

4. Mobilität

Mobilität als raum-zeitliche Fortbewegung ist für alle Menschen ein zentrales Bedürfnis, um Entfernungen zu überwinden und das Berufs- und Privatleben aktiv gestalten zu können. Mobilität ist zugleich auch Notwendigkeit, um die Versorgung des alltäglichen Bedarfs und der gesundheitlichen Betreuung zu gewährleisten. Mobilität kann auf unterschiedliche Weise erfolgen und sehr vielfältig motiviert sein. Teilnahme am Straßen- und Schienenverkehr, ob als FußgängerIn, RadfahrerIn, AutofahrerIn oder als NutzerIn von öffentlichen Verkehrsmitteln ist zugleich Ausdruck von Lebensqualität einer Gesellschaft. Das Auto steht dabei nach wie vor im Vordergrund.

Mit zunehmendem Alter wächst sogar die Bedeutung von Mobilität. Kinder haben das Haus verlassen, nach dem Berufsaustritt ist der Tages- und Wochenablauf anders zu planen als zu Zeiten der Berufstätigkeit, auch der Verlust des Partners/der Partnerin – dies sind Veränderungen, die auch an Mobilität neue Anforderungen stellen. Um den individuellen Interessen, wie z.B. Reisen, Pflege von sozialen Kontakten, Besuch von Veranstaltungen, sich informieren etc. nachgehen zu können, sind Möglichkeit und Fähigkeit zu Mobilität eine wichtige Voraussetzung. Zugleich nehmen mit dem Alter gesundheitliche Beeinträchtigungen zu und schränken die Mobilität ein. „Als Folge werden mit zunehmendem Alter und abnehmender Bewegungsfähigkeit deutlich weniger Wege zurückgelegt. Bei einer Überprüfung des Einflusses einzelner Faktoren auf die ausgeübte Mobilität ergab sich, dass das biologische Alter allein nicht ausschlaggebend für das Ausmaß der Mobilität ist. Entscheidender ist, wie beweglich eine Person (noch) ist und ob ein Auto zur Kompensation genutzt werden kann.“¹ Damit wird deutlich, dass Mobilität im Alter insgesamt weniger von Lebensjahren abhängig ist als von Beeinträchtigungen und vor allem von Möglichkeiten, diese auszugleichen.

Mobilität im Alter ist demnach ein weit zu fassender Begriff und wird vor allem bestimmt von der Bewegungsfähigkeit, der eigenen Fahrkompetenz (Auto, Fahrrad) bzw. die des Partners/der Partnerin und von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmitteln. Erschwert wird die Mobilität älterer Menschen vielfach durch äußere Umstände wie weite Entfernung zu Versorgungseinrichtungen, durch hektischen Straßenverkehr etc. Die Schließung der so genannten „Tante-Emma-Läden“ hat insbesondere für die weniger mobile ältere Bevölkerung in kleineren Ortschaften negative Auswirkungen.

In einer Studie des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend zur Erhaltung von Mobilität im Alter wird als häufigster Anlass und Motiv für außerhäusliche Mobilität folgende Reihenfolge festgestellt:

1. Alltägliche Einkäufe und Besorgungen
2. Kleinere Spaziergänge
3. Persönliche Kontakte, Hilfeleistungen und geselliges Beisammensein
4. Gesundheitsversorgung
5. Erledigungen bei Post, Bank und Behörden²

¹ Mollenkopf, Heidrun; Flaschenträger, Pia: Erhaltung von Mobilität im Alter. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Band 197. Berlin 2001, S. 207

² ebenda, S. 206

Aufgrund des wachsenden Anteils an der Gesamtbevölkerung wird das Mobilitätsverhalten von älteren Menschen in Zukunft bei Planungen und Entwicklungen des privaten und öffentlichen Nahverkehrs an Bedeutung gewinnen. Die Erhaltung von Mobilität steht dabei im Vordergrund. Im Rahmen des Seniorenplans für den Landkreis Ammerland geht es sowohl um eine Einschätzung der Mobilität von Autofahrerinnen, RadfahrerInnen und FußgängerInnen über 60 Jahre, als auch um die Möglichkeiten der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln. Darüber hinaus wird auch der Frage nach der Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten, Arzt und Apotheke nachgegangen. Neben Struktur- und Vergleichsdaten werden hier auch Ergebnisse aus der Repräsentativerhebung berücksichtigt.

4.1 Das Auto

Wer Auto-mobil ist, genießt mehr individuelle Mobilität und damit Selbstbestimmung und Freiräume. Daran ändert sich auch für die meisten Menschen mit zunehmendem Alter nichts.³ Ohne Auto erscheint heute gerade im ländlichen Raum der Bewegungsradius sehr eingeschränkt. Trotz Warnung vor ökologischen Auswirkungen steigt der Personenverkehr und wird auch zukünftig weiter zunehmen. Bis zum Jahr 2015 wird eine Steigerung um rund 20 % angenommen.⁴ Wie sich das Verhältnis von Pkw-Bestand zur EinwohnerInnenzahl aktuell im Landkreis Ammerland darstellt bzw. seit 1994 entwickelt hat zeigt folgende Tabelle:

Tabelle 1: Personenkraftwagen im Landkreis Ammerland

Jahr	Pkw-Bestand	EinwohnerInnen LK	Pkw/pro EinwohnerIn
1994	55.029	102.492	0,54
1995	56.235	103.651	0,54
1996	57.535	104.962	0,55
1997	58.575	106.688	0,55
1998	59.752	108.013	0,55
1999	61.177	109.458	0,56
2000	63.332	110.650	0,57
2001	64.663	112.343	0,58

Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes; Niedersächsisches Landesamtes für Statistik und eigene Berechnungen

Demnach teilen sich im Landkreis Ammerland im Durchschnitt mindestens zwei Personen ein Auto - unabhängig vom Alter der Person, d.h. Kinder und Jugendliche unter 18 Jahre werden hier einbezogen. In vielen Haushalten ist damit mehr als ein Pkw verfügbar.

4.1.1 Pkw-Verfügbarkeit

In welchem Umfang verfügt die Bevölkerung ab 60 Jahre im Landkreis Ammerland über ein Auto? Auf diese Frage gibt die Repräsentativerhebung folgende Antwort: Insgesamt 81,0 % der befragten Senioren geben an, dass in ihrem Haushalt mindestens ein Auto vorhanden ist.

