im derzeit noch gültigen Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) Mecklenburgische Seenplatte von 1998 (RPV Mecklenburgische Seenplatte) sind im Landkreis Demmin als Unterzentren Altentreptow, Stavenhagen, Jarmen und Loitz sowie Borrentin, Neukalen, Tützpatz, Burow, Rosenow und Dargun als Ländliche Zentralorte festgelegt. Im Rahmen der Neuaufstellung des RREP Mecklenburgische Seenplatte ist nach Auskunft des Amtes für Raumordnung und Landesplanung zu erwarten, dass die bisherigen Unterzentren und Malchin als Grundzentren und die bisherigen Ländlichen Zentralorte als Siedlungsschwerpunkte ausgewiesen werden.

Der Landkreis Nordwestmecklenburg grenzt an das Oberzentrum Schwerin (96.656 Ew.) und umschließt die kreisfreie Hansestadt Wismar (45.391 Ew.), die als Mittelzentrum festgelegt ist. Außerdem liegt der westliche Teil im Einzugsbereich des Oberzentrums Lübeck. Mittelzentrum des Landkreises Nordwestmecklenburg ist die Stadt Grevesmühlen mit 10.993 Einwohner (2006). Im RROP Westmecklenburg von 1996 sind Schönberg, Dassow, Gadebusch, Neukloster als Unterzentren sowie Klütz, Rhena, Lützow, Lübstorf, Bad Kleinen, Warin, Insel Poel und Neuburg-Steinhausen als Ländliche Zentralorte ausgewiesen.

## **Bevölkerungsentwicklung und -struktur**

Die Bevölkerungsentwicklung stellt sich in beiden Kreisen sehr unterschiedlich dar. Dies gilt für die Vergangenheit und auch für die Zukunft. Während es im Landkreis Demmin zu einem Bevölkerungsrückgang von 14% kam, konnte der Landkreis Nordwestmecklenburg im gleichen Zeitraum eine Zunahme von 11% verzeichnen. Lag der Unterschied der beiden Landkreise 1990 lediglich bei ca. 5.000 Einwohner/-innen (DM: 103.000 Ew., NWM 108.000 Ew.) sind es 2004 schon über 30.000 Einwohner/-innen (DM: 89.000 Ew., NWM 120.000 Ew.). Bis 2020 wird sich dieser Abstand noch einmal erheblich vergrößern. Die Bevölkerungszahl im Landkreis Demmin soll nach den Prognosen der Landesplanung noch einmal um gut 30 Prozent auf dann nur noch 63.000 Einwohner abnehmen, während für den Landkreis Nordwestmecklenburg von einem weit geringeren Rückgang von 4,8 Prozent auf dann 115.000 Einwohner ausgegangen wird (MABL, 2005).

Die Gründe für die massiven Bevölkerungsverluste im Landkreis Demmin in der Vergangenheit liegen einerseits in der natürlichen Entwicklung d.h. dem Rückgang der Geburtenzahlen (Geburtendefizit bzw. Sterbefallüberschuss) und andererseits in den bis heute andauernden massiven Abwanderungen insbesondere jüngerer Bevölkerungsschichten (selektive Abwanderung), was wiederum den negativen Trend der natürlichen Entwicklung verstärkt. Der Landkreis Nordwestmecklenburg konnte demgegenüber aufgrund seiner Lage von Zuwanderungen aus den umliegenden größeren Städten Schwerin, Wismar und dem Raum Lübeck profitieren. Außerdem ist die wirtschaftliche bzw. Arbeitsmarktsituation, die den Hauptgrund der Abwanderungen darstellt, durch

die im Vergleich zum Landkreis Demmin nähere Lage zu westdeutschen Wachstumsregionen wie Lübeck und vor allem auch Hamburg günstiger. Einerseits wirkt sich die Lage positiv auf die regionalen Unternehmen und den Arbeitsmarkt aus, andererseits sind die Pendeldistanzen nicht so groß, so dass die Menschen eher im Landkreis wohnen bleiben können.

Für die Zukunft wird weiterhin in beiden Landkreisen ein hoher negativer natürlicher Saldo prognostiziert. In den Jahren von 2002 bis 2020 wird für den Landkreis Demmin mit einem negativen natürlichen Saldo von über 13.000 Personen, für den Landkreis Nordwestmecklenburg von 11.000 Personen ausgegangen. Im Landkreis Demmin wird weiterhin ein hoher negativer Wanderungssaldo von über 14.000 Personen prognostiziert. In Nordwestmecklenburg wird der negative natürliche Saldo durch einen positiven Wanderungssaldo von über 5.000 Personen teilweise ausgeglichen und der Bevölkerungsrückgang dadurch bis 2020 abgemildert (MABL, 2005).

Durch den Bevölkerungsrückgang wird sich die sowieso schon geringe Bevölkerungsdichte im Landkreis Demmin weiter verringern. Lag diese 2004 bei 46 Einwohner/-innen pro Quadratkilometer Kreisfläche wird sie bis 2020 auf ca. 33 Einwohner/-innen je km<sup>2</sup> zurückgehen. Der Landkreis Nordwestmecklenburg wird demgegenüber seine Bevölkerungsdichte in etwa halten (2004: 58 Ew. je km<sup>2</sup>, 2020: 56 Ew./km<sup>2</sup>). Dies ist jedoch immer noch vergleichsweise gering, so liegt der Durchschnitt in Mecklenburg-Vorpommern bei 74 Einwohner/-innen je km<sup>2</sup>, und im gesamten Bundesgebiet noch bedeutend höher (ca. 230 Ew. je km<sup>2</sup>).

Neben der Bevölkerungszahl verschob und verschiebt sich durch die demographischen Entwicklungen auch die Altersstruktur, d.h. das Verhältnis der Altersgruppen untereinander. Der Anteil der älteren Bevölkerung nimmt zu. Die Entwicklung seit 1994 zeigt, dass die Altersstufen der 6 – 15jährigen und der 26 – 35jährigen sich erheblich verringert haben, während die Altersstufen der 41 – 50jährigen und die der über 65jährigen deutlich angestiegen sind. In Zukunft nimmt der Anteil der über 60jährigen im Prognosezeitraum 2002 bis 2020 deutlich zu. Im Landkreis Demmin steigt deren Anteil von 25 Prozent auf 39 Prozent, im Landkreis Nordwestmecklenburg von 21 Prozent auf 30 Prozent (MABL, 2005).

Im Jahr 2004 liegt der für diese Untersuchung interessierende Anteil der über 50jährigen im Landkreis Demmin bei 38,3 Prozent im Landkreis Nordwestmecklenburg bei 34,7% (siehe auch Tabelle 3.5).

**Tab. 3.5: Bevölkerung am 31.12.2004 nach Altersgruppen ab 50 Jahren**

	Demmin		Nordwestmecklenburg	
		% von der Gesamtbevölkerung		% von der Gesamtbevölkerung
50-54 J.	6 881	7,8	9 580	7,9
55-59 J.	3 914	4,4	5 724	4,7
60-64 J.	5 352	6,1	6 906	5,7
65-69 J.	6 313	7,2	7 265	6,0
70-74 J.	4 921	5,6	5 203	4,3
75+	6 405	7,3	7 179	6,0
Personen ab 50 Jahren	<b>33 786</b>	<b>38,3</b>	<b>41 857</b>	<b>34,7</b>
Gesamtbevölkerung	<b>88 277</b>	<b>100,0</b>	<b>120 643</b>	<b>100,0</b>

Quelle: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern 2005

Interessant ist auch ein Blick auf den Wanderungssaldo der über 50jährigen in den vergangenen Jahren. Offensichtlich ist der Landkreis Nordwestmecklenburg attraktiv für Zuwanderer dieser Altersgruppen. In den Jahren 2003 bis 2005 war die Nettozuwanderung in diesen Altersgruppen am höchsten, während im Landkreis Demmin auch diese Altersgruppen in den letzten beiden Jahren einen, wenn auch vergleichsweise geringen, negativen Wanderungssaldo aufweisen. (vgl. Tabelle 3.4)

## **Wirtschaftliche Lage**

Auch bei der wirtschaftlichen Situation insbesondere bei der Arbeitslosenquote zeigen sich Unterschiede zwischen den beiden Landkreisen. So lag die Arbeitslosenquote im Landkreis Demmin mit 28,3 Prozent im Durchschnitt des Jahres 2005 deutlich über der des Landkreises Nordwestmecklenburg mit 17,1 Prozent. Das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte je Einwohner/-in lag 2003 in beiden Kreisen unter dem Durchschnitt Mecklenburg-Vorpommerns (DM: 12.863€, NWM: 13.524€, MV: 13.745€, Deutschland: 17.180€)

(Statistisches Jahrbuch MV 2005). Deutschlandweit war der Landkreis Demmin damit einer von nur vier Kreisen mit einem verfügbaren Einkommen unter 13.000 € die anderen Landkreise sind die Uckermark, der Kyffhäuserkreis und der Landkreis Uecker-Randow. Das Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen je Erwerbstätigen lag für beide Kreise bei ca. 75% des bundesdeutschen Durchschnitts. Der Regionalwirtschaftliche Entwicklungsstand 2002 wird vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) im bundesweiten Vergleich für den Landkreis Demmin deutlich unterdurchschnittlich, für den Landkreis Nordwestmecklenburg unterdurchschnittlich eingeschätzt (BBR, 2005a).

Insgesamt zeigt sich, dass die strukturellen Bedingungen bezogen auf die Bevölkerungsentwicklung, die Siedlungsentwicklung und die wirtschaftliche Entwicklung im Landkreis Demmin ungünstiger sind als im Landkreis Nordwestmecklenburg, er also als strukturschwächer eingeschätzt werden kann.

## **Bundesweite Repräsentativität der Landkreise**

Die Beispiel-Landkreise Nordwestmecklenburg und Demmin sollen nun anhand von verschiedenen strukturellen Kriterien und Indikatoren in den bundesweiten Kontext ländlicher Räume gestellt werden. Dadurch sollen ähnlich strukturierte Landkreise in Deutschland aufgefunden werden, auf die möglicherweise die Erkenntnisse der Studie übertragen werden können. Für den Vergleich wird auf die verschiedenen Raumtypen zurückgegriffen. Außerdem wird anhand der Tendenzen von ausgewählten, vor allem demographischen Indikatoren der Raumentwicklung ein Blick darauf geworfen, wie die Landkreise vergleichsweise in Zukunft aufgestellt sind.

Im Anhang wird außerdem auf die Einordnung der Beispiel-Landkreise bei verschiedenen Regionalen Rankings, die von diversen Auftraggebern und Instituten in jüngster Zeit veröffentlicht wurden, eingegangen.

## **Einordnung der Beispiel-Landkreise in die siedlungsstrukturellen Gebietstypen**

Der Landkreis Nordwestmecklenburg liegt in der Planungsregion Westmecklenburg, der Landkreis Demmin gehört zur Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte. Beide Regionen sind als siedlungsstruktureller

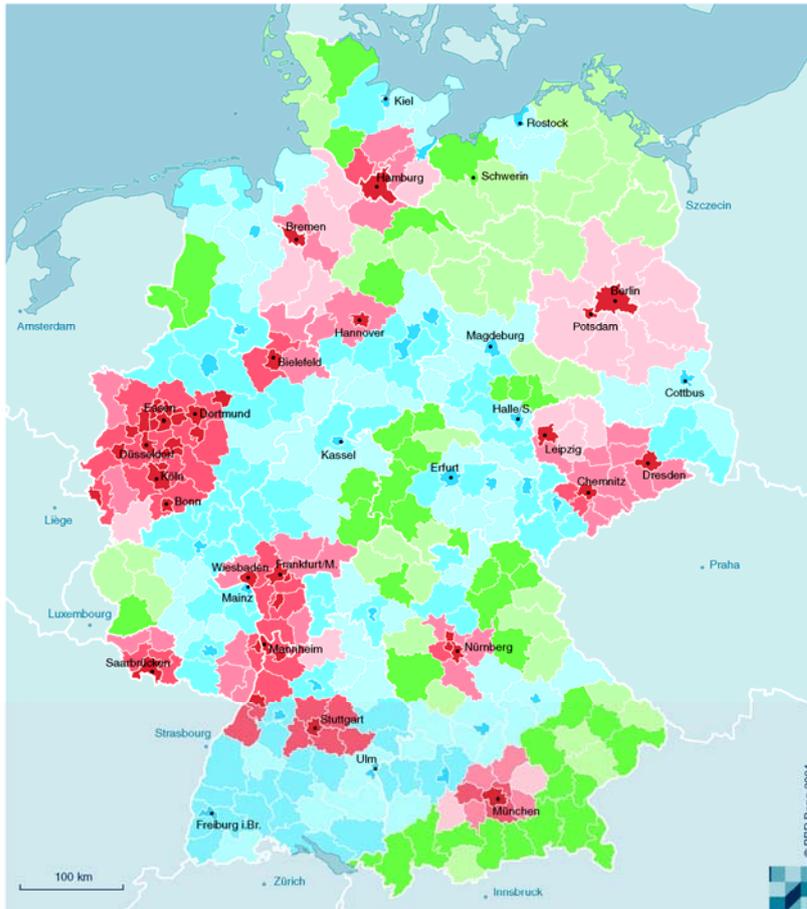
Regionstyp Ländlicher Raum geringerer Dichte klassifiziert. Von den 97 bundesdeutschen Raumordnungsregionen gehören lediglich zehn Regionen bzw. Teile davon zu dieser Kategorie. Dies sind neben den Beispielregionen in Mecklenburg-Vorpommern die Region Vorpommern, in Brandenburg Teile der Regionen Prignitz-Oberhavel und Uckermark-Barnim, in Niedersachsen die Raumordnungsregionen Lüneburg und Südheide sowie in Bayern die Regionen Oberpfalz-Nord und Westmittelfranken.

Bei der Einordnung in die siedlungsstrukturellen Kreistypen ergibt sich ein differenzierteres Bild aufgrund der niedrigeren Aggregationsstufe.

Der Landkreis Nordwestmecklenburg und die kreisfreien Städte Schwerin und Wismar werden zur Kreisregion Nordwestmecklenburg/Schwerin/Wismar zusammengefasst, womit die Bevölkerungsdichte bei ca. 120 Ew./km<sup>2</sup> liegt und die Kreisregion somit als Ländlicher Kreis höherer Dichte klassifiziert wird (BBR, 2000). Ohne die kreisfreien Städte liegt die Bevölkerungsdichte 2004 lediglich bei 58 Ew./km<sup>2</sup> (Statistisches Landesamt 2005). Der Landkreis Nordwestmecklenburg wäre dementsprechend als Ländlicher Kreis geringerer Dichte zu klassifizieren. Der Landkreis Demmin wird mit seinen 46 Ew. /km<sup>2</sup> (2004) als Ländlicher Kreis geringerer Dichte eingeordnet. Bundesweit werden 39 Landkreise und 4 Kreisregionen diesem Gebietstyp zugeordnet (hellgrün auf der Karte 3.1). Von diesen liegen 20 in den ostdeutschen Ländern. Die ostdeutschen Landkreise weisen zudem weitaus geringere Einwohnerdichten auf. So finden sich unter den 16 am dünnsten besiedelten Landkreisen der Kategorie Ländliche Kreise geringerer Dichte 14 Kreise aus den ostdeutschen Ländern. Lediglich der Kreis Lüchow-Dannenberg und Bitburg-Prüm als westdeutsche Kreise brechen in diese Phalanx ein. (vgl. Tabelle 7.1 im Anhang)

### Karte 3.4: Siedlungsstrukturelle Kreistypen

Karte 2  
Siedlungsstrukturelle Regions- und Kreistypen



<b>Agglomerationsräume</b>	<b>Verstädterte Räume</b>	<b>Ländliche Räume</b>	Datenbasis: Laufende Raum- beobachtung des BBR Kreise und Kreisregionen 1. 1. 2001  Kreisregionen sind kreisfreie Städte unter 100 000 Einwohner, die mit ihrem umgebenden Landkreis zusammengelast werden.
■ Kernstädte	■ Kernstädte	■ Ländliche Räume höherer Dichte	
■ Hochverdichtete Kreise	■ Verdichtete Kreise	■ Ländliche Räume geringerer Dichte	
■ Verdichtete Kreise	■ Ländliche Kreise		
■ Ländliche Kreise			

Quelle: BBR 2006

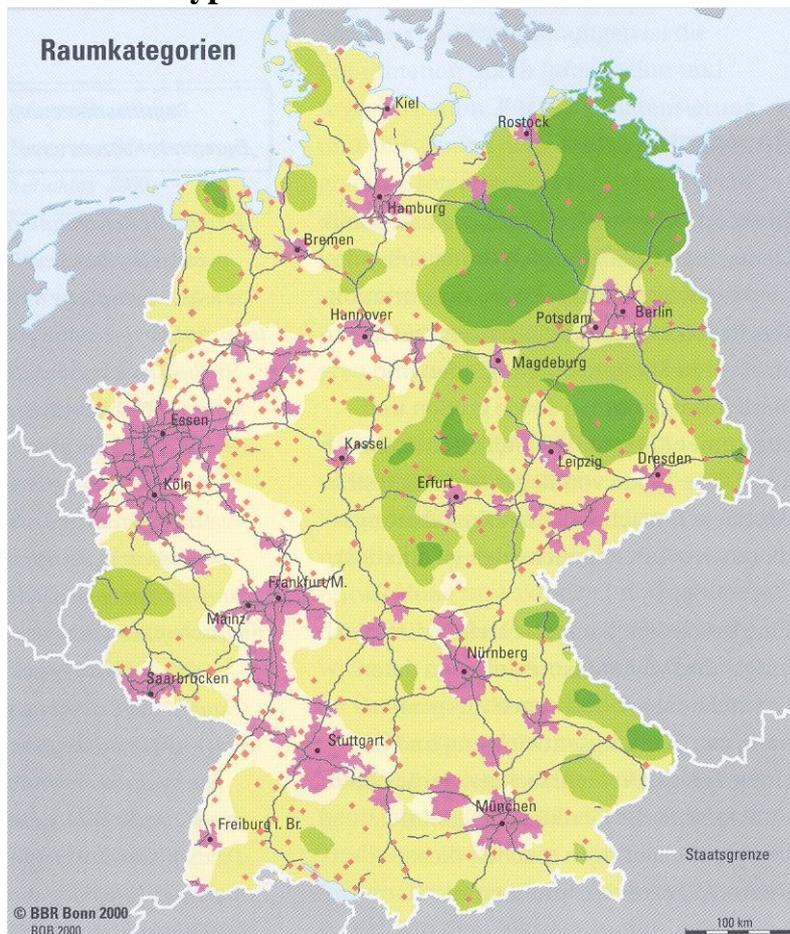
Bundesweit gibt es noch weitere Kreise bzw. Kreisregionen mit einer Bevölkerungsdichte unter 100 Ew./km<sup>2</sup>, es sind insgesamt 79, z.T. liegen diese auch in Verstädterten Räumen bzw. Agglomerationsräumen (hellrot und hellblau auf der Karte 3.1). (siehe auch Tabelle 7.2 im Anhang)

## **Einordnung der Beispiel-Landkreise in die Typen ländlicher Räume**

Im Raumordnungsbericht 2000 wurden die Typen ländlicher Räume nicht flächenscharf abgegrenzt. Aus Karte 3.4 ist trotzdem gut ersichtlich, dass der Landkreis Demmin als Strukturschwacher ländlicher Raum mit sehr starken Entwicklungsproblemen klassifiziert ist, während der Landkreis Nordwestmecklenburg der Kategorie Ländliches Gebiet ohne nennenswerte Entwicklungsprobleme zugeordnet ist. Hierbei profitiert der Landkreis von der Nähe zum Verdichtungsraum Lübeck und der Metropolregion Hamburg. Dem Landkreis Nordwestmecklenburg werden außerdem gute Einkommensmöglichkeiten in der Landwirtschaft und Potenziale im Tourismus zugesprochen. Auch im Landkreis Demmin bestehen gute Einkommensmöglichkeiten in der Landwirtschaft und - allerdings nur in Teilbereichen – Potenziale im Tourismus.

In den strukturschwachen ländlichen Räumen kumulieren die Problemlagen. Die Bevölkerungsdichte ist sehr niedrig, die Versorgung mit technischer und sozialer Infrastruktur oft unzureichend und das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln eingeschränkt. Die in der Landwirtschaft arbeitslos gewordene Bevölkerung kann nicht im industriellen oder Dienstleistungssektor aufgefangen werden (BBR 2000, S.64). Auch das Investitionsniveau ist gering. Diese Räume leiden besonders stark unter einem anhaltenden Bevölkerungsverlust und „brain drain“ infolge der Abwanderung vor allem junger und qualifizierter Menschen und haben i.d.R. geringe Geburtenzahlen. Potenziale dieser Räume liegen in dem hohen Wert der Kulturlandschaft und den natürlichen Ressourcen. Die Ländlichen Räume mit sehr starken Entwicklungsproblemen (auf der Karte 3.4 dunkelgrün) finden sich vor allem im Nordosten Deutschlands in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg sowie in Sachsen-Anhalt. In Westdeutschland liegen solche Gebiete in Ostbayern und vereinzelt an der Nordseeküste und im Harz. Betrachtet man zusätzlich die Kategorie Ländliche Räume mit starken Entwicklungsproblemen (auf der Karte 3.4 hellgrün), dann ist fast der gesamte ländliche Raum Ostdeutschlands mit sehr starken und starken Entwicklungsproblemen behaftet. In den westdeutschen Bundesländern finden sich weitere einzelne ländliche Gebiete mit starken Entwicklungsproblemen, z.B. an der Nordseeküste Niedersachsens und Schleswig-Holsteins, in der Eifel, am bayerischen Alpenrand und in Ostbayern.

### Karte 3.5: Typen ländlicher Räume



Quelle: BBR 2000

### Einordnung der Beispiel-Landkreise in die Raumstrukturtypen

Die Abgrenzungen der Raumstrukturtypen orientieren sich nicht an den Kreisgrenzen, sondern sind auf Verbandsgemeindebasis dargestellt. Die Einordnung der Beispiel-Landkreise kann trotzdem recht gut aus der Karte 3.5 abgelesen werden. Der Landkreis Demmin ist zur Gänze als Peripherraum sehr geringer Dichte klassifiziert. Die Stadt Demmin wird als Peripherraum mit Verdichtungsansätzen dargestellt. Der Landkreis Nordwestmecklenburg ist zum großen Teil als Peripherraum sehr geringer Dichte dargestellt. Die Randbereiche der Städte Wismar und Schwerin gelten als Peripherräume mit Verdichtungsansätzen. Der Nordwesten des Landkreises, an der Grenze zum Verdichtungsraum Lübeck wird als Zwischenraum geringer Dichte eingeteilt. Für die weitere Einordnung der Beispiel-Landkreise in den bundesweiten Kontext

werden nur die Peripherräume sehr geringer Dichte betrachtet, da beide Kreise fast komplett dieser Kategorie zugeordnet werden.

Die Peripherräume sehr geringer Dichte (hellgrün auf der Karte 3.4) finden sich weitläufig vor allem im Norden und der Mitte der ostdeutschen Länder, sie haben Bevölkerungsdichten von unter 50 Einwohner/-innen. Weitere kleinflächigere Gebiete verteilen sich über das ganze Bundesgebiet, wie in Rheinland-Pfalz (Eifel, Westpfalz), Bayern, westliches und südliches Niedersachsen. Aufgrund der im Vergleich zu den siedlungsstrukturellen Kreistypen geringeren räumlichen Aggregation sind diese Gebiete häufiger als die in etwa vergleichbaren Ländlichen Räume geringerer Dichte.

### **Tendenzen der Raumentwicklung**

Im Folgenden sollen die Beispiel-Landkreise Demmin und Nordwestmecklenburg vor dem Hintergrund der prognostizierten Tendenzen der Raumentwicklung insbesondere der demographischen Entwicklungen bis 2020 im Vergleich zu den bundesdeutschen Regionen und Kreisen betrachtet werden.

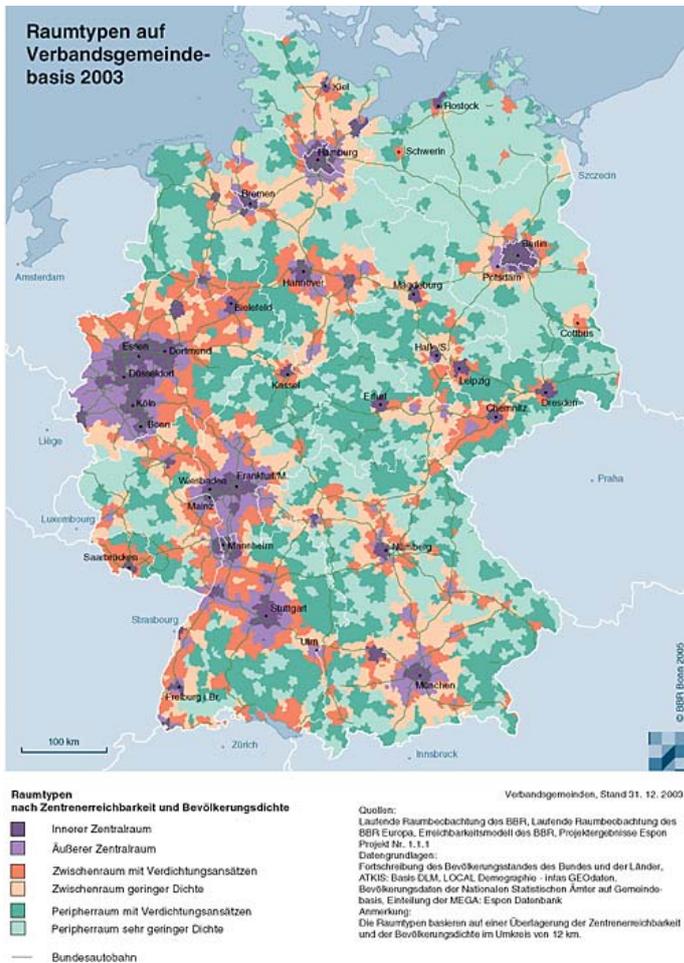
### **Demographischer Wandel in den Planungsregionen**

Die Regionen in Deutschland sind in unterschiedlichem Maße und Intensität von der zukünftigen demographischen Entwicklung betroffen. In Orientierung an der Synthesekarte „Ausprägung von Komponenten des demographischen Wandels in den Planungsregionen bis 2020“ wurden in einem Vorhaben der Hochschule Neubrandenburg so genannte Demographietypen für Planungsregionen entwickelt, mit denen versucht wird, die Komplexität der zukünftigen Betroffenheit der Planungsregionen von demographischen Trends bis zum Jahr 2020 abzubilden (Dehne u. Kaether, 2007). Als Hauptkriterium der Einteilung wird die Bevölkerungsdynamik herangezogen. Drei Trends werden aufgrund des Merkmals „Veränderung der Bevölkerungszahl 2002-2020“ unterschieden: Schrumpfung, Wachstum und Moderate Entwicklung.

Die Haupttypen werden durch die Kombination weiterer demographischer Merkmale ausdifferenziert. Diese demographischen Merkmale sind Unterjüngung (Veränderung der Zahl der 6- bis unter 16-jährigen), Überalterung (Veränderung der Zahl der über 75-jährigen) und Internationalisierung

(Ausländeranteil und Dynamik). Daraus wurden 24 Demographietypen für Regionen gebildet und die Planungsregionen entsprechend eingeordnet (siehe Karte).

### Karte 3.6: Raumstrukturtypen



Tab. 3.6: Kriterien der demographischen Regionstypen

Haupttypen der Bevölkerungsdynamik
<p><b>Schrumpfung</b> Deutliche Abnahme der Bevölkerungszahl 2002-2020 in der Planungsregion unter -4 %</p>
<p><b>Wachstum</b> Deutliche Zunahme der Bevölkerungszahl 2002-2020 in % in der Planungsregion 4 % und mehr</p>

**Moderate Bevölkerungsdynamik**

Entwicklung der Bevölkerungszahl 2002-2020 in der Planungsregion zwischen – 3,9 und 3,9%

**Demographische Merkmale und Indikatoren (2002-2020)****Unterjüngung**

Starke Abnahme der Schulpflichtigen: unter –20% (2002-2020)

**Überalterung**

Starke Zunahme der Hochbetagten: 40% und mehr (2002-2020)

**Internationalisierung**

Geschätzter Ausländeranteil 2020 und Zunahme des geschätzten Ausländeranteils 2002 bis 2020

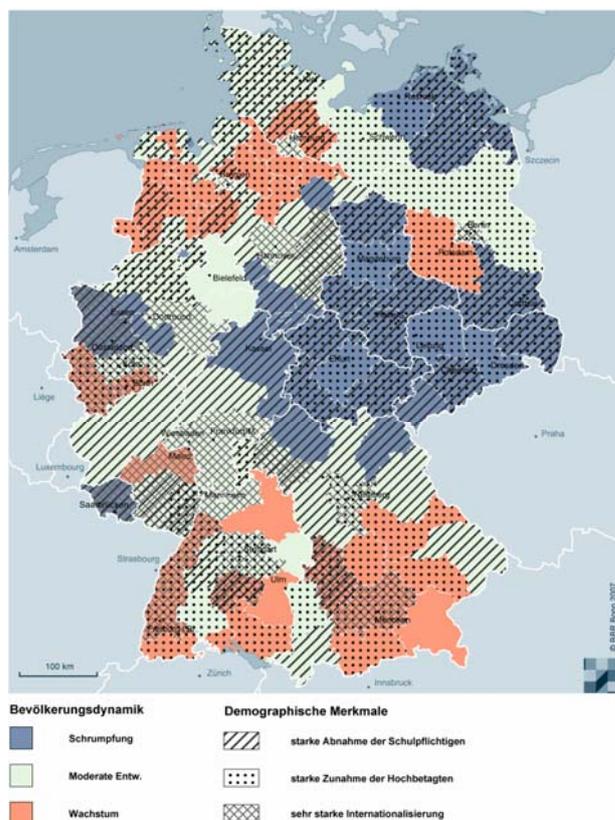
Quelle: Dehne und Kaether 2007

**Einordnung der Beispiel-Landkreise**

Die Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte der der Landkreis Demmin angehört kann dem so genannten demographischen Regionstyp S 2 zugeordnet werden. Dieser Typ von Regionen ist schon heute und wird in den Jahren bis 2020 mit einem komplexen Mix an demographischen Problemen konfrontiert. Ein hoher Bevölkerungsrückgang von über 4% geht einher mit einer starken Abnahme von Kindern und Jugendlichen und einer starken Zunahme der Hochbetagten. Insgesamt 12 der 122 Planungsregionen gehören diesem Typ an, sie liegen sämtlich in Ostdeutschland. Betroffen sind Regionen im östlichen Mecklenburg-Vorpommern, im südlichen Brandenburg, in Sachsen-Anhalt, in Thüringen und im südlichen Sachsen. Ähnlich betroffene Regionen in Westdeutschland, mit einer starken Abnahme der Bevölkerung insgesamt sowie der Schulpflichtigen bis 2020 liegen in Südniedersachsen, Nordhessen, Nordbayern, im Ruhrgebiet und im Saarland.

Die Planungsregion Westmecklenburg mit dem Landkreis Nordwestmecklenburg wird als demographischer Regionstyp M6 klassifiziert. Dieser ist durch eine moderate Entwicklung der Bevölkerungszahlen (leichte Zu- oder Abnahme) und eine starke Alterung gekennzeichnet. Insgesamt 6 Regionen können diesem Demographietyp zugeordnet werden. Diese liegen in Nordbrandenburg, im Schwarzwald und in Oberbayern.

### Karte 3.7: Demographischer Wandel in den Planungsregionen



Quelle: Dehne und Kaether 2007

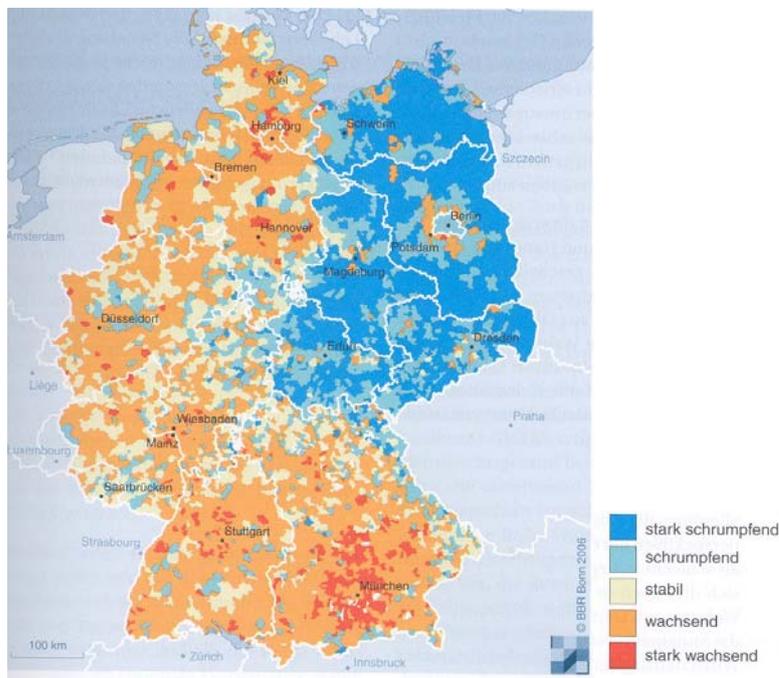
### Wachsende und Schrumpfende Gemeinden

Im Raumordnungsbericht 2005 veröffentlichte das BBR eine Karte mit der Raumentwicklung der vergangenen Jahre auf der Ebene der Städte und Verbandsgemeinden. Dabei wurden wachsende und schrumpfende Gemeinden unterschieden. Unter „Schrumpfung“ wird hier nicht nur die Entleerung von regionaler Bevölkerung und Arbeitsplätzen verstanden, sondern es soll vielmehr der damit verbundene Prozess des Rückganges von Infrastrukturangeboten, Kaufkraft und regionalem Entwicklungspotenzial (Human- und Sachkapital) verdeutlicht werden. Dementsprechend wurde die Entwicklung verschiedener Strukturindikatoren in den Jahren von 1997 bis 2002 betrachtet wie Bevölkerungsentwicklung, Wanderungssaldo und Arbeitsplatzentwicklung sowie die Arbeitslosenquote, die Realsteuerkraft der Gemeinden und die Kaufkraft der Einwohner.

## Einordnung der Beispiel-Landkreise

Die Gemeinden des Landkreises Demmin gehörten schon in den letzten Jahren zu den stark schrumpfenden Gemeinden, die des Landkreises Nordwestmecklenburg in der Mehrzahl zu den schrumpfenden Gemeinden. Einige Gemeinden im Westen, die an den Verdichtungsraum Lübeck grenzen, wuchsen allerdings in den letzten Jahren. Die überwiegende Zahl der Gemeinden in Ostdeutschland ist in letzter Zeit stark geschrumpft. (siehe Karte 3.8) In Westdeutschland gehört nur eine weit geringere Anzahl an Gemeinden zu den schrumpfenden Gemeinden, stark schrumpfende Gemeinden finden sich nur vereinzelt.

**Karte 3.8: Wachsende und Schrumpfende Gemeinden 1997-2002**



Quelle BBR 2006

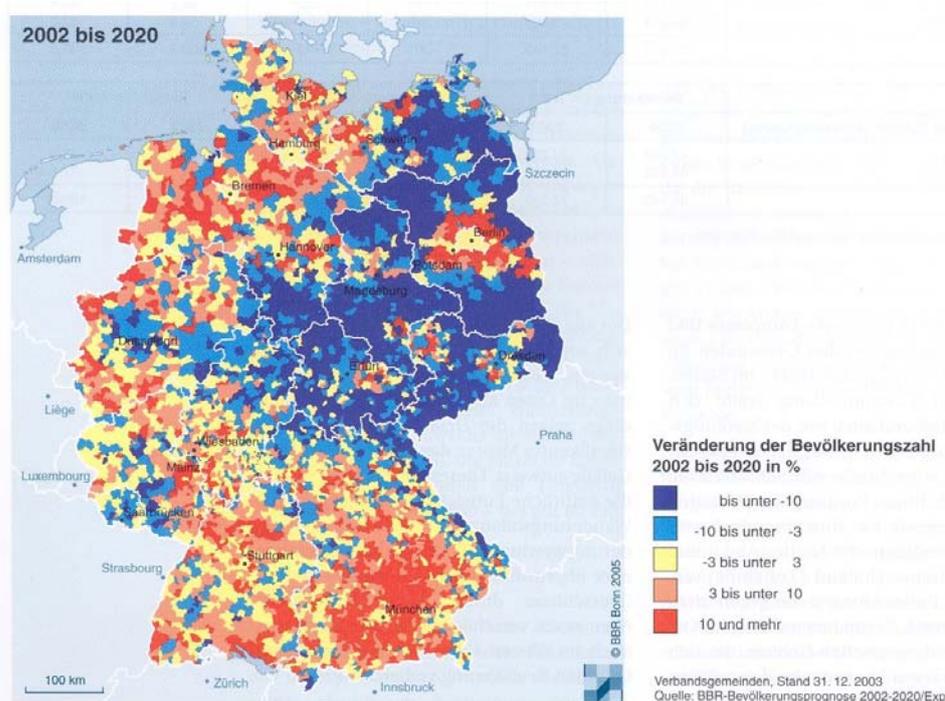
## Kleinräumige Bevölkerungsdynamik

Betrachtet man die Bevölkerungsdynamik, also die Veränderung der Bevölkerungszahl bis 2020, kleinräumiger auf der Ebene der Verbandsgemeinde ergibt sich ein etwas differenzierteres Bild als auf der Ebene der Planungsregionen.

Die Gemeinden des Landkreises Demmin sind dabei sämtlich von hohen Bevölkerungsrückgängen betroffen. Dagegen wird in den meisten Gemeinden des Landkreises Nordwestmecklenburg noch mit einem Bevölkerungswachstum gerechnet.

Die Karte 3.9 der kleinräumigen Bevölkerungsdynamik zeigt, dass ein großer Teil der Verbandsgemeinden mit einer zukünftig mehr oder weniger hohen Abnahme der Bevölkerung im Osten Deutschlands liegt. Außerdem ist zu erkennen, dass sich vom Ruhrgebiet Richtung Osten ein „keilförmiger Korridor“ über Nordhessen, das südöstliche Niedersachsen und Teile Frankens erstreckt, in dem vermehrt und zusammenhängend Gemeinden mit abnehmender Bevölkerung liegen (BBR, 2006). Weitere Gemeinden mit rückläufiger Bevölkerungszahl liegen vor allem im westlichen Rheinland-Pfalz und im Saarland sowie an der Nordseeküste.

**Karte 3.9: Veränderung der Bevölkerungszahl in den Verbandsgemeinden 2002 – 2020**



(Quelle BBR 2006)

## Regionale Alterung

Neben der Bevölkerungsabnahme ist die Alterung der wichtigste Trend der Bevölkerungsentwicklung in den nächsten Jahren. Betrachtet man die Situation im Jahre 2002, so zeigt sich im Landkreis Demmin ein ambivalentes Bild, in einem Teil der Gemeinden ist die Bevölkerung jünger als im bundesdeutschen Durchschnitt. Diese liegen vornehmlich im südlichen Teil des Landkreises mit räumlicher Nähe zum Oberzentrum Neubrandenburg. Im nördlichen Teil des Landkreises ist die Bevölkerung dagegen älter als der Durchschnitt. Im Großteil der Gemeinden des Landkreises Nordwestmecklenburg dagegen ist die Bevölkerung im Jahr 2002 jünger als im Bundesdurchschnitt. (siehe Karte 3.11 unten)

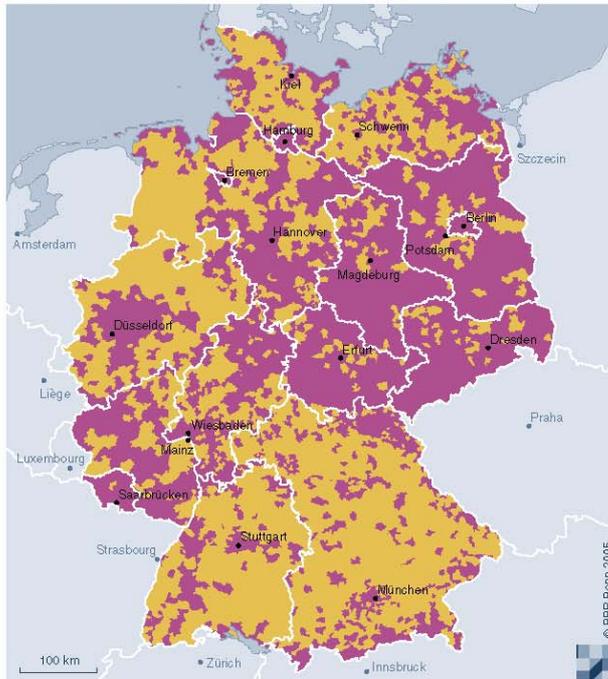
Die Karte zeigt, dass Mecklenburg-Vorpommern insgesamt im Vergleich noch 2002 das „jüngste“ ostdeutsche Flächenland ist. In der überwiegenden Mehrzahl der Gemeinden in den anderen ostdeutschen Ländern ist die Bevölkerung älter als der Bundesdurchschnitt. Dies ist hauptsächlich Folge der massiven Abwanderung jüngerer und mittlerer Altersgruppen nach der Wende. Im Westen finden sich zusammenhängende Gebiete „älterer“ Gemeinden vor allem im Ruhrgebiet, im westlichen Rheinland-Pfalz, in Südniedersachsen, in Nordhessen, im Schwarzwald und an der Nordseeküste, also in den eher ländlichen und strukturschwächeren Gebieten

Die „günstige“ Ausgangslage Mecklenburg-Vorpommerns mit relativ junger Bevölkerung ist ein Grund dafür, dass die Dynamik der Alterung in den Jahren 2002 bis 2020 in den Verbandsgemeinden im bundesdeutschen Vergleich überdurchschnittlich verläuft. Hauptgrund sind selbstverständlich die anhaltende bzw. schon vollzogene Abwanderung der jüngeren Altersgruppen und damit verbunden eine niedrige Geburtenzahl.

Die Gemeinden des Landkreises Demmin sind dementsprechend in den Jahren 2002 bis 2020 von einer überdurchschnittlichen, vereinzelte Gemeinden von einer durchschnittlichen Alterung gegenüber dem Bundesdurchschnitt betroffen. Demgegenüber ist die Alterung in den Gemeinden des Landkreises Nordwestmecklenburg durchschnittlich bis unterdurchschnittlich. (siehe Karte 3.11 unten) Im Jahr 2020 wird der Landkreis Demmin zu den „ältesten“ Regionen in Deutschland gehören, der Landkreis Nordwestmecklenburg wird dagegen eher im Mittelfeld liegen.

### Karte 3.10: Regionale Altersstrukturen 2002 und regionale Alterung bis 2020

Quelle: BBR 2006

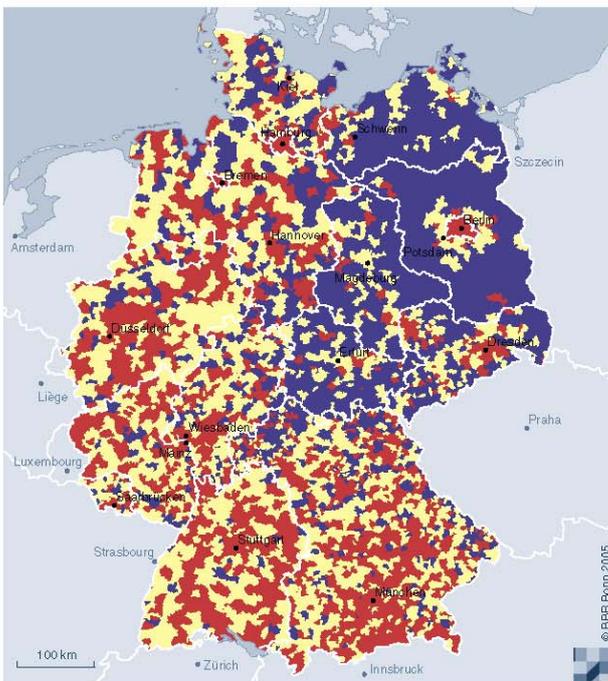


**Karte 2.8**  
Regionale Altersstrukturen 2002  
und regionale Alterung bis 2020

**Altersstruktur im Vergleich  
zum Bundesdurchschnitt**

- älter
- jünger

Verbandsgemeinden, Stand 31. 12. 2003  
Quelle: Laufende Raumbewertung des BBR



**Alterung 2002 bis 2020**

- überdurchschnittlich
- durchschnittlich
- unterdurchschnittlich

Verbandsgemeinden, Stand 31. 12. 2003  
Quelle: BBR-Bevölkerungsprognose 2002-2020/Exp

Solch großflächige, zusammenhängende überdurchschnittliche Alterungsgebiete, wie sie im Landkreis Demmin vorliegen, sind sonst nur in Ostdeutschland,

vereinzelt noch in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Bayern anzutreffen (BBR, 2006).