Siehe dazu: Abbildung 20 im Anhang S. 42: Auto im Haushalt nach Gemeinden, Abbildung 21 im Anhang S. 42: Auto im Haushalt nach Geschlecht

³ Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.): Datenreport Alter. Berlin 1997, S. 180

⁴ Siehe dazu: Pressemitteilung des Bundesverkehrsministeriums vom 25.03.2002

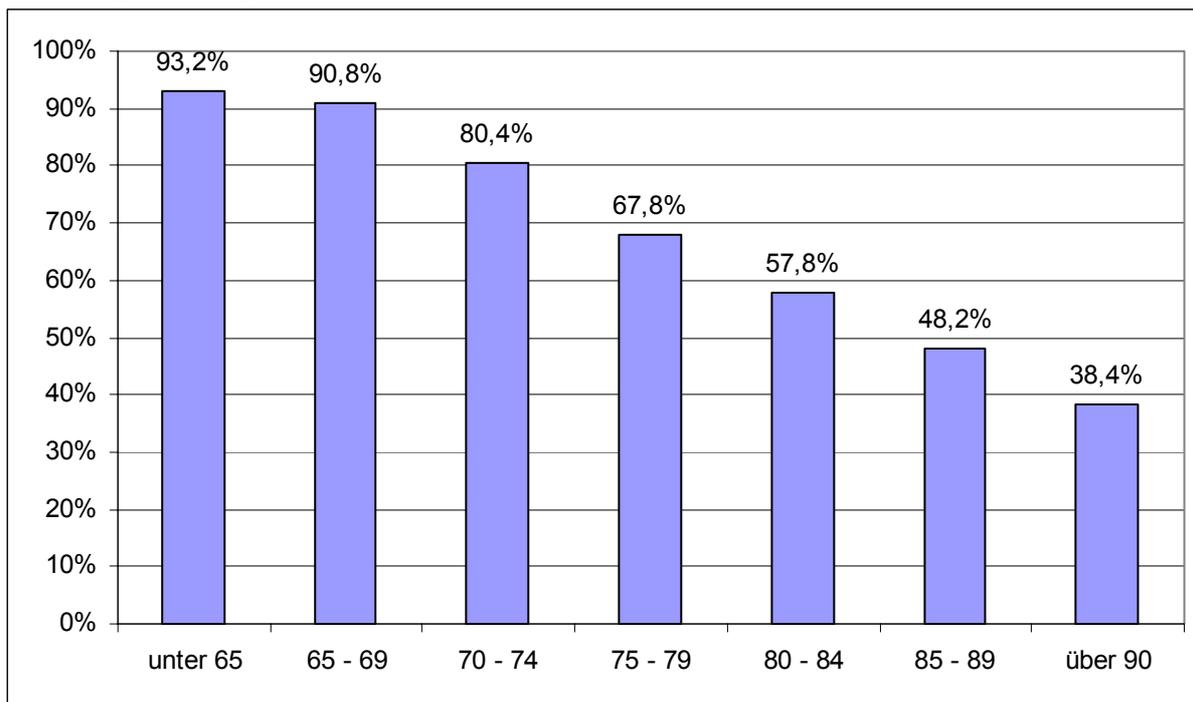
Dieses Ergebnis hebt sich im Vergleich zu anderen Regionen deutlich ab: 1995 verfügen auf Bundesebene 48 % der Haushalte in Ostdeutschland und 57 % der Haushalte in Westdeutschland in der Altersgruppe ab 55 Jahre über (mindestens) einen Pkw.⁵

Eine Befragung der ab 60-jährigen Bevölkerung im Landkreis Wittmund ergab: 1994 verfügen 54,3 % über ein Auto.⁶

In der Stadt Mannheim sieht das Ergebnis ähnlich aus: Hier ist bei 56 % der ab 55-Jährigen ein Auto im Haushalt vorhanden. Dagegen verfügen in der ostdeutschen Stadt Chemnitz in derselben Altersgruppe lediglich 39 % über ein Auto.⁷

Auch wenn berücksichtigt wird, dass seit 1994 die Pkw-Verfügbarkeit weiter zugenommen hat, verfügen die Senioren im Landkreis Ammerland zu einem vergleichsweise hohen Anteil über ein Auto. Dieses Ergebnis hat vermutlich vielfältige Gründe. In erster Linie ist davon auszugehen, dass für Kauf und Unterhalt eines Pkws die finanziellen Mittel in der Gruppe der über 60-Jährigen vorhanden sind. Die insgesamt hohe Verfügbarkeit des Autos in den Haushalten von Senioren im Landkreis Ammerland sieht hinsichtlich der Frage nach dem Alter der Befragten recht unterschiedlich aus:

Abbildung 1: Verfügbarkeit von Pkw im Haushalt nach Alter



Quelle: Eigene Erhebung 2000

⁵ Nach Daten des Sozio-ökonomischen Panels (SOEP). Zitiert in: Mollenkopf, Heidrun; Flaschenträger, Pia: Erhaltung von Mobilität im Alter. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Band 197. Berlin 2001, S. 79

⁶ Karlstetter, Stefan; Rohloff, Dieter: Älterwerden im Landkreis Wittmund. Sonderausgabe des Fachbereichs Sozialwesen der Fachhochschule Ostfriesland. Emden 1994, S. 73

⁷ Mollenkopf, Heidrun; Flaschenträger, Pia: Erhaltung von Mobilität im Alter. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Band 197. Berlin 2001, S. 80

Deutlich erkennbar ist, dass sich die Pkw-Verfügbarkeit mit zunehmendem Alter kontinuierlich verringert:

Während in der Altersstufe der bis 70-Jährigen über 90 % ein Auto nutzen können, nimmt in den folgenden Altersstufen der Anteil gleichmäßig um jeweils rund 10 % weiter ab.

Nach Geschlecht betrachtet ergibt sich eine weitere deutliche Verschiebung: Insgesamt 90,9 % der Männer verfügen über ein Auto, aber nur 72,2 % der Frauen.

Die abnehmende Verfügbarkeit lässt sich demzufolge zum einen mit den zunehmenden gesundheitlichen Beeinträchtigungen und dem damit verbundenen freiwilligen (manchmal auch auf einen vom Straßenverkehrsamt angeordneten) Verzicht auf das Auto begründen. Zum anderen macht sich hier auch der große Anteil allein lebender Frauen bemerkbar. Denn heutzutage besitzen viele von ihnen keinen Führerschein und haben folglich auch kein Auto.

4.1.2 Fahrkompetenz

Mobilität im Sinne von mit dem Auto mobil sein setzt bestimmte Fähigkeiten und Fertigkeiten voraus, andererseits werden dadurch auch Kompetenzen erhalten und weiter entwickelt. Zu den Voraussetzungen zählt in erster Linie die Fahrkompetenz, die wiederum den Besitz eines Führerscheines verlangt. Bundesweit besitzen in der Altersstufe der 60-69-Jährigen 56 % einen Führerschein, in der Altersstufe ab 70 Jahre sind es 32 %. Ein deutlicher Unterschied zeigt sich zwischen den Geschlechtern: Bei den 60-69-Jährigen verfügen 85 % der Männer und 34 % der Frauen über eine Fahrerlaubnis, bei den über 70-Jährigen sind es 69 % der Männer und lediglich 14 % der Frauen. Die Prozentangaben beziehen sich auf das Jahr 1995. Ein weiterer Unterschied besteht zwischen der Bevölkerung in Städten und im ländlichen Raum. In ländlichen Gebieten haben mehr Menschen einen Führerschein als in Städten.⁸

Fahren Sie selbst Auto? Mit dieser Frage aus der Fragebogenaktion im Landkreis Ammerland sind Aussagen darüber möglich, wie viele aktiv Auto fahren. Nicht möglich sind dagegen Aussagen zum Anteil der FührerscheininhaberInnen ab 60 Jahre im Landkreis Ammerland. Anzunehmen ist jedoch, dass mehr Menschen einen Führerschein besitzen als tatsächlich aktiv Auto fahren. So ist beispielsweise allgemein bekannt, dass vielfach ältere Frauen einen Führerschein besitzen, aber selbst nie Auto gefahren sind.

Die Repräsentativerhebung im Landkreis Ammerland nennt folgendes Ergebnis zur Fahrkompetenz der Senioren:

Insgesamt 66,6 %, d.h. zwei Drittel der Bevölkerung ab 60 Jahre fährt selbst Auto. Frauen fahren weitaus weniger (49,8 %) selbst Auto als Männer (85,8 %). Genauer betrachtet bedeutet dies:

Von allen Männern, die mit einer Partnerin zusammenleben, fahren 88,4 % Auto.

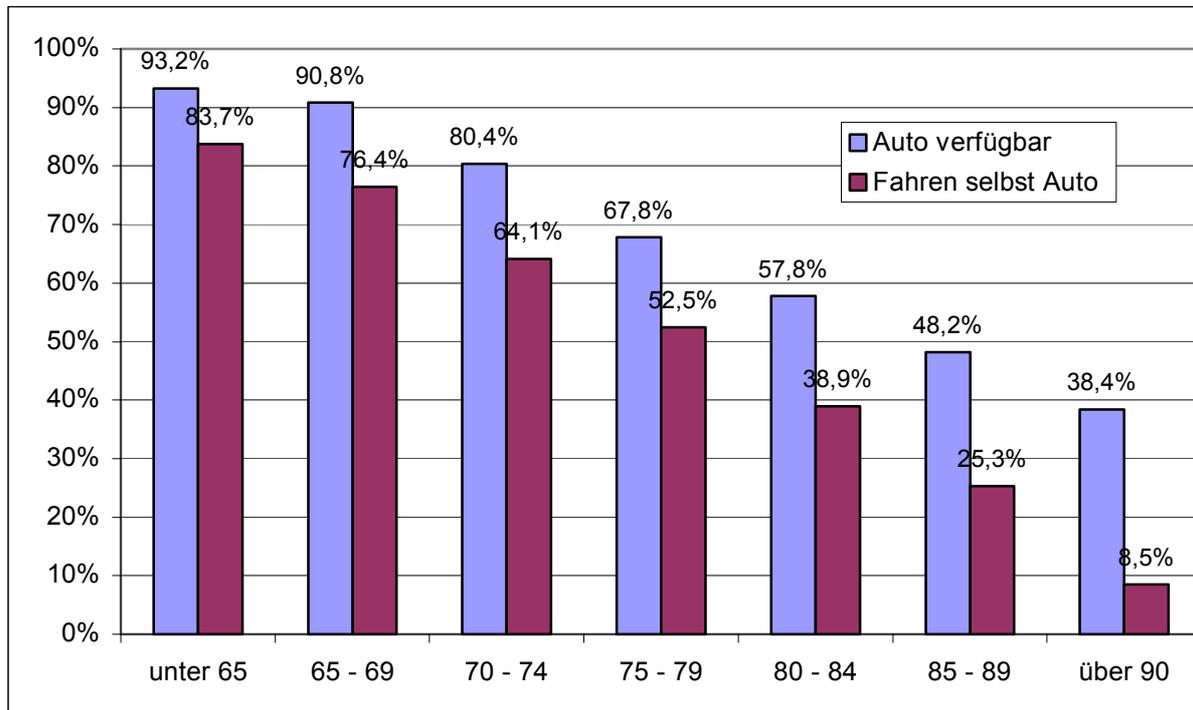
Dagegen fahren von allen Frauen, die mit einem Partner zusammenleben sehr viel weniger selbst Auto (60,0 %).

Von allen allein lebenden Männern fahren 66,8 % selbst Auto, von allen allein lebenden Frauen sind es nur 37,1 %.

⁸ Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.): Datenreport Alter, Berlin 1997, S. 183

Folgende Abbildung zeigt die Angaben zur Fahrkompetenz nach Alter im Vergleich zur Verfügbarkeit eines Autos.

Abbildung 2: Verfügbarkeit von Pkw und aktiv Auto fahren



Quelle: Eigene Erhebung 2000

Im Vergleich zum Bundesgebiet (FührerscheinbesitzerInnen) ist im Landkreis Ammerland sowohl in der Altersstufe der 60 – 69-Jährigen als auch bei den über 70-Jährigen der Anteil derjenigen mit Fahrkompetenz deutlich höher.

Siehe dazu: Abbildung 22 im Anhang S. 43: Selbst Auto fahren nach Gemeinden
Abbildung 23 im Anhang S. 43: Selbst Auto fahren nach Geschlecht

Ein Vergleich zwischen Autoverfügbarkeit und Fahrkompetenz zeigt:

Die Fahrkompetenz ist in allen Altersstufen geringer als die Verfügbarkeit über ein Auto. Das bedeutet: Bei einem großen Teil der Personen, die angeben nicht selbst mit dem Auto zu fahren, dürfte im Haushalt ein Auto vorhanden sein.

Im Vergleich zur Verfügbarkeit über ein Auto verringert sich mit zunehmendem Alter die Fahrkompetenz deutlich häufiger. Der Unterschied verstärkt sich insbesondere bei den Hochbetagten über 80 Jahre.

Die stärkere Abnahme der Fahrkompetenz bei den Hochbetagten ist jedoch nicht nur bedingt durch die nachlassende Fahrkompetenz, sondern auch durch den hohen Frauenanteil dieser Altersgruppe. Wie bereits erwähnt, ist für diese Altersgruppe ein Führerschein bei weitem nicht so selbstverständlich wie bei Frauen in den jüngeren Altersgruppen.⁹

Selbst Auto fahren zu können wird häufig mit selbstständiger Lebensführung gleichgesetzt und gilt insbesondere für die ältere Bevölkerung in ländlichen Regionen. Trotz Beeinträchtigungen z.B. beim Gehen selbst einkaufen zu können, zum Arzt fahren zu können etc. wirkt sich positiv auf das Selbstwertgefühl aus. Das bedeutet,

⁹ Beispielsweise verfügen bundesweit 84 % der 30-39-jährigen Frauen über einen Führerschein (1995). Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.): Datenreport Alter. Berlin 1997, S. 183

dass „die Verfügung über einen eigenen Pkw mit zunehmendem Alter an Bedeutung sowohl für die Bewältigung alltagspraktischer Anforderungen als auch für das Selbstbild mehr gewinnt als verliert, d.h. dass der eigene Pkw für die Lebenssituation älterer Menschen häufig noch bedeutsamer sein kann als in jüngeren Alterskohorten und ein Verzicht tiefgreifender Beschränkungen der eigenen Lebenssituation bedeuten würde.“¹⁰

In einer Untersuchung des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend wird festgestellt, dass ältere AutofahrerInnen ihre Beteiligung als Pkw-Fahrer im Straßenverkehr in der Mehrheit kritisch betrachten. Sie gehen mit ihren nachlassenden Fähigkeiten (insbesondere Sehen und Hören) in der Regel verantwortungsbewusst um. So meiden sie z.B. das Autofahren zu Hauptverkehrszeiten. Auch sehen sie als wichtigen Vorteil von öffentlichen Verkehrsmitteln die Unfallsicherheit. Dazu wurde festgestellt, dass „Personen, die sich im Verkehr tendenziell gefährdeter fühlen, viel häufiger bereit sind, die eigene Verkehrsmittelwahl flexibler den Bedingungen anzupassen“.¹¹