## **Tragfähigkeitsprobleme bei der Infrastrukturversorgung**

In manchen Regionen insbesondere in dünn besiedelten Räumen mit Entleerungstendenzen wie dem Landkreis Demmin besteht bereits heute und in Folge der abzusehenden demographischen Entwicklung in Zukunft die Gefahr, dass übliche Mindeststandards der Infrastrukturversorgung und die Tragfähigkeit für Infrastruktureinrichtungen unterschritten werden und so die (selektive) Abwanderung noch beschleunigt wird. Schon heute bestehen regionale Unterschiede insbesondere in der Qualität der angebotenen Leistungen dort, wo aufgrund der geringen Nachfrage an Tragfähigkeitsgrenzen gestoßen wird. Dies betrifft insbesondere den schulischen Bereich, die Gesundheitsversorgung und den Öffentlichen Personennahverkehr (BBR, 2005a).

Die Tragfähigkeitsprobleme treten vor allem in den Regionen auf, in denen eine gering verdichtete Siedlungsstruktur und negative demographische Entwicklungen zusammentreffen. Dies zeigt sich in der Häufung verschiedener Faktoren wie geringe Bevölkerungsdichte, Bevölkerungsabnahme und -abwanderung, negativer Saldo der Geburten und Sterbefälle und hoher Alterung. Im Raumordnungsbericht 2005 hat das BBR eine Karte mit Regionen mit demographisch bedingten Tragfähigkeitsproblemen veröffentlicht. Dafür wurde eine Clusteranalyse von Indikatoren der prognostizierten Bestandsänderungen der Gesamtbevölkerung sowie dreier Altersgruppen (unter 20-Jährige, 20- bis 65 Jährige, und über 60-Jährige), der natürliche Bevölkerungssaldo und der Wanderungssaldo 2000-2020 und der Bevölkerungsdichte durchgeführt. Fünf Gebietstypen wurden identifiziert (ebd.).

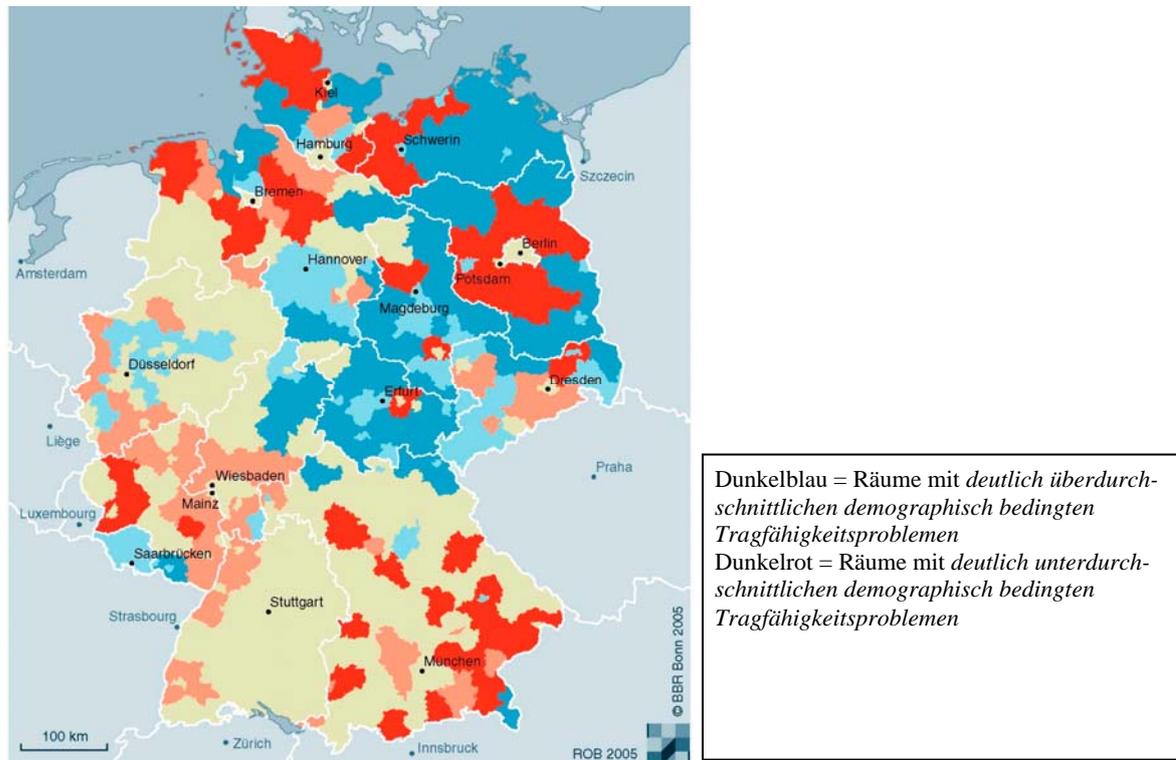
Der Landkreis Demmin wurde dabei in die „problematischste“ Kategorie mit künftig deutlich überdurchschnittlichen demographisch bedingten Tragfähigkeitsproblemen eingestuft. Dagegen liegt der Landkreis Nordwestmecklenburg am anderen Ende der Skala mit künftig deutlich unterdurchschnittlichen demographisch bedingten Tragfähigkeitsproblemen.

Von den Tragfähigkeitsproblemen sind insbesondere die ostdeutschen Regionen mit geringer Besiedlungsdichte und Bevölkerungsabnahme und starker Alterung, aber auch einige westdeutsche Regionen betroffen.

Betroffen sind Landkreise im östlichen Mecklenburg-Vorpommern im nördlichen und südlichen Brandenburg (z.B. Prignitz, Ostprignitz-Ruppin, Uckermark, Elbe-Elster, Oberspreewald-Lausitz), im östlichen und südlichen Sachsen-Anhalt (z.B. Stendal, Jerichower Land, Anhalt-Zerbst, Harz), in Sachsen (z.B. Torgau-Oschatz, Niederschlesischer Oberlausitzkreis), fast alle thüringischen Kreise. In Bayern werden die Landkreise Kronach, Hof, Wunsiedel Fichtelgebirge, Main-Spessart sowie das Berchtesgadener Land, in Rheinland-Pfalz der Landkreis Südwestpfalz in die Kategorie von Räumen mit deutlich überdurchschnittlichen demographisch bedingten Tragfähigkeitsproblemen eingeordnet. Im nordöstlichen Hessen sind z.B. der Vogelsbergkreis, der Schwalm-Eder-Kreis und Werra-Meißner-Kreis, betroffen. In Niedersachsen liegen diese Räume im Südosten (Holzminden, Northeim, Osterode am Harz) und im Norden (Cuxhaven, Wesermarsch). In Schleswig-Holstein sind die Kreise Dithmarschen, Steinburg, Plön und Ostholstein entsprechend klassifiziert.

Um den Tragfähigkeitsproblemen bei der Infrastruktur zu begegnen werden für solche Räume Anpassungsstrategien empfohlen wie mobile Dienste und Verkaufsstände, die Zentralisierung von Einrichtungen mit Erreichbarkeitsstrategie, Multifunktionalisierung der infrastrukturellen Einrichtungen oder eine stärkere Konzentration in den Zentralen Orten (BBR, 2005b).

### Karte 3.11: Künftige Tragfähigkeitsprobleme



Quelle: BBR 2005a

### Fazit: Einordnung der Beispiel-Landkreise in den bundesweiten Kontext

Beide Landkreise sind im bundesweiten Vergleich durch geringe Bevölkerungsdichte, dünne Besiedlung und periphere Lage gekennzeichnet. Beide Landkreise gehören dementsprechend zum siedlungsstrukturellen Regionstyp Ländlicher Raum geringerer Dichte bzw. die überwiegende Zahl der Gemeinden zum Peripherraum sehr geringer Dichte. Der Landkreis Demmin gilt als Ländlicher Kreis geringerer Dichte. Während Teile des Landkreises Nordwestmecklenburg am Rande der Verdichtungsräume Verdichtungsansätze aufweisen und daher der Kreis als Ländlicher Kreis höherer Dichte gilt.

Der Landkreis Demmin ist als sehr strukturschwach zu bezeichnen. Er ist in den letzten Jahren und wird es auch zukünftig von negativen wirtschaftlichen und demographischen Entwicklungen betroffen. So wird er Strukturschwacher ländlicher Raum mit sehr starken Entwicklungsproblemen, als Region mit sehr hohen Zukunftsrisiken sowie und fehlenden Perspektiven für Familien. Er wird

zukünftig mit deutlich überdurchschnittlichen demographisch bedingten Tragfähigkeitsproblemen bei der Infrastrukturversorgung konfrontiert sein.

Der Landkreis Nordwestmecklenburg hat demgegenüber nicht so negative Entwicklungen hinnehmen müssen und hat, vor allem aufgrund seiner besseren Lage, gewisse Entwicklungspotenziale. So gilt er als Ländliches Gebiet ohne nennenswerte Entwicklungsprobleme, Familienfreundliche Zone im Osten oder als Gebiet mit deutlich unterdurchschnittlichen demographisch bedingten Tragfähigkeitsproblemen. Dennoch gibt es auch im Landkreis Nordwestmecklenburg strukturschwache, ländlich geprägte Teilräume mit auch zukünftig negativen wirtschaftlichen und demographischen Entwicklungen.

Die diesen ländlicheren Gebieten des Landkreises Nordwestmecklenburg und mit dem Landkreis Demmin vergleichbaren Gebiete liegen vor allem in den ländlichen Regionen Ostdeutschlands, die eine ähnlich dünne Besiedlung und Strukturschwäche aufweisen und auch zukünftig mit negativen wirtschaftlichen und demographischen Entwicklungen konfrontiert sind. Diese Gebiete liegen im nördlichen und südlichen Brandenburg (Uckermark, Prignitz, Fläming, Lausitz), in Sachsen-Anhalt (Altmark, Harz) und den ländlichen Kreisen Sachsens und Thüringens. Aber auch in Westdeutschland gibt es Gebiete die ländlich geprägt sind, die ähnlich dünn besiedelt sind und die teilweise mit ähnlichen negativen vor allem demographischen Problemen konfrontiert sind bzw. in Zukunft sein werden. Solche Kreise liegen in Oberfranken, im südlichen und östlichen Niedersachsen (Harz, Heide), in Nordhessen, im westlichen und südwestlichen Rheinland-Pfalz (Eifel, Pfälzer Wald) oder an der niedersächsischen und schleswig-holsteinischen Nordseeküste.

Diese Regionen haben bestimmte Entwicklungen noch vor sich, die im Landkreis Demmin und den ländlicheren Gebieten des Landkreises Nordwestmecklenburg bereits akut sind. Die Beispiel-Landkreise nehmen daher eine gewisse „Vorreiterrolle“ ein, da viele Probleme hier früher und teilweise intensiver auftreten. Dementsprechend werden hier beispielhafte Problemlösungen entwickelt und erprobt (BBR, 2005b), die Modellcharakter auch für andere Regionen haben. Die Beispiel-Landkreise Demmin und Nordwestmecklenburg sind in diesem Sinne repräsentativ für ländliche, strukturschwächere Regionen in ganz Deutschland.

## 4. Die schriftliche Befragung

### 4.1 Ziele und Durchführung der Befragung

Das Institut für Sozialwissenschaftliche Analyse und Beratung (ISAB), Köln führte im Rahmen des Projektes „Radverkehrsmobilität der Älteren in zwei Landkreisen von Mecklenburg-Vorpommern“ eine schriftliche Befragung (n=538) durch.

Das in Kooperation mit der Hochschule Neubrandenburg durchgeführte Projekt hatte zum Ziel, Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten sowie über die Bedürfnisse und empfundenen Mobilitätsrisiken der über 50-Jährigen in Mecklenburg-Vorpommern zu gewinnen. Die Befragung sollte Aufschluss darüber geben, wie die Verkehrssituation in den Landkreisen für die Älteren gestaltet werden könnte. Hieraus sollten Empfehlungen für örtliche Entscheidungsträger entwickelt werden.

Die beiden Landkreise wurden für das Projekt ausgewählt, da aufgrund ihrer Strukturdaten und geographischen Lage Ergebnisse gewonnen werden können, die auf andere ländlich- periphere Regionen übertragbar sind (vgl. Kap.3).

Das Befragungsprojekt startete am 1. März 2006 und endet mit dem vorliegenden Bericht. Die Befragungen wurden im Landkreis Demmin vom 16. Juni 2006 bis zum 17. Juli 2006, im Landkreis Nordwestmecklenburg vom 4. Juli 2006 bis zum 28. August 2006 durchgeführt. Folgende Graphik verdeutlicht den Gesamttablauf der Befragung:



Im Mittelpunkt der Befragung steht die Radverkehrsmobilität Älterer. Untersucht wurden:

- der Gebrauch des Fahrrads als Fortbewegungsmittel im Alltag,
- Einstellungen zum Fahrradfahren,
- häufig genutzte Fahrradverkehrswege sowie
- Hemmnisse und Hindernisse der Befragten.

Ein weiteres Ziel bestand darin, empirische Grundlagen und praxisgerechte Empfehlungen für eine effektive fahrradfreundliche Politik zu entwickeln, um auf dieser Basis Ansatzpunkte zur Verbesserung der Verkehrssituation im ländlichen Raum zu schaffen. Erfasst wurden dafür die alltäglichen Mobilitäts- und Aktivitätsmuster der über 50-Jährigen sowie ihr Fahrverhalten. Konkrete Mobilitätsbedarfe und Erwartungshaltungen sind Grundlage für die Formulierung von Strategien und Handlungsempfehlungen zur Förderung des Nah- und Radverkehrs der Älteren.

Nicht zuletzt sollte die Befragung Ältere mobilisieren und aktivieren: die Umfrage soll die über 50-Jährigen auf das Radfahren aufmerksam machen und sie zu einer häufigeren Radnutzung animieren. Neben den durchgeführten Presse- und Werkstattgesprächen ist die Befragung Teil einer Informationskampagne zur Sensibilisierung der Bevölkerung zum Thema Radverkehr und einer Förderung der Akzeptanz des Fahrrads im Alltagsverkehr.

Hinsichtlich des Mobilisierungs- und Aktivierungspotenzials galt es zu ermitteln, wie das Erfahrungswissen der über 50-Jährigen genutzt und in die regionale Weiterentwicklung eingebracht werden kann.

Die Erhebungsinstrumente wurden auf der Grundlage von Literaturrecherchen, Experteninterviews mit Entscheidungsträgern aus Verwaltung und Politik, Fachleuten aus Verkehrsorganisationen sowie Seniorenvertretungen entwickelt.

Der Fragebogen wurde thematisch in drei Bereiche gegliedert. Der erste Thementeil richtete sich an alle Befragte und beinhaltet Fragen zu den alltäglichen Mobilitätsmustern und Anliegen und Ideen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Landkreis.

Der zweite Teil des Fragebogens richtete sich besonders an die Älteren, die das Fahrrad bereits häufig nutzen. Ermittelt wurde das „Fahrradklima“ im Landkreis,

die Motivation der Befragten für das Radfahren sowie das Wissen der Radfahrer über fehlende oder verbesserungsbedürftige Radstrecken im Landkreis.

Im dritten Teil des Fragebogens werden Radfahrer und Nicht-Radfahrer nach Mobilitätshindernissen und möglichen Verbesserungsstrategien befragt.

Zwecks besserer Erfassung der „baby-boomer“-Generation wurde die Zielgruppe der Befragten von ursprünglich ab 55 Jahre auf die Altersgruppe ab 50 Jahre erweitert.

Aufgrund der teilweise schwierigen Erreichbarkeit der Befragten wurde ein Zufallsverfahren bei der Auswahl der Befragten favorisiert. Die befragten Personen ab 50 Jahren sind nahezu repräsentativ für die Altersgruppe der über 50-Jährigen in den jeweiligen Landkreisen. Insgesamt wurden 538 Personen befragt.

Die lokalen Medien wurden in die Gewinnung der Befragten einbezogen: der Fragebogen wurde im Kreisanzeiger Demmin vom 16. Juni 2006 und im amtlichen Mitteilungsblatt Nordwestblick vom 4. Juli 2006 abgedruckt. Er wurde in lokalen Mitteilungsblättern platziert und inhaltlich an die lokalen Veranstaltungen angeknüpft.

## 4.2 Befragtengruppen

Die befragten Personen ab 50 Jahren sind nahezu repräsentativ für die Altersgruppe der über 50-Jährigen in den jeweiligen Landkreisen. Lediglich die Personen unter 70 Jahren sind etwas über-, die Befragten über 70 Jahren etwas unterrepräsentiert (vgl. Abb. 4.1 und 4.2). Neben den Daten aus der amtlichen Statistik aus dem Jahr 2004 sind in den Klammern die Anteile der Altersgruppen aus der Befragung festgehalten worden.

**Abb. 4.1 Stichprobenvergleich Demmin**

Altersgruppe	Landkreis Demmin					
	amtliche Daten 2004 (Befragung 2006)					
	insg.		m		w	
<b>50-59 Jahre</b>	32	(31)	38	(34)	27	(31)
<b>60-69 Jahre</b>	35	(46)	36	(43)	33	(50)
<b>über 70 Jahre</b>	34	(21)	26	(23)	39	(19)

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

**Abb. 4.2 Stichprobenvergleich Nordwestmecklenburg**

Altersgruppe	Landkreis Nordwestmecklenburg					
	amtliche Daten 2004 (Befragung 2006)					
	insg.		m		w	
<b>50-59 Jahre</b>	37	(43)	42	(44)	32	(43)
<b>60-69 Jahre</b>	34	(40)	36	(38)	32	(41)
<b>über 70 Jahre</b>	30	(17)	23	(18)	35	(16)

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

An der schriftlichen Befragung beteiligten sich 538 Personen über 50 Jahre, davon 37 Prozent aus dem Landkreis Demmin und 63 Prozent aus dem Landkreis Nordwestmecklenburg. Die ungleiche Verteilung hat jedoch keine Auswirkung auf die Gesamtaussagekraft der Ergebnisse (vgl. Kap. 1).

Für das Clustering von Befragten Gruppen war es notwendig, nach Einflussfaktoren zu suchen, welche die Unterschiede beim Mobilitätsverhalten hinreichend erklären. Im Folgenden werden die einzelnen Befragten Gruppen vorgestellt.

**Abb. 4.3 Befragten Gruppen**

Befragten Gruppen		Demmin	Nordwestmecklenburg	Gesamt
		%	%	%
<b>Gemeindegrößen</b>	≥ 3.000 Ew	65	24	39
	≤ 3.000 Ew	35	76	61
<b>Radfahrergruppen</b>	Alltagsfahrer	82	75	78
	Gelegenheits- und	13	20	17
	Nicht-Radfahrer	5	5	5
<b>Altersgruppen</b>	50 bis unter	48	62	57
	ab 65 Jahren	52	38	43
<b>Bildungsabschluss</b>	Volksschule	20	16	18
	Realschule	42	39	40
	Hochschule	38	45	42

<b>Erwerbsstatus</b>	erwerbstätig	23	34	30
	nicht erwerbstätig	77	66	70
<b>Geschlecht</b>	Frau	61	53	56
	Mann	39	47	44
<b>Gesundheitszustand</b>	gut	54	66	62
	befriedigend	43	30	35
	schlecht	3	4	3
<b>Wohndauer</b>	≤ 5 Jahre	5	10	8
	5 bis 10 Jahre	9	17	14
	≥ 10 Jahre	86	73	78
<b>Autobesitz</b>	ja	75	88	83
	nein	25	12	17
<b>Mobilitätsgrad</b>	fernmobil	32	27	29
	nahmobil	68	73	71

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

### **Gemeindegröße**

Die über 50-Jährigen aus den kleinen Gemeinden<sup>6</sup> sind mit 61 Prozent in der Befragung stärker vertreten als die Befragten aus den Kreis- und Kleinstädten<sup>7</sup> mit 39 Prozent. 65 Prozent der Befragten aus dem Landkreis Demmin leben in den Gemeinden mit mehr als 3.000 Einwohnern, im Landkreis Nordwestmecklenburg ist der Anteil der Städter mit 24 Prozent wesentlich geringer.

### **Radfahrergruppen**

Die Befragung hat insbesondere die bereits aktiven Radfahrer angesprochen. 78 Prozent fahren täglich oder mehrmals in der Woche (Alltagsfahrer) und 17 Prozent fahren mindestens einmal in der Woche Rad. Aufgrund der Häufigkeit der Nutzung sowie der angefahrenen Ziele wird diese Gruppe als Gelegenheits- und Freizeitfahrer bezeichnet. Die Radfahrer-Typen unterscheiden sich nicht nur in der Häufigkeit ihrer Radnutzung, sondern auch in ihren Fahrzielen (siehe Kap. 4.2 und 4.4).

<sup>6</sup> hier: Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern

<sup>7</sup> hier: Gemeinden mit mehr als 3.000 Einwohnern

Knapp fünf Prozent der Befragten fahren nicht oder seltener als einmal im Monat Rad. Diese Gruppe wird bei der weiteren Analyse als Nicht-Radfahrer bezeichnet.

### **Altersgruppen**

Die Altersgruppe der 50- bis 65 Jährigen ist mit 57 Prozent stärker vertreten als die Gruppe der über 65-Jährigen mit 43 Prozent.

### **Bildungsabschluss**

18 Prozent der Befragten verfügen über einen Volksschulabschluss, 40 Prozent über einen Realschul- und 42 Prozent über einen Hochschulabschluss. Somit hat die Befragung in beiden Landkreisen vor allem die Bevölkerungsgruppe mit höheren Bildungsabschlüssen angesprochen.

### **Erwerbsstatus**

Der Anteil der erwerbstätigen Befragten ist im Landkreis Nordwestmecklenburg mit 34 Prozent etwas höher als im Landkreis Demmin mit 23 Prozent. Diese Verteilung ist u.a. auf den höheren Anteil der jüngeren Befragten aus dem Landkreis Nordwestmecklenburg zurückzuführen.

### **Geschlecht**

Die Befragten im Landkreis Nordwestmecklenburg weisen die gleiche Geschlechtsverteilung auf wie in der Bevölkerung (53 zu 47 Prozent). Auch der Frauenüberschuss im Landkreis Demmin (61 zu 39 Prozent) ist in der amtlichen Statistik zu finden (58 zu 42 Prozent im Jahr 2004).

### **Gesundheitszustand**

Die über 50-Jährigen bewerten ihren Gesundheitszustand als überwiegend gut, im Landkreis Nordwestmecklenburg etwas besser als im Landkreis Demmin. 66 Prozent der über 50-Jährigen aus dem Landkreis Nordwestmecklenburg und 54 Prozent der Befragten aus dem Landkreis Demmin sagen, dass sie sich gut fühlen. 43 Prozent der Älteren aus dem Landkreis Demmin und 30 Prozent aus dem Landkreis Nordwestmecklenburg halten ihren Gesundheitsstand für befriedigend. Lediglich drei Prozent der Befragten aus dem Landkreis Demmin und vier Prozent aus dem Landkreis Nordwestmecklenburg sehen sich in einem schlechten gesundheitlichen Zustand.

### **Wohndauer**

Die meisten über 50-Jährigen im Landkreis Demmin und Nordwestmecklenburg leben seit längerer Zeit in ihrer Gemeinde. Der Anteil der Neuzugezogenen ist im Landkreis Nordwestmecklenburg höher und spiegelt somit die Wanderungsbewegungen im Laufe des Suburbanisierungsprozesses. Während im Landkreis Demmin nur 5 Prozent der Befragten weniger als 5 Jahre in Ihrem Ort leben, ist dieser Anteil im Landkreis Nordwestmecklenburg mit 10 Prozent doppelt so hoch. Ähnlich sieht es auch bei den über 50-Jährigen aus, die vor fünf bis zehn Jahren in ihre Gemeinde zugezogen sind. 9 Prozent der Befragten im Landkreis Demmin stehen 17 Prozent im Landkreis Nordwestmecklenburg gegenüber. Der überwiegende Teil der über 50-Jährigen lebt in beiden Landkreisen seit über 10 Jahren (Demmin: 86 Prozent, Nordwestmecklenburg: 73 Prozent).

### **Autobesitz bzw. Besitz eines motorisierten Verkehrsmittels**

Der Anteil der Befragten ohne PKW-Besitz ist im Landkreis Demmin mit 25 Prozent doppelt so hoch wie im Landkreis Nordwestmecklenburg mit 12 Prozent. Dieser vergleichsweise geringe Motorisierungsgrad spiegelt u.a. die unterschiedlichen Befragtengruppen aus den beiden Landkreisen. Unter den Befragten aus dem Landkreis Demmin leben die meisten Befragten in Demmin bzw. anderen kleinen Städten, in denen die Erledigungen zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden können (vgl. Kap. 4.4). Zugleich leben in der dortigen Bevölkerung vermehrt ältere Menschen, die alters- und gesundheitsbedingt auf ein Auto verzichten wie auch mehr Frauen, die aus verschiedenen Gründen über keinen Führerschein verfügen. Der relative Unterschied zwischen den Landkreisen mit einem deutlichen Überhang der Personen ohne einen PKW-Besitz im Landkreis Demmin findet sich auch in der amtlichen Statistik wieder.

### **Mobilitätsgrad**

Die Älteren wurden gefragt, ob sie mit ihrem Fahrrad auch außerhalb der Landkreisgrenzen fahren. Die Radfahrer, die in die benachbarten Landkreise oder Städte<sup>8</sup> mit dem Rad fahren, wurden als „fernmobile Radfahrer“ bezeichnet. Wenn sie sich nur innerhalb der Landkreise und Städte bewegen, wurden sie als „nahmobile Radfahrer“ bezeichnet.

---

<sup>8</sup> für Landkreis Nordwestmecklenburg: Landkreis Ludwigslust, Landkreis Parchim, Landeshauptstadt Schwerin, Hansestadt Wismar / für Landkreis Demmin: Landkreis Müritzt, Landkreis Mecklenburg-Strelitz, kreisfreie Stadt Neubrandenburg

**Abb. 4.4 Mobilität außerhalb der Landkreise („Fernmobilität“)**

Frage: Waren Sie mit dem Fahrrad schon mal unterwegs im ...?	ja	nein
in %	„fernmobile Radfahrer“	„nahmobile Radfahrer“
<b>Landkreis Demmin</b>	32	68
<b>Landkreis Nordwestmecklenburg</b>	28	72

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

32 Prozent der Befragten aus dem Landkreis Demmin bewegen sich über die Grenzen ihres Landkreises hinaus mit dem Rad. Auch im Landkreis Nordwestmecklenburg ist jeder dritte Radfahrer „fernmobil“ (vgl. Abb. 4.4).

### **4.3 Mobilität der über 50-Jährigen**

Mobilität ist die Grundbedingung aller außerhäuslichen Beschäftigungen und somit die notwendige Voraussetzung der Sicherung des Lebenserhalts (vgl. Flade, S. 44). Auch für die älteren Menschen dient die Mobilität dem Zweck, ein selbständiges Leben aufrecht zu erhalten und weiterhin den alltäglichen Aktivitäten nachgehen zu können (vgl. Infas, DIW, 2005, S.42ff.).

Die voranschreitende Abwanderung junger Menschen aus den zwei Landkreisen und die Schrumpfung und Alterung der Bevölkerung stellen neue Fragen zur Versorgungs- und Verkehrssituation. Ältere Menschen in ländlichen Regionen müssen für die alltäglichen Besorgungen die zumeist weit entfernten Versorgungszentren aufsuchen. Der relativ niedrige Motorisierungsgrad bei oftmals mangelnden Alternativen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschwert zusätzlich die Lage.

In der schriftlichen Befragung im Rahmen des Projekts wurde diesen Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkungen nachgegangen, um eine empirische Basis für die Lösungskonzepte und Strategien zu liefern. Im ersten Teil des Fragebogens wurde den über 50-Jährigen die Möglichkeit eröffnet, ihre alltäglichen Mobilitätsmuster darzustellen und ihre Lage unter den vorhandenen Bedingungen zu bewerten.

### 4.3.1 Wie mobil sind über 50-Jährige in ländlichen Räumen?

Die Bedeutung des Fußgänger-/Radverkehrs, auch „Langsamverkehr“ genannt, darf nicht nur in Bezug zur Verkehrsleistung, also den zurückgelegten Kilometern, betrachtet werden. Viel wichtiger ist es in diesem Zusammenhang, dass die Aufenthaltsdauer der Fußgänger und der Radfahrer im Verkehr mit der der Autofahrer gleich lang ist (vgl. Schweizer, 2002, S.3). Deswegen wird die Mobilität der über 50-Jährigen vor allem durch die Aufenthaltsdauer und erst im Anschluss an den zurückgelegten Kilometern gemessen.

Somit galt es mit der Befragung herauszufinden, wie lange die über 50-Jährigen unterwegs sind. Vergleichsstudien gehen davon aus, dass die Zahl der Aktivitäten außer Haus mit zunehmendem Alter zurückgeht. Das geht einher mit der sinkenden PKW-Nutzung (Engelhardt, Follmer et al., 2002, S.6ff.). Der Fußgängerverkehr bleibt allerdings davon unbehelligt. Dieser geht zwar bei den höheren Altersgruppen auch zurück, liegt aber bei den über 65-Jährigen über dem Durchschnittswert aller Einwohner (Kloas, Kuhfeld; 2006, S.627).

In der Befragung wurde nach der reinen Fahrzeit mit allen Verkehrsmitteln gefragt. Die Aktivitäten werden in die Berechnung nicht miteinbezogen.

**Abb. 4.5 Fahrtzeit außer Haus in unterschiedlichen Befragtengruppen**

Frage: <b>Wie lange sind Sie in der Regel pro Woche außer Haus unterwegs, z.B. zum Einkaufen oder zum Familienbesuch?</b> (Reine Fahrzeit) in % <b>Befragte in ...</b>	<b>≤ als 4 Std.</b>	<b>5-8 Std.</b>	<b>9-11 Std.</b>	<b>≥ 12 Std.</b>
Gemeinden ≥ 3.000 Ew	30	40	15	15
Gemeinden ≤ 3.000 Ew	33	35	14	19
50 bis unter 65 Jahre	30	39	14	17
ab 65 Jahren	34	33	15	18
Gesamt	32	37	15	17

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

Bei der Fahrtzeit außer Haus lassen sich sowohl in größeren wie in kleineren Gemeinden drei Gruppen unterscheiden, jeweils etwa ein Drittel der Befragten bilden.

Ein Drittel der Älteren ist auf eine Woche verteilt unter vier Stunden und somit im Durchschnitt unter 30 Minuten täglich unterwegs. Das zweite Drittel ist mit 5 bis 8 Stunden durchschnittlicher wöchentlicher Fahrtzeit zwischen 30 und 70 Minuten täglich unterwegs. Das letzte Drittel teilt sich in zwei Gruppen auf: 17 Prozent sind mit 9 bis 11 Stunden zwischen 70 und 100 Minuten täglich unterwegs, 15 Prozent mit über 12 Stunden mindestens 100 Minuten täglich unterwegs.

Dabei gibt es kaum Unterschiede zwischen den Bewohnern der Kreis- und Kleinstädte mit mehr als 3.000 Einwohnern und den kleinen Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern. Tendenziell steigt zwar der Zeitaufwand, wenn längere Strecken zurückgelegt werden. Entscheidender sind dabei allerdings die Verkehrsmittel, die genutzt werden. Während in den Kreis- und Kleinstädten ein großer Teil der Ziele zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen ist, steigt bei größeren Abständen zwischen dem Wohn- und Zielort der PKW-Verkehr.

Auch bei den Altersgruppen lassen sich keine Unterschiede in der Dauer der Fahrtzeit außer Haus feststellen. Ebenfalls hier sind die Älteren, die weniger als vier Stunden, die zwischen 5 und 8 Stunden und diejenigen, die länger unterwegs sind, mit jeweils etwa einem Drittel der Befragten vertreten. Die Heterogenität in der Mobilität ist daher weniger auf die Fahrzeit, sondern eher auf die Wahl des Verkehrsmittels zurückzuführen.

### **4.3.2 Verkehrsmittelnutzung der Befragten**

Bei der Erfassung der Verkehrsmittelnutzung wurden die über 50-Jährigen gefragt, welches Verkehrsmittel überwiegend genutzt wird, um alltägliche Tätigkeiten wie die Anfahrt zur Arbeit, Besuch bei der Familie und Freunden oder Einkaufen im Supermarkt erledigen zu können (siehe Abb. 4.6 und Abb. 4.7). Als Möglichkeiten wurden der Fußgängerverkehr, der PKW-Verkehr (inkl. motorisiertes Zweirad wie Motorrad oder Moped), der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wie Bus und Bahn sowie der Radverkehr

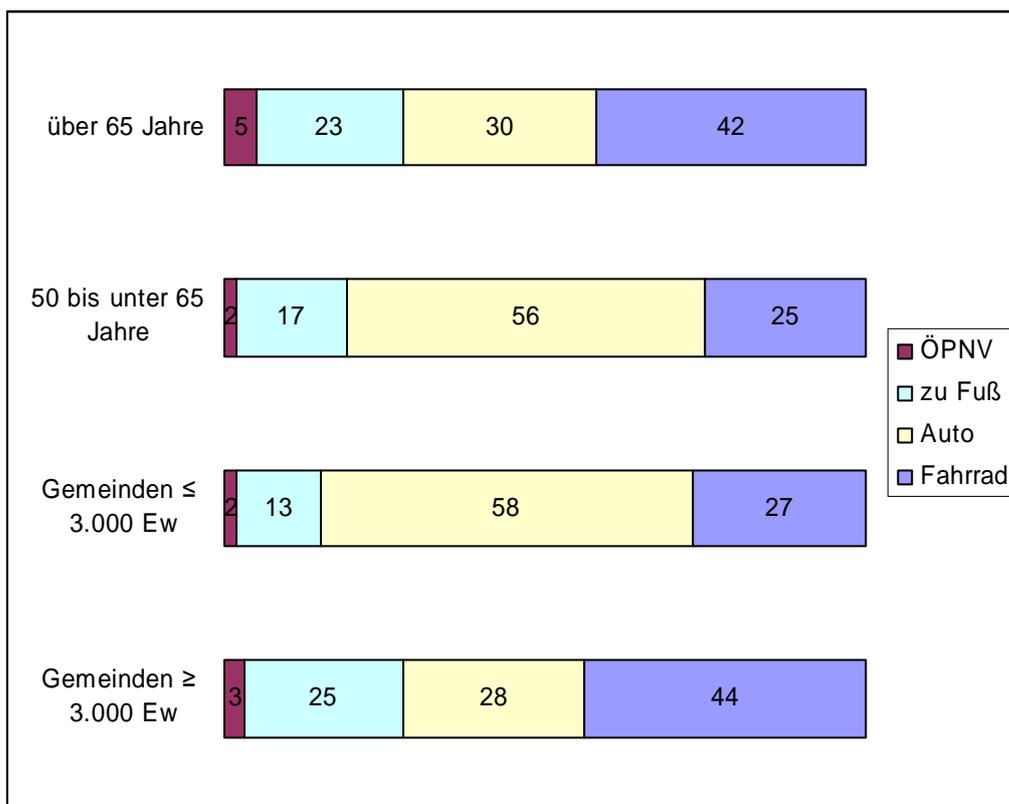
vorgegeben. Im Folgenden steht der PKW stellvertretend für alle motorisierten Mittel des Individualverkehrs (MiV).

**Abb. 4.6 Verkehrsmittelnutzung in unterschiedlichen Befragten Gruppen**

Frage: Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend? in %	ÖPNV	zu Fuß	Auto	Fahrrad
Befragte in ...				
Gemeinden $\geq$ 3.000 Ew	3	25	28	44
Gemeinden $\leq$ 3.000 Ew	2	13	58	27
50 bis unter 65 Jahre	2	17	56	25
über 65 Jahre	5	23	30	42

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

**Abb. 4.6a Verkehrsmittelnutzung in unterschiedlichen Befragten Gruppen**



Frage: Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend? in %

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

Die Verkehrsmittelnutzung in den Kreis- und Kleinstädten unterscheidet sich wesentlich von der in den kleineren Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern. Während zwei Drittel der über 50-Jährigen aus den Kreis- und Kleinstädten bei ihren alltäglichen Erledigungen ohne einen PKW auskommen, nutzen 58 Prozent der Älteren aus den Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern überwiegend das Auto.

Dies hängt u.a. damit zusammen, dass die Bewohner der zentrumsfernen Regionen wegen der fehlenden Angebote in die nächstgelegene Kreis- oder Kleinstädte gelangen müssen und häufig auf den motorisierten Verkehr angewiesen sind. Im Gegensatz dazu verfügen die Kreis- und Kleinstädte eher über infrastrukturelle Angebote und Dienstleistungen wie Supermarkt, Arztpraxen oder Banken, die zu Fuß oder mit dem Rad zu erreichen sind. Ähnliche Befunde spiegeln sich auch in den Daten anderer Studien wieder (Kloas, Kuhfeld, 2006, S.626).

Angebote wie Theater, Kinos, Museen oder Schwimmbädern gibt es in der Regel weder in den kleinen Gemeinden noch in den Kreis- und Kleinstädten. Die Einwohner der Kreis- und Kleinstädte sind daher gleichermaßen auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen, wenn sie entsprechende Angebote nutzen möchten.

Besonders deutlich unterscheiden sich die kleinen und großen Gemeinden hinsichtlich der Fahrrad- und der Pkw-Nutzung. In den Kreis- und Kleinstädten mit mehr als 3.000 Einwohnern nutzen 44 Prozent der Älteren überwiegend das Fahrrad als Verkehrsmittel zur Erledigung ihrer täglichen Aktivitäten, ein Drittel das Auto. In den kleineren Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern ist das Verhältnis umgekehrt: es fahren doppelt so viele Befragte überwiegend PKW (58 Prozent) wie Rad (27 Prozent).

Ein Viertel der über 50-Jährigen in den Kreis- und Kleinstädten legt ihre Wege zu Fuß zurück. In den kleineren Gemeinden sind die Entfernungen zwischen den Wohnorten und den Versorgungszentren zu groß. Nur jeder fünfte Weg wird zu Fuß erledigt.

Der Modal-Split-Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel bei den über 50-Jährigen liegt mit zwei Prozent in den Kreis- und Kleinstädten mit mehr als 3.000 Einwohnern und drei Prozent in den kleinen Gemeinden mit weniger als 3.000

Einwohnern deutlich unter dem Niveau von 6 Prozent für den ÖPNV (vgl. Engelhardt, Follmer, 2002, S.6ff.).

Somit wird die Tendenz deutlich, dass die Größe der Ortschaft einen positiven Effekt auf die Radnutzung hat. Relativ gute Versorgungsmöglichkeiten führen zu kurzen Wegen, die zur Erledigung einer Tätigkeit zurückgelegt werden müssen. Dies trägt dazu bei, dass ältere Menschen in den größeren Gemeinden eher zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. In den kleineren Gemeinden wird eher das Auto für die alltäglichen Besorgungen genutzt.

Aufgeschlüsselt nach den einzelnen Tätigkeitsbereichen und -zielen lässt sich die Verkehrsmittelnutzung detaillierter darstellen. In den Kreis- und Kleinstädten mit mehr als 3.000 Einwohnern ist das Fahrrad für die Älteren das wichtigste Verkehrsmittel, noch vor dem PKW oder einem anderen motorisierten Verkehrsmittel. Auch der Fußgängerverkehr spielt eine wichtige Rolle.

**Abb. 4.7 Verkehrsmittelnutzung für verschiedene Ziele nach Gemeindegröße**

Frage: Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend?  in %		Arbeit	Besuch	Einkauf	freiwilliges Engagement	Cafe	Theater/ Schwimmbad	Garten/ Natur	Kirche	Arzt	Amt, Frisör, Bank	Gesamt
Befragte in ...												
<b>Gemeinden</b> ≥ <b>3.000</b> <b>Ew</b>	Fahrrad	44	31	55	59	21	9	68	57	45	47	44
	ÖPNV	6	8	-	1	1	12	1	1	1	1	3
	Auto	35	49	34	15	29	71	9	13	20	16	29
	zu Fuß	15	12	11	26	50	9	23	30	34	37	25
<b>Gemeinden</b>	Fahrrad	21	21	21	36	21	7	54	41	21	26	27
	ÖPNV	3	2	2	1	1	4	1	-	3	4	2
	Auto	67	69	71	53	61	86	15	42	62	60	59

<b>n</b>												
<b>≤</b>												
<b>3.000</b>												
<b>Ew</b>	zu Fuß	10	8	7	11	17	3	31	17	13	10	13

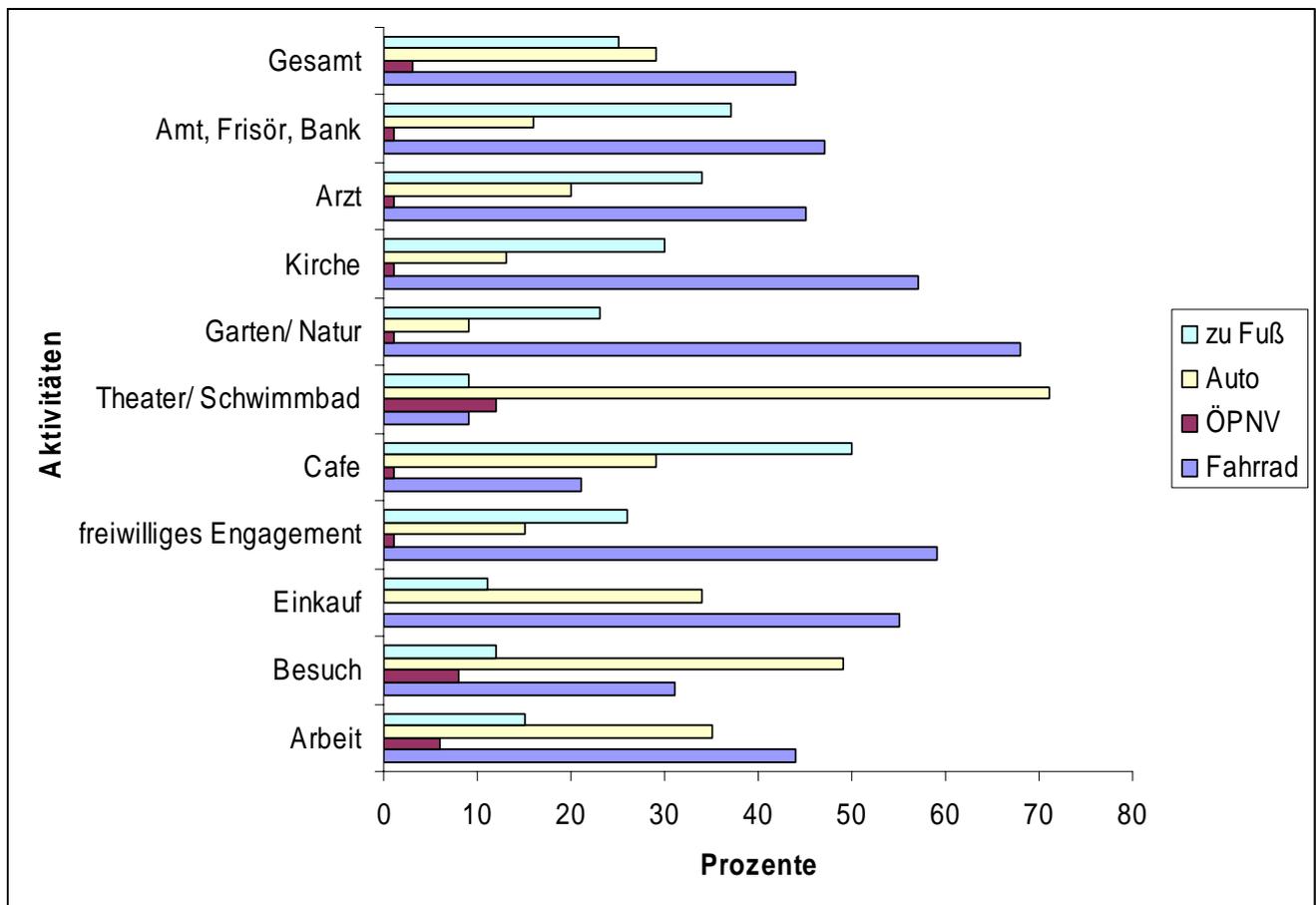
© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

Die Befragten aus den Kreis- und Kleinstädten erledigen ihre Tätigkeiten zum größten Teil mit dem Fahrrad, die Befragten aus den kleinen Gemeinden zumeist mit dem Auto. Anfahrten zu Vereinen und Verbänden, zur Ausübung eines Ehrenamts oder eines bürgerschaftlichen Engagements (vgl. „freiwilliges Engagement“ in der Abb. 4.7) werden von 59 Prozent der Älteren aus den Kreis- und Kleinstädten hauptsächlich mit dem Rad und von 53 Prozent der Älteren aus den kleinen Gemeinden überwiegend mit dem PKW erledigt.