Dieses verantwortungsbewusste Verhalten schlägt sich auch in den Unfallstatistiken nieder. Bundesweit sind ältere Menschen als Beteiligte an Unfällen vergleichsweise unterrepräsentiert. So haben junge Männer zwischen 18 und 24 Jahren ein deutlich höheres Unfallrisiko in Bezug auf erhöhte Geschwindigkeit oder Alkohol am Steuer als Männer über 65 Jahre. Ältere Verkehrsteilnehmer dagegen tragen ein häufigeres Risiko in Situationen, die schnelle Reaktionen erfordern, wie z.B. in der Beachtung von Vorfahrt. In der Polizeistatistik des Landkreises Ammerland wird die Beteiligung von Senioren an Unfällen seit 1996 gesondert ausgewiesen. Hintergrund: Wie in vielen gesellschaftlichen Bereichen macht sich auch im Straßenverkehr der wachsende Anteil der über 60-Jährigen bemerkbar und löst damit entsprechend auch eine steigende Tendenz in der Anzahl bei den Unfallbeteiligten aus. Eine gesonderte Berücksichtigung ist hier sinnvoll, um die Entwicklung zu beobachten und Ansätze für Überlegungen und Maßnahmen begründen zu können. Danach sieht im Landkreis Ammerland die Beteiligung von Senioren an Unfällen im Verlauf der letzten sechs Jahre folgendermaßen aus:

Tabelle 2: Beteiligung von Senioren über 65 Jahre an Unfällen

Anzahl der Unfallbeteiligten						
	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Pkw-FahrerIn	217	261	230	252	248	310
Pkw-BeifahrerIn	6	13	18	7	10	12
RadfahrerIn	23	15	21	20	24	32
FußgängerIn	11	11	5	13	8	2
KradfahrerIn	5	4	1	1	3	-
Sonstige	8	-	7	-	4	2
Gesamt	270	304	282	293	297	358

Quelle: Verkehrsberichte der Polizeiinspektion Ammerland 1996-2001

¹⁰ Engeln, Arnd; Schlag, Bernhard: ANBINDUNG – Abschlussbericht zum Forschungsprojekt, Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Band 196. Berlin 2001, S. 279

¹¹ ebenda, S. 280

Von 1996 bis zum Jahr 2001 hat sich die Unfallbeteiligung von Senioren um rund ein Drittel erhöht und zwar von 270 auf 358 Beteiligungen, wobei aktuell, d.h. von 2000 auf 2001 die Zunahme am höchsten ist.

Betrachtet man im Vergleich die Altersgruppe der 18-24-Jährigen, also lediglich sechs Jahrgänge, so ergibt sich z.B. für 1998: Weitaus mehr als doppelt so viele der jungen Altersgruppe (rund 700 Beteiligte) sind an Unfällen beteiligt wie Menschen der weitaus größeren Gruppe der Senioren über 65 Jahre (rund 30 Beteiligte).

Nicht alle Unfallbeteiligte sind UnfallverursacherInnen bzw. MitverursacherInnen. Bei den über 65-Jährigen sind es beispielsweise 1997 und 2001 etwas mehr als die Hälfte. 1999 macht der Anteil zwei Drittel aus.¹²

Bei den von Senioren verursachten Unfällen fallen am häufigsten Vorfahrtverstöße - vor Abbiegefehler - ins Gewicht. Die Verteilung nach Altersstufen wurde dabei nicht erfasst.

Unfälle oder „Beinahunfälle“ sind auch häufig Auslöser dafür, die Fahrkompetenz selbstkritisch zu hinterfragen. Die Fahrerlaubnis bei nachlassender Fahrkompetenz freiwillig abzugeben ist eine bewusste Entscheidung und fällt oftmals denjenigen leichter, die auf eine Alternative zum eigenen Pkw zurückgreifen können. Unfälle oder auch auffälliges Verhalten im Straßenverkehr, wie z.B. extrem langsames Fahren, sind auch häufiger Anlass für eine Fahreignungsüberprüfung. Diese endet nicht selten mit einer Empfehlung zur freiwilligen Abgabe bzw. mit einem angeordneten Entzug des Führerscheins.

Dazu eine Einschätzung von der Leitung¹³ des Straßenverkehrsamtes im Landkreis Ammerland:

Freiwillige Führerscheinabgabe

„Freiwillige Führerscheinabgaben sind zu differenzieren. Es gibt freiwillige Führerscheinabgaben, ohne dass vorab ein Überprüfungsverfahren stattgefunden hat, d.h. allein auf unbeeinflusste Entscheidung des Führerscheininhabers erfolgen. Die weit überwiegende Zahl der freiwilligen Führerscheinabgaben sind aber freiwillige Verzichtserklärungen aufgrund eines vorangegangenen Überprüfungsverfahrens. Im Rahmen dieses Überprüfungsverfahrens zeigen sich die Inhaber einsichtig in ihre Probleme, so dass ein freiwilliger Verzicht auf die Nutzung der Fahrerlaubnis erfolgt.“

In den letzten vier Jahren ist zur freiwilligen Führerscheinabgabe eine steigende Entwicklung festzustellen. Gab es in den Vorjahren nur sporadische Ansatzpunkte für Überprüfungsverfahren älterer Fahrerlaubnisinhaber, so ist derzeit einmal im Monat ein Überprüfungsverfahren einzuleiten.

Überprüfungsverfahren betreffen selten Verkehrsteilnehmer unter 70 Jahren. Verstärkt sind kraftfahreignungsrelevante Überprüfungen ab 80 Jahren zu verzeichnen. Da in dieser Altersgruppe überwiegend Männer Fahrerlaubnisinhaber sind, ist deren Anteil an einem Überprüfungsverfahren deutlich höher als der Frauenanteil.

Anlass für ein Überprüfungsverfahren ist sehr häufig ein Bericht der Polizei aufgrund eines Verkehrsunfalls oder einer Verkehrsauffälligkeit. Seltener sind die Fälle der Hinweise von Ärzten sowie von Angehörigen.

¹² Verkehrsberichte der Polizeiinspektion Ammerland 1997, 199, 2001.

¹³ Grundlage des Beitrags ist ein Interview mit Frau Knetemann, Leiterin des Straßenverkehrsamtes bis 31.08.2002.

Angeordnete Führerscheinentziehung

Bei angeordneten Führerscheinentziehungen ist eine steigende Tendenz festzustellen. Das Verhältnis zwischen Frauen und Männern beträgt etwa 20 % zu 80 %. Vergleichszahlen zum Land oder Bund existieren nicht. Gründe, die zu einem angeordneten Führerscheinentzug führen, sind in erster Linie fehlende körperliche oder geistige Geeignetheit der Führerscheininhaber. Hintergrund sind häufig krankheitsrelevante Beeinträchtigungen dieser Menschen, insbesondere bezüglich des Reaktions- und Wahrnehmungsvermögens. Zum Teil bestehen auch körperliche Beeinträchtigungen im Bewegungsapparat.

Zum Verfahren: Aus Anlass des Polizeiberichtes oder anderer Hinweise wird überwiegend zunächst eine persönliche Vorstellung in der Führerscheinstelle angeregt. Dann erfolgt die Anordnung zur amtsärztlichen Untersuchung. Sobald das Gutachten vorliegt, wird die Anhörung zur Entziehung der Fahrerlaubnis mit dem Angebot zum freiwilligen Verzicht dem Betroffenen mitgeteilt. Erst nach Ablauf der Anhörungsfrist erfolgt die Entziehungsverfügung. Gegen die Entziehungsverfügung besteht die Möglichkeit des Widerspruches bzw. der Klage vor dem Verwaltungsgericht. Die Entziehungsverfügung beinhaltet immer die Anordnung der sofortigen Vollziehung. Das bedeutet, dass mit sofortiger Wirkung kein Kfz mehr geführt werden darf und innerhalb von 5 Tagen nach Erhalt der Entziehungsverfügung die Fahrerlaubnis abzugeben ist.

Prävention

Der Verkehrssicherheitsberater der Polizeiinspektion Ammerland, Herr Warntjen, berät nicht nur an Schulen und Kindergärten, sondern auch im Bereich der Senioren im Landkreis Ammerland. Ferner werden auch Vorträge seitens des Straßenverkehrsamtes aus gegebenem Anlass gehalten. Als Beispiel: Vortrag vor der Ev. Frauenhilfe in der Gemeinde Edeweck zum Thema 'Verkehrsverhalten von älteren Verkehrsteilnehmern'.

Ausblick

In Anbetracht der Tatsache, dass die Zahl der Fahrerlaubnisinhaber steigt, die Verkehrsdichte zunimmt und die Fahrerlaubnisinhaber immer älter werden, ist davon auszugehen, dass insgesamt eine steigende Tendenz hinsichtlich der Beteiligung von älteren Menschen an Unfällen und Auffälligkeiten festzustellen sein wird. Bei der zukünftigen Entwicklung der Führerscheinsabgaben bzw. Entziehungen wird auch hier eine steigende Tendenz zu verzeichnen sein. Im Landkreis Ammerland hat die präventive Arbeit einen hohen Stellenwert. Dies wird insbesondere auch dadurch dokumentiert, dass der Landkreis Ammerland bestrebt ist, für die schwächeren Verkehrsteilnehmer z.B. ein flächendeckendes Netz von Radwegen an Landes- und Kreisstraßen zu schaffen. Ferner wird durch die Arbeit der kommunalen Verkehrsüberwachung präventiv auf das Verkehrsgeschehen Einfluss genommen.“

➔ **Mobilität ist gerade im ländlichen Raum nach wie vor sehr stark abhängig von der Pkw-Verfügbarkeit und der Fahrkompetenz. Im Vergleich zu anderen Regionen kann diese Abhängigkeit im Landkreis Ammerland als relativ hoch bezeichnet werden: Acht von zehn Personen über 60 Jahre verfügen über ein Auto und rund zwei Drittel fahren selbst. Verfügbarkeit und Fahrkompetenz nehmen mit dem Alter gleichmäßig ab, wobei die Fahrkompetenz stärker zurückgeht. Sichtbar wird dabei auch, dass die heute älteren Frauen oftmals keinen Führerschein besitzen und damit auch weniger – vor allem die allein lebenden – über ein Auto verfügen. Zukünftig wird die Zahl der über 60-jährigen Frauen mit Führerschein deutlich ansteigen. Insgesamt ist die Beteiligung von Senioren an Unfällen im Vergleich zu jüngeren VerkehrsteilnehmerInnen eher gering. Vor dem Hintergrund der Zunahme der Bevölkerung über 60 Jahre zeigt**

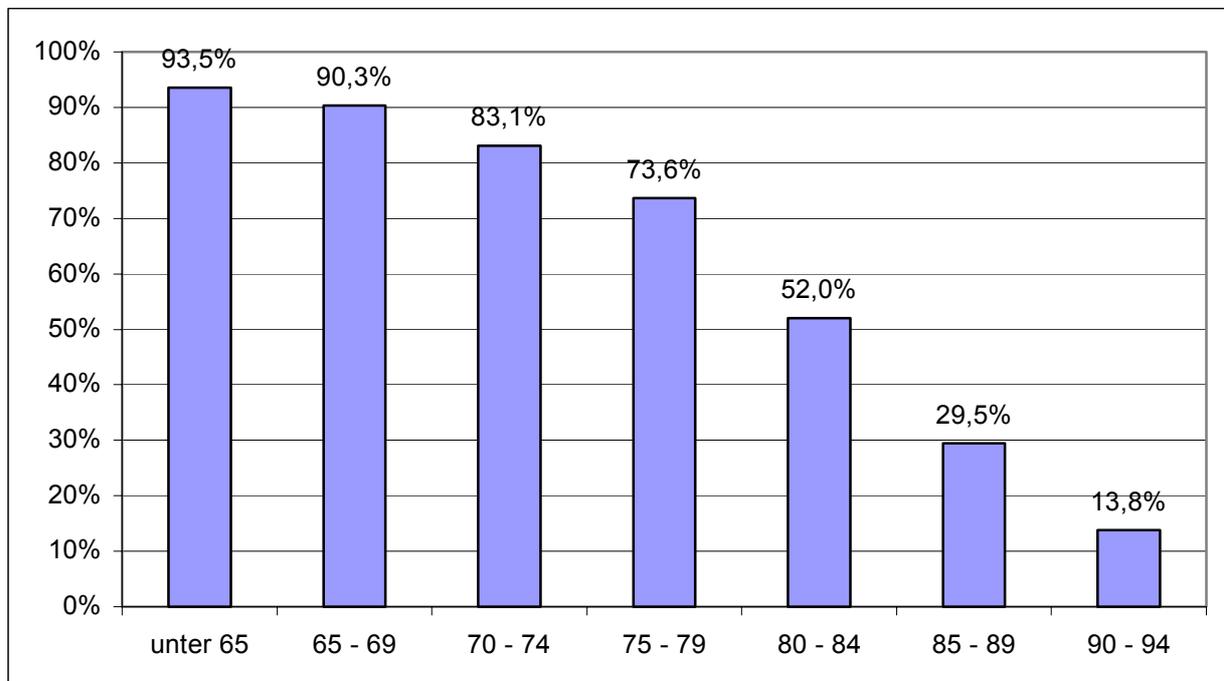
auch die Polizeistatistik für den Landkreis Ammerland in den letzten Jahren eine stetige Zunahme, im Jahr 2001 sogar einen deutlichen Sprung. Immer mehr Senioren geben ihren Führerschein freiwillig ab bzw. müssen ihn abgeben.