Bei einem Kirchen- oder Friedhofbesuch (57 Prozent), für den Einkauf in einem Supermarkt (55 Prozent), einem Arzt-, Apotheken oder Bankbesuch (45 Prozent bzw. 47 Prozent) nutzen die Befragten in den Kreis- und Kleinstädten überwiegend ihr Fahrrad. Diejenigen, die noch erwerbstätig sind, fahren zu 44 Prozent zu ihrer Firma oder Dienststelle mit dem Rad. Gleichzeitig ist der Anteil der Wege, die zu Fuß erledigt werden, relativ hoch, so dass dem Auto insgesamt der Modal-Split-Anteil von 29 Prozent zukommt.

Anders im ländlichen Raum: während immerhin 40 Prozent der Älteren noch mit dem Fahrrad zur Kirche kommen, nutzen nur 20 Prozent das Rad für den Einkauf, 21 Prozent für einen Arzt-/Apotheken- und 26 Prozent für einen Bankbesuch. Dementsprechend hoch ist der Anteil des motorisierten Verkehrs, der mit 59 Prozent fast doppelt so hoch ist wie in den Regionen mit höherer Bevölkerungsdichte. Sogar für eine Fahrt ins Grüne (z.B. Garten/Datsche/Bootshaus) oder einen Ausflug in die Natur nutzen eher die „Städter“ das Fahrrad als diejenigen, die in den kleineren Gemeinden leben (vgl. „Garten/Natur“ in der Abb. 4.7).

**Abb. 4.7a Verkehrsmittelnutzung für verschiedene Ziele in Kreis- und Kleinstädten**

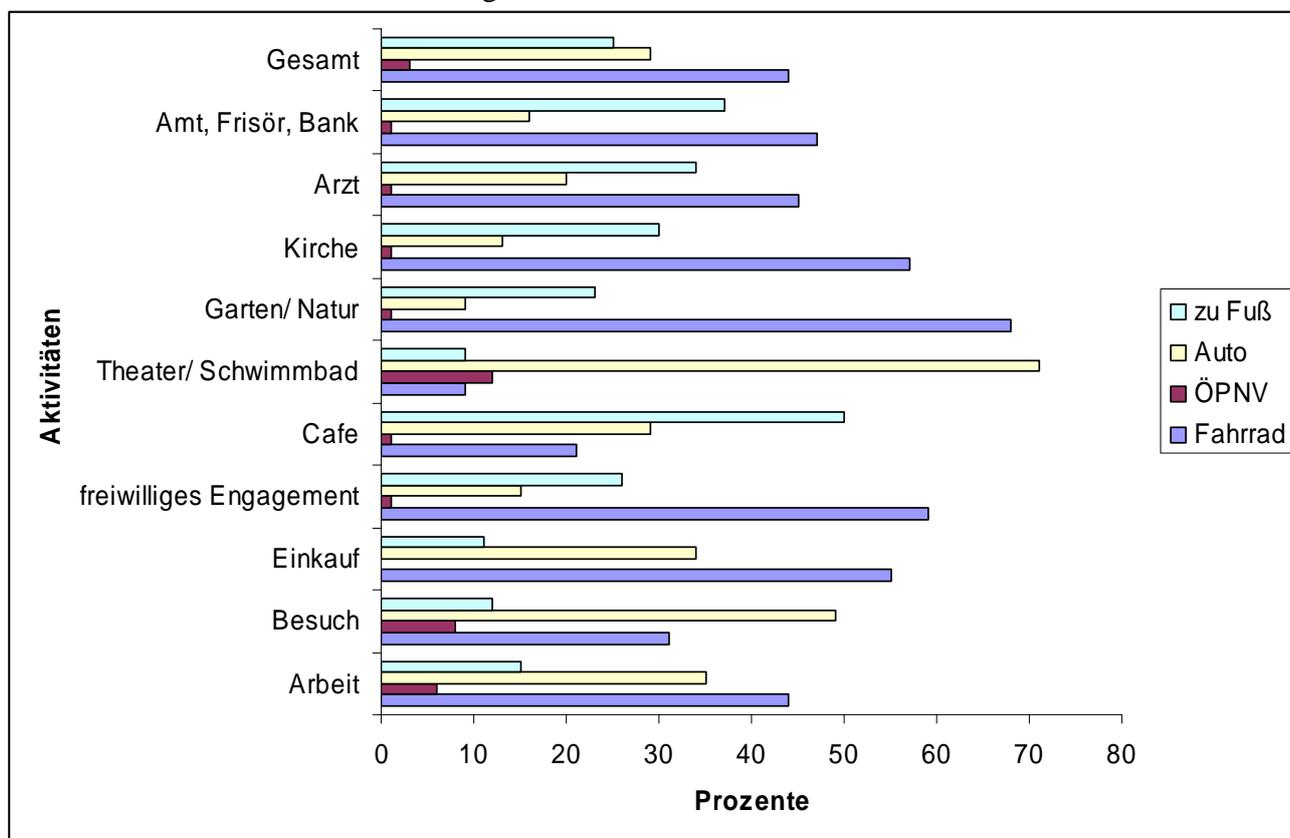


Frage: Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend? in %

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

Bei der Verkehrsmittelnutzung in ländlichen Räumen zeigt sich, dass zwischen größeren und kleineren Gemeinden deutliche Unterschiede bestehen: Während in den Kreis- und Kleinstädten der Großteil der Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt wird, erledigen die über 50-Jährigen aus den kleinsten Gemeinden ihre Besorgungen mit dem PKW oder sind im höheren Grad als die Bewohner großer Gemeinden auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. Andererseits ist ersichtlich, dass sowohl in den Kreis- und Kleinstädten wie auch in den Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern der Fuß- und der Radverkehr eine wichtige Rolle spielen, wenn auch in unterschiedlichen Maße.

Abb. 4.7b Verkehrsmittelnutzung für verschiedene Ziele in kleinen Gemeinden



Frage: Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend? in %

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

Die Verkehrsmittelnutzung unterscheidet sich zudem nach Altersgruppen: obgleich die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel insgesamt gering ausfällt, sind es vor allem die über 65-Jährigen, die darauf angewiesen sind. Nur 2 Prozent der 50- bis 65-Jährigen, aber 3 Prozent der über 65-Jährigen fahren überwiegend mit Bus und Bahn, wenn sie etwas zu erledigen haben. Während der Fußgängerverkehr relativ ausgeglichen ist - wobei es wiederum vor allem die über 65-Jährigen sind, die zu Fuß gehen - ist die PKW- und Radnutzung in diesen zwei Befragtengruppen höchst unterschiedlich. Über die Hälfte der 50- bis 65-Jährigen fährt überwiegend Auto, ein Viertel überwiegend Rad. Die über 65-Jährigen fahren deutlich seltener Auto (nur 28 Prozent). Umso öfter sind sie aber mit dem Fahrrad unterwegs: für zwei Drittel dieser Altergruppe ist das Fahrrad das Hauptverkehrsmittel.

Auch ein Blick auf die detaillierte Verkehrsmittelnutzung lohnt sich. Während für die 50- bis 65-Jährigen der Fuß- und Radverkehr nur bei solchen Freizeitaktivitäten wie eine Fahrt zum Garten/Datsche/Bootshaus, einem Ausflug in die Natur oder beim Kirchenbesuch eine Rolle spielen, erledigen die über 65-Jährigen den Großteil ihrer Aktivitäten ohne ein Auto.

**Abb. 4.8 Verkehrsmittelnutzung in unterschiedlichen Altersgruppen**

Frage: <b>Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend?</b> in %		Arbeit	Besuch	Einkauf	freiwilliges Engagement	Cafe	Theater/ Schwimmbad	Garten/ Natur	Kirche	Arzt	Amt, Frisör, Bank	Gesamt
Befragte in ...												
50 bis unter 65 Jahre	Fahrrad	25	19	23	34	13	5	37	41	26	29	25
	ÖPNV	3	3	1	-	2	4	1	-	1	1	2
	Auto	60	70	70	49	61	87	18	39	56	55	57
	zu Fuß	13	8	6	17	24	4	44	20	17	15	17
über 65 Jahre	Fahrrad	-	38	53	67	36	17	56	59	47	45	42
	ÖPNV	-	10	5	3	-	14	-	2	5	5	4
	Auto	-	49	42	18	28	70	11	23	33	27	30
	zu Fuß	-	16	13	19	45	8	39	30	29	35	23

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

Die Älteren nutzen das Fahrrad vor allem, um ihre alltäglichen Besorgungen zu erledigen. Bei den kulturellen Aktivitäten wie Theater, Kino, Museum oder Besuch einer Schwimmhalle spielt vor allem der motorisierte Individualverkehr eine Rolle. Beide Altersgruppen greifen auf ein Auto zurück, um entsprechende Angebote nutzen zu können (87 Prozent der 50- bis 65-Jährigen und 70 Prozent über 65-Jährigen).

### 4.3.3 Mobilitätsbewertung im Wohnumfeld

Die Verkehrsmittelnutzung hängt eng damit zusammen, wie die eigenen Mobilitätschancen bewertet werden. Für die Nutzung eines Verkehrsmittels spielt

auch die subjektive Wahrnehmung der Entfernung eine Rolle. Deshalb wurden Ältere danach gefragt, wie sie die Mobilitätsmöglichkeiten in ihrem Wohnumfeld bewerten.

**Abb. 4.9 Mobilitätsbewertung der Älteren in ihrem Wohnumfeld**

<b>Frage:</b> <b>Folgende Aussagen beziehen sich auf die Verkehrssituation der über 50-Jährigen in Ihrem Wohnumfeld.</b> Bitte kreuzen Sie an, ob Sie diesen Aussagen zustimmen oder nicht. in %	<b>stimme zu</b>	<b>stimme teilweise zu</b>	<b>stimme nicht zu</b>
1. Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können.	95	5	-
2. Die unzureichenden Möglichkeiten in der Nahmobilität führen zur Einsamkeit.	69	25	6
3. Öffentliche Verkehrsmittel in meinem Wohnumfeld fahren zu selten.	44	29	27
4. In meinem Wohnumfeld sind die Anschlussmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Taxi) gut.	30	33	38
5. Die Wege zwischen meinem Wohnort und den Zielorten sind sehr weit.	28	47	25

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

Die Antworten lassen erkennen, dass die Verkehrssituation in beiden Landkreisen insgesamt als problematisch angesehen wird (vgl. Abb. 4.9). Für den überwiegenden Teil der Befragten ist die Mobilität eine wichtige Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können (95 Prozent). Dies zeigt deutlich die Bedeutung der Mobilität für die über 50-Jährigen in ländlichen Räumen.

Der soziale Charakter der räumlichen Mobilität wird deutlich an Konsequenzen einer eingeschränkten Mobilität und der damit verbundenen Gefahr der Vereinsamung. 69 Prozent der Älteren gehen davon aus, dass die unzureichenden Möglichkeiten in der Nahmobilität zur Einsamkeit führen. Für über zwei Drittel der Befragten heißt es somit, dass die Einschränkungen in der Mobilität oder das

Angewiesensein auf ein bestimmtes Verkehrsmittel das soziale Leben entscheidend beeinträchtigen.

Bus und Bahn nutzen die Älteren nur gelegentlich (vgl. Kap. 4.2.): 44 Prozent der Befragten geben an, dass die öffentlichen Verkehrsmittel zu selten fahren. 38 Prozent der Älteren sind mit den Anschlussmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Taxi) in ihrem Wohnumfeld unzufrieden, weitere 33 Prozent nur teilweise zufrieden.

Dabei werden die Wege zwischen den Wohn- und den Zielorten als weit empfunden, jeder Vierte stimmt der Aussage ganz und jeder Zweite teilweise zu. Insbesondere bei den über 65-Jährigen gibt es eine Unzufriedenheit über unzureichende Anschlussmöglichkeiten und schwache Frequenzen der Verbindungen. Je kleiner der Wohnort, desto stärker wird die Lebensführung durch die vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten bestimmt (vgl. Abb.4.10).

Insbesondere wird beklagt, dass die Entfernungen zwischen dem Wohn- und Zielort zu lang sind (76 Prozent). Während man in den Kreisstädten oder den kleineren Gemeinden noch einiges zu Fuß erledigen kann, ist man im ländlichen Raum auf das Auto oder Fahrrad angewiesen.

Dies zeigt, dass die Verkehrssituation der über 50-Jährigen in den Landkreisen Demmin und Nordwestmecklenburg von Einschränkungen gekennzeichnet ist. Weite Wege, seltene Frequentierung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und unzureichende Anschlussmöglichkeiten prägen das Mobilitätsverhalten der Älteren im ländlichen Raum. In diesem Zusammenhang ist es allerdings sinnvoll, zu schauen, ob die Befragten in der Stadt- / Landgruppierung die Verkehrsbedingungen unterschiedlich bewerten.

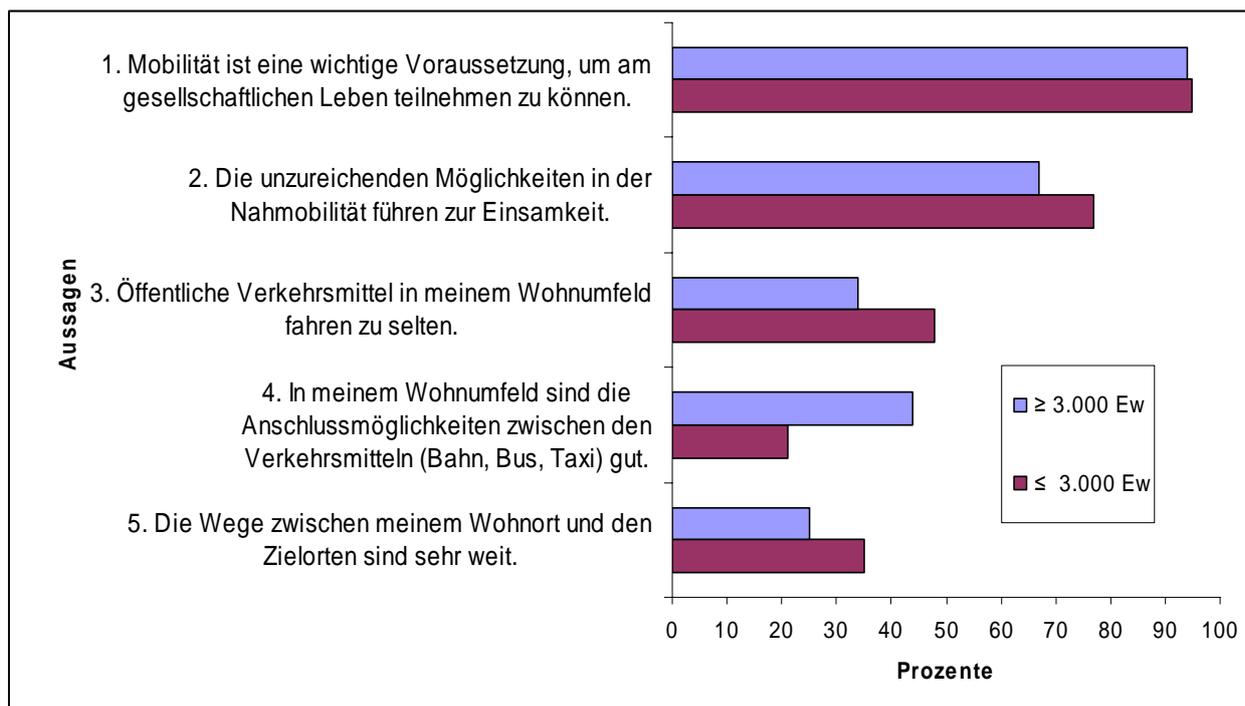
**Abb. 4.10 Bewertung der Mobilitätsbedingungen nach Gemeindegröße**

<u>Frage:</u> <b>Folgende Aussagen beziehen sich auf die Verkehrssituation der über 50-Jährigen in Ihrem Wohnumfeld.</b> Bitte kreuzen Sie an, ob Sie diesen Aussagen zustimmen oder nicht. „ stimme zu“ in %	<b>Befragte in ...</b>	
	Gemeinden	
	≥ 3.000 Ew	≤ 3.000 Ew

1. Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können.	94	95
2. Die unzureichenden Möglichkeiten in der Nahmobilität führen zur Einsamkeit.	67	77
3. Öffentliche Verkehrsmittel in meinem Wohnumfeld fahren zu selten.	34	48
4. In meinem Wohnumfeld sind die Anschlussmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Taxi) gut.	44	21
5. Die Wege zwischen meinem Wohnort und den Zielorten sind sehr weit.	25	35

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

**Abb. 4.10a Bewertung der Mobilitätsbedingungen nach Gemeindegröße**



Frage: Folgende Aussagen beziehen sich auf die Verkehrssituation der über 50-Jährigen in Ihrem Wohnumfeld. Bitte kreuzen Sie an, ob Sie diesen Aussagen zustimmen oder nicht. „ stimme zu“ in %

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

Aus der Abb. 4.10 wird deutlich, dass es für die Einschätzung der eigenen Mobilitätsmöglichkeiten von Bedeutung ist, ob die Älteren in kleinen oder größeren Gemeinden leben.

Mobilität wird dabei von den meisten Älteren als eine wichtige Voraussetzung betrachtet, um am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können (94 Prozent in den Kreis- und Kleinstädten/ 95 Prozent in den kleinen Gemeinden).

Es sind eher die Älteren aus dem ländlichen Raum, die fürchten, dass die unzureichenden Möglichkeiten in der Nahmobilität zur Einsamkeit führen. 67 Prozent der Älteren aus den Kreis- und Kleinstädten und 77 Prozent der Älteren aus kleinen Gemeinden stimmen dieser Aussage zu.

Der Unterschied in den Einstellungen zu Mobilitätsbedingungen im eigenen Umfeld zwischen den Gemeindetypen setzt sich bei weiteren Aussagen fort. Während 34 Prozent der Älteren aus den Kreis- und Kleinstädten die Frequenz der öffentlichen Verkehrsmittel als zu niedrig bewerten, sind es 48 Prozent in kleineren Gemeinden. 44 Prozent der Älteren aus den Kreis- und Kleinstädten sind mit den Anschlussmöglichkeiten zufrieden, in den kleineren Gemeinden beziffert sich diese Zahl auf nur 21 Prozent. 25 Prozent der Befragten aus den größeren Gemeinden sagen, dass die Wege zwischen dem Wohnort und den Zielorten sehr weit sind. In den kleinen Gemeinden sind es 35 Prozent der Älteren, die dieser Aussage zustimmen.

Diese Ergebnisse zeigen die Tendenz, dass die Bewohner der größeren Gemeinden mit ihren Möglichkeiten noch verhältnismäßig zufrieden sind, die Befragten in den kleineren Gemeinden ihre Situation jedoch als besonders schwierig ansehen. Auch bei der Einschätzung der Verkehrssituation findet sich das aufgezeichnete Muster wieder.

#### **4.3.4 Bewertung der Verkehrssituation im Landkreis**

Die Befragten aus den Landkreisen Demmin und Nordwestmecklenburg sehen ihre Verkehrssituation insgesamt als recht kritisch an. Auch hier gibt es Unterschiede zwischen den Kreis- und Kleinstädten und den kleinen Gemeinden (vgl. Abb. 4.11):

Die über 50-Jährigen sind im Landkreis Demmin geringfügig zufriedener als im Landkreis Nordwestmecklenburg. Jeder fünfte Befragte ist im Landkreis Demmin mit der Verkehrssituation zufrieden; im Landkreis Nordwestmecklenburg ist dies jeder Achte (Demmin:18 Prozent, Nordwestmecklenburg: 13 Prozent).

Jeder Vierte aus dem Landkreis Demmin, aber jeder Dritte aus dem Landkreis Nordwestmecklenburg hält die Verkehrssituation für schlecht (Demmin: 22 Prozent, Nordwestmecklenburg: 30 Prozent). Die landkreisspezifischen Unterschiede werden allerdings insoweit relativiert, dass der Großteil der Befragten, 60 Prozent im Landkreis Demmin und 58 Prozent im Landkreis Nordwestmecklenburg, ihre Lage höchstens als befriedigend ansieht. Das Gesamturteil fällt also insgesamt schlecht aus.

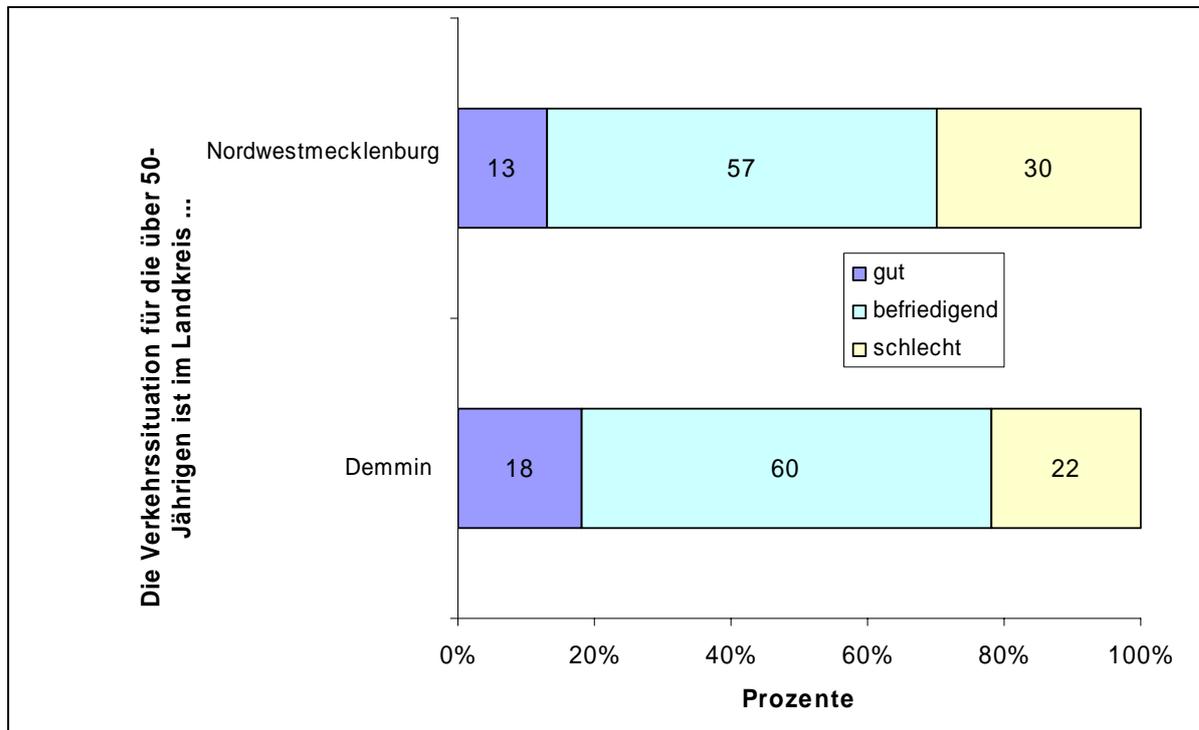
Die Befragten aus den kleineren Kommunen bewerten die Verkehrssituation negativ (31 gegenüber 21 Prozent). Die meisten Älteren sowohl aus den größeren als auch aus den kleineren Gemeinden halten ihre Verkehrssituation nur für „befriedigend“.

**Abb. 4.11 Bewertung der Verkehrssituation**

Frage: <b>Wie beurteilen Sie die Verkehrssituation für die über 50-Jährigen in Ihrem Landkreis?</b>	<b>Die Verkehrssituation für die über 50-Jährigen ist ...</b>		
	<b>gut</b>	<b>befriedigend</b>	<b>schlecht</b>
Angaben in %			
<b>Befragte in ...</b>			
Demmin	18	60	22
Nordwestmecklenburg	13	57	30
Gemeinden $\geq$ 3.000 Ew	17	62	21
Gemeinden $\leq$ 3.000 Ew	13	56	31
Gesamt	15	58	27

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

**Abb. 4.11a Bewertung der Verkehrssituation in zwei Landkreisen**



Frage: Wie beurteilen Sie die Verkehrssituation für die über 50-Jährigen in Ihrem Landkreis? Angaben in %

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

#### **4.4 Fahrrad-Mobilität**

Ausgehend von der allgemeinen Ausgangslage der Befragten in den beiden Landkreisen, nehmen die Radmobilität und die Radnutzung einen hohen Stellenwert ein. Basierend auf der Zielrichtung des Gesamtprojekts kann festgestellt werden, dass die Fahrradmobilität von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren beeinflusst wird.

## 4.4.1 Entwicklung des Radverkehrs

**Abb. 4.12 Bewertung des Radverkehrs in den letzten fünf Jahren**

Frage: Wie hat sich die Fahrradsituation für die über 50-Jährigen im Landkreis Demmin in den letzten fünf Jahren entwickelt?  Befragte in ...	Die Fahrrad-Situation ist...		
	besser geworden	gleich geblieben	schlechter geworden
Landkreis Demmin	69	24	7
Landkreis Nordwestmecklenburg	61	32	7
Gemeinden $\geq$ 3.000 Ew	70	25	5
Gemeinden $\leq$ 3.000 Ew	60	32	8
Alltagsfahrer	64	29	6
Gelegenheits- und Freizeitfahrer	62	29	10
Nicht-Radfahrer	50	-	50
Gesamt	64	29	7

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

Im Zeithorizont von fünf Jahren geht der Großteil der Befragten von einer Verbesserung der Radsituation aus. Dies ist auch auf den verstärkten Bau von Radwegen seit der Wiedervereinigung der Bundesrepublik Deutschland zurückzuführen. Vor allem die Alltagsfahrer können eine Verbesserung erkennen (64 Prozent). Die Meinung der Nicht-Radfahrer ist diesbezüglich gespalten: die Hälfte von ihnen sehen die Radsituation als besser, die andere Hälfte als schlechter als vor fünf Jahren.

## 4.4.2 Bedeutung des Radfahrens: damals und heute

Wie sehen über 50-Jährige das Radfahren heute im historischen Vergleich?

Die Hälfte der Befragten geht davon aus, dass ältere Menschen in einem höheren Maß als zu DDR-Zeiten Rad fahren. Auch nach der Wiedervereinigung bleibt das Fahrrad trotz des vielfach gesteigerten Motorisierungsgrades der über 50-Jährigen im Vergleich zur DDR ein wichtiges Verkehrsmittel.

**Abb. 4.13 Radfahren damals und heute**

Frage: Welchen Beobachtungen zum Radverkehr im Landkreis Demmin stimmen Sie zu?  Zustimmung in %	stimme zu	stimme teilweis e zu	stimme nicht zu
	1. Heute fahren mehr ältere Menschen Rad als zu DDR-Zeiten.	50	30
2. Fahrradfahren wird eine wichtige Alternative zu anderen Verkehrsmitteln	70	23	8
3. Die meisten älteren Menschen besitzen mitt- lerweile Fahrräder mit einem höheren Komfort als früher, z.B. Gangschaltung.	79	18	3

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

70 Prozent der Befragten sagen, das der Radverkehr an Bedeutung zunimmt und zu einer wichtigen Alternative zu anderen Verkehrsmitteln wird. Dieses Ergebnis bestätigt die Erfahrungen aus anderen Studien: Insgesamt nimmt die Bedeutung des Radverkehrs zu, wobei besonders hohe Zuwächse vor allem bei den Rentnern und anderen Nicht-Erwerbstätigen zu verzeichnen sind (Kloas, Kuhfeld, 2006, S. 630).

80 Prozent der Befragten bestätigen, dass die meisten älteren Menschen mittlerweile Räder mit einem höheren Komfort als früher besitzen (vgl. Kap. 5). Schaut man auf die Einstellungen zur Entwicklung des Radverkehrs in unterschiedlichen Gemeindegrößen, werden auch hier die Unterschiede zwischen den Einstellungen der Befragten aus den Kreis- und Kleinstädten und den kleinen Gemeinden deutlich. Bei allen drei Aussagen sind es vor allem die Befragten aus den größeren Gemeinden, die mit der Entwicklung zufrieden sind.

**Abb. 4.14 Radfahren damals und heute nach Gemeindegröße**

Frage: Welchen Beobachtungen zum Radverkehr im Landkreis Demmin stimmen Sie zu?  Zustimmung in %	Befragte in ...	
	Gemeinden $\geq$ 3.000 Ew	Gemeinden $\leq$ 3.000 Ew

1. Heute fahren mehr ältere Menschen Rad als zu DDR-Zeiten.	42	59
2. Fahrradfahren wird eine wichtige Alternative zu anderen Verkehrsmitteln	43	58
3. Die meisten älteren Menschen besitzen mittlerweile Fahrräder mit einem höheren Komfort als früher, z.B. Gangschaltung.	39	61

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

Die meisten Älteren besitzen laut Einschätzung der Befragten Räder mit einem höheren Komfort als früher. Aber wie bewerten die über 50-Jährigen die Qualität ihrer eigenen Räder?

**Abb. 4.15 Qualität der Fahrräder im Landkreisvergleich**

Frage: <b>In welchem Zustand ist Ihr Fahrrad?</b>	Mein Fahrrad ist ...		
	neu	gut erhalten	alt
in %			
Landkreis Demmin	30	67	3
Landkreis Nordwestmecklenburg	31	65	4
Gesamt	31	66	4

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

Sowohl im Landkreis Demmin wie auch im Landkreis Nordwestmecklenburg verfügen die Älteren zu einem Drittel über neue, zu über zwei Dritteln über gut erhaltene Fahrräder.

#### 4.4.3 Wie oft fahren über 50-Jährige Rad?

Bezüglich der Häufigkeit der Radnutzung wurde erwähnt, dass die Befragung vor allem die Radfahrer und zu einem geringen Teil die Nicht-Radfahrer angesprochen hat (vgl. Kap. 4.2). Es wurden anhand der Radfahrfrequenz drei Befragtengruppen gebildet: Alltagsfahrer bei (fast) täglicher Radnutzung, Gelegenheits- und Freizeitfahrer bei wöchentlicher Nutzung, Nicht-Radfahrer bei nicht vorhandener Nutzung des Radverkehrs (vgl. Kap. 4.2). Im Folgenden wird

darauf eingegangen, welche sonstigen Bestimmungsmerkmale diese Gruppen haben.

**Abb. 4.16 Radfahrfhäufigkeit in unterschiedlichen Befragtengruppen**

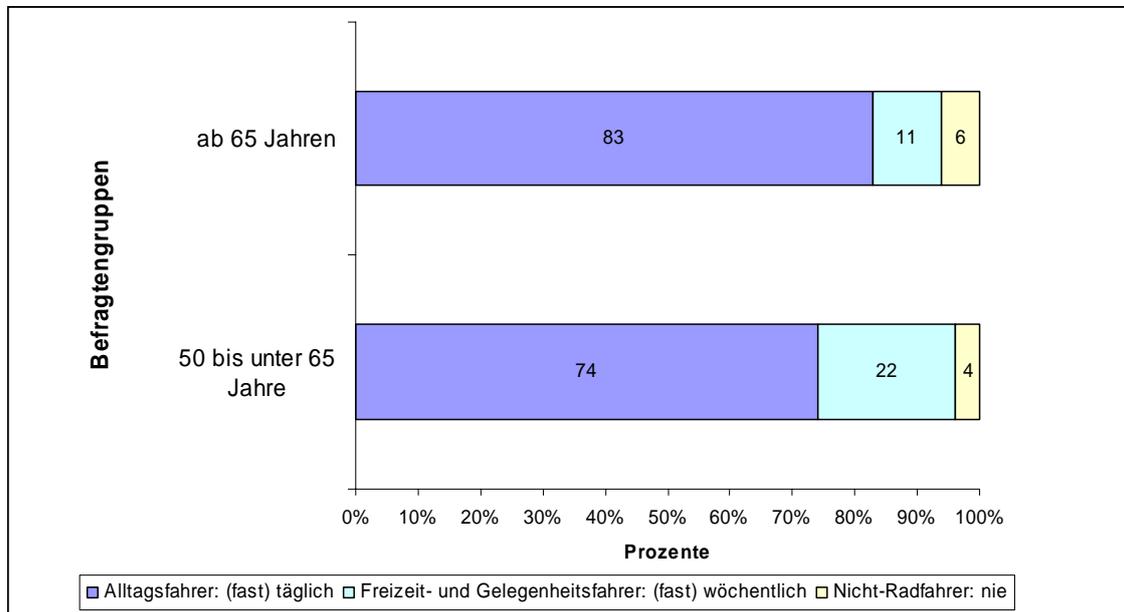
<u>Frage:</u> <b>Wie oft fahren Sie Rad, wenn es Ihnen möglich ist?</b>	<b>Alltagsfahrer</b>	<b>Freizeit- und Gelegenheitsfahrer</b>	<b>Nicht-Radfahrer</b>
in %	<b>(fast) täglich</b>	<b>(fast) wöchentlich</b>	<b>nie</b>
<b>Befragte in ...</b>			
Gemeinden $\geq$ 3.000 Ew	85	10	5
Gemeinden $\leq$ 3.000 Ew	74	22	4
50 bis unter 65 Jahre	74	22	4
ab 65 Jahren	83	11	6
erwerbstätig	68	29	3
nicht erwerbstätig	82	13	5
Frau	77	18	6
Mann	79	17	4
Gesamt	78	17	5

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

Die Gemeindegröße wirkt sich nicht nur auf die Verkehrsmittelnutzung aus, sondern auch darauf, wie oft die Befragten Rad fahren: in den größeren Gemeinden gibt es mehr Alltags-, in den kleineren Gemeinden mehr Freizeitfahrer.

In den Kreis- und Kleinstädten ist es möglich, die meisten wichtigen Ziele mit dem Rad zu erreichen, in den kleineren Gemeinden eher nicht (vgl. Kap. 5). Der Anteil der Alltagsfahrer ist in den Kreis- und Kleinstädten mit mehr als 3.000 Einwohnern um 12 Prozent höher als in den kleinen Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern (85 zu 74 Prozent). Die Älteren aus den kleineren Gemeinden sind öfter Freizeit- und Gelegenheitsfahrer. Die Zahl der Nicht-Radfahrer ist dagegen in beiden Gemeindetypen ähnlich (5 zu 4 Prozent).

**Abb. 4.16a Radfahrhäufigkeit in unterschiedlichen Altersgruppen**



Frage: Wie oft fahren Sie Rad, wenn es Ihnen möglich ist? in %

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

Für die über 65-Jährigen ist das Fahrrad in einem höheren Maß ein alltägliches Verkehrsmittel als für die 50- bis 65-Jährigen. 82 Prozent der Befragten über 65 Jahre fahren (fast) täglich Rad und nur 11 Prozent einmal wöchentlich. Der Anteil der Alltagsfahrer ist bei den „jungen Alten“ mit 74 Prozent etwas niedriger, im Freizeitbereich mit 22 Prozent doppelt so hoch wie bei den über 65-Jährigen.

Die nicht-erwerbstätigen Befragten (z. B. Rentner oder Nicht-Erwerbstätige) fahren öfter Rad als die Erwerbstätigen, die eher zu den sporadischen Gelegenheitsfahrern zählen.

#### **4.4.4 Länge der Radstrecken**

Die Aufenthaltsdauer im Straßenraum hängt kaum davon ab, in welchem Gemeindetyp die Menschen leben (vgl. Kap. 4.1). Unterschiede ergeben sich vielmehr in der Verkehrsmittelnutzung, die durchaus von der Entfernung zu den

Versorgungszentren bestimmt wird. Welche Faktoren beeinflussen die jeweiligen Streckenlängen?

**Abb. 4.17 Zurückgelegte Strecken in unterschiedlichen Befragtengruppen**

Frage: <b>Welche Entfernungen legen Sie mit Ihrem Fahrrad zurück, wenn es Ihnen möglich ist?</b> <small>in %</small>				
<b>Befragte in ...</b>	<b>≤ 5 km</b>	<b>6-10 km</b>	<b>11-19 km</b>	<b>≥ 20 km</b>
Gemeinden ≥ 3.000 Ew	12	25	19	44
Gemeinden ≤ 3.000 Ew	14	29	29	28
Alltagsfahrer	10	27	26	38
Gelegenheits- und Freizeitfahrer	27	30	24	19
fernmobile Radfahrer	6	19	23	53
nahmobile Radfahrer	16	30	26	28
Gesamt	13	27	25	34

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

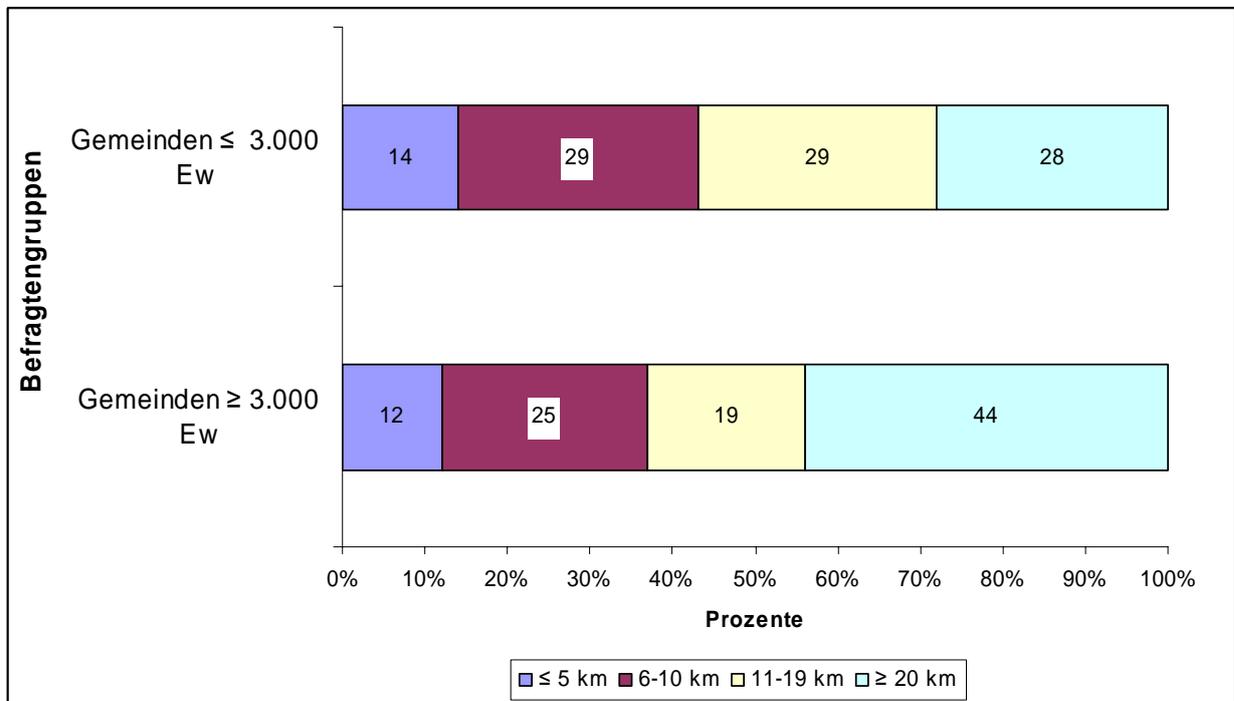
Die Kreis- und Kleinstädte mit mehr als 3.000 Einwohnern stellen nicht nur die meisten Radfahrer: diese Radfahrer legen auch deutlich längere Strecken zurück. Die Bewohner kleiner Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern müssen zwar längere Strecken überwinden, wenn sie die Ziele in den Zentren erreichen möchten. Das Rad bleibt bei dieser Fahrt aber meistens zu Hause stehen, während man sich mit dem Auto oder, in seltenen Fällen, mit dem Bus auf den Weg macht. Die Radfahrer aus den Kreis- und Kleinstädten mit mehr als 3.000 Einwohnern fahren dagegen längere Strecken mit dem Rad (19 Prozent 11 bis 19 Kilometer, 44 Prozent über 20 Kilometer).

Die vorangegangenen Ergebnisdarstellungen haben gezeigt, dass die größeren Gemeinden mehr Alltagsfahrer haben als die kleineren Kommunen. Der Unterschied zwischen den zurückgelegten Strecken wird vor allem durch die Radfahrfrequenz erklärt: Alltagsfahrer fahren längere Strecken als Freizeitfahrer.

Jeder dritte Radfahrer nutzt sein Rad nicht nur für die kurzen Strecken, sondern ist auch außerhalb seines Wohnumfeldes und sogar Landkreises unterwegs, sowohl im Landkreis Demmin wie auch im Landkreis Nordwestmecklenburg.

Diese „fernmobilen“ Radfahrer bewältigen auch in ihrem Alltag längere Strecken als die „nahmobilen“ Radler.

**Abb. 4.18 Zurückgelegte Strecken in unterschiedlichen Gemeinden**



Frage: Welche Entfernungen legen Sie mit Ihrem Fahrrad zurück, wenn es Ihnen möglich ist? in %

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

Mecklenburg-Vorpommern verfügt über Radwegnetze, die für den Tourismus erschlossen sind. Auch in den Landkreisen Demmin und Nordwestmecklenburg sind Fernradrouten vorhanden. Nimmt auch die einheimische Bevölkerung diese Angebote wahr?

**Abb.4.19 Nutzung touristischer Fernrouten**

<u>Frage:</u> <b>Nutzen Sie auch die großen Radwege des Radtourismus in Mecklenburg-Vorpommern, wie z.B. die Eiszeitroute?</b> in % <b>Befragte in ...</b>			
	<b>häufig</b>	<b>gelegentlich</b>	<b>nie</b>

Landkreis Demmin	10	45	45
Landkreis Nordwestmecklenburg	4	38	58
Gemeinden $\geq$ 3.000 Ew	7	47	47
Gemeinden $\leq$ 3.000 Ew	6	36	57
Alltagsfahrer	7	43	50
Gelegenheits- und Freizeitfahrer	3	30	67
fernmobile Radfahrer	12	57	31
nahmobile Radfahrer	5	36	60

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

Insgesamt nutzt nach eigener Einschätzung nur ein kleiner Teil der Radfahrer die touristischen Fernradwege. Alltagsfahrer fahren tendenziell öfter und legen dabei längere Strecken zurück. Sie nutzen auch eher das touristische Angebot in ihrer Umgebung. Insbesondere die „fernmobilen“ Radfahrer nehmen die großen Radwege verstärkt in Anspruch.

Allerdings ist nicht auszuschließen, dass die von den Befragten eingeschätzte Nutzung touristischer Radwege nicht der tatsächlichen Nutzung entspricht. Dies könnte damit zusammenhängen, dass diese Radwege lediglich durch wegweisende Beschilderung gekennzeichnet sind, und demjenigen, der diese Radwege alltäglich nutzt, nicht in jedem Fall bewusst ist, dass es sich um Teile einer touristischen Fernroute handelt.