4.2 Das Fahrrad

Die Förderung des Fahrrads durch den Ausbau der Fahrradinfrastruktur wie z.B. Ausweitung des Radwegenetzes und der Abstellmöglichkeiten aber auch die Verbesserung des Fahrkomforts durch bessere Technik hat insgesamt zu einer vermehrten Nutzung geführt. Seit Mitte der 70er Jahre steigt die Fahrradnutzung gleichmäßig an. Dies gilt insbesondere für Kurzstrecken des täglichen Bedarfs, darunter auch als Verbindung zu Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs.¹⁴ Das Fahrrad spielt aber auch zunehmend im Freizeitbereich eine Rolle. So steht das Fahrrad im Landkreis Ammerland in der Tourismusförderung im Mittelpunkt. Damit verbunden ist ein gut ausgebautes Radwegenetz.

Ausbau und Verbesserung des Radwegenetzes und der Verkehrsführung haben insgesamt dazu beigetragen, dass Fahrrad fahren sicherer geworden ist und in vielen Fällen eine Alternative zum Auto darstellt. Dies kommt auch der Bevölkerung über 60 Jahre zu Gute. Auch technisch hat sich in den letzten Jahren einiges getan, um bei älteren Menschen die Motivation zum Fahrrad fahren zu erhalten. So wurden z.B. Fahrräder mit einer abgesenkten Mittelstange entwickelt. Mit dem Fahrrad mobil sein, bedeutet gleichzeitig zur eigenen Gesunderhaltung beizutragen. Ergebnisse der Repräsentativbefragung zeigen, dass bei der Frage nach der Mobilität im Alter das Fahrrad in den Gemeinden des Landkreises Ammerland einen hohen Stellenwert hat: Insgesamt 80,9 % der Befragten benutzen ein Fahrrad. Nach Alter betrachtet sieht das Ergebnis folgendermaßen aus:

Abbildung 3: Fahrrad fahren nach Alter



Quelle: Eigene Erhebung 2000

¹⁴ Siehe dazu: Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.): direkt: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden: Fahrrad und ÖPNV/Bike & Ride. Heft 50, Jg. 1997

Die Betrachtung nach Alter verdeutlicht folgende Tendenzen:

Die Nutzung des Fahrrades nimmt mit zunehmendem Alter zwar ab, beträgt bei den 80 – 84-Jährigen aber immer noch mehr als die Hälfte der Befragten dieser Altersstufe.

Im Vergleich zur Pkw-Verfügbarkeit fällt auf, dass in den beiden Altersgruppen zwischen 70 und 79 Jahren jeweils das Fahrrad mehr benutzt wird als ein Auto im Haushalt zur Verfügung steht. Anzunehmen ist, dass dies darauf zurückzuführen ist, dass in dieser Altersgruppe weniger gesundheitliche Beeinträchtigungen vorhanden sind als bei den Hochbetagten ab 80 Jahre. Auch kann das Fehlen des Führerscheins vor allem bei den Frauen dieser Altersgruppe ein weiterer Grund sein. Bei den Hochbetagten über 84 Jahre wird die Fahrrad-Nutzung im Vergleich zur Pkw-Verfügbarkeit deutlich weniger.

Frauen nutzen insgesamt zu rund 10 % weniger das Fahrrad als Männer (86,7 %). Diese Verschiebung ist in erster Linie auf den hohen Anteil hochbetagter Frauen zurückzuführen, die nicht mehr Fahrrad fahren.

Siehe dazu: Abbildung 24 im Anhang II S. 44: Fahrrad-Benutzung nach Gemeinden
Abbildung 25 im Anhang II S. 44: Fahrrad-Benutzung nach Geschlecht

➔ **Das Fahrrad als Verkehrsmittel für kurze Strecken hat im Landkreis Ammerland traditionell einen relativ hohen Stellenwert. Die Bevölkerung ab 60 Jahre benutzt insgesamt zu rund 80 % ein Fahrrad, wobei der Anteil mit zunehmendem Alter geringer wird. Der Anteil der Männer liegt um 10 % höher als der Frauenanteil. Hier macht sich vor allem der hohe Anteil der Frauen an den Hochbetagten bemerkbar, die nicht mehr Fahrrad fahren.**

4.3 Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)

Öffentliche Verkehrsmittel haben in den letzten Jahren durch Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität an Bedeutung gewonnen. Dabei geht es im Wesentlichen darum, das vorhandene Netz zu optimieren und kundenfreundlicher zu gestalten. Steigende Fahrgastzahlen sind das Ergebnis. Beispielsweise stellt der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen für den Zeitraum von 1999 bis Februar 2001 eine positive Entwicklung der Fahrgastzahlen fest – trotz einer Tarifierhöhung im Jahr 2001. Von einer Verlagerung weg vom Auto hin zum Öffentlichen Personennahverkehr kann jedoch nicht gesprochen werden. Vielmehr zeigt sich insgesamt ein erhöhtes Mobilitätsbedürfnis, das sich sowohl auf das Auto als auch auf öffentliche Verkehrsmittel bezieht.¹⁵ Attraktive Angebote werden zukünftig gefragt sein, damit ein Umstieg auf Bahn und Bus immer mehr zur Alternative zum Auto wird.

In Städten sind Menschen aufgrund höherer Nutzungszahlen und räumlicher Dichte mit der Anbindung an das Netz des ÖPNV vielfach anders versorgt als im ländlichen Raum und insbesondere in ländlichen Randgebieten. Dies wirkt sich auch auf die Zufriedenheit mit dem ÖPNV aus. Generell kann festgestellt werden, dass „der ÖPNV in der Fläche für die Nutzer in der Tendenz weniger befriedigend ist als der in den Ballungsräumen.“¹⁶ Trotz Verbesserungen wird sich im ländlichen Raum eine breite Zufriedenheit kaum herstellen lassen, da der Bedarf an öffentlichen Verkehrs-

¹⁵ Vgl.: Bundesministerium für Verkehr-, Bau und Wohnungswesen: Bericht der Bundesregierung über den Öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland nach der Vollendung der deutschen Einheit, 1999, download S. 6

¹⁶ Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.): Dritter Bericht zur Lage der älteren Generation. Berlin 2001, S. 44. Siehe dazu auch: Wie komm' ich bloß nach Jeddelloh??? Dokumentation hrsg. von der Frauenbeauftragten des Landkreises Ammerland und dem Deutschen Gewerkschaftsbund Oldenburg, 1995.

mitteln auch unter dem Aspekt der Finanzierbarkeit betrachtet werden muss. Hier bleibt zu erwarten, dass das Auto den Vorrang behalten wird.

Menschen von 60 bis über 90 Jahre unterschieden sich in ihrer Haltung zum ÖPNV nicht deutlich von jüngeren Altersgruppen. Wer die Nutzung des ÖPNV gewohnt ist, wird dies auch in späteren Jahren fortsetzen – solange es möglich ist. Umgekehrt: Wer bis zum 60. Lebensjahr noch keinen bzw. nur sporadischen Zugang zum ÖPNV hatte, findet ihn höchstwahrscheinlich auch in späteren Jahren nur schwer. „Eine deutliche Verlagerung zum öffentlichen Nah- und Fernverkehr ist mit zunehmendem Alter nicht feststellbar.“¹⁷

Allerdings ist aufgrund von gesundheitlichen Beeinträchtigungen die Nutzung des ÖPNV oftmals mit mehr oder weniger großen Hindernissen verbunden. Untersuchungen weisen wiederholt auf Vorbehalte und auch Ansprüche von älteren Menschen gegenüber dem ÖPNV hin.¹⁸ Dies verstärkt sich vermutlich in ländlichen Regionen mit weniger Nutzungsmöglichkeiten. Insgesamt kann jedoch gesagt werden, dass die Bevölkerung ab 60 Jahre zwar besondere Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV stellt, von entsprechenden Verbesserungen und Veränderungen profitieren jedoch alle Fahrgäste.

Im Rahmen des Seniorenplanes für den Landkreis Ammerland stellen sich zwei Fragen:

1. Welche Wege und Chancen der Gestaltung des ÖPNV gibt es für den Landkreis Ammerland?
2. Welche Aussagen zum Thema ÖPNV ergeben sich aus der Repräsentativbefragung?

4.3.1 Wege und Chancen der Gestaltung des ÖPNV

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (1996) bewirkte eine neue Verteilung der Zuständigkeit für den Öffentlichen Personennahverkehr. Daraufhin schlossen sich die Städte Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg und die Landkreise Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Verden, Wesermarsch sowie der Landkreis Ammerland zum Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) zusammen. Über einen Assoziierungsvertrag mit dem ZVBN sind außerdem zwölf Gemeinden aus den Landkreisen Cuxhaven und Rotenburg in das Gebiet des Verkehrsverbundes integriert. Parallel zum Zweckverband gründeten die Verkehrsunternehmen in diesem Raum die VBN GmbH (Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH). Gemeinsam erfolgt die Angebotsgestaltung des straßengebundenen ÖPNV im Verbundgebiet. Bahnlinien fallen in die Zuständigkeit des Landes, d.h. der Landesnahverkehrsgesellschaft mit Sitz in Hannover. Das bedeutet: Die einzelnen Gebietskörperschaften erarbeiten jeweils Maßnahme-Vorschläge für den gesetzlich geforderten Nahverkehrsplan. Über diese Vorschläge, wie z.B. Schwerpunktprojekte, wird im Verbund abgestimmt. Der erste Nahverkehrsplan wurde 1997 mit einer Laufzeit von fünf Jahren erstellt. Für den Ablauf des Verkehrs sind die Verkehrsunternehmen verantwortlich.

¹⁷ Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.): Datenreport Alter, Berlin 1997, S. 180

¹⁸ Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.): Dritter Bericht zur Lage der älteren Generation. Berlin 2001, S. 44

4.3.1.1 Liniennetz des Öffentlichen Personennahverkehrs

Wenn es um das Thema Mobilität im Alter geht, so stellt sich u.a. auch die Frage nach den Möglichkeiten einer Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Welches Angebot wird im Landkreis Ammerland vorgehalten? Das Liniennetz des ÖPNV im Landkreis Ammerland weist Hauptachsen und Verbindungslinien auf. Dazu gibt der Liniennetzplan im Anhang (Anlage 7 im Anhang II, S. 41) einen Überblick.

Drei Bedienungsebenen definieren den Standard:

1. Regional bedeutsame Direktverbindungen

Die erste Bedienungsebene umfasst Verbindungen zu größeren Städten in der Region, d.h. Verbindungen zwischen sog. Oberzentren und Mittelzentren. Das so genannte Rückgrat bilden im Ammerland der Schienenpersonennahverkehr und die Schnellbuslinien. Dazu zählen im Landkreis Ammerland die Bahnlinien Oldenburg – Rastede – Varel – Wilhelmshaven sowie Oldenburg – Bad Zwischenahn – Westerstede/Ocholt – Augustfehn – Leer. Die Bahnlinie Oldenburg – Wilhelmshaven wird seit November 2000 von der Nordwest-Bahn mit Erfolg betrieben. Durch ein flexibel, komfortabel und attraktiv gestaltetes Angebot konnte im gesamten Teilnetz Weser-Ems innerhalb eines Jahres eine Fahrgaststeigerung von 70 %¹⁹ erreicht werden. Im Landkreis Ammerland ist in der Gemeinde Rastede der Bahnhof in Rastede angeschossen. Die Bahnstrecke Oldenburg – Leer wird von der Deutschen Bahn betrieben. Bahnhöfe sind in den Gemeinden Bad Zwischenahn (Bad Zwischenahn), Apen (Augustfehn) und Stadt Westerstede (Westerstede/Ocholt) eingerichtet. Außerdem ist hier die aufgewertete Buslinie Oldenburg - Westerstede (über die Autobahn) mit dem Schnellbus „Speedy“ sowie für die Strecke Oldenburg – Brake/Nordenham mit dem „Wesersprinter“ zu nennen.

2. Regionale Direktverbindungen

Zu der zweiten Bedienungsebene zählen Buslinien, die Grundzentren mit Orten höherer Zentralität verbinden. Auch Ortslinienbusse zählen dazu. Im Landkreis Ammerland sind hier folgende Linien zu nennen:

Linie 330 Oldenburg – Wiefelstede – Varel

Linie 340 Oldenburg – Rastede – Hahn-Lehmden – Varel

Linie 350 Oldenburg – Bad Zwischenahn – Westerstede

Linie 360 Westerstede – Ocholt – Apen – Augustfehn

Linie 380 Oldenburg – Edeweicht – Barßel

Linie 440 Oldenburg – Rastede-Loy – Brake – Nordenham – Blexen

Linie 910 Friesoythe – Edewechterdamm – Oldenburg

Die angrenzenden Gemeinden des Ammerlandes an die Stadt Oldenburg sind an das dortige Stadtliniennetz (VWG) angebunden:

Gemeinde Bad Zwischenahn:

Linie 309 Petersfehn-Wildenloh – Oldenburg; Linie 310 Wehnen/Wechloy – Oldenburg

Gemeinde Wiefelstede:

Linie 301 Ofenerfeld – Oldenburg; Linie 302 Heidkamp/Ofenerfeld – Oldenburg

Gemeinde Rastede:

314 Wahnbek – Oldenburg; (306 teilweise Wahnbek – Oldenburg)

¹⁹ Siehe dazu: Anzeiger Harlingerland vom 03.11.2001 und Nordwest-Zeitung vom 02.11.2001

3. Ergänzende sonstige Buslinien (spezielle NutzerInnengruppen)

Zur dritten Bedienungsebene zählen im Landkreis Ammerland:

1. Nachteule. Das Nachtbusangebot existiert seit 1994 und umfasst vier Linien. Anfangs galt das Angebot am Samstagabend, seit Nov. 2000 auch am Freitagabend. Die Nachteule wird überwiegend von jungen Menschen zum Besuch von Diskotheken etc. genutzt.
2. Schulbus. Bis auf die Gemeinden Edewecht und Bad Zwischenahn sind in allen anderen Gemeinden die Schulbusse auch für die allgemeine Öffentlichkeit freigegeben, z.B. 370 Bad Zwischenahn – Wiefelstede – Rastede und 390 Westerstede – Leer. Schulbusse als öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen bedeutet: Die Busse fahren in der Regel zu Schulanfangs- und Schulendzeiten. Am Wochenende und in den Ferien existiert keine Fahrmöglichkeit.