#### **4.4.5 Fahrziele der Radfahrer**

Welche Ziele sind für Radfahrer in den beiden Landkreisen gut erreichbar? Der große Unterschied zwischen den Beurteilungen der zwei Landkreise liegt vor allem an der unterschiedlichen Befragtenstruktur in diesen zwei Gruppen. Während im Landkreis Demmin vor allem die Befragten aus den Kreis- und Kleinstädten mit mehr als 3.000 Einwohnern an der Befragung teilgenommen haben, sind es im Landkreis Nordwestmecklenburg vor allem die Befragten aus den kleinen Dörfern gewesen (vgl. Abb. 4.2).

Die meisten Befragten aus den Kreis- und Kleinstädten betrachten die ausgewählten Ziele mit Ausnahme der Kultur- bzw. Sportziele Theater, Kino, Museum und Schwimmhalle durchgehend als gut erreichbar (vgl. Abb. 4.20). Dabei gibt es relativ wenig Unterschiede zwischen den alltäglichen Besorgungen

(83 Prozent beim Arztbesuch/ 80 Prozent beim Einkauf in einem Geschäft oder Supermarkt/ 83 Prozent beim Ausflug in die Natur oder zum Garten/Datsche).

In den kleinen Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern sieht die Lage anders aus. Der Garten und die Kirche sind mit dem Fahrrad am besten zu erreichen, bei vielen anderen Aktivitäten wird die Erreichbarkeit der meisten Ziele nur halb so oft wie in den Kreis- und Kleinstädten mit mehr als 3.000 Einwohnern als gut gewertet. Die Erreichbarkeit der Dienststelle, der Einkaufsmöglichkeiten, der Arztpraxis sowie der Bank fallen stark hinten den Beurteilungen der Befragten aus den bevölkerungsreicheren Gebieten zurück. Einzig beim Ziel „Theater/Kino/Museum/Schwimmhalle“ nähern sich die beiden Befragtengruppen in ihren Bewertungen aneinander heran.

Aber auch in einem anderen Punkt gibt es Gemeinsamkeiten zwischen den Befragten aus den Kreis- und Kleinstädten mit mehr als 3.000 Einwohnern und den befragten aus den kleinen Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern: die Erreichbarkeit einzelner Fahrziele spiegelt sich nur in einem geringen Maß in der Radnutzung wider. Während etwa 70 Prozent der Befragten aus den größeren Gemeinden und 44 Prozent aus den kleineren Gemeinden angeben, dass die Ziele gut mit dem Fahrrad zu erreichen sind, nutzen nur 44 Prozent bzw. 27 Prozent von ihnen tatsächlich das Fahrrad, um die Strecke zurückzulegen (vgl. Abb. 4.6).

Wie verhalten sich in diesem Zusammenhang die unterschiedlichen Radfahrer-Typen? Aus der Abb. 4.20 wird deutlich, dass die Erreichbarkeit der Ziele durchgehend besser von den Alltagsfahrern als von den Freizeitfahrern bewertet wird. Eine Ausnahme bildet auch hier die Fahrziele Theater, Kino, Museum und Schwimmhalle, die in den meisten Fällen mit dem PKW erreicht werden (vgl. Kap. 4.4).

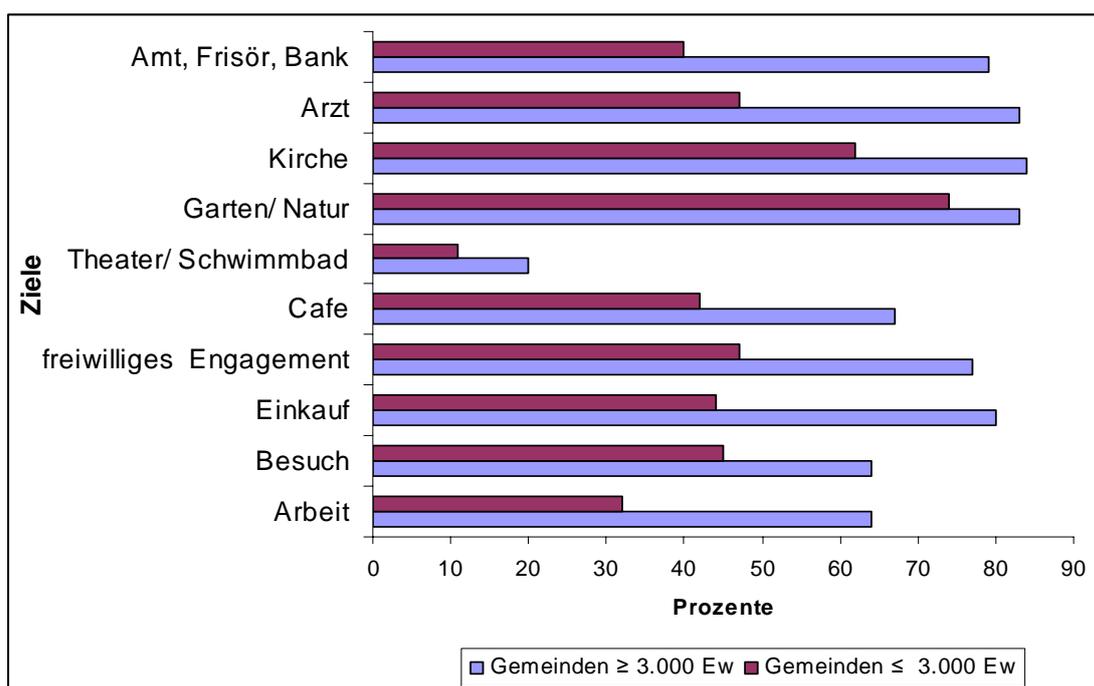
Während die Alltagsfahrer mit ihrem Fahrrad die Versorgung erledigen und zum Arzt, zur Bank oder einkaufen fahren, nutzen die Gelegenheits- und Freizeitfahrer das Rad, um zum Garten zu kommen, in die Natur oder zur Kirche zu radeln. Somit unterscheiden sich die zwei Radfahrer-Typen nicht nur in der Häufigkeit ihrer Radnutzung, sondern auch in ihren Fahrzielen.

**Abb. 4.20 Ziele älterer Radfahrer in unterschiedlichen Befragten Gruppen**

Frage: Welche Ziele können Sie mit Ihrem Fahrrad erreichen?  Das Ziel ist mit dem Fahrrad gut erreichbar, in %										
	Arbeit	Besuch	Einkauf	freiwilliges Engagement	Cafe	Theater/ Schwimmbad	Garten/ Natur	Kirche	Arzt	Amt, Frisör, Bank
Befragte in ...										
Landkreis Demmin	70	70	71	72	64	20	83	81	73	66
Landkreis Nordwestmecklenburg	31	42	51	51	44	11	74	64	54	48
Gemeinden $\geq$ 3.000 Ew	64	64	80	77	67	20	83	84	83	79
Gemeinden $\leq$ 3.000 Ew	32	45	44	47	42	11	74	62	47	40
Alltagsfahrer	51	58	64	65	57	15	80	75	66	60
Gelegenheits- und Freizeitfahrer	19	24	33	36	27	10	64	49	37	33
Gesamt	45	51	57	58	50	15	76	69	60	54

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

**Abb. 4.20a Ziele älterer Radfahrer in unterschiedlichen Befragten Gruppen**



Frage: Welche Ziele können Sie mit Ihrem Fahrrad erreichen? Das Ziel ist mit dem Fahrrad gut erreichbar, in %

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N = 538)

**Abb. 4.21 Motive älterer Radfahrer in unterschiedlichen Befragengruppen**

<u>Frage:</u> <b>Warum fahren Sie Fahrrad?</b>  „Motiv ist wichtig“ in %  <b>Befragte</b>	<b>Bewegung / Gesundheit</b>	<b>Spaß</b>	<b>Umweltfreundlichkeit</b>	<b>geringe Kosten/ wenig Stress</b>	<b>für mich leichter als zu gehen</b>	<b>Zeit sparen</b>	<b>Gesellschaft anderer Menschen</b>	<b>ich habe kurze Wege</b>	<b>kein motorisiertes Verkehrsmittel</b>	<b>keine öffentlichen Verkehrsmittel</b>	<b>Schutz vor Kriminalität</b>
Alltagsfahrer	99	94	79	68	60	59	56	52	24	23	17
Gelegenheits- -/ Freizeitfahrer	87	84	56	39	32	34	39	41	7	34	4
Gesamt	96	93	75	63	56	54	53	50	21	25	15

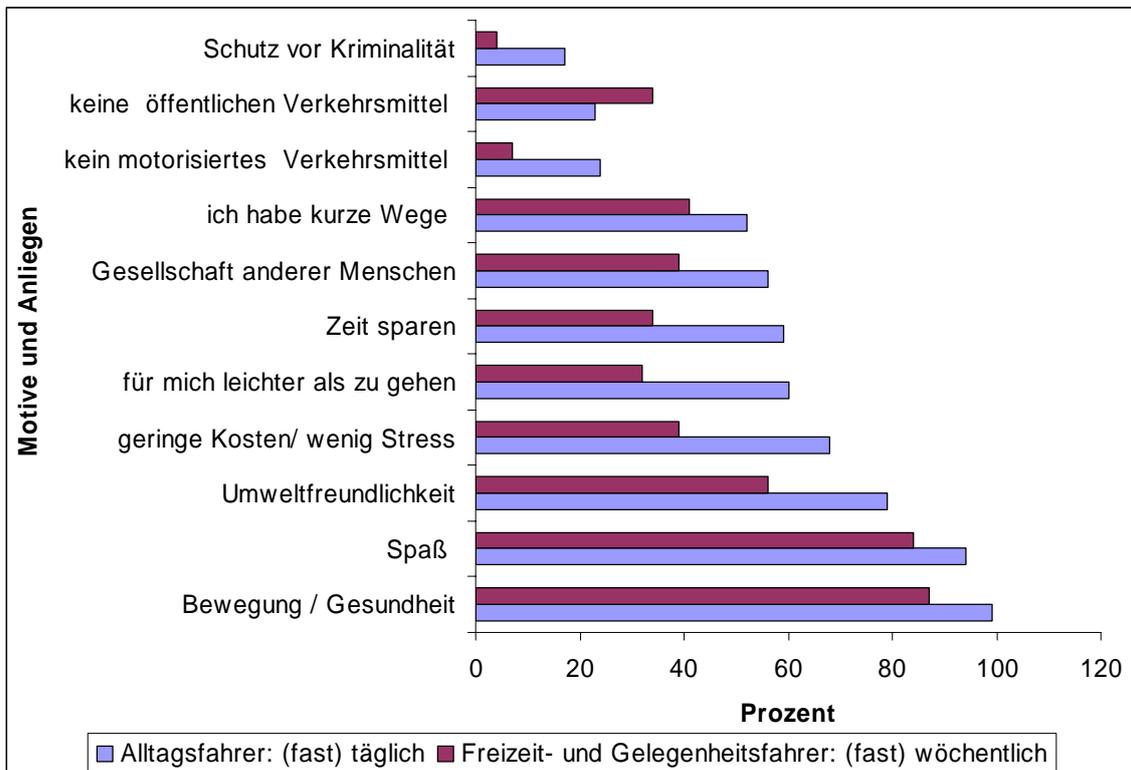
© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

#### **4.4.6 Motive und Anliegen der über 50-Jährigen Radfahrer**

Der Radverkehr erfüllt für die Alltags- und Freizeitfahrer unterschiedliche Zwecke. Während die viel und häufig fahrenden Alltagsfahrer mit dem Rad ihre alltäglichen Versorgungen erledigen, spielt für die Freizeitfahrer das Rad vor

allein bei Ausflügen eine Rolle. Dabei entsteht die Frage, aus welchen Motiven heraus diese beiden Gruppen das Rad nutzen.

**Abb. 4.21a Motive älterer Radfahrer in unterschiedlichen Befragengruppen**



Frage: Warum fahren Sie Fahrrad? „Motiv ist wichtig“ in %

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

Die meisten Radfahrer nutzen das Rad, um Bewegung zu haben und sich gesund zu halten, haben Spaß daran und tun es auch ihrer Umwelt zuliebe. Diese Faktoren werden oft mit dem Radfahren in Verbindung gebracht und sind gute Gründe, (mehr) Rad zu fahren.

Für die Alltagsfahrer ist es wichtig, dass das Radfahren kostengünstig ist und wenig Stress bereitet (68 Prozent). Sie sind es auch, die eher zugeben, dass sie mit dem Rad weiter vorankommen als zu Fuß (60 Prozent).

Sie sind es vor allem, die sich mit der Radnutzung Zeitersparnisse erhoffen. Für die Freizeitfahrer spielt es weniger eine Rolle. Die Hälfte aller Radfahrer gibt als einen Grund zur Radnutzung an, dass sie kurze Wege haben.

Jeder fünfte Alltagsfahrer nutzt das Rad, um Einschränkungen zu überwinden, die damit zusammenhängen, dass er kein Auto hat oder kein öffentlicher Personennahverkehr zur Verfügung steht.

Die Freizeitfahrer führen ihre Radnutzung nicht auf die mangelnde Motorisierung zurück, empfinden es aber als ein großes Hindernis, dass ihnen keine öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung stehen.

Die Alltags- und Freizeitfahrer nutzen ihre Räder zu unterschiedlichen Zwecken, fahren unterschiedlich lange Strecken und tun meistens auch aus unterschiedlichen Beweggründen. Sie unterscheiden sich auch darin, ob sie alleine oder in Begleitung anderer Menschen Rad fahren.

Für die Alltagsfahrer ist die Gesellschaft anderer Menschen beim Radfahren wichtig (siehe Abb. 4.22). Die Freizeitfahrer sind zumeist mit ihrem Partner, Freunden und in der Familie unterwegs.

**Abb. 4.22 Begleitung beim Radfahren in unterschiedlichen Radfahrgruppen**

Frage: <b>Mit wem fahren Sie Rad?</b>  Mehrere Antworten möglich. in %  <b>Befragte in ...</b>	<b>alleine</b>	<b>mit meinem Partner</b>	<b>mit Freunden</b>	<b>mit dem Verein</b>	<b>mit meiner Familie</b>
Alltagsfahrer	80	61	36	29	27
Gelegenheits- und Freizeitfahrer	47	55	25	9	24
Gesamt	74	60	34	25	26

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

Aus der Abbildung wird deutlich, dass die Alltagsfahrer nicht nur mehr Rad fahren, sondern es auch öfter alleine tun. Jeder dritte Alltagsfahrer, aber nur jeder zehnte Freizeitfahrer fährt mit einem Verein Rad.

#### 4.4.7 Bewertung der Radfahrmöglichkeiten in den Ämtern und Landkreisen

Nachdem wir uns zahlreiche Faktoren angeschaut haben, welche sich auf die Radnutzung auswirken, wenden wir uns der Frage zu, wie die Älteren ihre Radfahrmöglichkeiten im Landkreis einschätzen.<sup>9</sup> In welchem Amt fährt es sich am besten Rad?

**Abb. 4.23 Radfahrmöglichkeiten im Landkreis**

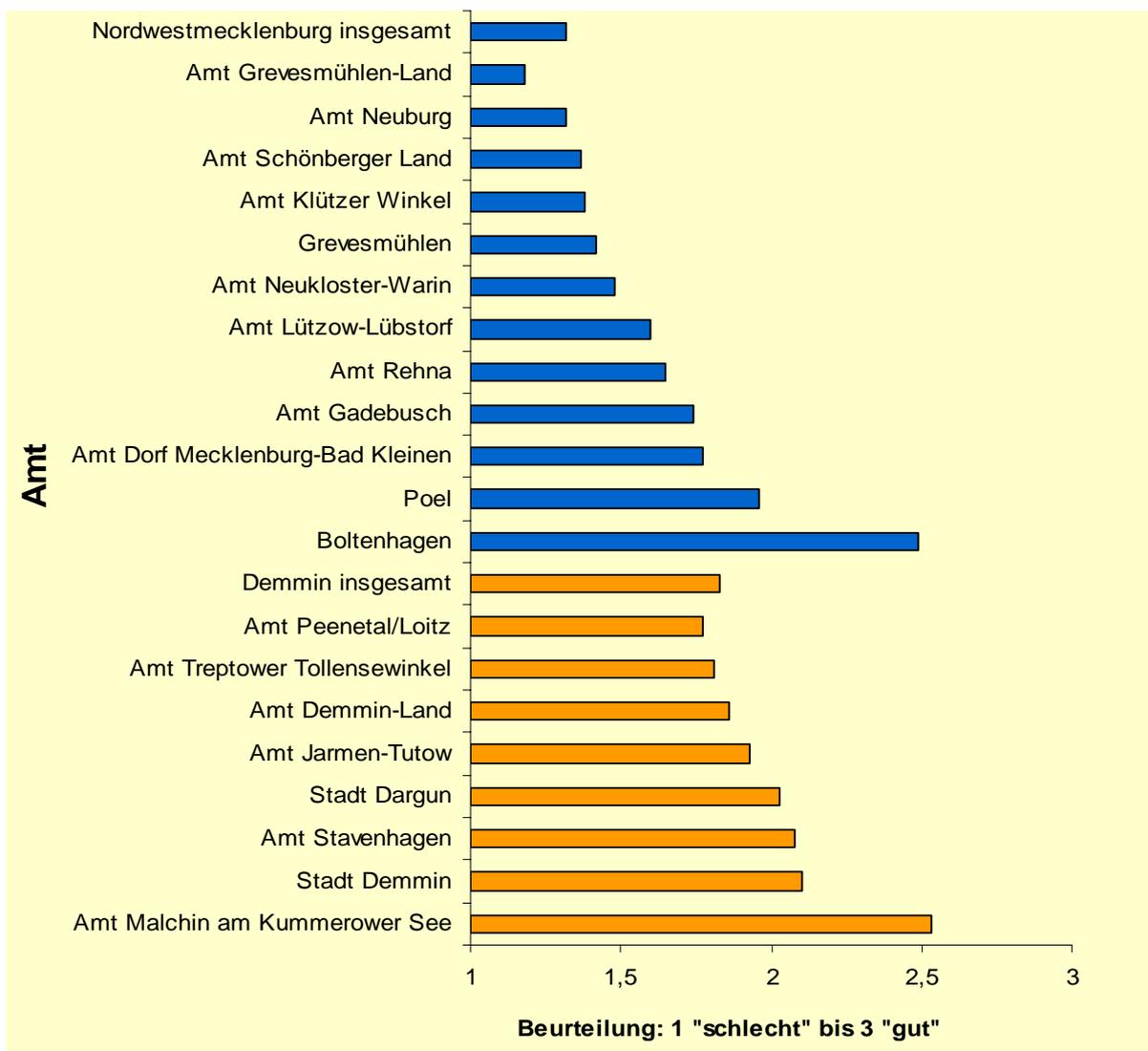
	<u>Frage:</u> <b>Wie beurteilen Sie die Radfahrmöglichkeiten für die über 50-Jährigen in folgenden Ämtern und Gemeinden?</b> Beantworten Sie die Frage für die Amtsbezirke, die Sie kennen. <b>Stadt/Amt/Kreis</b>	<b>Index</b>
<b>Landkreis Demmin</b>	Amt Malchin am Kummerower See	2.53
	Stadt Demmin	2.10
	Amt Stavenhagen	2.08
	Stadt Dargun	2.03
	Amt Jarmen-Tutow	1.93
	Amt Demmin-Land	1.86
	Amt Treptower Tollensewinkel	1.81
	Amt Peenetal/Loitz	1.77
	<b>Demmin insgesamt</b>	<b>1,83</b>
<b>Landkreis Nordwestmecklenburg</b>	Boltenhagen	2.49
	Poel	1.96
	Amt Dorf Mecklenburg-Bad Kleinen	1.77
	Amt Gadebusch	1.74
	Amt Rehna	1.65
	Amt Lützow-Lübstorf	1.60
	Amt Neukloster-Warin	1.48
	Grevesmühlen	1.42
	Amt Klützer Winkel	1.38
	Amt Schönberger Land	1.37
	Amt Neuburg	1.32
	Amt Grevesmühlen-Land	1.18

<sup>9</sup> Die Bewertungen „3“ für gut, „2“ für befriedigend und „1“ für schlecht wurden zu einem Index zusammengefasst: je höher die Zahl, desto besser die Note.

	<b>Nordwestmecklenburg insgesamt</b>	<b>1,32</b>
<b>Gesamt</b>		<b>1,68</b>

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

**Abb. 4.23a Radfahrmöglichkeiten im Landkreis**



Frage: Wie beurteilen Sie die Radfahrmöglichkeiten für die über 50-Jährigen in folgenden Ämtern und Gemeinden? Beantworten Sie die Frage für die Amtsbezirke, die Sie kennen.

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

Die über 50-Jährigen im Landkreis Demmin bewerten nicht nur die allgemeine Verkehrssituation in ihrem Landkreis als besser als die Vergleichsgruppe aus dem Landkreis Nordwestmecklenburg (vgl. Kap. 4.4). Auch die Radfahrmöglichkeiten in den einzelnen Ämtern bekommen im Landkreis Demmin bessere Bewertungen als im Landkreis Nordwestmecklenburg. Am besten schneiden das Amt Malchin am Kummerower See im Landkreis Demmin und Boltenhagen im Landkreis Nordwestmecklenburg ab. Beide Regionen verfügen über verhältnismäßig gute Radfahrbedingungen.

Amt Peenetal/Loitz bildet das Schlusslicht in der Bewertung für den Landkreis Demmin, ist aber mit seinen 1,77 Punkten wesentlich weiter vorne als das Amt Grevesmühlen-Land aus dem Landkreis Nordwestmecklenburg mit 1,18 Punkten.

Die Radverkehrsmobilität der Älteren in ländlichen Räumen ist vor allem dadurch gekennzeichnet, dass die Situation der Menschen in den Kreis- und Kleinstädten mit mehr als 3.000 Einwohnern sich von den weiter von den Zentren entfernt lebenden Älteren unterscheidet. Zwar sagen die meisten über 50-Jährigen aus den beiden Gruppen, dass es positive Entwicklungen gibt: mehr Radverkehr unter den Älteren und das höhere Komfort der Räder senken die Hemmschwellen und bauen die Unsicherheiten ab.

Aber trotzdem sind es insbesondere die Älteren aus den größeren Gemeinden, die das Rad nutzen. Mit dem Fahrrad können sie die meisten Versorgungsziele erreichen. Deswegen nutzen sie das Fahrrad öfter, bei zahlreichen Anlässen und legen dabei deutlich längere Strecken zurück, als die Bewohner kleiner Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern. Diese sind zum größeren Teil Gelegenheits- und Freizeitfahrer und nutzen das Rad meistens für die Ausflüge in die Natur und nur seltener für die Versorgungsziele.

Die meisten über 50-Jährigen haben hochwertige Fahrräder, ein Drittel von ihnen neu. Eine gute Ausrüstung und hohe Bequemlichkeit des Fahrrades genießen in den älteren Altersgruppen einen höheren Stellenwert.

Bei der Radfahrhäufigkeit der Älteren lässt sich erkennen, dass in den größeren Gemeinden mehr über 50-Jährige im Alltag, in den kleineren Gemeinden in ihrer Freizeit oder aus besonderer Gelegenheit Rad fahren.

Es sind vor allem die über 65-Jährigen, aber auch die nicht Erwerbstätigen, die ihre Versorgungen ausschließlich per Rad erledigen. Unter den 50- bis 65-Jährigen sind dagegen öfter Freizeitfahrer zu finden, die zum Garten radeln. Ein Drittel der Erwerbstätigen gehört auch in diese Gruppe.

Interessant sind bei einem Landkreisvergleich die Radfahrmöglichkeiten in den einzelnen Ämtern und den amtsfreien Kommunen. Die Bewertungen fallen im Landkreis Demmin höher aus: der Gewinner ist das Amt Malchin am Kummerower See, gefolgt von Boltenhagen aus dem Landkreis Nordwestmecklenburg.

Es hat sich gezeigt, dass der Verkehr insgesamt und der Radverkehr im Speziellen auf mehreren Säulen beruhen. Die Verkehrsnutzung wird durch die Lebenssituation geprägt und hängt mit der Wohnlage, dem eigenen Alter und individuellen Motiven und Anliegen zusammen. Auch die Einstellungen und Werte spielen dabei eine wesentliche Rolle.

Im Weiteren geht es um die Frage, wie sich die Situation positiv und nachhaltig verändern lässt. Auf welche Faktoren soll besonders geachtet werden? Von welchen Maßnahmen versprechen sich die Älteren am meisten?

## **4.5 Strategien zur Förderung fahrradfreundlicher Maßnahmen für die Älteren**

Aus der Komplexität der Faktoren, welche die Verkehrsmittelnutzung und insbesondere die Radmobilität beeinflussen, können Impulse zur Förderung der Fahrradmobilität gegeben werden.

### **4.5.1 Steigerungspotenziale in der Radmobilität**

Bei der Erfassung der potenziellen Steigerung der Radnutzung bei älteren Menschen wurde gefragt, ob die Älteren sich vorstellen können, bei besseren Radfahrbedingungen in ihrem Landkreis mehr Fahrrad zu fahren.

Alle Befragten gehen davon aus, dass sie ihre Radnutzung steigern könnten. Vor allem die Gruppen, die momentan keine hohe Radnutzung vorweisen, geben an,

bei besseren Bedingungen mehr Fahrrad zu fahren, oder, im Fall der Nicht-Radfahrer, mit dem Radfahren anzufangen.

54 Prozent der Älteren aus den Kreis- und Kleinstädten, aber 73 Prozent der Älteren aus den kleinen Gemeinden würden gerne das Fahrrad mehr nutzen. Auffällig ist, dass vor allem die Bewohner der kleinen Gemeinden, die kaum Versorgungsmöglichkeiten in ihrem Ort haben und auf den motorisierten Individual- oder öffentlichen Verkehr angewiesen sind, Radfahren als eine Alternative sehen, ihre Mobilitätsmöglichkeiten zu steigern.

**Abb. 4.24 Wachstumspotenziale im Radverhalten Älterer in unterschiedlichen Befragtengruppen**

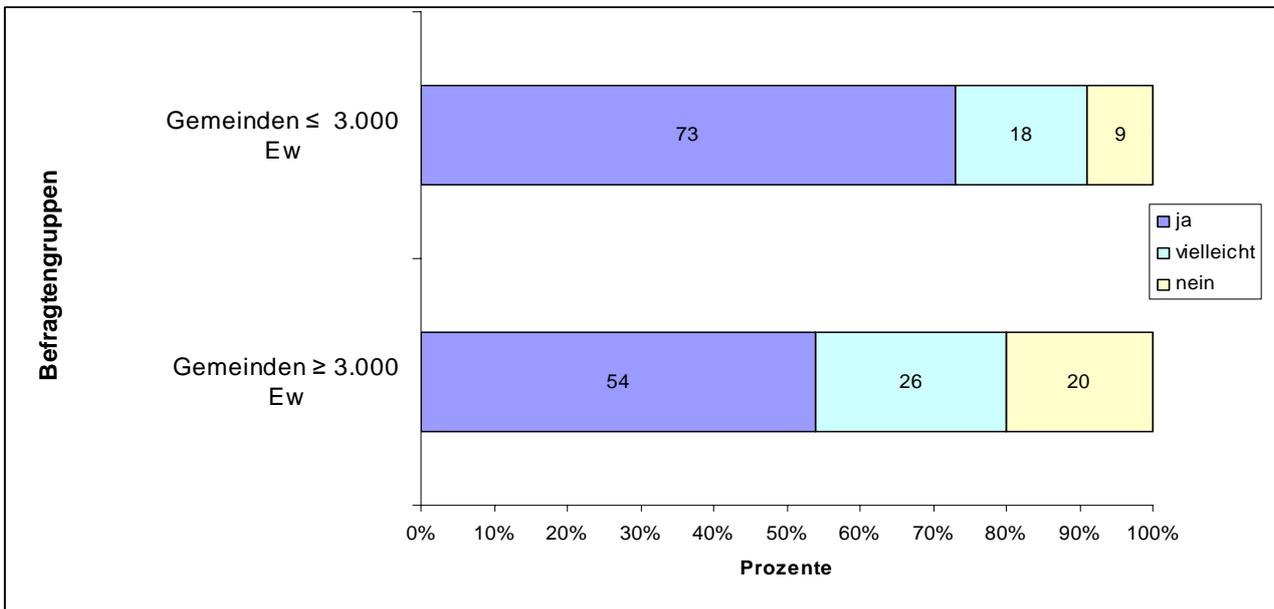
<b>Frage:</b> <b>Würden Sie (mehr) Fahrrad fahren, wenn der Landkreis Demmin fahrradfreundlicher wäre?</b> <small>in %</small> <b>Befragte in ...</b>	<b>ja</b>	<b>vielleicht</b>	<b>nein</b>
Landkreis Demmin	53	27	21
Landkreis Nordwestmecklenburg	73	18	10
Gemeinden $\geq$ 3.000 Ew	54	26	20
Gemeinden $\leq$ 3.000 Ew	73	18	9
Alltagsfahrer	19	33	48
Gelegenheits- und Freizeitfahrer	66	21	13
Nicht-Radfahrer	76	14	10
Gesamt	65	21	14

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

19 Prozent der Alltagsfahrer, 66 Prozent der Freizeitfahrer und 76 Prozent der Nicht-Radfahrer würden bei einer größeren Fahrradfreundlichkeit mehr Fahrrad fahren.

Insgesamt wird ein Wachstumspotenzial in der Radnutzung deutlich: Ältere in ländlichen Räumen würden bei besseren Bedingungen gerne mehr Fahrrad fahren. Bleibt die Frage, welche Verbesserungen eine Veränderung der Verkehrsmittelnutzung herbeiführen und den Anteil des Radverkehrs erhöhen könnten.

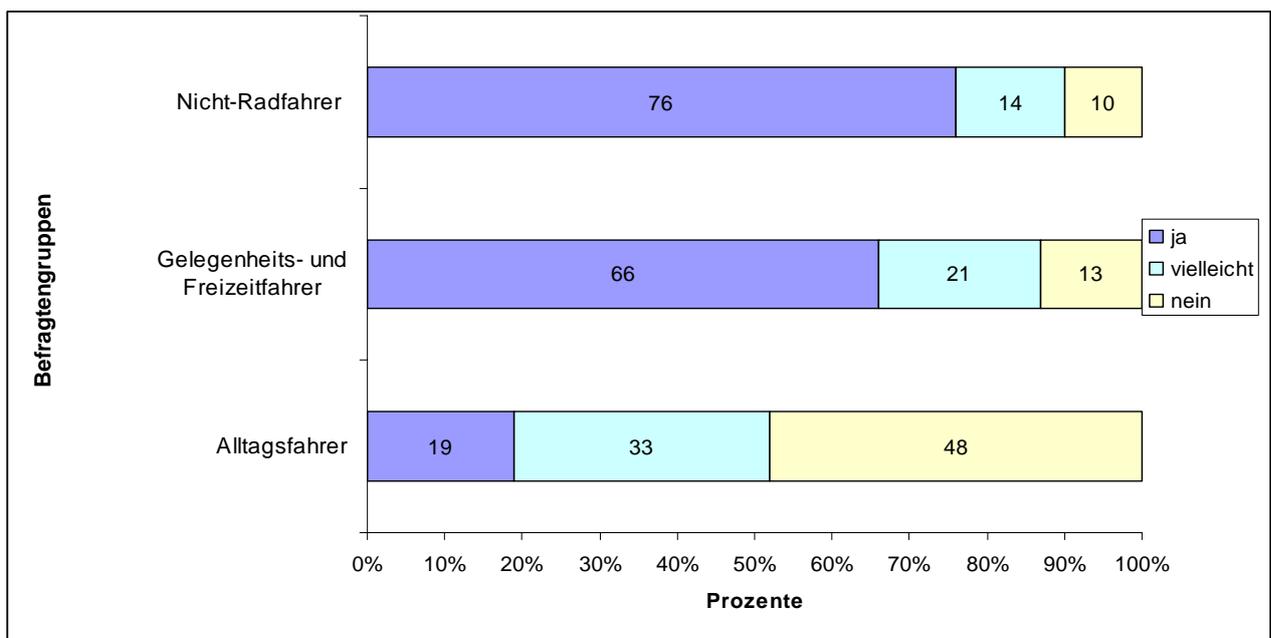
**Abb. 4.24a Wachstumspotenziale im Radverhalten Äterer nach Gemeindegrößen**



Frage: Würden Sie (mehr) Fahrrad fahren, wenn der Landkreis Demmin fahrradfreundlicher wäre? in %

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

**Abb. 4.24b Wachstumspotenziale im Radverhalten Äterer in unterschiedlichen Befragten Gruppen**



Frage: Würden Sie (mehr) Fahrrad fahren, wenn der Landkreis Demmin fahrradfreundlicher wäre? in %

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

#### 4.5.2 Förderstrategien

Für die Verkehrsmittelnutzung in ländlichen Räumen sind Förderstrategien gefragt, mit deren Maßnahmen der Anteil des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Radverkehrs verringert werden kann. Auf Grundlage der Befragungsergebnisse lassen sich verschiedene Aspekte zur Förderung der Radmobilität definieren.

#### Qualitätssteigerung der Radwege

Zunächst wurden Ältere gefragt, wie die Qualität der Radwege ihrer Meinung nach erhöht werden kann und welche Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der Radwege sie für sinnvoll halten.

**Abb. 4.25 Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der Radwege in unterschiedlichen Befragtengruppen**

<u>Frage:</u> Wie kann die Qualität des Radfahrens erhöht werden?  „Maßnahme ist wichtig“ in %	Konsequente Schließung der Lücken zw. den Radwegen	Straßenbegleitende Radwege	Routen außerhalb der Hauptverkehrsstraßen	Einfache Orientierung durch Wegweiser	Behebung von Sicherheitsmängeln
<b>Befragte in ...</b>					
Landkreis Demmin	94	92	91	84	61
Landkreis Nordwestmecklenburg	98	86	95	83	48
Gemeinden $\geq$ 3.000 Ew	93	97	92	85	59
Gemeinden $\leq$ 3.000 Ew	93	96	87	83	48
50 bis unter 65 Jahre	97	93	87	81	46

ab 65 Jahren	96	94	91	87	63
Gesamt	96	93	89	84	53

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

Als die wichtigste Maßnahme wurde die konsequente Schließung der Lücken zwischen den Radwegen genannt (96 Prozent). Bessere Verbindungen der Radwege miteinander erleichtern das Radfahren und erhöhen die Fahrsicherheit.

Eine weitere wichtige Maßnahme besteht darin, die Haupttrouten auszubauen und attraktive Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen anzulegen. Ferner werden sowohl straßenbegleitende Radwege (93 Prozent) und ortsverbindende Routen entlang der Landwirtschafts- und Forstwege oder stillgelegten Bahnstrecken (89 Prozent) von den Radfahrern begrüßt, solange die Streckenführung fahrradfreundlich gestaltet ist und es lückenlose Verbindungen zwischen den unterschiedlichen Radwegen gibt.<sup>10</sup>

84 Prozent der Älteren hält eine einfache Orientierung durch Wegweiser für eine wichtige Maßnahme, um die Qualität des Radfahrens zu erhöhen. In diesem Zusammenhang sollten auch aktuelle Radfahrer-Karten erstellt werden.

Poller, Straßenlaternen und Verkehrsschilder, die für die Radfahrer häufig ungünstig aufgestellt sind und eine Unfallgefahr darstellen, sollten von den Radwegen entfernt werden.

## Sicherheitsmaßnahmen

Die Älteren der beiden Landkreise wurden gefragt, welche Maßnahmen ihrer Meinung nach die Sicherheit der Radfahrer verbessert.

Ein wichtiger Sicherheitsaspekt bezieht sich auf eine gute Ausstattung der Räder: Darin sind sich die Befragten einig (95 Prozent). Bremsen, Licht, Klingel, Gangschaltung, Rückspiegel usw. sind für die Befragten Grundvoraussetzungen

<sup>10</sup> In den Expertengesprächen wurde deutlich, dass kurvenreiche Umwege, Anstiege und sogar Verengungen und Straßenquerungen mit dem Hinweis „Radfahrer bitte absteigen“ möglichst vermieden werden sollen. Anlegen der Radrouten außerhalb der stark befahrenen Verbindungsstraßen und Autobahnzubringern sind preiswerte Lösungen und bieten nach Meinung der Experten in vielen Gemeinden und Siedlungen gute Entwicklungsmöglichkeiten. Oft helfen dabei relativ einfache Mittel, wie Radstreifen oder das Öffnen von Einbahnstraßen. Die Experten waren der Meinung, dass solche Verbindungen zur verstärkten Radnutzung beitragen können.

für sicheres Radfahren. Des Weiteren ist es wichtig, dass das Fahrrad bequem, leicht und mit einem tiefen Einstieg ist (83 Prozent).

Wichtig sind ferner Schutzmaßnahmen wie helle Kleidung, roter Winker sowie ein Fahrrad-Helm. Auch die Kenntnis der Radfahrregeln ist wichtig. Insbesondere die Nicht-Radfahrer benötigen hierzu qualifizierte Informationen (74 Prozent).

Auch die Radfahrkurse sind vor allem für die Nicht-Radfahrer relevant (50 Prozent). Sie würden dieses Angebot gerne nutzen, um (wieder) Fahrrad zu fahren (vgl. Abb. 4.24) Die Beratungsangebote spielen dagegen bei den meisten älteren Befragten eine Rolle (55 Prozent).

**Abb. 4.26 Sicherheitsmaßnahmen für ältere Radfahrer**

<b>Frage:</b> <b>Was verbessert die Sicherheit der über 50-jährigen Radfahrer/innen?</b>  Bitte kreuzen Sie jeweils an, ob Sie folgende Maßnahmen für wichtig halten.  „Maßnahme ist wichtig“ in %  <b>Befragte in ...</b>	Ausrüstung, z. B. Bremsen, Licht, Klingel	Bequemlichkeit, z. B. leichtes Gewicht, tiefer Einstieg	Schutzmaßnahmen	Kenntnis der Radfahrregel	Aufklärung über die eigenen Rechte	Beratungsangebote	Radfahrkurse
Landkreis Demmin	94	84	74	72	70	58	34
Landkreis Nordwestmecklenburg	96	82	74	63	61	53	17
Alltagsfahrer	97	86	73	68	67	59	22
Gelegenheits- und Freizeitfahrer	87	70	75	56	52	40	22

Nicht-Radfahrer	100	70	84	79	68	37	50
Gesamt	95	83	74	66	64	55	23

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern sind daher Beratungsangebote, Radfahrkurse oder Sicherheitstrainings zu empfehlen, welche die Bedürfnisse der jeweiligen Radfahrergruppen berücksichtigen und möglichst nicht an negative Erfahrungen aus der Schule oder aus den anderen Lerneinrichtungen anknüpfen.

### Motivationsanreize für Ältere

Die Befragungsergebnisse zeigen, dass ein großer Teil der über 50-Jährigen in den beiden Landkreisen gerne mehr Fahrrad fahren würde.

**Abb. 4.27 Motivationsstrategien zur Erhöhung der Radmobilität**

Frage: <b>Wie könnte man über 50-Jährige dazu anregen, (mehr) Fahrrad zu fahren?</b>	Rastplätze, Unterstände	Organisierte Touren	Zeitungen sollen beispielhafte Routen vorstellen	Beteiligung der Senioren	Notrufsäulen
Bitte kreuzen Sie jeweils an, ob Sie folgende Maßnahmen für wichtig halten.  „Maßnahme ist wichtig“ in %					
<b>Befragte in ...</b>					
Gemeinden $\geq$ 3.000 Ew	70	72	65	32	54
Gemeinden $\leq$ 3.000 Ew	70	53	71	35	56
Alltagsfahrer	70	73	65	56	36
Gelegenheits- und Freizeitfahrer	62	56	44	50	24
Gesamt	68	64	61	43	42

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

Besonders hoch ist die Nachfrage nach Unterständen: 66 Prozent der Älteren würden sich solche Unterbringungen wünschen (vgl. auch Kap. 6).

Organisierte Radtouren in der Umgebung sind für 64 Prozent der über 50-Jährigen eine gute Möglichkeit, den Menschen die Radkultur nahe zu bringen.

Jeder zweite über 50-Jährige bringt zum Ausdruck, dass Zeitungen aus der Region sich dem Thema annehmen und regelmäßig das Radfahren der Älteren thematisieren sollten. Bei den Werkstattgesprächen wurde angeregt, dass Zeitungen auch Routen und organisierte Radtouren vorstellen könnten.

Notrufsäulen für Radfahrer außerhalb der Ortschaften werden von jedem Dritten befürwortet. 42 Prozent der Befragten halten eine Beteiligung an der Verbesserung der Radfahrmöglichkeiten für sinnvoll, z. B. in einer Arbeitsgruppe oder an einem Runden Tisch.

### **4.5.3 Mitwirkungspotenziale der über 50-Jährigen**

Jeder zweite Befragte ist der Meinung, dass eine Beteiligung der Älteren an der Erarbeitung von Förderstrategien sinnvoll ist. Auch die Werkstattgespräche zeigten, dass die Älteren in die Erarbeitung der Konzepte einbezogen werden möchten.

Die Beteiligungsmöglichkeiten für Ältere an der Verbesserung der Radfahrmöglichkeiten können auf sehr unterschiedliche Weise und mit einem unterschiedlichen Zeitaufwand umgesetzt werden.

#### **Einbindung der Radfahrer**

Die Befragten gehen davon aus, dass eine Beteiligung der Älteren an den Entscheidungsprozessen die Verkehrssituation der Älteren und ihre Radverkehrsmobilität verbessert (vgl. Kap. 6).

Die Befragten gehen davon aus, dass sie zur Förderung der Radmobilität vor allem beitragen können, wenn sie selbst Fahrrad fahren und für andere ein Beispiel sind (81 Prozent). Vor allem die Alltagsfahrer sind der Meinung, mit ihrer Vorbildfunktion mehr Ältere zu mobilisieren (83 Prozent).

**Abb. 4.28 Einbindung der Radfahrer zu Förderung der Radmobilität**

<b>Frage:</b> <b>Was kann man als Radfahrer Ihrer Meinung nach tun, um mehr ältere Menschen für das Fahrrad fahren zu gewinnen?</b>  „Maßnahme ist wichtig“ in %  <b>Befragte in ...</b>	Selbst (mehr) Rad fahren und für andere ein Beispiel sein	Die eigene Begeisterung und das Wissen über das Radfahren an Andere weitergeben	Radgruppe/ Radverein organisieren
Landkreis Demmin	81	84	71
Landkreis Nordwestmecklenburg	81	78	55
Alltagsfahrer	83	84	65
Gelegenheits- und Freizeitfahrer	64	64	45
Nicht-Radfahrer	50	50	50
Gesamt	81	80	61

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

Weiterhin wird der Weitergabe der eigenen Begeisterung und des Wissens über das Radfahren an andere Menschen eine wichtige Rolle zugeschrieben (80 Prozent). Die Organisation einer Radgruppe oder eines Radfahrvereins halten 61 Prozent der Älteren für sinnvoll.

Insgesamt wird deutlich, dass das Engagement zur Förderung der Radmobilität Älterer vor allem von den Alltagsfahrern zu erwarten ist (83 Prozent würde „selbst Rad fahren“, 84 Prozent würden „das Wissen weitergeben“). Für sie bedeutet die Förderung der Radmobilität eine Verbesserung ihrer Lebensbedingungen. Somit sehen vor allem die Alltagsfahrer die Möglichkeit, mit ihrem bürgerschaftlichen Engagement an der Verbesserung der Radverkehrssituation mitzuwirken.

Das Engagement der Älteren kann sich in der Praxis in vielen unterschiedlichen Aktivitäten zeigen. Eine Beteiligung an Planungsgesprächen und runden Tischen mit unterschiedlichen Akteuren stellen Möglichkeiten dar, über den Bedarf der

über 50-Jährigen zu beraten. Dabei können weitere Schritte geplant werden: welche Landwirtschafts- und Forstwege fürs Radfahren ausgebessert werden sollen, wo eine Ausschilderung der Radwege / Radrouten die Orientierung für die Älteren erleichtern würde und an welchen Strecken die Errichtung von Fahrradunterständen dazu beitragen könnte, dass mehr Ältere Rad fahren.

Das bürgerschaftliche Engagement kann dabei sehr unterschiedlich zum Ausdruck kommen: je nach Interessenslage können Bedarfslagen aufgedeckt, Mitfahrgelegenheiten, Radtouren, andere Sportereignisse oder Fahrradwerkstätten mitorganisiert werden oder für eine Radstrecke oder einen Fahrradunterstand die Patenschaft übernommen werden, z. B. in Form einer Spende.

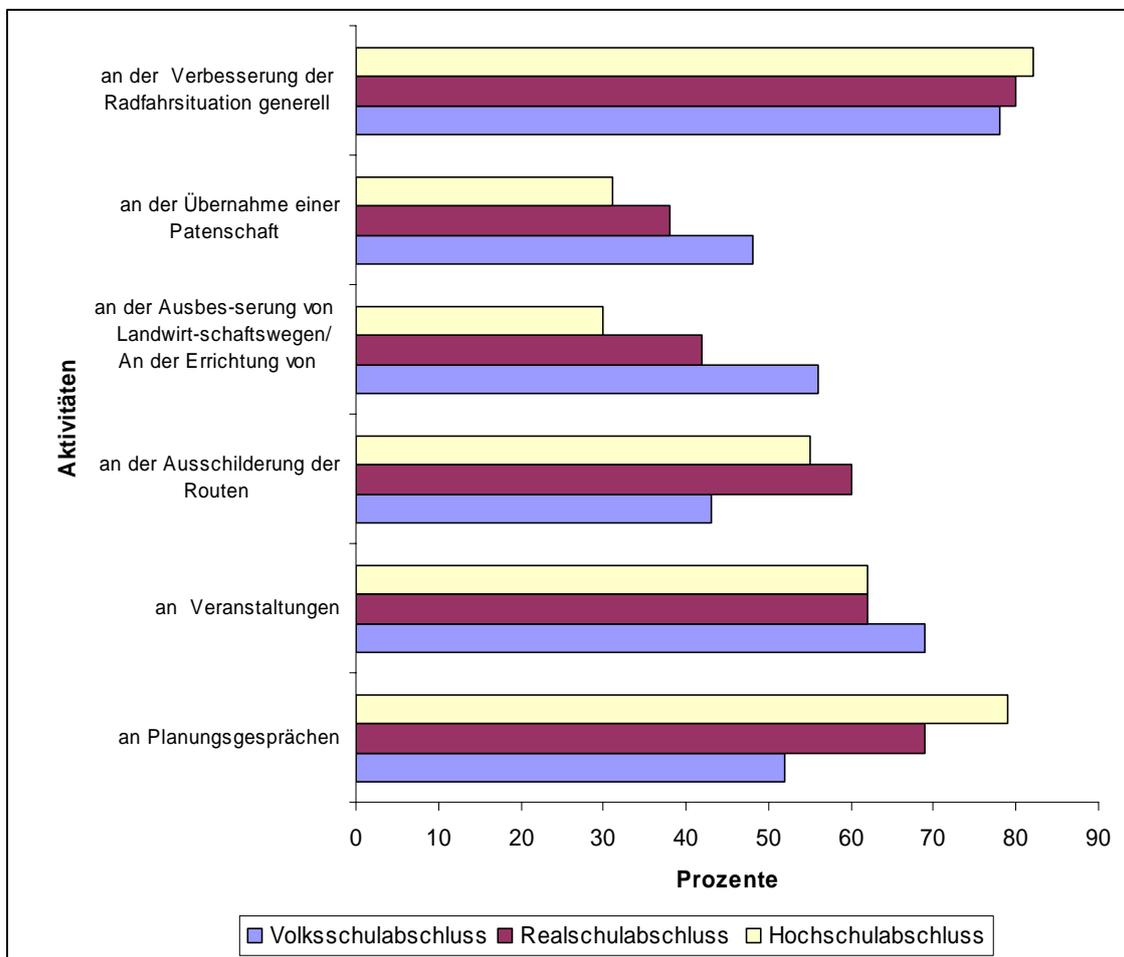
**Abb. 4.29 Beteiligung an Aktivitäten zur Verbesserung der Radfahrersituation**

<b>Frage:</b> <b>An welchen der folgenden Aktivitäten könnten Sie mitwirken?</b>  Bitte kreuzen Sie jeweils an, ob Sie folgende Aufgaben übernehmen wollten. ( ja (1), vielleicht (2), nein (3)).  „ja“ und „vielleicht“ in %  <b>Befragte in ...</b>	<b>an Planungsgesprächen</b>	<b>an Veranstaltungen</b>	<b>an der Ausschilderung der Routen</b>	<b>an der Ausbesserung von Landwirtschaftswegen/ An der Errichtung von Fahrradunterständen</b>	<b>an der Übernahme einer Patenschaft</b>	<b>an der Verbesserung der Radfahrersituation generell</b>
Landkreis Nordwestmecklenburg	72	53	60	35	33	74
Landkreis Demmin	69	68	52	41	38	84
Alltagsfahrer	71	66	56	41	41	82
Gelegenheits- und Freizeitfahrer	75	54	56	31	19	80
Nichtradfahrer	41	50	27	27	20	57
fernmobile Radfahrer	82	71	63	49	47	82
nahmobile Radfahrer	69	63	55	38	35	82

50 bis unter 65 Jahre	74	69	58	40	39	83
ab 65 Jahren	66	54	50	37	32	77
Volksschulabschluss	52	69	43	56	48	78
Realschulabschluss	69	62	60	42	38	80
Hochschulabschluss	79	62	55	30	31	82
Frau	64	54	57	31	34	77
Mann	77	72	53	46	38	84
Gesamt	71	63	55	39	36	81

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

**Abb. 4.29a Beteiligung an Aktivitäten zur Verbesserung der Radfahrersituation nach Bildungsabschluss**



Frage: An welchen der folgenden Aktivitäten könnten Sie mitwirken? Bitte kreuzen Sie jeweils an, ob Sie folgende Aufgaben übernehmen wollten. ( ja (1), vielleicht (2), nein (3)). „ja“ und „vielleicht“ in %

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

81 Prozent der Befragten könnten sich vorstellen, bei der Förderung der Radverkehrsmobilität im eigenen Wohnumfeld mitzuwirken. Je nach Befragtengruppe werden unterschiedliche Präferenzen einer Mitwirkung genannt: Die Befragten mit Hochschulabschluss sind am ehesten interessiert, in Planungsprozesse eingebunden zu werden. Die Befragten mit einem Volksschulabschluss möchten sich insbesondere mit der Errichtung von Fahrradunterständen und der Ausbesserung von Landwirtschaft- und Forstwegen einbringen.

Das größte Interesse am bürgerschaftlichen Engagement für den Radverkehr zeigen die Alltagsfahrer und die „fernmobilen“ Radfahrer. Aber auch die Gelegenheits- und sogar die Nicht-Radfahrer würden sich gerne engagieren, in einigen Bereichen sogar deutlich über dem Durchschnitt, z.B. bei der Übernahme einer Patenschaft.

Männer sind in allen Bereichen an einer Beteiligung stärker interessiert als Frauen, lediglich bei der Ausschilderung der Radwege und Radrouten gleicht sich das Interesse in etwa an (57 zu 53 Prozent).

Am meisten Zuspruch findet bei den Befragten die Mitwirkung am Runden Tisch (71 Prozent). Eine Einbindung in Planungsgespräche könnte deshalb der erste Schritt sein, um langfristig zu einer Verbesserung der Radmobilität der Älteren beizutragen.

Die über 50-Jährigen wurden gefragt, in wie weit sie daran interessiert sind, in einer Gruppe zur Verbesserung der Radfahrmöglichkeiten in ihrem Wohnumfeld und in ihrem Landkreis mitzuwirken.

27 Prozent der Befragten zeigen sich interessiert, in einer Gruppe zur Verbesserung der Radfahrbedingungen mitzuarbeiten.

Dabei sind die Tendenzen ähnlich wie bei den anderen Teilnehmungsformen (vgl. Kap. 6). Mit höherer Bildung steigt auch das Interesse an der Mitwirkung.

23 Prozent der Befragten mit Volksschulabschluss und 30 Prozent der Befragten mit Hochschulabschluss sind daran interessiert, in einer Gruppe zur Verbesserung der Radfahrmöglichkeiten mitzuwirken.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Den Befragten wurde die Möglichkeit eröffnet, ihren Namen und die Adresse mitzuteilen, um zu einer Planungssitzung eingeladen zu werden. 21 Personen aus dem Landkreis Demmin und 29 Personen aus

**Abb. 4.30 Mitarbeit in einer Gruppe zur Verbesserung der Radfahrmöglichkeiten im Wohnumfeld**

<u>Frage:</u> <b>Sind Sie daran interessiert, in einer Gruppe zur Verbesserung der Radfahrmöglichkeiten in Ihrem Wohnumfeld und in ihrem Landkreis mitzuwirken?</b>	<b>interessiert</b>	<b>weniger interessiert</b>	<b>nicht interessiert</b>
<b>Befragte in ...</b>			
Landkreis Demmin	26	30	44
Landkreis Nordwestmecklenburg	27	36	37
Alltagsfahrer	28	33	40
Gelegenheits- und Freizeitfahrer	27	35	39
Nicht-Radfahrer	20	40	40
fernmobile Radfahrer	43	30	27
nahmobile Radfahrer	24	34	42
Volksschulabschluss	23	25	53
Realschulabschluss	25	35	41
Hochschulabschluss	30	36	34
Frau	23	33	44
Mann	32	34	34
Gesamt	27	34	40

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

#### **4.5.4 Erwartungen an die Verkehrsunternehmen**

Der öffentliche Personennahverkehr wird vor allem von den Älteren genutzt, die kein Auto (mehr) besitzen, aber Entfernungen zurücklegen müssen, die zu Fuß nur schwer zu bewältigen sind. Tendenziell sind es über 65-Jährige aus den kleineren Gemeinden, für die der ÖPNV eine sinnvolle Alternative ist: Sie

---

dem Landkreis Nordwestmecklenburg haben diese Möglichkeit genutzt. Sie wurden daraufhin von der Hochschule Neubrandenburg angeschrieben und trafen sich zur ersten Vorbereitungssitzung.

verzichten mit zunehmendem Alter auf das Auto und müssen für ihre Besorgungen den Bus nutzen.

Je kleiner der Ort, desto schlechter sind die Anbindungen an das öffentliche Verkehrssystem: Auch bei der Frequenz der Verbindungen sind die Wohnortgröße und die Entfernung zu den Zentren entscheidend. Wenn ein Bus fährt, dann fehlt es oft an geeigneten Bahnanschlüssen. Auch die Taxiunternehmen kooperieren kaum mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Es sind vor allem die über 50-Jährigen aus den kleinen Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern, die ihre relativ niedrige Rad- und hohe PKW-Nutzung auf die weiten Entfernungen zwischen dem Wohn- und Zielort zurückführen. Sie sind es auch, die beklagen, dass die öffentlichen Verkehrsmittel zu selten fahren.

Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Radfahrsituation der Älteren erachten die über 50-Jährigen in ländlichen Räumen als sinnvoll? Gibt es Unterschiede zwischen den Erwartungen der Älteren aus den Kreis- und Kleinstädten und den kleineren Gemeinden?

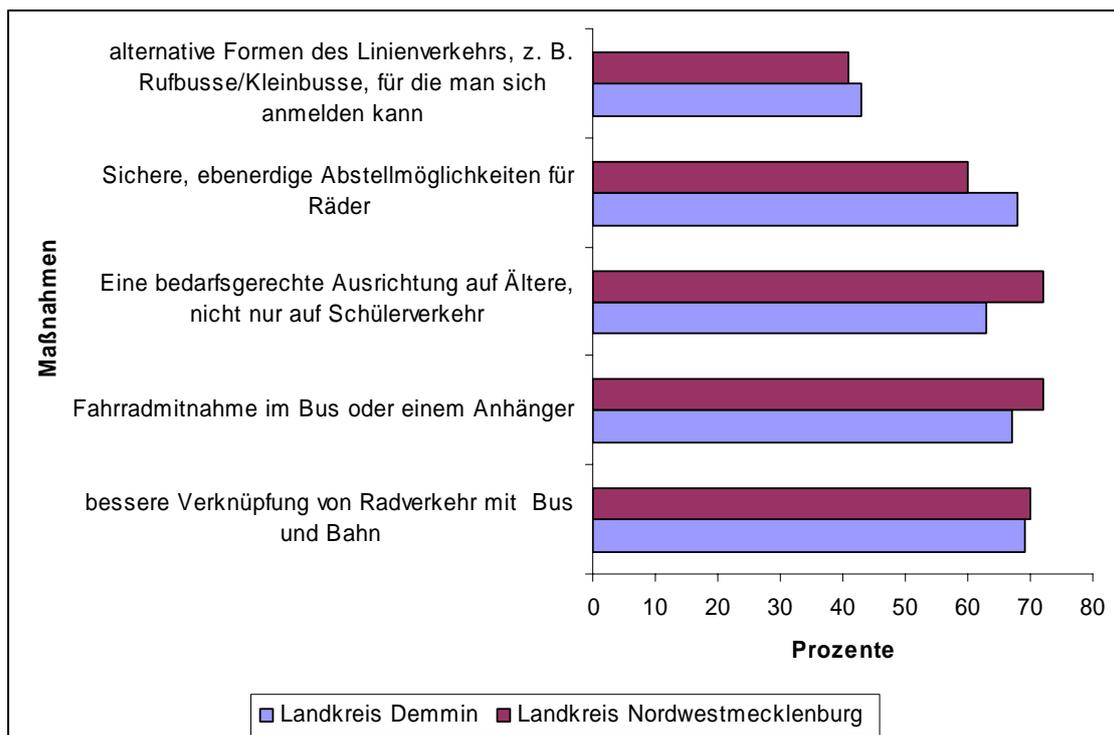
**Abb. 4.31 Vorschläge für Maßnahmen der Verkehrsunternehmen**

<p><u>Frage:</u>  <b>Wie könnten die Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der Radfahrsituation im Landkreis Demmin/Nordwestmecklenburg beitragen?</b></p> <p>„Maßnahme ist wichtig“ in %</p> <p><b>Befragte in ...</b></p>	<p><b>bessere Verknüpfung von Radverkehr mit Bus und Bahn</b></p>	<p><b>Fahrradmitnahme im Bus oder einem Anhänger</b></p>	<p><b>Eine bedarfsgerechte Ausrichtung auf Ältere, nicht nur auf Schülerverkehr</b></p>	<p><b>Sichere, ebenerdige Abstellmöglichkeiten für Räder</b></p>	<p><b>alternative Formen des Linienverkehrs, z. B. Rufbusse/Kleinbusse, für die man sich anmelden kann</b></p>
--	---	--	---	--	--

Landkreis Demmin	69	67	63	68	43
Landkreis Nordwestmecklenburg	70	72	72	60	41
Gemeinden $\geq$ 3.000 Ew	66	71	62	68	36
Gemeinden $\leq$ 3.000 Ew	70	69	63	71	45
Alltagsfahrer	70	72	68	62	42
Gelegenheits- und Freizeitfahrer	68	65	68	63	35
Nicht-Radfahrer	70	57	74	65	55
50 bis unter 65 Jahre	70	69	66	59	40
ab 65 Jahren	70	72	73	69	44
Gesamt	69	67	67	65	43

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

**Abb. 4.31a Vorschläge für Maßnahmen der Verkehrsunternehmen**



Frage: Wie könnten die Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der Radfahrersituation im Landkreis Demmin/Nordwestmecklenburg beitragen? „Maßnahme ist wichtig“ in %

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

Tendenziell sind es die Älteren ab 65 Jahren und Befragte aus den kleinen Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern, die besonders hohe Erwartungen an die Verkehrsunternehmen stellen.

Für die Alltagsfahrer ist es am wichtigsten, dass die Fahrradmitnahme im Bus oder in einem Anhänger ermöglicht wird (72 Prozent). Für die Nicht-Radfahrer ist es vor allem von Interesse, dass die Verkehrsunternehmen sich auf ältere Nutzer ausrichten und sich nicht nur auf den Schülerverkehr ausrichten (74 Prozent).

Für die Alltagsfahrer und die Freizeitfahrer wäre insbesondere die Möglichkeit wichtig, das Fahrrad im Bus oder in einem Anhänger mitzunehmen. Für die über 65-Jährigen und die Nicht-Radfahrer erweist es sich am wichtigsten, dass die Verkehrsunternehmen sich möglichst bedarfsgerecht auf die Anliegen von Älteren ausrichten.

Insgesamt wird eine bessere Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV erwartet (69 Prozent). Wichtig ist ferner die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Bus oder in einem Anhänger (67 Prozent): vor allem für die Alltagsfahrer, aber auch für die Freizeitfahrer ist diese Maßnahme von hoher Bedeutung.

Für wichtig werden ferner möglichst ebenerdige Abstellmöglichkeiten für Räder eingestuft (67 Prozent), insbesondere für Bewohner der kleinen Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern.

Alternative Formen zum herkömmlichen Linienverkehr, z.B. Rufbusse und Kleinbusse, für die man sich anmelden kann, wären vor allem für die über 65-Jährigen aus den kleinen Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern attraktiv sowie für die Nicht-Radfahrer.

Diese Ergebnisse zeigen den hohen Bedarf der Älteren, den ÖPNV zu nutzen, um ihre Ziele und Aktivitäten zu erreichen. Somit sind Lösungen zu empfehlen, die den Radverkehr mit dem ÖPNV kombinieren. Mit entsprechenden flexiblen Lösungsansätzen ließe sich der Modal-Split-Anteil von PKW zugunsten von Bus und Bahn senken.

### 4.5.5 Erwartungen an Verwaltung und Politik

Ältere Bewohner ländlicher Räume zeigen sich bereit, an der Verbesserung der Radverkehrsmobilität mitzuwirken. Welche Rolle spielt dabei aus Sicht der befragten Verwaltung und Politik?

Bei der Frage, was Verwaltung und Politik tun können, um mehr ältere Menschen zum Fahrradfahren zu gewinnen, zeigt sich, dass über 65-Jährige höhere Anforderungen stellen als die 50- bis 65-Jährigen und Alltagsfahrer wiederum höhere als Freizeitfahrer und Nicht-Radfahrer.

Für die Älteren aus den kleinen Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern ist vor allem wichtig, dass Verwaltung und Politik einen Stufenplan mit Dringlichkeitsreihung für die Realisierung wichtiger Verbindungen erarbeiten. Eine solche Prioritätenliste würde die Transparenz in der Arbeitsweise der politisch Verantwortlichen erhöhen.

**Abb. 4.32 Vorschläge für Maßnahmen von Verwaltung und Politik**

Frage: <b>Was können Verwaltung und Politik Ihrer Meinung nach tun, um mehr ältere Menschen zum Fahrradfahren zu gewinnen?</b>  „Maßnahme ist wichtig“ in %  <b>Befragte in ...</b>	<b>Stufenplan mit Dringlichkeitsreihung</b>	<b>Veröffentlichung jährlicher Berichte</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	<b>Radverkehrsspezifische Unfallanalysen</b>	<b>Beispielhafte Initiativen der Älteren für den Radverkehr anerkennen und ehren</b>	<b>Anlaufstellen</b>
Landkreis Demmin	68	76	69	55	56	45

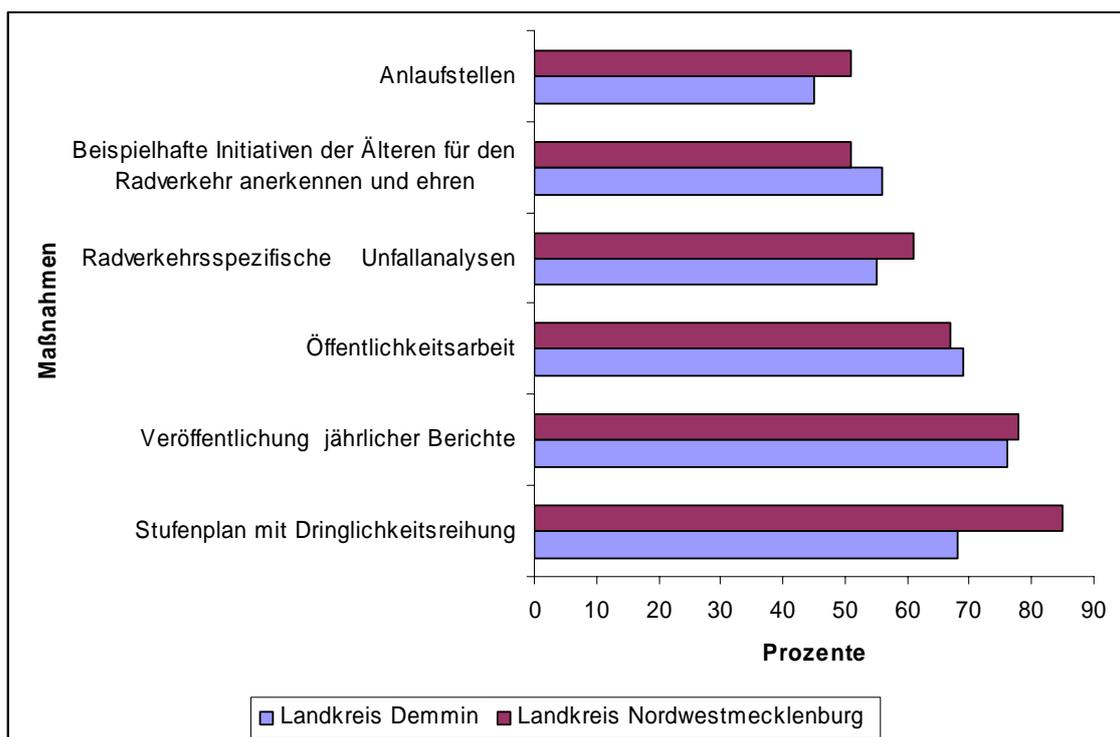
Landkreis						
Nordwestmecklenburg	85	78	67	61	51	51
Gemeinden $\geq$ 3.000 Ew	76	79	69	56	53	45
Gemeinden $\leq$ 3.000 Ew	81	75	67	61	53	51
Alltagsfahrer	80	80	71	62	56	53
Gelegenheits- und Freizeitfahrer	78	67	60	50	42	33
Nicht-Radfahrer	47	65	39	47	42	26
50 bis unter 65 Jahre	78	72	65	54	46	47
ab 65 Jahren	79	84	73	66	64	52
Gesamt	79	77	68	59	53	49

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

Über 65-Jährige, Alltagsfahrer und Bewohner der Kreis- und Kleinstädte mit mehr als 3.000 Einwohnern halten die Veröffentlichung jährlicher Berichte der Verwaltung zum Radwegebau bzw. zur Instandhaltung und Pflege von Radwegen für sinnvoll.

Radverkehrsspezifische Unfallanalysen, von der Verwaltung und Politik regelmäßig durchgeführt, um Sicherheitsmängel zu erkennen, sind vor allem für die Bewohner der kleinen Gemeinden interessant. Vor allem die über 65-Jährigen sind der Meinung, dass beispielhafte Initiativen der Älteren für den Radverkehr vom Landkreis anerkannt und ausgezeichnet werden sollten.

**Abb. 4.32a Vorschläge für Maßnahmen von Verwaltung und Politik**



Frage: Was können Verwaltung und Politik Ihrer Meinung nach tun, um mehr ältere Menschen zum Fahrradfahren zu gewinnen? „Maßnahme ist wichtig“ in %

© Befragung zur Radverkehrsmobilität in zwei Landkreisen, ISAB 2006 (N=538)

Vor allem für Alltagsfahrer und die Bewohner kleinerer Gemeinden ist es wichtig, dass der Landkreis Anlaufstellen für Bürger einrichtet, denen Probleme in der Radfahrtsituation auffallen.

## 5. Die Experten- und Werkstattgespräche

Neben der schriftlichen Befragung sollten die vor allem in der ersten Hälfte des Projekts durchgeführten Gesprächsrunden mit Experten der Erfassung von Beobachtungen und Einschätzungen zur Mobilität von älteren Radfahrern im ländlichen Raum dienen, Schlüsselaspekte in Bezug auf die Nah- und Radmobilität explorieren helfen sowie einen Überblick über die Radverkehrssituation älterer Bürger aus der Sicht von Fachleuten und Senioren aus den beiden Landkreisen verschaffen.

In Vorbereitung auf die Gespräche wurden zwei unterschiedliche Gesprächsleitfäden entwickelt (vgl. Anhang), die auf das spezifische Experten- bzw. Erfahrungswissen der Zielgruppen ausgerichtet waren. Zum einen wurden Vertreter von Interessenvereinigungen älterer Bürger (z.B. aus Seniorenbeiräten und Radwandergruppen bzw. Vereinen) und zum anderen Fachleute aus Verkehrsorganisationen (ADFC, Verkehrswacht) sowie aus Politik und Verwaltung (Wirtschaftsministerium des Landes, Präventionsräte der Landkreise) einbezogen, von denen sich einige ebenfalls der Zielgruppe der Älteren zurechnen lassen. Insgesamt wurden in 17 Interviews 18 Schlüsselpersonen sowohl auf Landes- als auch auf Landkreisebene befragt.

In den Landkreisen Demmin und Nordwestmecklenburg wurde darüber hinaus jeweils ein Werkstattgespräch organisiert, an denen neben den bereits befragten Experten weitere Teilnehmer aus Interessenvertretungen von Senioren sowie Fachleute aus Verkehrsorganisationen, Politik und Verwaltung kamen, so dass sich insgesamt mehr als 60 Teilnehmer beteiligt haben. Während im Landkreis Nordwestmecklenburg ein größerer Teil der Akteure aus Vereinen und Verbänden kam, fanden sich im Landkreis Demmin vor allem Mitarbeiter von Verkehrsorganisationen und aus Verwaltungen ein.

Im Rahmen der Werkstattgespräche wurde angestrebt, den Fragebogen für die schriftliche Befragung der über 50jährigen Bürger in den beiden Landkreise und die Ergebnisse der Expertengespräche vorzustellen sowie den Teilnehmern Gelegenheit zu geben, eigene Erfahrungen und Beobachtungen weiterzugeben. Auch war durch die Überschaubarkeit der Gesprächsrunden beabsichtigt, die Kontaktaufnahme untereinander im Sinne von Netzwerkbildung zu befördern

und die Teilnehmer als Multiplikatoren anzuregen, das Themen in die Öffentlichkeit zu tragen. .

Weitere Werkstattgespräche zielten in der zweiten Projekthälfte vor allem auf die Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der schriftlichen Befragung und die weitere Kooperation ab. Die in den Einzelgesprächen und Werkstatttrunden gewonnenen Erkenntnisse zum Radmobilitätsverhalten, zu Mobilitätsanliegen und -hindernissen sowie zur Förderung der Radmobilität Älterer in ländlichen Räumen werden im Folgenden vorgestellt.

## **5.1 Rahmenbedingungen für Radverkehrsmobilität**

### **Wege innerhalb und außerhalb von Ortschaften**

Die Wahrnehmung bzw. Einschätzung der Rahmenbedingungen in Kreis- und Kleinstädten unterscheidet sich deutlich von denen in den sehr peripheren Regionen (Gemeinden unter 3.000 Einwohner). Innerhalb der Kreis- und Kleinstädte wird es zumeist als günstig empfunden, mit dem Rad zu fahren: die Entfernungen sind kurz genug, das Fahren mit dem Pkw ist wesentlich aufwendiger und teurer, während des Radfahrens sind soziale Kontakte möglich (z.B. um für ein kleines Gespräch unter Nachbarn stehen zu bleiben). Allerdings ist das Fahren mit dem Rad mit nicht unerheblichen Risiken verbunden, die durch fehlende Radwege sowie Konfliktpotentiale zwischen den verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Radfahrer, Kfz-Fahrer) generiert werden. Zudem wird die Bedrohung durch den motorisierten Verkehr als sehr hoch wahrgenommen, da das Verkehrsaufkommen seit den 1990er Jahren erheblich zugenommen hat. Die Straßen innerhalb der Ortschaften sind in vielen Fällen zu schmal, um Radwege oder –streifen auf ihnen einzurichten. Auch die Gehwege weisen selten die erforderliche Breite auf, um eine den Vorschriften für den Radwegebau entsprechende gemeinsame Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen.

Im Alltags-Radverkehr sollten Wege für ältere Bürger nicht länger als 3-5 km sein. Diese Entfernungen mögen für die größeren Orte und kleinen Städte zutreffen; im peripheren Raum wird es kaum möglich sein, Entfernungen auch

über diese Distanz hinaus nicht zurücklegen zu müssen, um zu Zielen des Alltags (Arbeit, Einkauf, Behörden, soziale Treffpunkte) zu gelangen<sup>12</sup>.

Außerhalb von Ortschaften haben sich sternförmig um die Versorgungszentren herum angelegte Radverbindungen als günstig erwiesen, die allerdings in beiden Landkreisen nur vereinzelt zu finden sind. Neben den längeren Wegen im ländlich geprägten Raum kommt für ältere Radfahrer das Fehlen ortsverbindender Radwege häufig erschwerend hinzu. (Beidseitige) Leitplanken tragen zu dem hohen Unsicherheitsgefühl bei – mit der Folge, dass: ältere Radfahrer keine Ausweichmöglichkeit sehen und das Radfahren meiden.

Das für touristische Zwecke in beiden Landkreisen mit Abstufungen gut ausgebaute Radfernwegenetz ist für den Alltagsverkehr weniger geeignet; Verbindungen zwischen beiden Netzen wirken sich aber sowohl auf den Alltagsverkehr als auch auf den Tourismus im Nahraum günstig aus.

Feld- und Waldwege, die häufig kurze Verbindungen zwischen den Ortschaften ermöglichen - und teilweise als touristische Radwege ausgewiesen sind -, werden teilweise durch Landwirtschafts- und Forstgerät für Radfahrer unbrauchbar gemacht. Andere sind nur eingeschränkt für den Alltagsverkehr nutzbar, da sie bei Trockenheit versanden oder durch Regen gefährlich glatt und unbefahrbar werden.

Zu wünschen übrig lässt weiterhin die Beräumung der Radwege – soweit vorhanden – sowohl im Winter von Schnee als auch im Herbst von Laub durch die zuständigen Gemeinden.

Wenngleich in beiden Landkreisen Anstrengungen zur wegweisenden Beschilderung unternommen worden sind, orientieren sich diese doch teilweise nicht an den Erfordernissen des Alltagsverkehrs, so z.B. wenn die wegweisende Beschilderung nur mit Hilfe einer Radwanderkarte dechiffrierbar ist. Nach Expertenauffassung spielen aber Beschilderung und Umgebungsqualität eine untergeordnete Rolle, da sich die Einheimischen bei „Arbeitsfahrten“ (zur Arbeit, zum Einkauf) auskennen. Insbesondere der Landkreis Nordwestmecklenburg als Zuzugsgebiet dürfte hier jedoch Bedarf haben, da die zugezogenen Bewohner nur

---

<sup>12</sup> Ein Ergebnis der Befragung ist zudem, dass die befragten Radfahrer erheblich größere Entfernungen – zwischen 6-10 km zurücklegen.

über geringe Kenntnisse über kürzeste und sichere Radverbindungen verfügen dürften.

Von den topografischen Bedingungen ist Mecklenburg-Vorpommern für das Radfahren sehr günstig. Gleichwohl ist es für ältere Radfahrer schwierig, Steigungen von 10% und mehr im Alltag zu erklimmen. Während Neigungen und Steigungen im Straßenbau möglichst vermieden werden, wird dieselbe Behandlung den Radwegen nicht zuteil, obgleich die Radfahrer ungleich mehr eigene körperliche Kraft aufwenden. Steigungen bis zu 18% sind dabei offenbar möglich!

### **Verkehrsverhältnisse und Wegenutzung**

Radwege an Bundes- und Landesstraßen führen oftmals an den Ortschaften vorbei bzw. nicht auf einer eigenen Spur in die Ortschaft hinein, so dass Radfahrer gezwungen sind, die Bundes- bzw. Landesstraße tatsächlich zu benutzen. Das Befahren von Bundes- und Landesstraßen wird als extrem gefährlich wahrgenommen. Viele ehemals vergleichsweise wenig befahrene Landstraßen wurden im Zuge des Autobahnbaus in Mecklenburg – Vorpommern (A 20) zu Zubringerstraßen, die besonders von LKW frequentiert werden.

Werden in Mecklenburg-Vorpommern Ortsdurchfahrten angelegt, so werden sie beinahe regelmäßig – wegen der finanziell prekären Lage vieler Gemeinden – begleitet von einem gemeinsamen Rad- und Gehweg, so dass die Konfliktpunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsbeteiligten verschärft werden.

### **Verkehrsmittelangebot: ÖPNV und SPNV**

Bei der Sicherstellung von Mobilität gerade auch für die ältere Bevölkerung im ländlichen Raum kommt dem ÖPNV und SPNV eine wesentliche Rolle zu. In beiden Landkreisen geht die Rede von den „vergessenen Dörfern“, die gar nicht mehr oder kaum noch durch den ÖPNV, geschweige denn durch den SPNV, tangiert werden.

So ist der ÖPNV weithin auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet, so dass für die älteren Nutzer lange Wartezeiten in den Zielorten entstehen. An den Wochenenden ist der ÖPNV nahezu eingestellt, so dass die Mobilität nicht-motorisierter Bürger sehr eingeschränkt ist. Vermisst werden dabei insbesondere

Angebote des ÖPNV in den Abendstunden des Wochenendes, um von Freizeit- und Kultureinrichtungen wieder an den Wohnort zu gelangen. Als alternative Verkehrsmittel werden etwa Sammeltaxis, Bürgerbusse u.ä. für geeignet befunden.

Im Verlauf des Projektes ist eine Initiative von Einzelhändlern in einer kreisangehörigen Stadt bekannt geworden, durch die die Bewohner dieser Stadt und aus den umliegenden Ortschaften eine besondere Gelegenheit bekommen, das Einkaufszentrum am Rande des Ortes aufzusuchen: so fährt mehrmals wöchentlich ein Bus durch die Dörfer, der die Bewohner zu diesem Zentrum befördert, in dem es auch die Möglichkeit gibt, Dienstleistungsangebote wie den Friseur oder eine allgemeinärztliche Praxis aufzusuchen. Das Angebot ist sehr kostengünstig (1,- €) und wird gerade von älteren Bewohner gern in Anspruch genommen. Die Fahrt mit dem Bus wird offensichtlich nicht nur als Fahrgelegenheit genutzt, vielmehr dient sie ebenso als mobile Möglichkeit der Kommunikation unter den Mitfahrenden, sie ist also gleichsam Ort und Gelegenheit für soziale Kontakte und insofern von Bedeutung für ältere Bürger, deren soziales Netz durch gesellschaftliche wie Altersphänomene weitmaschiger geworden ist.

Weitere Mobilitätshindernisse mit Blick auf die Nutzung des ÖPNV entstehen durch Einschränkungen, die mit dem Alter der Zielgruppe zu tun haben. Die umgebende Lebenswelt stellt sich älteren Bürgern als nicht (mehr) oder nur schwer „lesbar“ – im übertragenen wie buchstäblichen Sinne – dar: Schwierigkeiten beim Bedienen der Fahrkartenautomaten ergeben sich nicht nur, weil Symbole, Zahlen und Buchstaben zu klein sind, sondern auch weil die Bedienung von Automat zu Automat oft sehr unterschiedlich zu handhaben ist. Nach Auffassung – und teilweise eigenem Erleben – der Experten werden somit über 50jährige Bürger-/innen in ihrer Mobilität behindert.

Für die Radmobilität von besonderer Bedeutung ist - trotz der Fördermöglichkeiten bei der Errichtung - das Fehlen von Abstellanlagen für Räder an Bus- oder Bahnhaltstellen. Auch hierin wird ein Grund gesehen, dass Ältere eher den PKW anstelle einer Kombination aus Rad und ÖPNV / SPNV benutzen

Ebenso wird die Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern im Bus bzw. Anhänger vermisst.

Der SPNV besteht aus nur wenigen das Land durchziehenden Linien, die für die Regionen außerhalb der kleineren und größeren Ortschaften kaum mehr eine Rolle spielen. Bike&Ride- Konzepte für peripher- ländliche Regionen fehlen, wobei offenbar bei Senioren durchaus die Bereitschaft besteht, sich dessen zu bedienen.

### **Technische Ausstattung der Fahrräder**

Die Erfahrungen zeigen, dass mit dem Alter einhergehende Einschränkungen in der Beweglichkeit durch Modifizierungen an den Fahrrädern (z.B. tiefer Einstieg) und Hilfsmittel (Gangschaltung, Rückspiegel) zumindest teilweise kompensiert werden können. Die Fahrradindustrie ist auf diese Bedürfnisse eingestellt und hält geeignete Fahrradmodelle vor. Für den Alltagsverkehr gut ausgerüstete Fahrräder (z.B. Fahrradkörbe anstelle von Einkaufstaschen) erhöhen die Sicherheit beim Fahren. Das Sicherheitsgefühl in Bezug auf den motorisierten Verkehr kann durch rote Winker (oder andere Hilfsmittel) zur optischen Verbreiterung des Fahrrads erhöht werden. Die in den letzten Jahren sich abzeichnende Preisentwicklung nach unten erleichtert ohnehin den Zugang zu technischen Hilfsmitteln und altersgerechten Fahrrädern.

Die Nutzung technischer Neuerungen hängt jedoch nicht nur vom Wissen über diese Möglichkeiten ab. Vielmehr können bestimmte Wertorientierungen (z.B. Sparsamkeit, Ablehnung der „Wegwerfgesellschaft“) dazu beitragen, dass sich Menschen - gerade - im höheren Lebensalter diese Neuerungen nicht zunutze machen. Ergänzend zur Erhöhung von Sicherheit und Komfort sollten deshalb Angebote eröffnet werden, in deren Mittelpunkt die Information und Beratung über verkehrsgerechtes und auf die Sicherheit der Radfahrer bezogenes Verhalten steht.

## **5.2 Alter und Radmobilitätsverhalten**

### **Einschränkungen und Wahrnehmungen im Alter**

Nach Einschätzung aller Beteiligten spielen altersbedingte Einschränkungen eine nicht unerhebliche Rolle für die Radverkehrsmobilität.

Mit dem Alter gehen Einschränkungen bspw. der Seh- und Hörfähigkeit, der Koordinationsfähigkeit, der Reaktionsgeschwindigkeit, der Beweglichkeit einher. Diese können zum Teil durch besonders aufmerksames und routiniertes Fahren oder durch technische Hilfen oder auch Beratungsangebote kompensiert werden. Zum Teil sind sich die älter werdenden dieser Einschränkungen aber auch nicht bewusst bzw. verdrängen sie, so dass diese Radfahrer eine potentielle Unfallquelle darstellen können.

So scheint auch das Sicherheitsbedürfnis mit zunehmendem Alter zu steigen: Es sind eher die älteren Radfahrer, die in den Klein- und Kreisstädten die Gehwege nutzen anstatt auf der Straße zu fahren. Ein Grund dafür ist die subjektive Risikoeinschätzung der Senioren, einen Unfall mit einem Pkw oder Lkw zu erleiden (vgl. Sicherheitsempfinden). Zudem ist die Angst vor Verletzungen bei Unfällen und den sich daraus ergebenden Konsequenzen durchaus begründet: denn wenngleich Ältere aus Sicht der Verkehrsexperten (noch) nicht als Hauptverursachergruppe von Unfällen in Erscheinung treten, so ist es doch eine Tatsache, dass die Wiederherstellung verletzter Körperteile im Alter länger dauert als in jüngeren Jahren.

Fördernd wirkt sich das höhere Gesundheitsbewusstsein älterer Menschen auf die Verkehrsmittelwahl aus, d.h. ältere Bürger fahren (wieder) mit dem Rad, um sich gesund und fit zu halten. Das betrifft besonders die über 50 - ca. 65 Jährigen. Mit zunehmendem Alter (eher ab ca. 75 Jahren) wird es wegen Beeinträchtigungen des Bewegungsapparates häufig schwieriger, längere Strecken zu Fuß zurückzulegen, wohingegen das Radfahren als angenehme, manchmal schmerzfreiere Art des Fortbewegens wahrgenommen wird und auch längere Strecken zu bewältigen sind.

Während für jüngere Senioren die Verbindung von sportlicher Betätigung mit positiven Gruppen-, Natur- und Kulturerlebnissen ein wichtiges Motiv sein kann, vermehrt Rad zu fahren, ist es die Altersgruppe der über 65jährigen, die gleichsam „immer schon“ zweckgebunden Rad fährt: zum Einkaufen, zum Garten etc. Insbesondere die Experten aus den Seniorenvertretungen betonen, dass Radfahren zur traditionellen dörflichen und kleinstädtischen Lebenskultur gehört.

Das Fahrrad wird nach Expertenauffassung auch zur Kompensation körperlicher Einschränkungen genutzt: Innerhalb von Ortschaften können Wege, die nicht mehr zu Fuß zurückgelegt werden können, mit dem Fahrrad häufig noch

bewältigt werden, da das Radfahren aufgrund der „runden“, gleichmäßigen Bewegungen als weniger anstrengend und / oder schmerzhaft empfunden wird als das Zu-Fuß-Gehen.

Als besondere Problematik hat sich die mit zunehmendem Alter und körperlichen Einschränkungen einhergehende Unsicherheit beim Anfahren und Anhalten herausgestellt. Während die Betroffenen selber offenbar häufig leugnen, dabei Schwierigkeiten zu haben, sprechen die Beobachtungen der Experten eine andere Sprache. Unsicherheiten beim Anfahren und Anhalten können zu Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmern führen sowie das Sturzrisiko der älteren Radfahrer beträchtlich erhöhen. Ein Problembewusstsein scheint in dieser Beziehung noch kaum ausgeprägt zu sein. Beim Bewusstwerden nachlassender Fähigkeiten kann ganz auf das Radfahren verzichtet werden, obwohl durch entsprechende Kompensationsmöglichkeiten diese Fortbewegungsart durchaus aufrechterhalten werden könnte.

Einen wesentlichen Aspekt bei der Radmobilität älterer Bürger nimmt die Einschätzung der eigenen Gesundheit ein. Hier spielen subjektivbezogene Einschätzungen der Radfahrer und Nichtradfahrer eine bedeutende Rolle. So fördert etwa die subjektive Einschätzung, gesund (genug) zu sein, in hohem Maße die Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrads.

Noch ein weiterer, die Gesundheit betreffender Grund kann die Bereitschaft, Rad zu fahren, einschränken: so werden mangelhaft gepflegte und qualitativ schlechte Radwege (Betonplatten) von älteren Bürgern als Risiko angesehen und gemieden. Schmerzhaftes Sturzerfahren und Beinahe-Unfälle können dieses Vermeidungsverhalten bestärken.

In der Gruppe der über 50jährigen Frauen im Osten Deutschlands hat ein großer Teil in den letzten Jahren den Erwerb der Fahrerlaubnis nachgeholt. Dies gilt vor allem in den Städten, weniger jedoch für die über 65jährigen Frauen in sehr ländlichen Räumen. Für sie ist – wenn der ÖPNV als Verkehrsmittel quasi ausfällt – das Fahrrad das einzige Verkehrsmittel, mit dem sich etwas größere Entfernungen zu den Versorgungszentren zurücklegen lassen.

Besonders schwerwiegende Einschränkungen der Nah- bzw. Radverkehrsmobilität sind allerdings bei älteren Bürgern zu beobachten, bei denen mehrere Faktoren kumulieren: alleinstehende Frauen mit niedrigem Bildungsgrad und daher häufig geringerem Einkommen in abgelegenen Ortschaften, die zudem weder eine Fahrerlaubnis haben noch über einen Pkw verfügen. Die Zahl dieser Frauen dürfte derzeit recht hoch sein und sogar zunehmen, da der so genannte „Frauenüberschuss“ in dieser Generation sehr hoch ist, überdies die Lebenserwartung der Männer unter der der Frauen liegt, so dass der Mann als Pkw-Fahrer der Familie ausfällt, wenn die Frau verwitwet.

### **Risiko- und Sicherheitswahrnehmungen**

Das subjektive Sicherheitsempfinden wird vor allem durch alltägliches Radfahren gestärkt. Nach dem Motto „Übung macht den Meister“ fährt vor allem derjenige Rad, der sich kompetent und sicher fühlt und routiniert die dazu erforderlichen Handlungen verrichten kann. Berichtet wurde auch von Bürgern, die sich erst, nachdem sie sich einer Radwandergruppe angeschlossen hatten, auch im Alltag wieder individuell mit dem Fahrrad auf den Weg machten.

Neben den bereits erwähnten körperlichen Einschränkungen schränken „Hindernisse im Kopf“ die Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrads ein. Dazu gehört z.B. die Überzeugung, in den Abend- und Nachtstunden dem Risiko von Kriminalität besonders ausgesetzt zu sein. Aber auch die Einschätzung der (Un-)Sicherheit von Abstellanlagen kann dazu führen, dass das Fahrrad genutzt wird oder stehen bleibt. Manche wählen - aus Angst vor Diebstahl - immer ihr ältestes Fahrrad, wenn sie es an einem Bahnhof stehen lassen müssen.

Um ein subjektives Sicherheitsgefühl herzustellen und den rollenden Fahrzeugverkehr zu vermeiden, wird auf Gehwege ausgewichen, ohne sich der damit verbundenen Gefahren und des erhöhten Unfallrisikos bewusst zu sein. Andererseits sprechen die Beobachtungen dafür, dass es gerade unter den älteren Radfahrer ein ausgeprägtes Bewusstsein dafür gibt, dass helle Kleidung, Helm und die Verwendung altersangepasster Fahrräder erheblich zu ihrer eigenen Sicherheit beitragen kann. Dieses Verhalten ist vor allem bei älteren Radfahrern zu beobachten, die sich „eher sportlich“ denn alltagspragmatisch für das Radfahren entscheiden.

## **Regelkonformes und regelwidriges Verhalten**

Von den „jungen Älteren“ wurde berichtet, sie verhielten sich als Radfahrer selbstbewusster als die „älteren Alten“ im Verkehrsgeschehen und wüssten eher um ihre Rechte als diese. Die subjektive Überzeugung, als Radfahrer nicht genügend geschützt zu sein, wird durch objektive Beobachtungen der Experten gestützt, wonach zunehmend im Straßenverkehr das „Recht des Stärkeren“, gilt.

Der größte Teil der älteren Radfahrer wird als sehr regelkonform eingeschätzt. Das Einhalten von Recht und Gesetz ist in diesen Altersgruppen (noch) von normativem Wert und wird deshalb auch im Straßenverkehr gelebt. Gleichwohl gibt es auch bei älteren Radfahrern Tendenzen, die StVO dem eigenen Komfort entgegenkommend auszulegen. Nach Auffassung der Verkehrsexperten (ADFC, Verkehrswachten) sind vermehrt auch bei Älteren abweichende Verhaltensweisen zu beobachten, so z.B. beim Befahren von Bürgersteigen oder Radwegen auf der linken Straßenseite.

Durch diese Verhaltensweisen wird das Risiko von Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmern erhöht, da es Pkw- und Lkw-Fahrern erschwert wird, die Radfahrer als Teilnehmer am rollenden Verkehr wahrzunehmen und Konflikte mit Fußgängern vorprogrammiert sind. Einzelne Experten neigen zu der Annahme, dass durch das Anlegen gemeinsamer Geh- und Radwege Radfahrer geradezu dazu „erzogen“ würden, die Gehwege zu befahren. Zum Sicherheitsaspekt kommt somit eine Form von vermeintlichem „Gewohnheitsrecht“ hinzu, das das Unrechtsbewusstsein über diese Form der Regelverletzung in den Hintergrund treten lässt.

Andere Regelverletzungen, wie z.B. Fehler beim Linksabbiegen, werden auf verschiedene Ursachen zurückgeführt: zum einen können sie durch Verdrängungsleistungen bei nachlassenden Koordinierungsfähigkeiten, zum anderen durch schlichte Unkenntnis über das richtige Verhalten hervorgerufen werden. Offenbar zeigen (ältere) Frauen, die keine Fahrerlaubnis haben und daher aus Unwissenheit gegen Regeln verstoßen, dieses sich und andere gefährdende Verhalten in besonderer Weise.

### 5.3 Soziale Kontakte und Partizipation

Das Fahren in informellen wie formellen Radwandergruppen vermittelt ein Gefühl von Sicherheit und Selbstwirksamkeit – und macht Spaß.

Ein Gutteil der über 50-Jährigen benutzt das Fahrrad nicht nur für alltägliche Besorgungen, sondern zur Erhaltung der Gesundheit und Beweglichkeit und zur Freizeitgestaltung mit anderen Radfahrern. Häufig sind diese gesundheitsbezogenen und sozialen Anliegen mit der Absicht verbunden, in der Natur Rad zu fahren bzw. kulturelle Anziehungspunkte zu „erfahren“.

Diese Gruppe der älteren Radfahrer legt dabei unter dem Gesichtspunkt der infrastrukturellen Rahmenbedingungen nicht nur Wert auf gepflegte Radwege, sondern auch auf Rastplätze (z.B. als Wetterschutz) sowie Einkehrmöglichkeiten (Cafés, Gasthäuser). Da es sich um eine Form des Nahtourismus handelt, werden eine attraktive Umgebung sowie relative Ungestörtheit - fernab vom Straßenlärm - als hochbedeutsam für die Umgebungsqualität eingeschätzt.

Neueinsteiger in Radwandergruppen oder Vereine gewinnen neues Vertrauen in die eigene Leistungsfähigkeit und berichten von einem höheren gemeinsamen Sicherheitsempfinden in der Gruppe und bei individuellen Alltagsfahrten. Die durch neue (Gemeinschafts-) Erfahrungen wachsende Einsicht in die Notwendigkeit von Übung lässt ältere Bürger das Rad daher häufiger auch im Alltag benutzen.

Gemeinsam fühlen sich ältere Radfahrer ohnehin sicherer, da sie – ihrer Einschätzung nach – vom motorisierten Verkehr als Gruppe wahrgenommen werden.

Ältere Bürger, die in einer Gruppe oder mit einem Partner wieder mit dem Radfahren beginnen, trainieren sich häufiger als „Alleinfahrer“ auch durch/ im Alltagsverkehr, werden leistungsfähiger, weiten deshalb die Entfernungen aus und trauen sich mehr zu.

In Radwandergruppen oder Vereinen wird gemeinsam Freizeit verbracht und bürgerschaftliches Engagement erzeugt. An der Gruppenkommunikation partizipieren alle Mitglieder, in besonderen Situationen (Pannen, Unfälle usw.) ist arbeitsteilige, gegenseitige Unterstützung aufgrund unterschiedlicher Kompetenzen und Erfahrungen möglich. Die Älteren können ihr Erfahrungswissen in besonderer Weise verwenden, um Programme, Routen etc. auszuarbeiten oder sich als Interessengruppen in der Öffentlichkeit zu artikulieren.

### **Fazit**

Hinsichtlich der persönlichen Bedeutung, die das Fahrrad fahren bei älteren Bürgern hat, ist einerseits deutlich geworden, dass sie hierdurch ihre Selbstständigkeit und Unabhängigkeit im Alltag aufrechterhalten und so gleichsam eine identitätsförderliche Tätigkeit ausüben können, die Überzeugungen von Selbstwirksamkeit und individuellen Kompetenzen - im Straßenverkehr als Teilnahme am öffentlichen Leben - fördern bzw. erhalten können.

Regelmäßiges Radfahren bewahrt bzw. stärkt – trotz altersbedingter Einschränkungen und anders als bei ungeübten Fahrern - das subjektive Sicherheitsempfinden und das Vertrauen, am Verkehr (weiterhin) aktiv teilhaben zu können.

## 6. Förderung der Radverkehrsmobilität von Seniorinnen und Senioren in ländlichen Räumen

Diese Untersuchung ist Fragen nachgegangen, die Aufschluss über das Radmobilitätsverhalten sowie die Mobilitätsanliegen und -hindernisse von bzw. für Seniorinnen und Senioren in ländlichen Räumen geben sollten. Die gewonnenen Erkenntnisse haben dabei unter den beteiligten Akteuren in den Landkreisen und Organisationen in Mecklenburg – Vorpommern bereits während des Projektzeitraums sowohl zu Folgediskursen in der Fachöffentlichkeit, in Politik, Verwaltung, bei mobilitäts-, senioren - und engagementbezogenen Organisationen und Gruppen als auch zu verschiedenen Radmobilitätsarbeitsgruppen geführt, an denen auch aufmerksam gewordene, interessierte Bürger aus den Regionen teilnehmen. Die Liste ihrer Themen zeigt, dass die im Methodenmix aus schriftlicher Befragung und Experten- und Werkstattgesprächen erreichten Ergebnisse für sie anschlussfähig sind.

Unter Berücksichtigung der vorgestellten Einzelergebnisse und Empfehlungen aus der Sicht der Beteiligten, die auch bundesweit für Diskurse zur Radmobilität Älterer in ländlichen Räumen von Interesse sein dürften, sollen abschließend *beispielhaft* auf Übertragbarkeit abzielende *Mobilitätsanreize, Beteiligungsmöglichkeiten und Handlungsformen* skizziert werden, durch die die Mobilitätsanliegen und –potenziale älterer Bürger in einer Weise befördert werden können, die ihnen Selbstorganisationsprozesse, die Weitergabe ihres Erfahrungswissens, Beratungsmöglichkeiten und eine Beteiligung bei regionalen bzw. lokalen Planungsprozessen eröffnen können. Damit wird eine bereits angekündigte Ausgangs- und Zielperspektive dieses Projekts aufgenommen (vgl. Kap. 2), unterstützende Ansätze und Formen vorzustellen, durch deren Anwendung interessierte (ältere) Bürger, Gruppen, Interessenverbände, Verwaltung und politische Entscheidungsträger kooperieren und Mobilitätsanliegen ausbalancieren können.

Die nachfolgenden Vorschläge wollen - unter Einbeziehung der zuvor dargelegten Ergebnisse zu Mobilitätsanliegen und -hindernissen - *beispielhaft Handlungsformen aufzeigen*, um

- ältere Bürger, aber potentiell auch andere Altersgruppen, *zu mehr Radmobilität anzuregen* und dafür sowohl ihr Engagementpotenzial als auch ihr Erfahrungswissen aufzunehmen,
- (Radmobilitäts-) *Projekte zu initiieren und unterstützen*,
- (Radmobilitäts-) *Gruppen zu begleiten und zu beraten*,
- *Arbeitsgruppen und „runde Tische“* von Experten, bürgerschaftlich Engagierten und Organisationen, um die Weiterentwicklung regionaler Radmobilität zu koordinieren bzw. zu vernetzen und
- die *Öffentlichkeit* für die Interessen von Alltags- und Freizeitradfahrern - insbesondere Seniorinnen und Senioren – in (peripher-) ländlichen Regionen zu vergrößern.

Mit der Fokussierung auf der Förderung von Selbstorganisations- und Partizipationsformen sowie Beratungs- und Moderationsangeboten in der Radmobilität Älterer wird in diesem Abschnitt vorwiegend eine bürgerschaftliche Perspektive eingenommen: einerseits, da bereits sehr aktive Engagementpotentiale in Radwandergruppen, senioren- und verkehrsbezogenen Vereinen und Verbänden bestehen, und andererseits, weil für eine auf ländliche Räume bezogene Initiierung und Unterstützung von Radmobilität zur Zeit nicht von einer professionell operierenden Fördereinrichtung ausgegangen werden kann. Dass hierfür allerdings – nicht nur mit Blick auf die Anliegen der älteren Bürger – eine Infrastruktur zur Umsetzung Radmobilitätsperspektiven außerhalb von Städten und Verdichtungsräumen sinnvoll sein könnte, wird am Ende noch kurz zu skizzieren sein (Kap. 6.5).

Was zu entwickeln ist, um Mobilitätspotenziale in peripher- ländlichen Räumen konkreter zu erschließen, ist prinzipiell deutlich:

- eine **Verbesserung der mobilitätsbezogenen Rahmenbedingungen** (neue Radwegeverbindungen, die Schließung von Lücken, klarere wegweisende Beschilderungen etc.), an deren Diskussion und Umsetzung Ältere verstärkt beteiligt werden wollen,
- und vor allem passgenaue **Aktivierungsofferten, Projekt-, Beratungs- und Beteiligungsangebote, die die subjektiven, altersbezogenen Anliegen älterer Bürger anerkennen**, hieran in ansprechender Weise anschließen und sie gleichsam in den peripheren Räume umsetzen.

## **6.1 Aktivierung älterer Bürger für Radmobilität und bürgerschaftliches Engagement**

Die vorgetragenen Ergebnisse zu den Mobilitätsanliegen älterer Bürger in ländlichen Räumen lassen darauf schließen, dass es auf verschiedenen Ebenen nennenswerte Potenziale und Ressourcen gibt, an die *Aktivierungsimpulse* anschließen können. Denn wie gezeigt wurde, würden sowohl in Kreis- und Kleinstädten (54%) als auch in den ländlich- peripheren Räumen mit Gemeinden unter 3.000 Einwohnern fast  $\frac{3}{4}$  der Älteren mehr Fahrrad fahren *wollen*, wobei die wesentlichen Potenziale plausiblerweise überwiegend nicht bei den Alltagsfahrern, sondern weit mehr bei Freizeitfahrern und Nicht- Radfahrern liegen.

### **a) Aktivierungspotenziale und Aktivierungsimpulse**

#### **Aktivierung durch Information, Aufklärung und persönliche Ansprache:**

„Mitmachofferten“, Informations- und Partizipationsangebote, mit denen ältere Bürger von engagierten anderen (älteren) Bürgern (peers) gleichsam direkt angesprochen werden können, sind in folgenden Richtungen denkbar und konzeptionell im einzelnen auszuarbeiten:

- Informationen und Einladungen zu interessanten Radfahrrouten innerhalb und außerhalb der unmittelbar heimischen Umgebung, in der sie - vielfach seit Jahrzehnten - Zuhause sind,
- Informationskampagnen zu gesundheitlichen/ präventiven Möglichkeiten von Radmobilität,
- Aufsuchende, persönliche Ansprache von einheimischen älteren Bürgern hinsichtlich ihres naturbezogenen und kulturellen Erfahrungswissens sowie
- Persönliche Ansprache von Bewohnern in Kreis- und Kleinstädten sowie – vor allem – in den „vergessenen Dörfern“ der Peripherie für eine Mitwirkung an regionalen bzw. lokalen Entscheidungsprozessen, die die Verbesserung der Rahmenbedingungen betreffen (Betroffenenbeteiligung).

### **Aktivierung durch innovative (Gruppen-) Projekte:**

- Radwandergruppen und Vereine (z.B. ADFC), aber auch engagierte Bürger können ermuntert werden, gezielter auf die *sozialen, kulturellen und Bildung ermöglichenden Chancen* aufmerksam zu machen, die durch selbst organisiertes, gemeinsames Radfahren in ländlichen Räumen verwirklicht werden können – durchaus auch gemeinde- und generationsübergreifend umsetzbar (vgl. 6.2).
- Interessierte Bürger, die in peripheren Räumen leben und Radwandergruppen zeigen ein beachtliches Interesse, mit ihrem lokalen Erfahrungswissen an *Projekten zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Radmobilität* mitzuwirken und mit Experten und Organisationen in Arbeitsgruppen bzw. an „Runden Tischen“ zusammenzuarbeiten (Projektbeispiele: vgl. auch 6.4).

### **Aktivierung durch Beratung:**

- Aufklärung und Beratung zu altersbedingten Sicherheitswahrnehmungen und Regelunsicherheiten älterer Bürger. Eine besondere konzeptionelle Herausforderung liegt darin, individuelle und gruppenbezogene Beratungskonzepte (vgl. 6.3) zu entwickeln, mit denen etwa „Ältere Ältere beraten“ können (peer counselling),
- Beratung zur seniorengerechten Ausstattung von Fahrrädern als Kooperationsprojekte verschiedener Akteure (einschl. Fahrradhandel).

### **Aktivierung durch Kooperation und Vernetzung:**

- Mitwirkung von Bürgern und Gruppenvertretern an lokalen bzw. regionalen (kommunalen) Planungsgruppen, in denen Bürgerinteressen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Radverkehrsmobilität mit öffentlichen Interessen ausbalanciert werden (vgl. 6.4).

## **Aktivierende Öffentlichkeitsarbeit:**

- Medien und radmobilitätsfördernde Gruppen und Vereine werden darin unterstützt, enger zusammenarbeiten und ausführlicher und differenzierter über Mobilitätsanliegen und -projekte (best practice- Beispiele) im ländlichen Raum zu berichten.

## **b) Engagementpotenziale und Engagementimpulse**

### **Entwicklungen und Altersleitbild**

Weitere Anschlussmöglichkeiten für eine intelligente Beteiligung älterer Bürger an einer Verbesserung von Lebensqualität in ländlichen Räumen durch Radmobilität liegen in dem beträchtlichen *bürgerschaftlichen Potenzial*, das in Deutschland besteht. So ist nach neueren Erkenntnissen (TNS Infratest 2005) davon auszugehen, dass es eine wachsende Zahl älterer Menschen der „Generation 55+“ gibt, die bürgerschaftlich aktiv ist bzw. sich eine freiwillige, ehrenamtliche Tätigkeit gut vorstellen kann. Die „jungen Alten“ in der Altersgruppe zwischen 56-64 Jahren weisen hier die höchsten Steigerungsraten in den Engagementquoten im Freiwilligenbereich auf. Etwa 40% von ihnen sind freiwillig, unentgeltlich engagiert, bei den älteren Bürgern zwischen 66-75 Jahren sind es bundesweit 31% – in den neuen Bundesländern jeweils weniger.

Beobachtet wird darüber hinaus, dass die Bereitschaft zum freiwilligen Engagement hoch ist. 20% der bisher nicht Engagierten können sich Derartiges „bestimmt vorstellen“, weitere 12% haben „vielleicht“ Interesse, sich im Freiwilligensektor in irgendeiner Form zu engagieren (ebd.) wobei diese Aufgeschlossenheit in den alten und neuen Ländern ähnlich ausgeprägt ist.

Wie andere Altersgruppen auch, finden die älteren Akteure ihre Handlungsorte vor allem in Vereinen, Gruppen und Projekten, wobei die Engagementbereiche Soziales, Geselligkeit und Kultur stark vertreten sind. Das Motiv, die Gesellschaft im Kleinen mitzugestalten ist bei den freiwillig Engagierten aller Altersgruppen deutlich ausgeprägt, meistens verbunden mit dem Wunsch, durch ein Engagement mit anderen Menschen zusammenzukommen und Freude und Spaß an Tätigkeiten zu haben.

In Hinsicht auf die älteren Bürger ist zudem bemerkenswert, dass bei den nicht mehr erwerbstätigen Männern über 65 Jahren und bei Frauen im Alter zwischen

46-55 Jahren jeweils ein überproportionales Anwachsen des freiwilligen Engagements seit Ende der 90er Jahre zu beobachten ist.

Im Zusammenhang der Entwicklungen im Bereich des freiwilligen Engagements soll kurz auf die Diskussion um einen *Wandel der Altersleitbilder* aufmerksam gemacht werden, der offenbar sowohl zu sich verändernden Auffassungen über Rollen, Lebensformen und Kompetenzen als auch zu sich wandelnden Einstellungen und Verhaltensweisen in gesundheits- und mobilitätsrelevanten Vorstellungen im Alter führt und somit auch für den hier zu erörternden Themenkomplex von Bedeutung ist.

Dass Alter(n) nicht zwangsläufig in Verbindung mit Abbau, Rückzug und Verlusten zu sehen ist, für dieses Altersbild stehen sie so genannten Jungen Alten. Aktivität, Lern- und Leistungsfähigkeit zeichnet sie aus. Sie sehen das 3. Lebensalter als Chance die „späte Freiheit“ (Rosenmayr) aktiv zu nutzen. Und dabei spielen nicht die Anzahl der Lebensjahre eine Rolle, sondern eher die Einstellung zum Leben, der Lebensstil und die Ziele. Dieses positive Altersbild und Altersleitbild, das die Jungen Alten vermitteln, drückt sich vor allem in ihrem Verhalten aus: sie sind aktiv in ihrer Freizeit, reisen, pflegen soziale Kontakte, viele sind ehrenamtlich engagiert.

Neue gesellschaftliche Verantwortungsrollen, in denen sie ihr Erfahrungswissen und ihre Fähigkeiten einsetzen können, gibt es aber bisher nur wenige. Dabei hat Wohlbefinden im Alter etwas mit dem Gefühl sozial eingebunden zu sein und „gebraucht zu werden“ (the feeling of being needed) sowie mit der Erwartung zu tun, Kompetenzen und Lebenserfahrungen - etwa in der Verantwortungsrolle *senior*Trainer - auch der Gesellschaft zu Verfügung zu stellen (vgl. z.B. Enquete-Kommission 2002; Schroeter, Zängl [Hrsg.], 2006).

### **Engagement und (Rad-) Mobilität**

Ältere Bürger engagieren sich in informellen Rad(wander)gruppen und Vereinen, sie übernehmen in verschiedenen Funktionen Verantwortung und stellen gleichsam „vorbildhaft“ dar (so eine Teilnehmerin eines Werkstattgespräche), wie Engagementmotive, -zwecke und -formen aussehen. Ihr Engagement ist nicht nur freiwillig und unentgeltlich, vielmehr ist es vielfach projektbezogen und zeitlich und thematisch häufig begrenzt. Aufgaben, die es zu erledigen gilt, werden gemeinsam besprochen und - abhängig von individuellen Interessen und

Kompetenzen - wechselseitig übernommen. Neben den eher informellen, in ihrer Größe überschaubaren Radgruppen bestehen lokal, regional oder bundesweit operierende Vereine und Verbände, in denen aufgrund anderer Strukturen auch die traditionelleren Formen des Ehrenamtes – Übernahme von Ämtern durch Wahl – stärker zum Tragen kommen.

Engagierte (ältere) Bürger, die die Gesellschaft im Kleinen mitgestalten, Aufgaben übernehmen und know how weitergeben wollen bzw. würden, sind entscheidende *Impulsgeber, Vorbilder und Multiplikatoren* bei der Umsetzung von Ideen und Konzepten zur Aktivierung (s.o.), Selbstorganisation, Projektentwicklung, Beratung und Vernetzung von Radverkehrsmobilität in ländlichen Räumen.

Dabei ist nicht nur zu berücksichtigen, dass die infrage kommenden Personen gleichsam ein solches Engagement „wollen müssen“, sondern auch ihre Kompetenzen erweitern „können sollten“, wenn sie verantwortungsvolles Aufgaben zur Förderung von Radmobilität in den hier skizzierten Formen übernehmen wollen.

Ähnlich wie für andere Engagementfelder auch, dürfte über ein *Weiterbildungsangebot* ähnlich der *seniorTrainer* - Weiterbildung nachzudenken sein, in dem freiwillig Interessierte bzw. Engagierte innerhalb und außerhalb von Vereinen / Gruppen mit entsprechenden Konzepten der Aktivierung, Projektentwicklung, Beratung oder Vernetzung in Theorie und Praxis vertraut gemacht werden (vgl. dazu Burmeister, Heller, Stehr; 2005).

## **6.2 Aktivierung durch (Gruppen-) Projekte:**

### **Soziale und biografische Themen**

Vor allem Bewohner in den abgelegeneren Orten der an dieser Studie beteiligten Landkreise haben bei der schriftlichen Befragung einer Aussage zugestimmt, die dem Fahrrad (fahren) weitere Funktionen zuweisen könnte. Danach sind 77% der Ansicht, dass unzureichende Möglichkeiten des Zugangs zur Gesellschaft zu Einsamkeit führen können. Neben ohnehin erschwerten Erwerbsbedingungen und ökonomischen Schwächen sind hierzu auch Mobilitätsnachteile zu rechnen, die auf Dauer zu Desintegrationserfahrungen und psychosozialen Problembelastungen, wie etwa Motivationsverlusten und Isolationsängsten,

beitragen können. Bevölkerungsschwund und Abwanderungen, die die primären Netzwerke (einschl. nachbarschaftlicher Formen) löcheriger werden lassen, beeinflussen darüber hinaus die soziale Lebensqualität für alle Generationen in peripheren Räumen.

Ausgehend von solchen Entwicklungen könnte einem Medium Fahrrad, das von 2/3 der Älteren über 65 Jahren regelmäßig benutzt wird, eine wachsende Aufmerksamkeit für die *soziale und kulturelle Aneignung von Nahräumen* zukommen und zur Entwicklung neuer Aktivierungs- und Integrationsformen herausfordern. Engagierte ältere Bürger in Radgruppen berichten und zeigen dabei beispielhaft auf, wie *motivations- und gemeinschaftsförderlich*, *Horizonte erweiternd* (bildend) Nahmobilitätsprojekte mit dem Fahrrad sein können:

In diesen Zusammenhang gehört beispielsweise das Angebot einer kreisweiten Fahrradtour im Landkreis Demmin, die unter dem Motto dem „Für den Landkreis in die Pedale...“ einmal im Jahr stattfindet, von Vereinen und Kreisverantwortlichen vorbereitet wird und Jedermann zum Mitfahren einlädt. Aber es sind weitere integrative Projekte vorstellbar, in denen die Bewohner in einer Region gleichsam *neues Sozialkapital durch „ortsverbindende Radtouren“* erzeugen oder stärken können.

So ist vorstellbar, dass derartige Projekte

- *regelmäßig* bzw. öfter stattfinden als einmal im Jahr,
- *kleinräumiger*, gemeinde- oder ämterbezogen angelegt werden,
- *themenbezogen* gestaltet werden: denn die kleinen Ortschaften, Siedlungen, Güter und Naturschauplätze - und sicher auch die kleineren und größeren Städte - (ver-) bergen oftmals historisch interessante Plätze und besondere (Alltags-) Geschichten, bemerkenswerte Naturereignisse oder fast vergessene Eigenarten, von denen kein (Rad-) Wanderatlas schreibt und von daher
- *biografische Anteile* haben: denkbar ist, ältere Bürger mit ihrem *Erfahrungswissen* als Entwickler, Planer und Gestalter derartiger Touren anzusprechen, da sie sich ja auskennen, von interessanten Ereignissen usw. aus ihrer Erfahrung her wissen und zum Beispiel in der Rolle von

Zeitzeugen hierüber gerne ihren Mitbürgern oder auch Gästen mehr zeigen und erzählen würden.

Systematisch geht es um die Entwicklung und Initiierung von ortsverbindenden Touren und Themen in ländlichen Räumen, in denen ihre (älteren) Bewohner biografische Erfahrungen mit allgemeinen bedeutsamen Erinnerungen, Plätzen, Ereignissen usw. in Verbindung bringen - und dabei durch das gemeinsame Medium Rad (fahren) sowohl Gemeinschaft und Geselligkeit erlebbar machen als auch ein Bewusstsein von lokalen bzw. regionalen Gemeinsamkeiten „erfahrbar“ werden lassen.

### **Gesundheitsbezogene Projekte**

Nach den Ergebnissen der Radmobilitätsbefragung und Gespräche ist außerdem davon auszugehen, dass Fahrradprojekte neben sozialen und biografischen Anliegen weitere relevante Themen anbieten können, um ältere Bürger in ländlichen Räumen für „mehr Fahrradmobilität“ zu motivieren. Naturgemäß gewinnen bei älteren Bürgern dabei Interessen und Einstellungen an Gewicht, die mit der gesundheitlichen Altersvorsorge, mit Einschränkungsbedürfnissen und Überlegungen zu tun haben, die eigene Gesundheit – und damit Lebensqualität - zu erhalten und zu pflegen. Studien zeigen, dass die (Rad-) Mobilität in Alltag und Freizeit zu den Formen zu rechnen ist, die vorteilhaft sowohl auf körperliche Funktionen als auch emotional- affektive Faktoren, wie das Körperbild und das individuelle Wohlbefinden, positiv wirken (vgl. Froböse, 2004).

Während die Wirkungszusammenhänge zwischen „cycling&health“ (Froböse) in Städten und Verdichtungsräumen sowie in der Arbeitswelt bereits zu Kampagnen und Projekten geführt haben (vgl. [www.adfc.de](http://www.adfc.de)), scheint es so, dass hierzu weder an den Spezifika ländlicher Räume orientierte noch auf die Anliegen von Senioren bzw. Nicht- mehr- Erwerbstätige bezogene (präventive) Konzepte bzw. Handlungsansätze bestehen.

Hinter dieser Problemstellung der Gesundheit älterer Bürger in ländlichen Räumen und der Rolle der Radverkehrsmobilität verbergen sich sowohl Forschungsperspektiven als auch Aufgaben für die relevanten Interessengruppen, Krankenkassen, die öffentliche Hand usw. die Entwicklung von Informations- und Beratungskonzepten bzw. Modellprojekten für Ältere und mit Älteren voranzubringen.

## 6.3 Begleitung und Beratung von Gruppen und Initiativen

### Beratung auf Gegenseitigkeit

Mitglieder in Radwandergruppen bzw. Vereinen regen andere Menschen in ihrer sozialen Umgebung (Nachbarn, Freunde, Bekannte, Kollegen) an, sich ihnen anzuschließen. Neben dem nachgewiesenen Effekt sozialer Gruppen und Netzwerke (vgl. Fischer 2003), soziales Kapital zu erschließen, wird vor allem durch Vorbildfunktion und durch persönliche Ansprache oftmals erreicht, dass mehr ältere Bürger Rad fahren und, wie in der vorliegenden Untersuchung zur Radmobilität von Senioren in ländlichen Räumen von Aktiven bekräftigt wurde, dass das Fahren in informellen wie formellen Radwandergruppen zu *Beratungsprozessen auf Gegenseitigkeit* führt, die unterschiedliche Themen und Wirkungen haben:

- So kann den Einzelnen ein Gefühl von Sicherheit und Selbstwirksamkeit vermittelt werden, da im Bedarfsfall (z.B. bei Unfällen, Stürzen oder Reparaturen) sich die Mitglieder einer Gruppe untereinander beraten und auf eine Vielzahl unterschiedlicher Ressourcen zurückgreifen können, wie z.B. notwendige Kenntnisse, Fähigkeiten und Materialien,
- Neueinsteiger in Radwandergruppen, die Vertrauen in die eigene Leistungsfähigkeit, und in die Notwendigkeit von Übung durch die Gruppe erfahren, nutzen das Rad auch häufiger im Alltag. Daraus erwächst auch ein größeres Sicherheitsempfinden im alltäglichen Straßenverkehr,
- Ältere Bürger, die in einer Gruppe oder mit einem Partner wieder mit dem Radfahren beginnen, trainieren sich häufiger als „Alleinfahrer“ auch im Alltagsverkehr, sie werden leistungsfähiger, sie weiten deshalb ihre Entfernungen aus und trauen sich mehr zu.

Um diese Effekte zu unterstützen, können Radwandergruppen und Initiativen an die Öffentlichkeit treten und so auf sich und ihre Interessen aufmerksam machen. Die Öffentlichkeitsarbeit professionell zu gestalten, könnte neben der Unterstützung gegenseitiger Beratungsprozesse u.a. eine Aufgabe der Begleitung und Beratung solcher Gruppen sein.

## **Beratung zur Verkehrssicherheit**

Ältere Bürger, die sich einer Radwandergruppe anschließen, gewinnen (wieder) mehr Sicherheit, lernen durch Beobachtung der Anderen und deren Hinweise, sich gemäß der StVO im Verkehr zu bewegen und übertragen dieses Verhalten auch auf das alltägliche Radfahren. Mitglieder von Radwandergruppen achten außerdem sehr stark auf die Sicherheit ihrer (älteren) Mitfahrer auf Radtouren und sorgen für ein sicheres Verhalten z.B. durch Tragen von Warnwesten am Anfang und am Ende einer Gruppe. Dadurch werden Gefahrenpotentiale für Unfälle und Stürze reduziert.

An verschiedenen Stellen dieser Studie wird auf ein Dilemma aufmerksam gemacht, das die Verkehrssicherheitsarbeit mit älteren Radfahrern betrifft: Senioren wollen nicht in Kursform über regelkonformes Verhalten, über Kompensationsmöglichkeiten bei Einschränkungen, über technische Hilfen bei der Ausstattung ihrer Fahrräder usw. „belehrt“ werden. Besonders schwer ist es offensichtlich, Zugänge zu Senioren zu finden, wenn Organisationen einladen, deren Funktionen vorrangig mit Kontrolle und Überwachung in Verbindung gebracht werden, wie z.B. die Polizei oder auch die Verkehrswachten. Negative Schulerfahrungen, die Konfrontation mit der eigenen Unzulänglichkeit, Scham wegen des Auftretens vor anderen und andere Beweggründe erschweren die Inanspruchnahme von Kursangeboten der oben genannten Organisationen.

Obgleich Kursangebote zum überwiegenden Teil von den älteren Radfahrern abgelehnt werden, können sich viele von ihnen *Beratungsangebote* zu verschiedenen Themenfeldern durchaus vorstellen, und wenn Beratungen möglichst niedrigschwellig, „kursfern“ und gleichsam erlebnisorientiert angeboten werden, stoßen sie auf größere Akzeptanz: Beim „Anradeln“ im Frühjahr oder bei anderen „events“ werden Beratungen zu sichererem Anfahren und Anhalten, zur technischen Ausstattung, zur Überprüfung der Hör- und Sehfähigkeit durchaus angenommen.

<p>Diese Beobachtungen lassen es geboten erscheinen, über seniorenrechtliche Formen der Verkehrssicherheitsberatung und -bildung nachzudenken. Hier besteht eine besondere Chance, Interessierte und verantwortliche Verkehrs- und Lernexperten sowie (ältere) Verkehrsteilnehmer / Radfahrer und freiwillig Engagierte – nicht nur aus ländlichen – Räumen miteinander zu vernetzen.</p>
---

## Gruppen brauchen Begleitung

An einem Beispiel kann verdeutlicht werden, dass Bürger und Gruppen, die an der Mitgestaltung ihres ländlichen Lebensumfeldes und an Planungs- und Entscheidungsprozessen beteiligt sind (bzw. werden möchten), Begleitung brauchen können: so hatte es sich gezeigt, dass in beiden Landkreisen Mitglieder aus Radwandergruppen („Pedalritter“ und „SV Medizin Demmin“) etwas zur Förderung der regionalen Radmobilität beitragen wollten und sehr an einem Bürgerengagement in einer Arbeitsgruppe „Radmobilität“ interessiert waren. Angeregt wurde etwa, Routen im Landkreis zu erkunden und Rückmeldung an die zuständigen Verwaltungen zu geben, Patenschaften über Radunterstände zu übernehmen, Wege instand zu setzen bzw. die Ressourcen dafür zu erschließen etc.

Bei derartigen Initiativen brauchen Gruppen vor allem eine Begleitung bei der Moderation der einzelnen Aushandlungsprozesse (Steuerung des Redeanteils der Einzelnen, Überblick über die Diskussion, Moderationsmethoden), beim Festlegen von Verantwortlichkeiten und beim Finden des „Richtigen“ für eine Aufgabe - je nach den jeweiligen Interessen und Fähigkeiten der Bürger. Begleiter haben hier auch die Rolle, immer wieder zu motivieren und hinsichtlich der Umsetzung der geplanten Ideen einen langen Atem zu bewahren.

Radmobilitätsgruppen und Vereine stellen freiwillige Zusammenschlüsse dar, in denen Handlungsentscheidungen den Interessen, dem Engagementwillen und Kompetenzen der beteiligten Mitglieder folgen. In ihnen finden ständig Beratungsprozesse auf Gegenseitigkeit statt, die von außen unterstützt werden können. Das heißt, dass außen stehende Berater und Begleiter auf Wunsch der Gruppen hin tätig werden können, wenn es z.B. um Gruppenprozesse (Konflikte), um Projektentwicklung (z.B. Verkehrssicherheit), um neue Aufgaben oder solche Kommunikations- und Vernetzungsprozesse mit anderen Akteuren geht, die aufgrund ihrer Vielschichtigkeit der Unterstützung durch Moderatoren erfordern. die Netzwerkarbeit selbst zu bewältigen (Fischer 2003).

## 6.4 Koordination und Vernetzung von Experten und Organisationen

Ein Schlüssel zur Mobilisierung bürgerschaftlichen Engagements liegt in der Vernetzung der relevanten Akteure auf lokaler und/ oder regionaler Ebene. Darin sind neben dem Freiwilligensektor die Institutionen und Organisationen des Produktions- und Reproduktionsbereiches, wie z.B. in Schulen, Verwaltungen und Unternehmen beteiligt. Zu einer Förderung der Radmobilität kann die Vernetzung von freiwillig Engagierten untereinander sowie mit Organisationen und Verwaltungen beitragen.

Die Form des „Runden Tisches“ wird häufig gewählt, wenn Vertreter von verschiedenen Institutionen, die sich in anderen Zusammenhängen eher selten begegnen, gemeinsame Lösungen finden wollen. Anhand einiger *Beispiele* aus dem Projekt „Radverkehrsmobilität von Seniorinnen und Senioren in ländlichen Räumen“ sollen Möglichkeiten und Handlungsfelder für Kooperation und Vernetzung verschiedenster Akteure (Freiwillige, staatliche Organisationen bzw. Institutionen, Unternehmen) im Bereich der Förderung von Radmobilität skizziert werden:

### Rahmenbedingungen

In den Arbeitsgruppen zur Förderung der Radmobilität, die sich in den Landkreisen Nordwestmecklenburg und Demmin gegründet haben, wurden von den Teilnehmern Ideen entwickelt, um die Rahmenbedingungen für das Radfahren dauerhaft zu verbessern. Selbstverständlich geht es auch um das Anlegen neuer Radwege. Daneben gibt es aber eine Reihe von Vorstellungen, die zu den nicht-investiven Maßnahmen gehören:

- Im Landkreis Nordwestmecklenburg wollen die Teilnehmer der Arbeitsgruppe ehemalige Feldwege aufspüren, die *kurze Verbindungen zwischen einzelnen Ortschaften* darstellten, aber der Bildung von Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften in der DDR zum Opfer gefallen waren. Es sollen Gespräche mit Unternehmen geführt werden, die diese Flächen gegenwärtig bewirtschaften, um herauszufinden, ob eine Bereitschaft besteht, einzelne Wege wieder herzustellen und wie dieses Vorhaben umgesetzt werden kann. Dazu brauchen die Freiwilligen nicht nur die Unterstützung durch Verwaltungen (z.B. Katasteramt), sondern auch die Kooperation mit den landwirtschaftlichen Unternehmen, die durch die

Mitarbeiter in Ämtern und Gemeinden oder dem Landkreis erleichtert werden kann.

- *Land- und Forstwege* werden durch schwere landwirtschaftliche Maschinen häufig für den Radverkehr unbrauchbar gemacht. In der Arbeitsgruppe des Landkreises Nordwestmecklenburg gibt es Erfahrungen dazu, wie mit dieser Problematik in anderen Bundesländern umgegangen wird. So gilt etwa in Schleswig-Holstein das Verursacher-Prinzip, wonach derjenige, der den Radweg beschädigt, für dessen Wiederherstellung sorgt. Es wird deutlich, dass auch hier eine Kooperation zwischen den zuständigen Mitarbeitern in den Ämtern und Gemeinden, den Unternehmen sowie den Freiwilligen der Arbeitsgruppe notwendig wird, um sich diesem Anliegen zu widmen. Dazu werden verschiedene Kompetenzen und das Erfahrungswissen der älteren Freiwilligen benötigt (Verhandlungsgeschick, juristische Kenntnisse, Wissen um die betroffenen Radwege). Und nur durch Vernetzung bzw. Kooperation und die Moderation der Aushandlungsprozesse wird es möglich sein, die Unternehmen in die Verantwortung für das Gemeinwesen zu nehmen.
- Obgleich in beiden Landkreisen in den letzten Jahren der *wegweisenden Beschilderung von Radwegen* viel Aufmerksamkeit gewidmet wurde, entsprechen sie in vielerlei Hinsicht nicht den Ansprüchen der Radfahrer. Teilweise gibt es einen „Schilder-Dschungel“, der nur schwer durchschaubar ist, teilweise sind die Beschilderungen beschädigt oder nur mit einer Radwanderkarte dechiffrierbar. Zur Verwirrung der (älteren) Radfahrer trägt eine große Vielfalt in der Beschilderung bei, die eine leichte Orientierung unmöglich werden lässt und so den Spaß beim Radfahren beeinträchtigt. Auch hier setzen Ideen der Arbeitsgruppen an. So wollen die freiwillig Engagierten auf ihren Touren vermerken, welche Beschilderungen verwirrend oder beschädigt sind oder wo Hinweisschilder fehlen, um diese Kenntnisse an die zuständigen Mitarbeiter in den Ämtern und Gemeinden weiterzugeben, so dass diese Mängel behoben werden können. Wichtig ist hier, dass es überhaupt eine Kooperation zwischen Bürgern und Ämtern gibt und bei den Mitarbeitern in den Ämtern ein Bewusstsein existiert, dass es um konstruktive Hilfe geht und nicht um „Einmischung“ oder Nörgelei. Im Mittelpunkt steht eine Zusammenarbeit zwischen mündigen Bürgern und Mitarbeitern in den Verwaltungen, die durch Kooperation zwischen den beteiligten Akteuren auf lokaler Ebene erleichtert wird.

- In der schriftlichen Befragung wurde der Wunsch nach *Unwetterunterständen* bzw. *Rastplätzen* sichtbar. Bereits das Errichten solcher Unterstände kann durch Vernetzung und Kooperation verschiedener Akteure zu einer Maßnahme werden, die größtenteils aus Mitteln bürgerschaftlichen Engagements stammt: die Teilnehmer der Arbeitsgruppen eruieren geeignete und erwünschte Plätze. Sie sind es auch, die Unternehmen (z.B. Baumärkte, Holzfachhandel u.ä.) aktivieren wollen, das Material und die benötigten Gerätschaften bzw. Maschinen zur Verfügung zu stellen. Die Verwaltungen müssen informiert und dafür gewonnen werden, die Baumaßnahmen zu genehmigen. An diesem Beispiel werden die vielfältigen Möglichkeiten, die eine Vernetzung verschiedener Akteure auf lokaler und regionaler Ebene bieten, offenbar.
- Teilnehmer der Arbeitsgruppe zur Förderung der Radmobilität im Landkreis Demmin berichten über ähnliche Aktivitäten. So kümmert sich dort ein Bürger um *zugewachsene und unpassierbar gewordene Radwege*, die er freischneidet. Bisher hat er diese Arbeit allein geleistet. In der Arbeitsgruppe sind aber weitere Bürger aus seinem Ort, die ihre Unterstützung für die Erledigung dieser Aufgabe zugesichert haben. Die Bürgermeisterin des Ortes soll gewonnen werden, um mit den Verantwortlichen für Umweltschutz zu verhandeln, die sich weigern, die Sträucher zu beschneiden bzw. stutzen zu lassen. Das Engagement eines Einzelnen kann durch die Unterstützung anderer für längere Zeit erhalten werden und eine Vertretung der Interessen einer Gruppe von Bürgern erleichtert werden. Auch an dieser Stelle wird deutlich, welche wichtige Rolle eine Moderation von Aushandlungsprozessen zwischen verschiedenen Gruppen des Gemeinwesens einnimmt.

Werden diese und ähnliche Projekte durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit bekannt gemacht, wird die Bereitschaft von Unternehmen, für das Gemeinwesen verantwortlich zu handeln, größer, werden auch andere Bürger aktiviert, sich für das Gemeinwesen zu engagieren, können Mitarbeiter in den Verwaltungen leichter eine Haltung entwickeln, die sie Verantwortung mit den Bürgern in einem Gemeinwesen teilen lässt.

Vernetzung und Kooperation haupt- und ehrenamtlicher Akteure auf lokaler und regionaler Ebene ermöglichen und fördern die Nutzung des Erfahrungswissens der Älteren, eine Verknüpfung vielfältiger Ressourcen und ein gemeinwesen-orientiertes Handeln von Bürgern, Unternehmen und staatlichen Institutionen. Der Staat soll dabei lediglich die Rahmenbedingungen erleichtern helfen. Das Gelingen von Vernetzungsprozessen ist abhängig von der Moderation der Aushandlungsprozesse sowie von einer Bereitschaft zur Zusammenarbeit und Transparenz zwischen den unterschiedlichen beteiligten Interessengruppen. Als notwendig wird die Koordination von Netzwerken bzw. Kooperationsverbänden durch hauptamtliche Netzwerkbegleiter erachtet, die die Steuerung der Vernetzungsprozesse begleiten (vgl. dazu Kap. 6.5).

## **6.5 Ausblick: Professionelle Unterstützung von Radmobilität in ländlichen Räumen**

In den vorangehenden Abschnitten sind wesentliche Mobilitätsanliegen von Senioren und Seniorinnen in peripher- ländlichen Räumen erkennbar und erste Schlussfolgerungen insbesondere für nicht-investive Maßnahmen gezogen worden. Sie zielen im Kern darauf ab, Beteiligungs- und Selbstorganisationsprozesse zu empfehlen, die zu mehr / besserer Information, Aktivierung, Beratung von älteren Bürgern (für ältere Bürger) sowie zu Kooperationen und Vernetzungen zwischen Bürgern Gruppen, Vereinen und weiteren lokal bzw. regional tätigen Akteuren „für mehr Radverkehrsmobilität“ führen können. Insofern wurden Anregungen und Vorschläge gemacht, die hierfür geeignete Prinzipien und Verfahren in den Blick nehmen, um Anliegen transparent, öffentlich kommunizierbar werden zu lassen und Lösungsprozesse zu ermöglichen. Es werden also nicht einzelne Lösungen vorgestellt, da sie auf kommunalen Ebenen jeweils erst erarbeitet werden müssen. Im Zuge der vorgestellten Anregungen können die in Frage kommenden Partner die Befunde aus Befragung und Expertengesprächen selber aufnehmen und Prioritäten, auf örtliche Gegebenheiten beziehen und Reihenfolgen bilden, nach denen Themen bearbeitet werden können.

Gleichwohl ist im Vorhergehenden mehrfach auf typische Mobilitätshindernisse und -anliegen hingewiesen worden: den Beteiligten geht es durchgängig sowohl um eine Mitwirkung an der Verbesserung der Rahmenbedingungen für

Radverkehrsmobilität in ländlichen Räumen (Wege, Verkehrsmittel, Beschilderungen, Unfallgefahren etc.) als auch um eine größere Unterstützung bei der Erarbeitung von Konzepten im Umgang mit altersbedingten Veränderungsprozessen (Einschränkungen, Gesundheit, Sicherheits- und Regelwahrnehmungen). Für eine qualifizierte und nachhaltige Weiterentwicklung der Radmobilität in ländlichen Räumen – nicht nur bei älteren Bürgern - dürfte das Engagement der freiwillig Engagierten aus Gruppen und Verbänden sowie der Mitarbeiter aus Behörden und Einrichtungen allein nicht ausreichen, die in dieser Studie skizzierten Ergebnisse und Empfehlungen aufzunehmen.

Auch mit Blick auf bundesweite Rahmenbedingungen in ländlichen Regionen, die zum Teil als weniger schwerwiegend einzuschätzen sind als in den hier betrachteten peripheren ostdeutschen Räumen, wird auf die *Professionalität regional operierender Unterstützungseinrichtungen* mit professionell tätigem Personal zu setzen sein, wenn die Radmobilitätspotenziale unter Einbeziehung des Erfahrungswissens und der Anliegen von (älteren) Bürgern, bürgerschaftlich Engagierten und der öffentlichen Hand weiterentwickelt werden sollen.

Das folgende Tätigkeitsprofil zur professionellen Unterstützung von Radmobilität orientiert sich an dem Aufgabenverständnis anderer Agenturen für Bürgerengagement, die zur Unterstützung des Freiwilligensektors, von Senioren bzw. Selbsthilfefällen in der Bevölkerung bundesweit in unterschiedlichen Trägerschaften und Anbindungen bestehen (vgl. Enquete-Kommission 2002; Bischoff, Braun, Olbermann [Hrsg.], 2005). Eine Zusammenarbeit mit diesen Agenturen wäre in jedem Fall geboten und anzustreben.

Gleichsam modellhaft könnte das *Handlungsspektrum einer Agentur zur Moderation von regionalen Rad-Mobilitätsanliegen* so aussehen:

- Moderation von Kooperations- und Vernetzungsprozessen zwischen ehrenamtlich bzw. professionell operierenden Einrichtungen in der Region: insbesondere Initiierung und Moderation von regionalen Gesprächs- oder Arbeitsgruppen, „Runden Tischen“ bzw. vergleichbaren kommunikativen Formen, in denen die genannten Akteure (Bürger, Gruppen, Interessenorganisationen, Presse und Mitarbeiter aus Verwaltung, Politik) über die Förderung regionaler Radverkehrsmobilität gemeinsam beraten und Interessen ausbalancieren

- Aktivierung und Beratung von älteren Bürgern sowie anderen Gruppen (Jugendliche, Familien) für Radverkehrsmobilität
- Initiierung, Begleitung und Beratung von Selbstorganisationsprozessen (Gruppenbildung, Erfahrungsaustausch, Vernetzung)
- Erstellung von pädagogischen Konzepten, Arbeitshilfen für „sichere Mobilität“ in verschiedenen Lebensaltern;
- Weiterbildung Älterer zu Multiplikatoren und Mentoren bzw. *senior* Trainern
- Entwicklung von Mobilitätsprojekten, Touren im ländlichen Raum auf selbst organisierter, bürgerschaftlicher Grundlage (Erfahrungswissen; Bürger als Experten, Einbeziehung vorhandener Verbandsaktivitäten).

Es dürfte schließlich sowohl im Interesse der engagierten Bürger, Gruppen, Verbände und Akteure aus Verwaltungen und Politik als auch im Sinne des Nationalen Radverkehrsplans sein, wenn die in dieser Studie behandelten Problemstellungen mehr *Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit* erhalten. Der Sache dienlich wäre einerseits eine Ausweitung lokaler und regionaler Medienberichterstattung zu den Mobilitätsanliegen älterer Menschen im ländlichen Raum. Dafür dürften print- und non print- Medien, wie es die Erfahrungen im Projektverlauf gezeigt haben, auch durchaus aufzuschließen sein. Es bleibt aber andererseits die Aufgabe für die Gruppen, Verbände usw., für die Medien und die weitere Öffentlichkeit auch interessante und aufbereitete Materialien (Berichte zu Touren, events und Projekten; informative, gestaltete Faltblätter; themenbezogene Materialien etc.) zu entwickeln und zu vertreiben. Eine so qualifizierte Öffentlichkeitsarbeit bedarf - wie auch die zuvor skizzierten Handlungsanregungen - nicht nur eines großen zeitlichen Engagements der Beteiligten, die ja überwiegend ehrenamtlich engagiert sind, sondern vielmehr des know hows und der Beratung durch professionelle Akteure.

## 7. Anhang

### 7.1 Bundesweite Repräsentativität der Landkreise – Weitere Einordnungen

**Tab. 7.1: Ländliche Kreise geringerer Dichte**

Landkreis bzw. Kreisregion	Bundesland	Einwohnerdichte 2000
1 Müritz	MV	41
2 Mecklenburg-Strelitz	MV	42
3 Lüchow-Dannenberg	NI	43
4 Altmarkkreis Salzwedel	ST	44
5 Ostprignitz-Ruppin	BB	45
6 Prignitz	BB	45
<b>7 Demmin</b>	<b>MV</b>	<b>49</b>
8 Parchim	MV	49
9 Uckermark	BB	50
10 Ludwigslust	MV	52
11 Uecker-Randow	MV	52
12 Nordvorpommern	MV	55
13 Stendal	ST	58
14 Bitburg-Prüm	RP	59
15 Ostvorpommern	MV	60
16 Anhalt-Zerbst	ST	64
17 Uelzen	NI	67
18 Neustadt a.d.Waldnaab	BY	71
19 Daun	RP	71
20 Tirschenreuth	BY	74
21 Mecklen.-Strel./Neubrandenburg	MV	74
22 Soltau-Fallingbostal	NI	75
23 Rügen	MV	77
24 Neustadt a.d.Aisch-Bad W.	BY	78
25 Hildburghausen	TH	79
26 Nordfriesland	SH	80
27 Nordvorpommern/Stralsund	MV	81
28 Freyung-Grafenau	BY	84
29 Regen	BY	85

30 Rhön-Grabfeld	BY	85
31 Garmisch-Partenkirchen	BY	86
32 Ostvorpommern/Greifswald	MV	86
33 Wittenberg	ST	88
34 Kyffhäuserkreis	TH	91
35 Rottal-Inn	BY	92
36 Haßberge	BY	93
37 Bad Kissingen	BY	96
38 Dithmarschen	SH	96
39 Neustadt a.d.Waldnaab/Weiden	BY	96
40 Schwandorf	BY	97
41 Bernkastel-Wittlich	RP	97
42 Weißenburg-Gunzenhausen	BY	98
43 Dingolfing-Landau	BY	103

Quelle BBR 2002

**Tab. 7.2: Landkreise bzw. Kreisregionen mit Einwohnerdichte unter 100 Ew./km<sup>2</sup>**

Landkreis bzw. Kreisregion	Ew.- Dichte 2000	Siedlungsstruk -tureller -kreistyp	Bundesland
1 Müritz	41	9	MV
2 Mecklenburg-Strelitz	42	9	MV
3 Lüchow-Dannenberg	43	9	NI
4 Altmarkkreis Salzwedel	44	9	ST
5 Ostprignitz-Ruppin	45	9	BB
6 Prignitz	45	9	BB
<b>7 Demmin</b>	<b>49</b>	<b>9</b>	<b>MV</b>
8 Parchim	49	9	MV
9 Uckermark	50	9	BB
10 Ludwigslust	52	9	MV
11 Uecker-Randow	52	9	MV
12 Güstrow	55	7	MV
13 Nordvorpommern	55	9	MV
14 Stendal	58	9	ST
<b>15 Nordwestmecklenburg</b>	<b>58</b>	<b>8</b>	<b>MV</b>
16 Bitburg-Prüm	59	9	RP

17	Ostvorpommern	60	9	MV
18	Anhalt-Zerbst	64	9	ST
19	Uelzen	67	9	NI
20	Elbe-Elster	69	7	BB
21	Dahme-Spreewald	70	4	BB
22	Neustadt a.d.Waldnaab	71	9	BY
23	Daun	71	9	RP
24	Tirschenreuth	74	9	BY
25	Mecklen.- Strel./Neubrandenburg	74	9	MV
26	Jerichower Land	75	7	ST
27	Soltau-Fallingbostel	75	9	NI
28	Teltow-Fläming	76	4	BB
29	Rügen	77	9	MV
30	Potsdam-Mittelmark	78	4	BB
31	Neustadt a.d.Aisch-Bad W.	78	9	BY
32	Rotenburg (Wümme)	78	4	NI
33	Straubing-Bogen	79	8	BY
34	Ohre-Kreis	79	7	ST
35	Niederschles. Oberlausitzkreis	79	7	SN
36	Hildburghausen	79	9	TH
37	Nordfriesland	80	9	SH
38	Vogelsbergkreis	81	7	HE
39	Nordvorpommern/Stralsund	81	9	MV
40	Freyung-Grafenau	84	9	BY
41	Regen	85	9	BY
42	Rhön-Grabfeld	85	9	BY
43	Bayreuth	86	8	BY
44	Garmisch-Partenkirchen	86	9	BY
45	Saale-Orla-Kreis	86	7	TH
46	Ostvorpommern/Greifswald	86	9	MV
47	Havelland	87	4	BB
48	Amberg-Sulzbach	87	8	BY
49	Cham	87	7	BY
50	Bad Doberan	87	7	MV
51	Wittmund	87	7	NI

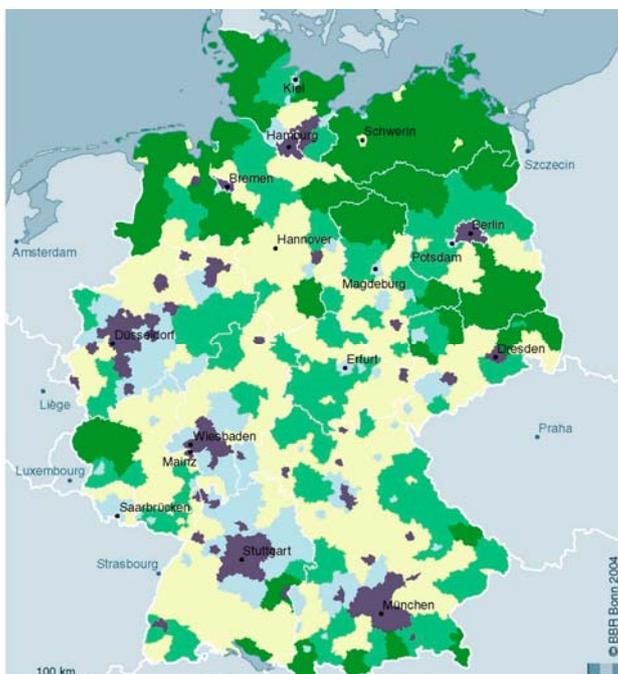
52	Torgau-Oschatz	87	4	SN
53	Märkisch Oderland	88	4	BB
54	Oder-Spree	88	4	BB
55	Wittenberg	88	9	ST
56	Nienburg (Weser)	90	4	NI
57	Cochem-Zell	91	7	RP
58	Kyffhäuserkreis	91	9	TH
59	Rottal-Inn	92	9	BY
60	Waldeck-Frankenberg	92	7	HE
61	Bördekreis	92	7	ST
62	Spree-Neiße	93	7	BB
63	Ansbach	93	8	BY
64	Haßberge	93	9	BY
65	Neumarkt i.d.Opf.	94	7	BY
66	Ostallgäu	94	8	BY
67	Schleswig-Flensburg	95	8	SH
68	Bad Kissingen	96	9	BY
69	Oberallgäu	96	8	BY
70	Dithmarschen	96	9	SH
71	Neustadt a.d.Waldnaab/Weiden	96	9	BY
72	Schwandorf	97	9	BY
73	Bernkastel-Wittlich	97	9	RP
74	Eichstätt	98	7	BY
75	Weißenburg-Gunzenhausen	98	9	BY
76	Sangerhausen	99	7	ST
77	Cuxhaven	99	7	NI
78	Potsdam- Mittelmark/Brandenburg	99	4	BB
79	Main-Spessart	100	7	BY

### **Funktionspotenzial ländlicher Räume**

Ländliche Räume zeichnen sich durch eine Funktionsvielfalt aus. Neben der Agrarproduktion verfügen sie über weitere wichtige Potenziale zur wirtschaftlichen Entwicklung, zur Sicherung der landschaftlichen Attraktivität und des Naturschutzes, zur Entwicklung des Tourismus oder zur Bereitstellung

von Ressourcen für Agglomerationsräume. Im Raumordnungsbericht 2005 wurde auf Grundlage der Ausprägung von ausgewählten Indikatoren ein Index des ländlichen Funktionspotenzials der Landkreise ermittelt. Die Beispiel-Landkreise Demmin und Nordwestmecklenburg gehören zu den *sehr ausgeprägten ländlichen Räumen mit hohem ländlichen Funktionspotenzial* (dunkelgrün auf der Karte 4). Diese Räume finden sich vor allem im Norden Deutschlands insbesondere auch in den Küstengebieten, aber auch im Südosten der ostdeutschen Länder, im westlichen Rheinland-Pfalz und im östlichen und südlichen Bayern (BBR, 2005, S.212f).

### Karte 7.1: Funktionspotenzial ländlicher Räume



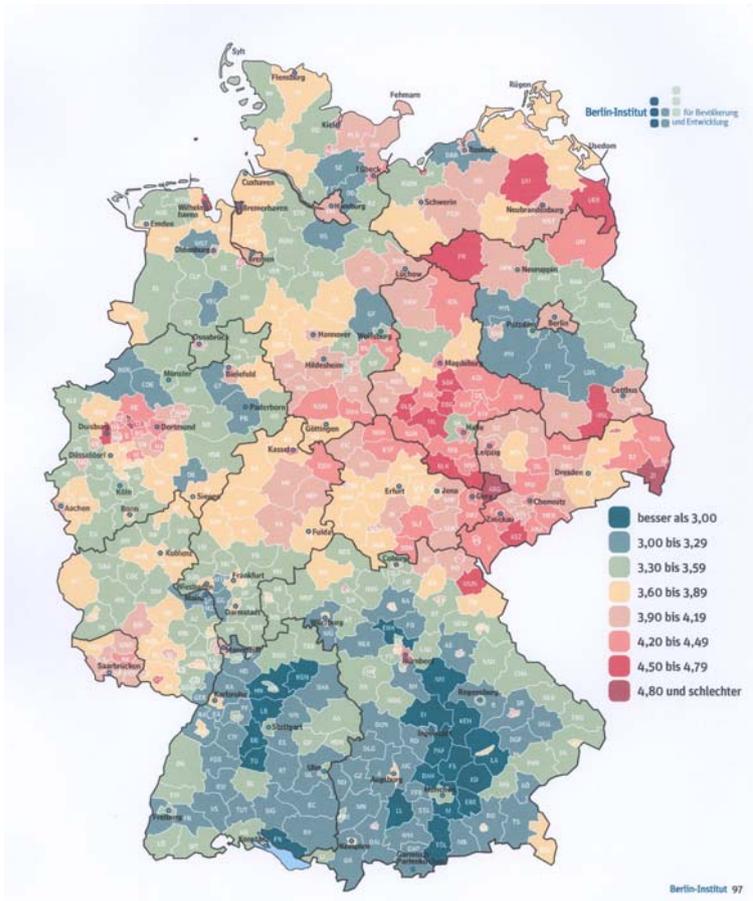
Quelle: BBR 2005a

### Deutschland 2020

Das Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung erstellte im Rahmen der Studie „Deutschland 2020 - Die demografische Lage der Nation“ ein Ranking der bundesdeutschen Landkreise und Kreisfreien Städte. Anhand der Kombination verschiedener demographischer, ökonomischer und sozialer Indikatoren wird deren Zukunftsfähigkeit beurteilt. Hierzu wurde einerseits eine Gesamtbewertung erstellt sowie Vergleiche anhand verschiedener Einzelindikatoren erstellt. Es wurden die Bereiche Demographie, Wirtschaft, Integration, Bildung sowie Familienfreundlichkeit anhand einer jeweils unterschiedlichen Zahl an Indikatoren bewertet und dann zu der

Gesamtbewertung aggregiert. Insgesamt wurden 22 Indikatoren betrachtet (Berlin-Institut, 2006).

### Karte 7.2: Deutschland 2020



Quelle: Berlin Institut 2006

### Einordnung der Beispiel-Landkreise

Der Landkreis Demmin liegt in der Gesamtbewertung an fünftletzter Stelle von 439 bewerteten Landkreisen und kreisfreien Städten. Er weist nach der Klassifizierung des Berlin-Instituts also eine sehr geringe Zukunftsfähigkeit auf (rot auf der Karte). Unter den 20 Letztplatzierten liegen mit einer Ausnahme (Stadt Gelsenkirchen) nur Landkreise bzw. kreisfreie Städte der ostdeutschen Länder vor allem aus Sachsen-Anhalt, aus dem nördlichen und südlichen Rand Brandenburgs, aus dem thüringischen Harz und aus dem östlichen Mecklenburg-Vorpommern. Der Landkreis Nordwestmecklenburg steht demgegenüber besser da und ist bei der Gesamtbewertung im Mittelfeld eingeordnet, in dem sich gleichermaßen eine große Zahl von Regionen aus Ost- und Westdeutschland finden.

Neben der Gesamtbewertung wurde in der Studie des Berlin-Instituts auch eine Bewertung der demographischen und ökonomischen Entwicklungstrends vorgenommen. Dabei wurde eine Benotung ausgewählter demographischer und ökonomischer Indikatoren relativ zu den anderen Kreisen vorgenommen. Die Trendwertung für Demmin und Nordwestmecklenburg fällt dabei negativ aus. Die Landkreise liegen damit allerdings nicht in der schlechtesten Kategorie, es gibt noch Kreise mit besonders negativer Trendbewertung. In der Kategorie negativer Trend sind neben dem Großteil der ostdeutschen Kreise auch einige ländliche westdeutsche Kreise eingeordnet wie im südlichen Niedersachsen, an der westlichen Nordseeküste Niedersachsens und Schleswig-Holsteins, im südwestlichen Nordrhein-Westfalen, in den nördlichen und östlichen Randlagen Bayerns sowie im Bereich des Odenwalds (Baden-Württemberg, Hessen, Bayern).(ebd.)

### **Zukunftsatlas 2004**

Die Prognos AG veröffentlichte im Jahr 2004 den so genannten Zukunftsatlas 2004 in dem anhand von 29 makro- und sozioökonomischen Indikatoren die Zukunftschancen der 439 Landkreise und kreisfreien Städte in Deutschland bewertet wurden.(Prognos AG, 2004) Der so genannte Zukunftsindex wurde aus dem Dynamik-Index (11 Indikatoren) und dem Stärke-Index (18 Indikatoren) gebildet. Dabei wurde jeweils eine unterschiedliche Anzahl an Indikatoren aus den Bereichen Demographie, Soziale Lage & Wohlstand, Arbeitsmarkt, Wettbewerb & Innovation sowie Erreichbarkeit herangezogen. Es wurden aus dem Gesamtranking sieben verschiedene Regionstypen abgeleitet, die ähnliche Potenziale und ähnliche Problemlagen aufweisen.

### **Einordnung der Beispiel-Landkreise**

Der Landkreis Demmin wurde beim Gesamtranking in die schlechteste Kategorie als *Region mit sehr hohen Zukunftsrisiken* eingeordnet und liegt auf dem vorletzten Platz 438, schlechter ist nur die Stadt Hoyerswerda bewertet. Insgesamt sind elf Kreise/kreisfreie Städte dieser Kategorie zugeordnet. Die *Regionen mit sehr hohen Zukunftsrisiken* (dunkelblau auf der Karte 4.6) liegen sämtlich in Ostdeutschland vor allem im östlichen Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und südlichen Brandenburg. In solchen Regionen sind alle oben genannten Bereiche stark unterdurchschnittlich ausgeprägt. Als Merkmale werden im Zukunftsatlas genannt: weit unterdurchschnittliche Kaufkraft, sehr hohe Arbeitslosigkeit sowie ein starker Bevölkerungsrückgang, insbesondere in der Gruppe der „Jungen Erwachsenen“(ebd.).

### Karte 7.3: Zukunftsatlas



Regionen mit -1m bundesdeutschen Vergleich - ...

Quelle Prognos AG 2004

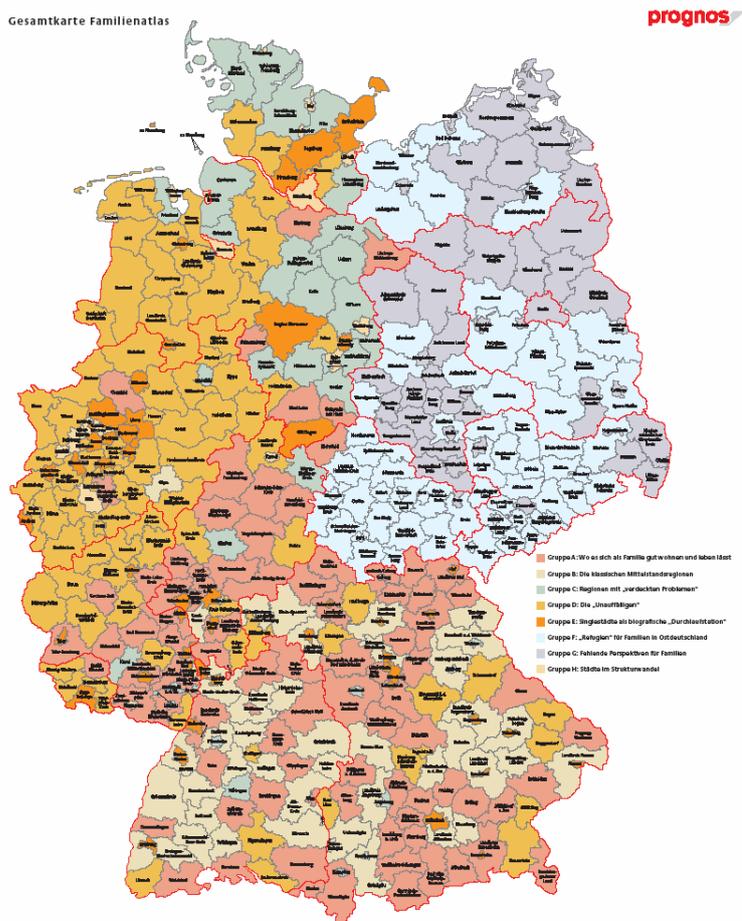
Der Landkreis Nordwestmecklenburg ist als *Region mit hohen Zukunftsrisiken* (mittelblau auf der Karte 1.6) klassifiziert und belegt den Gesamtrang 382. In diese Kategorie sind 46 Kreise/kreisfreie Städte eingeordnet, die sämtlich in den ostdeutschen Ländern liegen.

Beide Landkreise schneiden jedoch beim Dynamik-Index, also der Entwicklungsdynamik, besser ab als beim Gesamtindex oder bei der momentanen Standortstärke (DM: Rang 405, NWM: Rang 356).

### Familienatlas 2005

Im Jahr 2005 veröffentlichte die Prognos AG den so genannten Familienatlas 2005. Damit sollten alle 439 Kreise und kreisfreien Städte in Deutschland klassifiziert werden, um Regionengruppen mit gleichen „Familienfreundlichkeitsprofilen“ zu identifizieren. Die Bewertung fand anhand von 16 Indikatoren aus den fünf unterschiedlichen inhaltlichen Kategorien Demographie, Betreuungsinfrastruktur für Kinder, Bildung und Arbeitsmarkt, Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Sicherheit und Wohlstand statt. Mittels einer Clusteranalyse wurden acht Gruppen von Regionen gebildet, bei denen die

Mitglieder innerhalb weitgehend homogen sind, zwischen den Gruppen in ihrer Ausprägung jedoch sehr heterogen. Folgende Regionengruppen wurden gebildet: „Wo es sich als Familie gut leben lässt“, „Klassische Mittelstandsregionen“, „Regionen mit verdeckten Problemen“, „Singlestädte als biografische Durchlaufstationen“, „Refugien für Familien in Ostdeutschland“, „Fehlende Perspektiven für Familien“, „Städte im Strukturwandel“ (Prognos AG 2004).



## Karte 7.4: Familienatlas

Quelle: Prognos AG 2005

### Einordnung der Beispiel-Landkreise

Der Landkreis Demmin wird in die Regionengruppe *Fehlende Perspektiven für Familien* (dunkelgrau auf der Karte 1.7) eingeordnet. Knapp die Hälfte der ostdeutschen Landkreise mit Schwerpunkt im östlichen Mecklenburg-Vorpommern, nördlichen Brandenburg, im östlichen Sachsen und in großen Teilen Sachsen-Anhalts, findet sich in dieser Kategorie wieder, in der allerdings nur ostdeutsche Landkreise eingeordnet sind. Unter den 51 Kreisen bzw.

kreisfreien Städten nimmt der Landkreis Demmin immerhin einen oberen Mittelfeld Platz ein. Charakterisiert wird dieser Regionstyp durch die verhältnismäßig starke Schrumpfung der Bevölkerung, die hohe Arbeitslosigkeit, das vergleichsweise geringere Bildungsniveau, eine große Zahl an Kindern und Jugendlichen, die von Sozialhilfe leben sowie ein geringeres Sicherheitsniveau. Auch werden in diesen Regionen ein Drittel mehr Kinder als im Bundesdurchschnitt im Straßenverkehr verletzt. Die ökonomischen und sozialen Nachteile für Familien können in diesen Regionen durch das gute Kinderbetreuungsangebot nicht aufgewogen werden (Die Zeit, 2005, 6).

Der Landkreis Nordwestmecklenburg zählt demgegenüber zu den *Familienfreundlichen Zonen im Osten*, In diese Kategorie sind die übrigen ostdeutschen Regionen eingeordnet. Der Landkreis Nordwestmecklenburg liegt dabei unter den 62 Kreisen und kreisfreien Städten im oberen Drittel. In den *Familienfreundlichen Zonen* ist wie überall im Osten die Betreuungsinfrastruktur gut. Zwar leiden auch diese Kreise unter Arbeitsmarkt- und Ausbildungsproblemen, aber Wohlstand, Sicherheit und allgemeine demographische Entwicklung sind dort positiv zu bewerten (ebd.).

### **Perspektive Deutschland**

In der Internetumfrage „Perspektive Deutschland“, einer Initiative von McKinsey, stern, ZDF und AOL wurde die heutige und erwartete Zufriedenheit am Wohnort/in der Region erfragt (Perspektive Deutschland 2005). Innerhalb Deutschlands bestehen dementsprechend große regionale Unterschiede bei der Einschätzung der Lebensqualität. Die Westdeutschen (75%) sind zufriedener als die Ostdeutschen (40%) mit ihrer Region. Am schlechtesten wird die Lebensqualität in strukturschwachen Regionen bewertet. In der Region Mecklenburgische Seenplatte, in der der Landkreis Demmin liegt und in der Region Westmecklenburg, in der der Landkreis Nordwestmecklenburg liegt, wird die heutige und auch die zukünftige Lebensqualität im Vergleich schlecht bewertet. Im Vergleich von 117 Regionen liegt die Region Mecklenburgische Seenplatte bei der heutigen Zufriedenheit am Wohnort auf Platz 112, die Region Westmecklenburg auf Rang 107. Bei der erwarteten Zufriedenheit am Wohnort sieht es ähnlich aus. Die Mecklenburgische Seenplatte liegt weiterhin auf Rang 112, während die künftige Entwicklung in Nordwestmecklenburg etwas besser eingeschätzt wird. Mit Rang 99 lässt die Region sogar einige westdeutsche Regionen wie Oberpfalz-Nord, Westpfalz oder Oberfranken-Ost hinter sich.

## 7.2 Radwegpräferenzen in Demmin und Nordwestmecklenburg

Die Befragtergebnisse geben Aufschluss darüber, welche Straßen oder Wege in dem Wohnumfeld der über 50-Jährigen in den beiden Landkreisen fahrradgerechter gestaltet werden sollten. Die besonders häufigen Nennungen wurden nach Landkreis gegliedert.

### Landkreis Demmin - Liste der gewünschten Radwege

- Demmin- Quitzerow- Kletzin- Pensen – Tutow - Jarmen
- Neukalen (Kuhdamm) – Wassow – Kützerhof- Upost-Deven – Randow – Rustow - Waldberg
- Rustow - Randow – Kühlhaus- Vorbein- Sassen
- Malchin - Neukalen - Dargun– Zarnekow — Warrenzin- Demmin
- Demmin – Pensen – Zeitlow – Rustow –Loitz –Trantow/ Loitz-Sassen
- Loitz – Poggendorf
- Düvier -Loitz - Trantow- Passow - Gr. Zastrow - Greifswald
- Demmin - Siedenbrünzow – Tutow/ - Krukow
- Tutow- Schmarsow
- Demmin – Stavenhagen
- (Borrentin – Gravelotte)
- Demmin – Altentreptow – Mühlenhafen Altentreptow - Neubrandenburg
- Klempenow- Burow - Altentreptow
- Demmin– Hohenmocker – Letzin –Burow- Altentreptow
- Altentreptow - Klockow – Stavenhagen - Malchin
- Dargun – Brudersdorf- Beestland- Drönnewitz
- Lindenhof - Stavenhagen
- Gülzow – Stavenhagen/Gülzow - Rollmannshagen
- Rosenow – Lapitz – Penzlin
- Tollensetal/ Neubrandenburg - Tollensetal
- Tützpätz – Gültz.Pripsleben - Altentreptow

- Woldberg – Gädebehn
- Wodarg - Siedenbollentin
- Treuen – Trantow– Schwinge - Vorbein
- Kummerow - Ivenack
- Faulenrost – Malchin,
- Malchin – Remplin- Teterow
- Wendisch – Basedow Höhe
- Neukalen – Pohnsdorf – Remplin
- Malchin –Duckow
- Malchin – Jägerhof/ Kantholz
- Malchin – Gielow- Basedow
- Waren/ Müritz – Malchin
- Alt Tellin – Daberkow
- Alt Tellin - Buchholz
- Schönfeld – Meesiger/ Sommersdorf Kummerow- Wolkwitz/
- Sommersdorf – Grammentin-Stavenhagen
- Verchen – Trittelwitz – Vorwerk
- Grammentin - Maxfelde
- Wotenick – Nossendorf - Medrow
- Lindenberg – Markow
- Heidekrug – Loitz

#### **Landkreis Nordwestmecklenburg - Liste der gewünschten Radwege**

- Am Schwarzen Busch-Gollwitz
- Am Schwarzen Busch-Timmendorf
- Bad Kleinen-Wliligrad
- Cramon-Gottmansförde-Brüsewitz
- Cramon-Gottmansförde-Warnitz

- Dassow-Selmsdorf
- Dorf Mecklenburg-Hohen Vielchen-Fessenow-Retgensdorf
- Dorf Mecklenburg-Wismar (Stadtweg)
- Gadebusch-Drangun-Drieberg-Gottmannsförde-Herrensteinfeld-Warnitz-Schwerin
- Gadebusch-Lützow- Schwerin
- Gadebusch-Passow-Patrow--Mühlen-Eichsen-Bobitz-Wismar
- Grambow-Wittenförde (bei Schwerin)
- Gressow-Gägelow-Zierow
- Grevemühlen-Roggenstorf-Damshagen-Grevesmühlen
- Grevemühlen-Roggenstorf-Groß Viogthagen-Dassow
- Grevesmühlen-Klütz-Wohlenberger Wieck, Grevesmühlen- Santow-Warnow
- Grevesmühlen-Manderow-Hohenkirchen-Ostsee
- Grevesmühlen-Warnow-Wohlenberg-Boltenhagen
- Groß Schwansee-Kalkhorst-Klein Prartshagen-Klütz
- Groß Trebbow-Moorbrink-Barner Stück
- Harkensee-Tankenhagen (bei Dassow)
- Herren Steinfeld-Friedrichsthal
- Herren Steinfeld-Schwerin
- Hohenkirchen-Beckerwitz-Hohen Wiesenhof
- Hornsdorf-Müggenburg
- Kirch Stück-Lübstorf
- Kirchdorf-Fährdorf-Groß Strömkendorf-Wismar/Blowatz
- Kirchdorf-Timmendorf
- Klütz-Wohlenberg-Gägelow-Wismar
- Losten-Bad Kleinen-Hohen Viecheln
- Losten-Hoppenrade-Groß Stieten
- Lübow-Wismar

- Lüdershof-Nienhof-Schöberg (südwestlich von Schönberg)
- Lützw-Badew
- Lützw-Brüsewitz-Schwerin
- Neuburg-Dreveskirchen-Pepelow-Rerik
- Neukloster-Lübberstorf
- Neukloster-Pennewitt-Warin über Neumühle
- Neukloster-Poel
- Neukloster-Ravensruh
- Neukloster-Reinstorf
- Neukloster-Rüggkamp
- Neukloster-Wismar, z. B, über Kritzw/ Schmakentin
- Questin-Bernstorf (Jeese)-Vitense-Rehna
- Ratzeburg-Raddingsdorf
- Rehna-Gadebusch
- Rehna-Grevesmühlen-Ostsee
- Reinhardsdorf-Wakenstädt
- Roggendorf-Krembz-Neuendorf-Wakenstädt-Gadebusch
- Rohlstorf-Neuburg-Steinhausen
- Rosenhagen-Potenitz-Dassow
- Schlagdorf-Schönberg-Dassow (alte Kleinbahnstrecke?)-Pötenitz-Priwall,  
vorbei an Bechelsdorf und Boitin Resdorf
- Schönberg-Ratzeburg: auf der Karte einzeichnen
- Schönberg-Roduchelstorf-Rehna-Gadebusch (B 104)
- Schönberg-Schaalsee
- Schönberg-Sehnsdorf
- Schwerin: Bahnhofübergang zw. Schwerin-Medewege und Kirchstück,  
Werderstrasse
- Schweriner Innenstadt
- Schwerin-Mühle-Eichsen-Grevesmühlen-Boltenhagen

- Schwerin-Wismar (Lübsdorf-Wismar, Lübsdorf-Seehof-Wickendorf)
- Utecht-Herrnburg
- Utecht-Schlagdorf- Schlagbrügge
- Warin-Blankenberg
- Warin-Görnorn-Groß Raden
- Wismar-Bad Kleinen
- Zickhusen-Alt Meteln
- Zierow-Wendorf-Hohen Wieschendorf (am Strand)

### 7.3 Fragebogen

An dieser Stelle wird lediglich der Fragebogen für den Landkreis Demmin eingefügt, da die Fragebögen bis auf wenige Details (Nennung von Orten u.ä.) nahezu identisch sind.



Hochschule Neubrandenburg  
University of Applied Sciences

## Befragung der über 50-Jährigen im Landkreis Demmin zur Nahmobilität und zum Radfahren

*IHRE MEINUNG IST GEFRAGT*

**Lieber Mitbürger/ Liebe Mitbürgerin im Landkreis Demmin!**

... in einer Gesellschaft, in der immer mehr Menschen älter werden, stellt sich die Frage, für welche Wege ältere Menschen welches Verkehrsmittel benutzen – welche Bedeutung das Radfahren dabei vor allem im Nahverkehr spielt und wie die Möglichkeiten zum Radfahren verbessert werden können.

**Mit der Beteiligung an dieser Befragung können Sie einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Situation von Rad fahrenden Menschen ab 50 Jahren im Landkreis Demmin leisten.**

Bitte senden Sie diesen Fragebogen möglichst bis 15. Juli 2006 in einem **nicht frankierten** Briefumschlag mit dem Hinweis „ANTWORT“ und „Porto bezahlt der Empfänger“ an



**ISAB-Institut  
Overstolzenstr. 15  
50677 Köln**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Wie lange sind Sie in der Regel pro Woche außer Haus unterwegs, z.B. zum Einkaufen oder zum Familienbesuch? (Reine Fahrzeit)</li> </ul>				V1
weniger als 4 Std.	5-8 Std.	9-11 Std.	über 12 Std.	
1	2	3	4	

<ul style="list-style-type: none"> <li>Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend? Bitte kreuzen jeweils an, welches Verkehrsmittel Sie für jede Tätigkeit gut nutzen.</li> </ul>					
	zu Fuß	Auto, Motorrad/ Moped/Mof a	Bus/Bah n	Fahrrad	
Firma/ Betrieb/ Dienststelle	1	2	3	4	V2
Besuch bei Familie, Freunden, Bekannten	1	2	3	4	V3
Supermarkt, Geschäft	1	2	3	4	V4
Verein/Verbände, Ehrenamt/ bürgerschaftliches Engagement	1	2	3	4	V5
Café, Gaststätte, Begegnungsstätte, Kino	1	2	3	4	V7
Schrebergarten, Datsche, Bootshaus	1	2	3	4	V8
Ausflug in die Natur	1	2	3	4	V9
Kirche, Friedhof	1	2	3	4	V10
Arzt, Apotheke	1	2	3	4	V11
Amt, Bürgerbüro, Frisör, Bank	1	2	3	4	V12

<ul style="list-style-type: none"> <li>Wie beurteilen Sie die Verkehrssituation für die über 50-Jährigen im Landkreis Demmin?</li> </ul>				V13
Die Verkehrssituation für die über 50-Jährigen im Landkreis Demmin ist ...	1 gut	2 befriedigen	3 schlecht	
	2	3	4	

<ul style="list-style-type: none"> <li>Folgende Aussagen beziehen sich auf die Verkehrssituation der über 55-Jährigen in Ihrem Wohnumfeld. Bitte kreuzen Sie an, ob Sie dieser Aussage zustimmen oder nicht.</li> </ul>				
	1 stimm e zu	2 stimme teilweise zu	3 stimme nicht zu	
Die Mobilitätsmöglichkeiten in meinem Wohnumfeld beeinträchtigen meine persönliche Lebensführung und Lebensqualität.	1	2	3	V14
Die Verkehrssituation in meinem Wohnumfeld ist gut.	1	2	3	V15
Die Wege zwischen meinem Wohnort und den Zielorten sind zu lang.	1	2	3	V16

In meinem Wohnumfeld sind die Anschlussmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Taxi) gut.	1	2	3	V17
Öffentliche Verkehrsmittel in meinem Wohnumfeld fahren zu selten.	1	2	3	V18
Mein Wohnort wird nur bei Anruf angefahren, daher ist genaue Planung notwendig.	1	2	3	V19

<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Welchen Beobachtungen zum Radverkehr im Landkreis Demmin stimmen Sie zu oder nicht?</b> Bitte kreuzen jeweils an, ob Sie diesen Aussagen zustimmen oder nicht.</li> </ul>				
	1 stimme zu	2 stimme teilweise zu	3 stimme nicht zu	
Heute fahren mehr ältere Menschen Rad als zu DDR-Zeiten.	1	2	3	V20
Fahrradfahren wird eine wichtige Alternative zu anderen Verkehrsmitteln	1	2	3	V21
Ältere Menschen besitzen mittlerweile Fahrräder mit einem höheren Sicherheitsstandard als früher, z.B. Gangschaltung.	1	2	3	V22

<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Wie oft fahren Sie Rad, wenn es Ihnen möglich ist?</b></li> </ul>				V23
jeden Tag	1	<b>nie</b> <sup>5</sup> → wenn Sie nie Radfahren bitte weiter mit Frage 19!		
ein Mal pro Woche	2			
mehrmals in der Woche	3			
ein Mal im Monat	4			

## Für Radfahrer geht es hier weiter!

<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Welche Entfernungen legen Sie mit Ihrem Fahrrad zurück, wenn es Ihnen möglich ist?</b></li> </ul>				
bis zu 5 km	6-10 km	11-19 km	über 20 km	
1	2	3	4	V24

<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Welche Ziele können Sie mit Ihrem Fahrrad erreichen?</b> Bitte geben Sie an, ob Sie folgende Ziele mit Ihrem Fahrrad gut oder weniger gut erreichen.</li> </ul>				
	1 gut	2 befriedigen d	3 schlecht	
Firma/ Betrieb/ Dienststelle	1	2	3	V25
Besuch bei Familie, Freunden, Bekannten	1	2	3	V26
Supermarkt, Geschäft	1	2	3	V27
Verein/Verbände, Ehrenamt/bürgerschaftliches Engagement	1	2	3	V28
Cafe, Gaststätte, Begegnungsstätte, Kino	1	2	3	V29
Schrebergarten, Datsche, Bootshaus	1	2	3	V30
Ausflug in die Natur	1	2	3	V31
Kirche, Friedhof	1	2	3	V32
Arzt, Apotheke	1	2	3	V33
Amt, Bürgerbüro, Frisör, Bank	1	2	3	V34

• <b>Warum fahren Sie Fahrrad?</b> Bitte kreuzen sie an, ob folgende Gründe für Sie wichtig sind.				
<b>Ich fahre Rad...</b>	<b>1 wichtig</b>	<b>2 weniger wichtig</b>	<b>3 nicht wichtig</b>	
...weil ich kurze Wege habe	1	2	3	V35
...weil es nicht so anstrengend ist wie zu gehen	1	2	3	V36
...weil es Spaß macht	1	2	3	V37
...um Zeit zu sparen	1	2	3	V38
...um geringe Kosten und wenig Stress zu haben	1	2	3	V39
...um Bewegung zu haben und mich gesund zu halten	1	2	3	V40
...um mit anderen Menschen zusammen zu sein	1	2	3	V41
...um mich vor Kriminalität sicher zu fühlen	1	2	3	V42
...um mich umweltfreundlich zu verhalten	1	2	3	V43
...weil es keine öffentlichen Verkehrsmittel gibt	1	2	3	V44
...weil ich kein Auto/Motorrad/Moped/Mofa besitze	1	2	3	V45

• <b>Mit wem fahren Sie Rad?</b> Mehrere Antworten möglich.				
<b>Ich fahre Rad...</b>	<b>häufig</b>	<b>selten</b>	<b>nie</b>	
... alleine	1	2	3	V46
... mit Freunden, Bekannten	1	2	3	V47
... mit meinem Partner	1	2	3	V48
... mit dem Verein	1	2	3	V49

• <b>In welchem Zustand ist Ihr Fahrrad?</b>				
<b>Mein Fahrrad ist</b>	<b>1 neu, vor kurzem erst</b>	<b>2 gut erhalten</b>	<b>3 schlecht</b>	
...	1	2	3	V50

• <b>Wie hat sich die Fahrradsituation für die über 50-Jährigen im Landkreis Demmin in den letzten 5 Jahren entwickelt?</b>				
<b>Die Fahrradsituation ist...</b>	<b>1 besser geworden</b>	<b>2 gleich geblieben</b>	<b>3 schlechter geworden</b>	
	1	2	3	V51

• <b>Wie beurteilen Sie die Radfahrmöglichkeiten für die über 50-Jährigen in Ihrem Amt bzw. in Ihrer Gemeinde?</b> Beantworten Sie die Frage insbesondere für den Amtsbezirk in dem Sie wohnen.				
	<b>1 gut</b>	<b>2 befriedigend</b>	<b>3 schlecht</b>	
Stadt Dargun	1	2	3	V52
Stadt Demmin	1	2	3	V53
Amt Demmin-Land	1	2	3	V54
Amt Jarmen-Tutow	1	2	3	V55
Amt Malchin am Kummerower See	1	2	3	V56

Amt Peenetal/Loitz	1	2	3	V57
Amt Stavenhagen	1	2	3	V58
Amt Treptower Tollensewinkel	1	2	3	V59
Landkreis Demmin insgesamt	1	2	3	V60

• Waren Sie mit dem Fahrrad schon mal unterwegs ...?			
	ja	nein	
im Landkreis Müritz	1	2	V61
im Landkreis Mecklenburg-Strelitz	1	2	V62
in der Stadt Neubrandenburg	1	2	V63

• Wie beurteilen Sie die Radfahrmöglichkeiten der über 50 Jährigen ...?			
Bitte geben Sie an, ob die Radfahrmöglichkeiten in jeweiligen Regionen gut, weniger gut oder eher schlecht sind.			
	1 gut	2 befriedigend	3 schlecht
im Landkreis Müritz	1	2	V64
im Landkreis Mecklenburg-Strelitz	1	2	V65
in Stadt Neubrandenburg	1	2	V66

• Nutzen Sie auch die großen Radwege des Radtourismus in Mecklenburg-Vorpommern, wie z.B. die Eiszeitroute?				
<b>häufig</b>	1	<b>gelegentlich</b>	2	<b>nie</b>
				3
				V67

• Kennen Sie alte Wege oder Trampelpfade in Ihrem Wohnumfeld, die als Radwege genutzt werden können? Bitte nennen Sie die drei für Sie wichtigsten Strecken.		V68-70
(1)	_____	
(2)	_____	
(3)	_____	

• Kennen Sie existierende Radwege in Ihrem Wohnumfeld, die nicht genutzt werden? Bitte nennen Sie die drei für Sie wichtigsten Strecken.		V71-73
(1)	_____	
(2)	_____	
(3)	_____	

• Welche Straßen oder Wege in Ihrem Wohnumfeld sollten fahrradgerechter gestaltet werden? Bitte nennen Sie die drei für Sie wichtigsten Strecken.		V74-76
(1)	_____	
(2)	_____	
(3)	_____	

• Wie könnte man über 50-Jährige dazu anregen, (mehr) Fahrrad zu fahren? Bitte geben Sie an, ob Sie folgende Vorschläge für wichtig, weniger wichtig oder nicht wichtig halten.	
---	--

	<b>1 wichtig</b>	<b>2 weniger wichtig</b>	<b>3 nicht wichtig</b>	
Örtliche Presse sollte regelmäßig über die Anliegen der Älteren berichten	1	2	3	V77
Durch organisierte Radtouren in der Umgebung, z. B. kombinierte Touren Bus/Bahn und Rad	1	2	3	V78
Durch Rastplätze, Unterstände an Fahrradwegen außerhalb von Ortschaften	1	2	3	V79
Durch Notrufsäulen für Radfahrer außerhalb der Ortschaften (ähnlich denen für Autofahrer)	1	2	3	V80
Durch Beteiligung an der Verbesserung der Radfahrmöglichkeiten	1	2	3	V81

<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Was kann man als Radfahrer Ihrer Meinung nach tun, um mehr ältere Menschen zum Fahrrad fahren zu motivieren?</b> Bitte kreuzen Sie jeweils an, ob Sie folgende Maßnahmen für wichtig, weniger wichtig oder nicht wichtig halten.</li> </ul>				
	<b>1 wichtig</b>	<b>2 weniger wichtig</b>	<b>3 nicht wichtig</b>	
Mehr Rad fahren und für andere ein Beispiel sein	1	2	3	V82
Eigene Begeisterung und Wissen über das Radfahren an Andere weitergeben	1	2	3	V83
Radgruppe/ Radverein organisieren	1	2	3	V83
Aktiv an der Verbesserung der Radfahrmöglichkeiten mitarbeiten	1	2	3	V84

## Für Radfahrer und Nicht-Radfahrer geht es hier weiter!

<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Angesichts leerer Kassen in den Kommunen stellt sich die Frage, wie die Älteren selbst an der Radfahrersituation mitwirken können. Wären Sie bereit selbst aktiv an der Verbesserung der Radfahrersituation mitzuwirken?</b> Bitte kreuzen Sie jeweils an, ob Sie folgende Aufgaben übernehmen könnten.</li> </ul>						
<b>ja</b>	1	<b>vielleicht</b>	2	<b>nein</b>	3	
						V85

<ul style="list-style-type: none"> <li><b>An welchen Aktivitäten würden Sie mitwirken?</b> Bitte kreuzen Sie jeweils an, ob Sie folgende Aufgaben übernehmen könnten.</li> </ul>				
	<b>ja</b>	<b>vielleicht</b>	<b>nein</b>	
An den Planungsgesprächen	1	2	3	V86
An der Ausbesserung der Landwirtschafts- und Forstwegen für Fahrrad	1	2	3	V87
An der Beschilderung	1	2	3	V88
Übernahme einer Patenschaft einer Radroute	1	2	3	V89
An der Errichtung von Fahrradunterständen zwischen den Ortschaften	1	2	3	V90

<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Welche andere Möglichkeiten gibt es, dass die Älteren an der Verbesserung der Radfahrmöglichkeiten in Demmin beitragen</b></li> </ul>
---

_____
-------

V91

**• Sind Sie daran interessiert, in einer Gruppe zur Verbesserung der Radfahrmöglichkeiten in Ihrem Wohnumfeld und im Landkreis Demmin mitzuwirken?**

<b>interessiert</b>	1	<b>weniger interessiert</b>	2	<b>nicht interessiert</b>	3
---------------------	---	-----------------------------	---	---------------------------	---

V92

→ wenn Interesse, dann teilen Sie uns bitte Ihre Adresse mit, damit Sie eingeladen werden können.

**• Was kann die Verwaltung und die Politik Ihrer Meinung nach tun, um mehr ältere Menschen zum Fahrradfahren zu motivieren?**  
Bitte kreuzen Sie an, ob folgende Verbesserungen für Sie wichtig oder weniger wichtig sind.

	<b>1 wichtig</b>	<b>2 weniger wichtig</b>	<b>3 nicht wichtig</b>	
Örtliche Presse sollte regelmäßig beispielhafte Radtouren vorstellen	1	2	3	V93
Die Verwaltung und Politik sollten Öffentlichkeitsarbeit betreiben, um das Radfahren attraktiver zu machen	1	2	3	V94
Der Landkreis sollte beispielhafte Initiativen der Älteren für den Radverkehr anerkennen und ehren	1	2	3	V95
Der Landkreis soll einen realistischen Radwegeplan erstellen	1	2	3	V96
Jährlicher Bericht der Verwaltung, was für den Radverkehr geleistet wurde	1	2	3	V97
Der Landkreis soll Beschwerdestellen einrichten, an die Fahrradprobleme der Älteren mitgeteilt werden können.	1	2	3	V98

**• Was verbessert die Sicherheit der über 50-jährigen Radfahrer?**  
Bitte kreuzen jeweils an, ob Sie folgende Faktoren für wichtig halten.

	<b>1 wichtig</b>	<b>2 weniger wichtig</b>	<b>3 nicht wichtig</b>	
Radfahrkurse/ Sicherheitstraining	1	2	3	V99
Kenntnis der Radfahrregeln	1	2	3	V100
Aufklärung über die Rechte beim Radfahren	1	2	3	V101
Gute Ausrüstung des Fahrrads, z.B. Bremsen, Licht, Klingel, Gangschaltung, Rückspiegel	1	2	3	V102
Schutzmaßnahmen beim Radfahren, z.B. Helm, helle Kleidung, roter Winker	1	2	3	V103
Hohe Bequemlichkeit des Fahrrads, z.B. leichtes Gewicht, tiefer Einstieg	1	2	3	V104

**• Wie kann die Qualität der Radwege erhöht werden?**  
Bitte kreuzen Sie jeweils an, ob Sie diese Vorschläge für sinnvoll oder weniger sinnvoll halten.

	<b>1 wichtig</b>	<b>2 weniger wichtig</b>	<b>3 nicht wichtig</b>	
Durch den Ausbau der ortsverbindenden Wege für den Radverkehr	1	2	3	V105
Durch straßenbegleitende Radwege	1	2	3	V106
Durch bessere Verbindung der Radwege miteinander	1	2	3	V107
Durch einfache Orientierung/ gute Ausschilderung/ Kartentafeln	1	2	3	V108
Poller, Straßenlaternen und Verkehrsschilder sollen von den Radwegen entfernt werden	1	2	3	V109
Durch Nutzung stillgelegter Bahnstrecken als Radwege	1	2	3	V110
Durch Nutzung Landwirtschaftswege und Forstwegen als Radwege	1	2	3	V111

<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Wie könnten die Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der Radfahrsituation im Landkreis Demmin beitragen?</b> Bitte geben Sie an, ob Sie folgende Vorschläge für wichtig, weniger wichtig oder nicht wichtig halten.</li> </ul>				
	<b>1 wichtig</b>	<b>2 weniger wichtig</b>	<b>3 nicht wichtig</b>	
Durch Fahrradmitnahme im Bus	1	2	3	V112
Durch bessere Verknüpfung von Radverkehr mit Bus und Bahn	1	2	3	V113
Durch bessere Ausrichtung von Bus und Bahn auf die Bedürfnisse von Älteren, nicht nur auf den Schülerverkehr	1	2	3	V114
Durch bessere Zubringer und „Lumpensammler“, z.B. Rufbusse/Kleinbusse, für die man sich anmelden kann	1	2	3	V115
Durch sichere Abstellmöglichkeiten für Räder	1	2	3	V116

<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Würden Sie (mehr) Fahrrad fahren, wenn der Landkreis Demmin fahrradfreundlicher wäre?</b></li> </ul>						
<b>ja</b>	1	<b>vielleicht</b>	2	<b>nein</b>	3	
						V117

<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Sind Sie der Meinung, dass die Verwaltungsvorschriften abgeschafft werden sollen, die die Eigeninitiative der über 50-Jährigen einschränken?</b></li> </ul>						
<b>ja</b>	1	<b>vielleicht</b>	2	<b>nein</b>	3	
						V118

<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Wenn die Verwaltungsvorschriften nicht abgeschafft werden, sind Sie der Meinung, dass die Politik und Verwaltung die finanziellen Mittel zur Verbesserung der Radfahrsituation zur Verfügung stellen soll?</b></li> </ul>						
<b>ja</b>	1	<b>vielleicht</b>	2	<b>nein</b>	3	
						V119

<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Sind Sie der Meinung, dass die Eigeninitiative der über 50-Jährigen durch die Vorschriften behindert wird?</b></li> </ul>						
<b>ja</b>	1	<b>vielleicht</b>	2	<b>nein</b>	3	
						V120

## Angaben zu Ihrer Person

<b>• Bitte geben Sie Ihr Geschlecht und Alter an:</b>						
Frau	1	Mann	2	V121	Ich bin _____ Jahre alt.	1-5

<b>• Was ist Ihr höchster Bildungsabschluss?</b>		
Kein Schulabschluss	1	V123
9. Klasse der POS, Volksschul-/Hauptschulabschluss	2	
Polytechnische Oberschule (POS), Realschulabschluss (Mittlere Reife, 10.Klasse Abschluss), Facharbeiter	3	
Erweiterte Oberschule (EOS), Berufsausbildung mit Abitur (BAA), (Fach-)Hochschulreife / Abitur	4	
Hochschul-, Universitätsabschluss, Meisterstudium	5	

<b>• Welchen Erwerbsstatus haben Sie?</b>		
In Teilzeit erwerbstätig	1	V124
Voll erwerbstätig	2	
Nicht erwerbstätig, Rentner/in, Pensionär/in, Vorruhestand	3	

<b>• In welcher Gemeinde wohnen Sie? _____.</b>	V125
---	------

<b>• In welchem Amt liegt Ihre Gemeinde?</b>						
Stadt Dargun	1	Amt Jarmen-Tutow	4	Amt Malchin am Kummerower See	7	V126
Stadt Demmin	2	Amt Stavenhagen	5	Amt Treptower Tollensewinkel	8	
Amt Demmin-Land	3	Amt Peenetal/Loitz	6			

<b>• Seit wie vielen Jahren leben Sie schon in Ihrer Gemeinde? Seit ____ Jahren.</b>	V127
--	------

<b>• Besitzen Sie ein Auto?</b>				
ja	1	nein	2	V128

<b>• Wie schätzen Sie Ihren Gesundheitszustand ein?</b>				
Mein Gesundheitszustand ist ...	<b>1</b> gut	<b>2</b> befriedigend	<b>3</b> schlecht	V129
	1	2	3	

Wir bedanken uns für Ihre Mitarbeit und wünschen Ihnen eine schöne Zeit.  
Über die Ergebnisse der Untersuchung werden Sie durch die örtliche Presse informiert!

## 7.4 Gesprächsleitfäden für die Expertengespräche

### Gesprächsleitfaden für Gespräche mit Vertretern von Seniorenvereinigungen

Organisation:

Name:

Datum:

Projekt kurz vorstellen

- Es geht um die Nahverkehrsmobilität von Seniorinnen und Senioren im ländlichen Raum (zwei Landkreise M-Vs), also darum, ob und wie ältere Menschen sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad, ggf. auch mit dem öffentlichen Nahverkehr in ihrem näheren Umfeld bewegen
- gefördert vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, aber auch das Landesministerium für Wirtschaft interessiert sich für Ergebnisse aus dem Projekt

1. Ist das Thema interessant für Sie selbst?  
 ja             nein
- 1.1 Wenn ja, warum:
- 1.2 Wenn nein, warum nicht:
  
2. Ist über die Nahverkehrsmobilität im Kreissenorenbeirat (bzw. der Seniorenvereinigung...) gesprochen worden?
  - War sie Thema,
  - ist sie vielleicht derzeit gerade Thema
  - oder können Sie sich vorstellen, dass sie für den Seniorenbeirat ein interessantes Thema sein kann?
3. Worüber diskutieren Sie derzeit im Landkreis, was sind Themen, die Sie bewegen?
4. Fahren Sie eigentlich selbst Rad? (zu welchem Zweck...)
5. Können Sie aus eigener Beobachtung oder aus der Erfahrung der Arbeit in Ihrer Organisation sagen, ob sich der Anteil älterer Menschen an Radfahrern verändert hat?
6. Was, glauben Sie, könnte die Mobilität von Seniorinnen und Senioren im ländlichen Raum befördern?
7. Was schränkt die Mobilität von älteren Menschen im ländlichen Raum ein?

8. Können Sie mir andere wichtige Personen im Landkreis nennen, die mit diesem Thema zu tun haben oder sich dafür interessieren können?
9. Gibt es in der nächsten Zeit Termine, die mit dem Thema verbunden sind?
10. Können wir wegen anderer Fragen noch einmal auf Sie als Experte für ältere Menschen zukommen? Wir möchten im Frühjahr sogenannte Werkstattgespräche führen und würden uns freuen, wenn Sie oder jemand aus Ihrer Organisation/ Verein... daran teilnahme.

Vielen Dank für Ihre Mithilfe...

**Gesprächsleitfaden für Gespräche mit Vertretern von Verkehrsverbänden**  
(Verkehrswacht, adfc, bund, ...), Vereinen, Mitarbeitern in Verwaltungen

Organisation:

Name:

Datum:

Projekt kurz vorstellen

- Es geht um die Nahverkehrsmobilität von Seniorinnen und Senioren im ländlichen Raum (zwei Landkreise M-Vs), also darum, ob und wie ältere Menschen sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad, ggf. auch mit dem öffentlichen Nahverkehr in ihrem näheren Umfeld bewegen
- gefördert vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, aber auch das Landesministerium für Wirtschaft interessiert sich für Ergebnisse aus dem Projekt

1. Sind Sie mit dem Thema „Ältere und Mobilität im ländlichen Raum“ in irgendeiner Weise in der letzten Zeit in Berührung gekommen?
  - 1.1 Ist die Frage nach der Mobilität im ländlichen Raum eigentlich ein Thema für Sie selbst?
  - 1.2 Ist Ihnen dieses Thema (Mobilität von älteren Menschen) vor längerer oder kürzerer Zeit unter Bekannten, bei Freunden, in Ihrem persönlichen Umfeld mal begegnet? Inwiefern?
  - 1.3 Sehen Sie spezifische Besonderheiten, die die Mobilität älterer Menschen im ländlichen Raum von der in Städten unterscheidet?
2. Welche Themen bewegen Sie derzeit im Verein/ Verband?
3. Aus Sicht Ihres Vereins/ Ihrer Organisation (...):

- War das Thema „Mobilität älterer Menschen im ländlichen Raum“ in den letzten 1-2 Jahren bei Ihnen präsent?
  - Glauben Sie, dass Sie dieses Thema in Angriff nehmen sollten?
4. Was meinen Sie, wozu nutzen Ältere hauptsächlich ihr Rad?
  5. Können Sie aus eigener Beobachtung oder aus Sicht Ihrer Organisation (...) sagen, ob sich der Anteil älterer Menschen an den Radfahrern verändert hat?
  6. Welche Einschränkungen sehen Sie in Bezug auf die Nah-Mobilität Älterer?
    - wegen ihres Alters, ihres Einkommens o.ä.
    - aufgrund ihres Lebens in einer ländlichen Region
  7. Welche Bedingungen müssen Ihrer Meinung nach in ländlichen Regionen gegeben sein, damit nicht mit dem Auto gefahren wird, sondern Füße oder Fahrrad oder der ÖPNV genutzt werden?
  8. Was erleichtert es aus Ihrer Sicht, sich mit dem Fahrrad auf den Weg zu machen?
  9. Was würden Sie im Landkreis, in der Region, in den kleinen Orten gern verändert sehen in Bezug auf das Mobil-Sein älterer Menschen?
  10. Gibt es in der nächsten Zeit Termine, die mit dem Thema zu tun haben? Z.B. „Anradeln“, Sportereignisse o.ä.?
  11. Können Sie mir andere wichtige Personen im Landkreis nennen, die Ihnen zur Thematik „Mobilität älterer Menschen im ländlichen Raum“ in den Sinn kommen? Welche Organisation oder welche Personen könnten sich für das Thema noch interessieren?
  12. Können wir noch einmal auf Sie als Experte zukommen? Wir möchten im Frühjahr sogenannte Werkstattgespräche führen und würden uns freuen, wenn Sie daran teilnähmen.

Vielen Dank für Ihre Mithilfe...

## 8. Tabellen

Tab. 3.1: Siedlungsstrukturelle Regionstypen und Abgrenzungskriterien.....	24
Tab. 3.2: Siedlungsstrukturelle Kreistypen und Abgrenzungskriterien .....	26
Tab. 3.3: Typen ländlicher Räume .....	29
Tab. 3.4: Strukturindikatoren der Landkreise Demmin und Nordwestmecklenburg .....	38
Tab. 3.5: Bevölkerung am 31.12.2004 nach Altersgruppen ab 50 Jahren .....	48
Tab. 3.6: Kriterien der demographischen Regionstypen.....	55
Tab. 7.4: Ländliche Kreise geringerer Dichte .....	154
Tab. 7.5: Landkreise bzw. Kreisregionen mit Einwohnerdichte unter 100 Ew./km <sup>2</sup> .....	155

## 9. Literatur

Gertrud M. Backes; Wolfgang Clemens: Lebensphase Alter: eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Altersforschung. Weinheim [u.a.], 1998.

bast (Hrsg.): Perspektiven der Verkehrssicherheitsarbeit mit Senioren. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft M131. Bergisch-Gladbach, 2001.

Bauer, Petra; Otto, Ulrich: Mit Netzwerken professionell zusammenarbeiten. Band 2: Institutionelle Netzwerke in Steuerungs- und Kooperationsperspektive. Tübingen, 2005.

BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung): Raumordnungsbericht 2000. Berichte Band 7. Bonn, 2000.

BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung): Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden - Ausgabe 2002. Berichte Band 14. Bonn, 2002.

BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung): Raumordnungsbericht 2005. Berichte Band 21. Bonn, 2005a.

BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung): Anpassungsstrategien für ländliche/periphere Regionen mit starkem Bevölkerungsrückgang in den neuen Ländern. Werkstatt: Praxis Heft 38. Bonn, 2005b.

BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung): Raumordnungsprognose 2020/2050. Berichte Band 23. Bonn, 2006.

Berlin- Institut für Weltbevölkerung und globale Entwicklung (Hrsg.): Deutschland 2020. Die demografische Zukunft der Nation. Berlin, 2004.

Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (Hrsg.): Die demografische Lage der Nation. Autoren: Kröhnert, Steffen; Medicus, Franziska; Klingholz, Reiner. München, 2006.

Bertelsmann Stiftung „Aktion Demografischer Wandel“: Demografiebericht. Ein Baustein des Wegweisers Demografischer Wandel. [www.aktion2050.de/wegweiser](http://www.aktion2050.de/wegweiser)

Bischoff, Stefan; Braun, Joachim; Olbermann, Elke (Hrsg.): Leitfaden zur Tätigkeit von Agenturen für Bürgerengagement. ISAB- Schriftenreihe: Berichte aus Forschung und Praxis Nr.90. Leipzig, 2005.

Bucher, H. J.; Kocks, M.; Siedloff, M. (Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung): Regionale Alterung, Haushalts- und Wohnungsmarktentwicklung. Expertise im Auftrag der Sachverständigenkommission "2. Altenbericht der Bundesregierung". Bonn, 1996.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Raumordnungsbericht 2005. Bonn, 2005.

Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). Perspektiven der Verkehrssicherheitsarbeit mit Senioren. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen M 131. Bergisch Gladbach, 2001.

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.): Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter. Berlin, 2002.

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.): Fünfter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik. Potenziale des Alters in Wirtschaft und Gesellschaft. Berlin, 2005.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2002 – Fahrradverkehr – Bonn, 2004.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Hrsg.): Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Berlin, 2001.

Burmeister, Joachim; Heller, Anne; Stehr, Ilona: Weiterbildung älterer Menschen für bürgerschaftliches Engagement als *senior*Trainerin. ISAB- Berichte aus Forschung und Praxis Band 91. Leipzig, 2005.

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V. (DIW Berlin): Pressemitteilung am 01.11.2006

Dehne, Peter und Kaether, Johann (2007): Strategien der Landes- und Regionalplanung zur Bewältigung des demographischen Wandels. Endbericht. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Bonn, 2007.

Die Zeit: Wo Familien am besten leben. In: Die Zeit Nr. 4/2005 vom 20. Januar 2005, S. 6

DIW Berlin: Fußgänger- und Fahrradverkehr gewinnen an Bedeutung. Wochenbericht DIW Berlin Nr. 44/2006, S. 625 ff.

Dräger, W. & Klöckner, D.: Ältere Menschen zu Fuss und mit dem Fahrrad unterwegs. In: Flade, A; Limbourg, M. & Schlag, B. (Eds.): Mobilität älterer Menschen. Opladen, 2001.

Engelhardt, Kai/ Follmer Robert et al.: Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht Mecklenburg-Vorpommern. Infas, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), 2002.

Download unter: <http://www.kontiv2002.de/publikationen.htm>.

Engels, Dietrich; Braun, Joachim; Burmeister, Joachim (Hrsg.): *SeniorTrainerinnen* und *seniorKompetenzteams*: Erfahrungswissen und Engagement älterer Menschen in einer neuen Verantwortungsrolle. ISAB-Berichte aus Forschung und Praxis. Köln/ Leipzig, 2007.

Enquete- Kommission „Zukunft des bürgerschaftlichen Engagements“ Deutscher Bundestag (Hrsg.): Bürgerschaftliches Engagement auf dem Weg in eine zukunftsfähige Bürgergesellschaft. Schriftenreihe Band 4. Opladen, 2004.

Feige, Mathias u.a.: Volkswirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Bedeutung des Radtourismus in Mecklenburg- Vorpommern sowie Marketinganalyse. Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg- Vorpommern. Berlin, 2004.

Fischer, Veronika et al. (Hrsg.): Netzwerke - ein neuer Typ bürgerschaftlichen Engagements: zur Theorie und Praxis der sozialen Netzwerkarbeit mit Älteren. Schwalbach am Taunus, 2003.

Flade, Antje: Städtisches Umfeld und Verkehrsmittelnutzung älterer Menschen. In: Schlag, Bernhard/ Megel, Katrin (Eds.): Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter. Band 230. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. 2002.

Flade, Antje; Limbourg, Maria; Schlag, Bernhard: Mobilität älterer Menschen. Opladen, 2001.

Frick, Joachim: Lebenslagen im Wandel. Determinanten kleinräumlicher Mobilität in Westdeutschland. Frankfurt/ Main u.a. 1996.

Froböse, Ingo: Cycling & Health. Köln, 2004.

Hainz, Michael: Dörfliches Sozialleben im Spannungsfeld der Individualisierung. Bonn, 1999.

Hartenstein, W. & Weich, G.-U.: Mobilität und Verkehrsmittelwahl. In Schlag, B. & Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (Hrsg.): Verkehrssicherheit älterer Menschen. Mobilität erhalten und fördern. Bonn, 1993.

Haus, Michael: Bürgergesellschaft, soziales Kapital und lokale Politik : theoretische Analysen und empirische Befunde. Opladen, 2002.

Höhn, Charlotte; Roloff, Juliane: Die Alten der Zukunft - bevölkerungsstatistische Datenanalyse: Forschungsbericht [im Auftrag des Bundesministeriums für Familie und Senioren. Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung]. Stuttgart, 1994.

Hunecke, Marcel/ Tully, Claus. J./ Bäumer, Doris (Hrsg.): Mobilität von Jugendlichen. Opladen, 2002.

Infas, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW): Demographischer Wandel und Mobilität. Ergebnisbericht 2005. Grundlagenstudie für das

Bundesministerium für Verkehr-, Bau und Wohnungswesen. Projektnummer 3507. 2005.

Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) [Auftragnehmer]; Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Mobilität in Deutschland. Endbericht. Bonn, Berlin, 2003.

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) [Auftragnehmer]; Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. Bonn, Berlin, 2004.

Informationsdienst Alter & Forschung; VOL:5 (20), S. 3-10 2004

Kettler, Dietmar: Recht für Radfahrer. München, 1997.

Kloas, Jutta/ Kuhfeld, Hartmut: Fußgänger- und Fahrradverkehr gewinnen an Bedeutung. In: Wochenbericht des DIW Berlin Nr. 44/2006. S. 625-631. 2006.

Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH, Projektmanagement Tourismus (Hrsg.): Integriertes Regionales Entwicklungskonzept für den Landkreis Demmin. 2004.

Landgesellschaft Mecklenburg Vorpommern: Integriertes Regionales Entwicklungskonzept für den Landkreis Demmin. In Zusammenarbeit mit ANIMARE. Leetzen, 2004.

MABL (Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern): Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen bis 2020. Raumentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern. Informationsreihe der Obersten Landesplanungsbehörde Nr. 11 12/2005. Schwerin, 2005a.

MABL (Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern): Landesentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin, 2005b.

Mathwig, Gasala; Mollenkopf, Heidrun: Ältere Menschen: Problem- und Wohlfahrtslagen. In: Zapf, Wolfgang; Habich, Roland (Hrsg.): Wohlfahrtsentwicklung im vereinten Deutschland. Berlin, 1996.

Menning, Sonja: GeroStat- statistische Daten: Demographische Alterung in den Regionen - das Beispiel Mecklenburg-Vorpommern. In: Informationsdienst Alterfragen. Deutsches Zentrum für Altersfragen. Heft Nr. 3. Mai/Juni 2005

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW – Maßnahmen- und Wirksamkeitsuntersuchung – Düsseldorf, 2000.

Mollenkopf, H.; Flaschenträger, P.; Zapf, W.: Erhaltung von Mobilität im Alter. (Schriftenreihe des BMFSFJ, Bd. 197) Stuttgart, Berlin, Köln, 2001.

Mollenkopf, Heidrun; Flaschenträger, Pia: Erhaltung von Mobilität im Alter. Schriftenreihe des BMFSFJ, Band 197. Stuttgart usw., 2001.

Mollenkopf, Heidrun; Ostwald, Frank: Die Mobilität Älterer in städtischen und ländlichen Regionen Ost- und Westdeutschlands. In: Flade, Antje u.a. (Hrsg.). Mobilität älterer Menschen. Opladen, 2001, S.111-126.

Olk, Thomas: Förderung des bürgerschaftlichen Engagements: Fakten, Prioritäten, Empfehlungen; Impulse für die Bürgergesellschaft. Berlin, 2003

Perspektive Deutschland: Projektbericht Perspektive Deutschland 2004/05. 2005. Download aus dem Internet unter: [www.perspektive-deutschland.de](http://www.perspektive-deutschland.de), Zugriff am 10.01.2007

Picot, Sibylle (Hrsg.): Freiwilliges Engagement in Deutschland – Freiwilligensurvey 1999. Ergebnisse der Repräsentativerhebung zu Ehrenamt, Freiwilligenarbeit und bürgerschaftlichem Engagement. 2. korr. Aufl.. Stuttgart u.a. S. 209-302.

Prognos AG: Prognos-Zukunftsatlas 2004.

Im Internet unter: [www.prognos.com/zukunftsatlas](http://www.prognos.com/zukunftsatlas), Zugriff am 10.01.2007

Prognos AG: Familienatlas 2005.

Im Internet unter: [www.prognos.com/familienatlas](http://www.prognos.com/familienatlas), Zugriff am 10.01.2007

Regionaler Planungsverband Westmecklenburg: Regionales Radwegekonzept Planungsregion Westmecklenburg. Schwerin, 2002.

RPV (Regionaler Planungsverband) Mecklenburgische Seenplatte: Regionales Raumordnungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte. Neubrandenburg, 1998.

RPV (Regionaler Planungsverband) Westmecklenburg: Regionales Raumordnungsprogramm Westmecklenburg. Schwerin, 1996.

Rudinger, Georg (Hrsg.): Freizeitmobilität älterer Menschen. Dortmund Dortmundener Beiträge zur Raumplanung. Dortmund, 2004

Schroeter, Klaus R.; Zängl, Peter: Altern & bürgerschaftliches Engagement. Aspekte der Vergemeinschaftung und Vergesellschaftung in der Lebensphase Älterer. Wiesbaden 2006

Schürt, Alexander; Spangenberg, Martin und Pütz, Thomas: Raumstrukturtypen. Konzept - Ergebnisse - Anwendungsmöglichkeiten - Perspektiven. BBR-Arbeitspapier. Bonn, 2005.

Schüttemeyer, Anke; Föbker, Stefanie: Siedlungsstrukturen und die Freizeitmobilität älterer Menschen - eine Zusammenschau. In: Rudinger 2004 a.a.O., S. 134-142.

Schweizer, Thomas: Langsamverkehr und verkehrsberuhigte Bereiche. Einführung zur Tagung. Fachhochschule Rapperswil HSR vom 15. 02. 2002. Download unter: [www.r.hsr.ch/Bilder/02-02-15-tagung-hsr.pdf](http://www.r.hsr.ch/Bilder/02-02-15-tagung-hsr.pdf). 2002.

Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern: Jahrbuch 2005. Download unter: [www.statistik-mv.de/doku/veroeff/verzeichnis\\_veroeff.pdf](http://www.statistik-mv.de/doku/veroeff/verzeichnis_veroeff.pdf).

Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern (2005): Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2005. Schwerin.

Steffens, Ulrich u.a.: Ältere Menschen als Radfahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 112. Bergisch Gladbach, 1999.

Sticht, E.: Ältere Menschen als Radfahrer – Befragung und Beobachtungen an innerstädtischen Knotenpunkten mit Markierungen für den Radverkehr. Bonn, 2000 (unveröffentl. Arbeit).

TNS Infratest Sozialforschung 2005. Freiwilliges Engagement in Deutschland 1999- 2004 (Kurzfassung). München, 2005.

Umweltbundesamt Dessau (Hrsg.): Qualitätsziele und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität. Berlin, 2005

Umweltbundesamt Dessau (Hrsg.): Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“. Chancen des Fuß- und Radverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung. Schlussbericht. Dessau, 2006. [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)

Umweltbundesamt (Hrsg.): Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt. Chancen des Fuß- und Radverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung. Dessau, 2006.

<http://dip.bundestag.de/btd/15/041/1504105.pdf> (Bundestagsdrucksache 15/4105: Antwort der Bundesregierung auf die große Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU am 02.11.2004.)

[www.adac.de/tests/mobilitaet\\_und\\_reise/radfahreninstaedten/kommunen](http://www.adac.de/tests/mobilitaet_und_reise/radfahreninstaedten/kommunen)

[www.adac.de/tests/mobilitaet\\_und\\_reise/radfahreninstaedten/methodik](http://www.adac.de/tests/mobilitaet_und_reise/radfahreninstaedten/methodik)

[www.adfc.de/2596\\_1](http://www.adfc.de/2596_1) (Ergebnisse des Fahrradklimatests 2005)

[www.kontiv.de](http://www.kontiv.de) (MiD2002)

[www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de)

## 10. Verzeichnis der Abbildungen

Karte 3.1: Lage der Landkreise Nordwestmecklenburg und Demmin.....	42
Karte 3.2: Ämter, Amtsfreie Gemeinden und Gemeinden mit mehr als 3.000 Einwohnern im Landkreis Demmin.....	43
Karte 3.3: Ämter, Amtsfreie Gemeinden und Gemeinden mit mehr als 3.000 Einwohnern im Landkreis Demmin.....	44
Karte 3.4: Siedlungsstrukturelle Kreistypen.....	51
Karte 3.5: Typen ländlicher Räume .....	53
Karte 3.6: Raumstrukturtypen .....	55
Karte 3.7: Demographischer Wandel in den Planungsregionen.....	57
Karte 3.8: Wachsende und Schrumpfende Gemeinden 1997-2002 .....	58
Karte 3.9: Veränderung der Bevölkerungszahl in den Verbandsgemeinden 2002 – 2020.....	59
Karte 3.10: Regionale Altersstrukturen 2002 und regionale Alterung bis 2020.....	61
Karte 3.11: Künftige Tragfähigkeitsprobleme .....	64
Abb. 4.1 Stichprobenvergleich Demmin .....	68
Abb. 4.2 Stichprobenvergleich Nordwestmecklenburg .....	69
Abb. 4.3 Befragtengruppen .....	69
Abb. 4.4 Mobilität außerhalb der Landkreise („Fernmobilität“.....	73
Abb. 4.5 Fahrtzeit außer Haus in unterschiedlichen Befragtengruppen .....	74
Abb. 4.6 Verkehrsmittelnutzung in unterschiedlichen Befragtengruppen.....	76
Abb. 4.6a Verkehrsmittelnutzung in unterschiedlichen Befragtengruppen .....	76
Abb. 4.7 Verkehrsmittelnutzung für verschiedene Ziele nach Gemeindegröße .....	78
Abb.4.7a Verkehrsmittelnutzung für verschiedene Ziele in Kreis- und Kleinstädten .....	80
Abb. 4.7b Verkehrsmittelnutzung für verschiedene Ziele in kleinen Gemeinden .....	81
Abb. 4.8 Verkehrsmittelnutzung in unterschiedlichen Altersgruppen.....	82
Abb. 4.9 Mobilitätsbewertung der Älteren in ihrem Wohnumfeld .....	83
Abb. 4.10 Bewertung der Mobilitätsbedingungen nach Gemeindegröße .....	84
Abb. 4.10a Bewertung der Mobilitätsbedingungen nach Gemeindegröße .....	85
Abb. 4.11 Bewertung der Verkehrssituation .....	87
Abb. 4.11a Bewertung der Verkehrssituation in zwei Landkreisen .....	88
Abb. 4.12 Bewertung des Radverkehrs in den letzten fünf Jahren .....	89

Abb. 4.13 Radfahren damals und heute.....	90
Abb. 4.14 Radfahren damals und heute nach Gemeindegröße .....	90
Abb. 4.15 Qualität der Fahrräder im Landkreisvergleich .....	91
Abb. 4.16 Radfahrhäufigkeit in unterschiedlichen Befragtengruppen.....	92
Abb. 4.16a Radfahrhäufigkeit in unterschiedlichen Altersgruppen .....	93
Abb. 4.17 Zurückgelegte Strecken in unterschiedlichen Befragtengruppen....	94
Abb. 4.18 Zurückgelegte Strecken in unterschiedlichen Gemeinden .....	95
Abb.4.19 Nutzung touristischer Fernrouten .....	95
Abb. 4.20 Ziele älterer Radfahrer in unterschiedlichen Befragtengruppen .....	98
Abb. 4.20a Ziele älterer Radfahrer in unterschiedlichen Befragtengruppen....	99
Abb. 4.21 Motive älterer Radfahrer in unterschiedlichen Befragtengruppen .....	100
Abb. 4.21a Motive älterer Radfahrer in unterschiedlichen Befragtengruppen .....	101
Abb. 4.22 Begleitung beim Radfahren in unterschiedlichen Radfahrgruppen .....	102
Abb. 4.23 Radfahrmöglichkeiten im Landkreis .....	103
Abb. 4.23a Radfahrmöglichkeiten im Landkreis .....	103
Abb. 4.24 Wachstumspotenziale im Radverhalten Älterer in unterschiedlichen Befragtengruppen .....	106
Abb. 4.24a Wachstumspotenziale im Radverhalten Älterer nach Gemeindegrößen .....	107
Abb. 4.24b Wachstumspotenziale im Radverhalten Älterer in unterschiedlichen Befragtengruppen.....	108
Abb. 4.25 Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der Radwege in unterschiedlichen Befragtengruppen.....	109
Abb. 4.26 Sicherheitsmaßnahmen für ältere Radfahrer .....	110
Abb. 4.27 Motivationsstrategien zur Erhöhung der Radmobilität .....	111
Abb. 4.28 Einbindung der Radfahrer zu Förderung der Radmobilität .....	113
Abb. 4.29 Beteiligung an Aktivitäten zur Verbesserung der Radfahrsituation .....	114
Abb. 4.29a Beteiligung an Aktivitäten zur Verbesserung der Radfahrsituation nach Bildungsabschluss .....	115
Abb. 4.30 Mitarbeit in einer Gruppe zur Verbesserung der Radfahrmöglichkeiten im Wohnumfeld .....	117
Abb. 4.31 Vorschläge für Maßnahmen der Verkehrsunternehmen .....	119
Abb. 4.31a Vorschläge für Maßnahmen der Verkehrsunternehmen .....	121
Abb. 4.32 Vorschläge für Maßnahmen von Verwaltung und Politik .....	122

Abb. 4.32a Vorschläge für Maßnahmen von Verwaltung und Politik .....	122
Karte 7.12: Funktionspotenzial ländlicher Räume .....	158
Karte 7.13: Deutschland 2020 .....	159
Karte 7.14: Zukunftsatlas .....	161
Karte 7.15: Familienatlas.....	162

## 11. Feingliederung des Berichts

<b>Vorwort.....</b>	<b>4</b>
<b>1. Überblick über Ergebnisse, Empfehlungen und aktuelle Entwicklungen.....</b>	<b>5</b>
1.1 Ergebnisse und Empfehlungen der schriftlichen Befragung .....	5
1.2 Ergebnisse und Empfehlungen aus Experten- und Werkstattgesprächen.....	9
1.3 Aktuelle Entwicklungen und Themen .....	13
<b>2. Projektziele und methodisches Vorgehen.....</b>	<b>15</b>
2.1 NRVP und Projektziele .....	15
2.2 Methodisches Vorgehen und Projektverlauf .....	17
<b>3. Forschungsstand .....</b>	<b>21</b>
3.1 Demografische Situation .....	21
3.2 Ländliche Räume .....	23
3.3 Mobilität älterer Bürger in ländlichen Räumen.....	30
3.3.1 Literaturüberblick.....	30
3.3.2 Ältere Bürger zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs.....	32
3.3.3 Mobilitätsverhalten älterer Bürger in ländlichen Räumen .....	35
3.3.4 Fahrradmobilität in Mecklenburg-Vorpommern.....	37
3.4 Die Landkreise Demmin und Nordwestmecklenburg .....	38
<b>4. Die schriftliche Befragung.....</b>	<b>66</b>
4.1 Ziele und Durchführung der Befragung .....	66
4.2 Befragtengruppen .....	68
4.3 Mobilität der über 50-Jährigen .....	73
4.3.1 Wie mobil sind über 50-Jährige in ländlichen Räumen? .....	74
4.3.2 Verkehrsmittelnutzung der Befragten .....	75
4.3.3 Mobilitätsbewertung im Wohnumfeld .....	82
4.3.4 Bewertung der Verkehrssituation im Landkreis .....	86
4.4 Fahrrad – Mobilität .....	88

4.4.1	Entwicklung des Radverkehrs .....	89
4.4.2	Bedeutung des Radfahrens: damals und heute .....	89
4.4.3	Wie oft fahren über 50-Jährige Rad? .....	91
4.4.4	Länge der Radstrecken .....	93
4.4.5	Fahrziele der Radfahrer .....	96
4.4.6	Motive und Anliegen der über 50-Jährigen Radfahrer.....	99
4.4.7	Bewertung der Radfahrmöglichkeiten in den Ämtern und Landkreisen .....	102
4.5	Strategien zur Förderung fahrradfreundlicher Maßnahmen für Ältere .....	105
4.5.1	Steigerungspotenziale in der Radmobilität .....	105
4.5.2	Förderstrategien.....	108
4.5.3	Mitwirkungspotenziale der über 50-Jährigen.....	112
4.5.4	Erwartungen an die Verkehrsunternehmen .....	117
4.5.5	Erwartungen an Verwaltung und Politik.....	121
<b>5.</b>	<b>Die Experten- und Werkstattgespräche .....</b>	<b>124</b>
5.1	Rahmenbedingungen für Radverkehrsmobilität .....	125
5.2	Alter und Radmobilitätsverhalten .....	129
5.3	Soziale Kontakte und Partizipation .....	134
<b>6.</b>	<b>Förderung der Radverkehrsmobilität von Senioren und Seniorinnen in ländlichen Räumen .....</b>	<b>136</b>
6.1	Aktivierung älterer Bürger für Radmobilität und bürgerschaftliches Engagement.....	138
6.2	Aktivierung durch (Gruppen-) Projekte .....	142
6.3	Begleitung und Beratung von Gruppen und Initiativen .....	145
6.4	Koordination und Vernetzung von Experten und Organisationen .....	148
6.5	Ausblick: Professionelle Unterstützung von Radmobilität in ländlichen Räumen.....	151
<b>7.</b>	<b>Anhang.....</b>	<b>154</b>
7.1	Deutschland 2020: Funktionspotenziale ländlicher Räume .....	154
7.2	Radwegepräferenzen in Demmin und Nordwestmecklenburg.....	164
7.3	Fragebögen: Befragung der über 50-Jährigen in den Landkreisen Demmin und Nordwestmecklenburg.....	168
7.4	Leitfäden zu den Experten- und Werkstattgesprächen in den Landkreisen Demmin und Nordwestmecklenburg.....	177

<b>8. Tabellen.....</b>	<b>180</b>
<b>9. Literatur .....</b>	<b>181</b>
<b>10. Verzeichnis der Abbildungen .....</b>	<b>189</b>
<b>11. Feingliederung .....</b>	<b>192</b>