Bedarfsorientierter Ergänzungsverkehr

Aus der Vielzahl an flexiblen Bedienformen wird im Landkreis Ammerland zz. das Anruflinientaxi (ALT) eingesetzt, und zwar:

Linie 360 (Barßel – Apen – Westerstede)

Linie 373 (Ofen – Petersfehn – Bad Zwischenahn)

Linie 342 (Barghorn – Wahnbek/Neusüdende – Rastede).

Das Anruflinientaxi wird auch als Taxibus bezeichnet. Für die Nutzung ist ein vorheriger Anruf erforderlich. Es handelt sich um ein fahrplanmäßiges Angebot.

4.3.1.2 Haltestellen

Zur attraktiven Gestaltung des ÖPNV zählt auch die Ausstattung von Bushaltestellen. Das Haltestellenkonzept des Zweckverbandes verfolgt das Ziel, den ÖPNV sichtbarer und attraktiver zu machen. Angestrebt wird ein einheitlicher Standard, der hohe Ansprüche an Qualität stellt. Überdachung und Übersichtlichkeit, Beleuchtung und Sitzgelegenheit sind die zentralen Merkmale. Haltestellenförderprogramme auf Landes-, Landkreis- und Zweckverbandsebene bewirkten bereits in den vergangenen Jahren im Landkreis Ammerland eine deutliche Verbesserung in der Ausgestaltung der Haltestellen. Weitere Maßnahmen sind geplant.

Auch ein enges Netz von Haltestellen steigert die Attraktivität des ÖPNV. Beispielsweise ist im Stadtgebiet von Westerstede erreicht worden, dass kein Weg zur nächsten Haltestelle des ÖPNV mehr als 400 m beträgt.²⁰ Als Standard gilt ein „durchschnittlicher oder maximaler Fußweg zur nächsten Haltestelle 400 bis 800 Meter in Mittelzentren und 1000 bis 1500 in ländlichen Siedlungen.“²¹

4.3.1.3 Nahverkehrsplanung

Auf Landkreisebene erarbeitet die Nahverkehrskommission den Nahverkehrsplan. Diese Kommission setzt sich aus VertreterInnen der Gemeinden, der Verkehrsunternehmen, der Kreistagsabgeordneten und der zuständigen Fachämter des Landkreises zusammen. Der Nahverkehrsplan ist das Ergebnis der einzelnen ÖPNV-Planungen der Gemeinden, Kreise und Städte und bildet die Basis sowie den Rah-

²⁰ Siehe dazu: Anlage 8 im Anhang II, S. 45

²¹ Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.): direkt: Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Heft 49, Bonn 1995, S. 9

men für die Planung im Verbundgebiet. Der erste Nahverkehrsplan - mit einer Laufzeit von fünf Jahren - wurde Ende 1997 von der Verbandsversammlung beschlossen. Derzeit wird am Nahverkehrsplan 2 gearbeitet, der bis Ende 2002 zu verabschieden ist.

Äußerer Rahmen für den Nahverkehrsplan sind die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Dies deutet bereits auf eng gesteckte Grenzen und auf eine langfristige Planung hin. Wichtiger Maßstab ist dabei die Akzeptanz der Neuerungen durch die Bevölkerung, die in einer automobilen Gesellschaft nicht leicht zu gewinnen ist.

Der Landkreis Ammerland hat auf der Sitzung der Nahverkehrskommission am 07.03.2002 u.a. die Gemeinden aufgefordert, kurzfristig weitere Maßnahmen vorzuschlagen. Hier besteht auch die Chance der Einflussnahme durch die Seniorenbeiräte der Gemeinden. Konkrete Verbesserungsvorschläge, die den Bedürfnissen der Senioren in den einzelnen Gemeinden entgegenkommen, können an die Gemeindevertreter in der Nahverkehrskommission herangetragen werden. Abgestimmt wird Ende 2002. Damit ist der Nahverkehrsplan auf weitere fünf Jahre festgeschrieben. Beschlossene Maßnahmen sind in dieser Zeit umzusetzen bzw. zu prüfen.

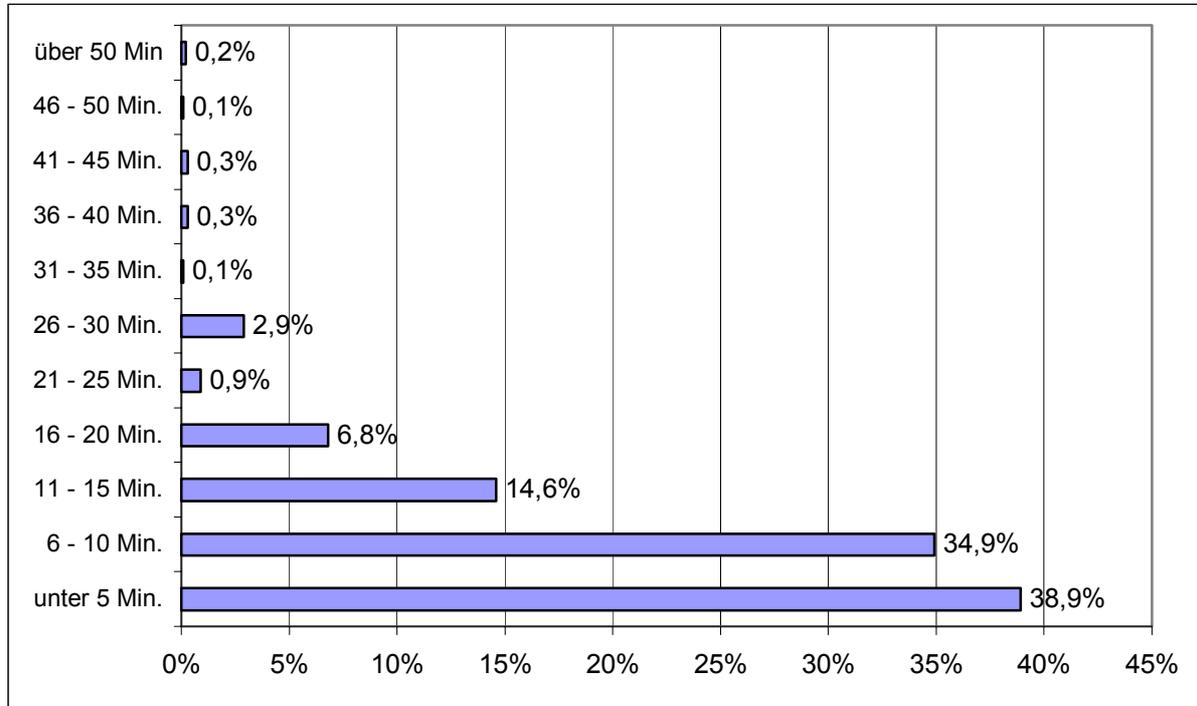
Diese zeitlichen Vorgaben bedeuten, dass Ergebnisse und Empfehlungen zum Thema ÖPNV aus dem Seniorenplan bei der Bearbeitung des Nahverkehrsplans nicht mehr berücksichtigt werden können. Der Seniorenplan wird erst Ende des Jahres abgeschlossen sein. In Zukunft ist jedoch bei weiteren Fragen zur Optimierung des ÖPNV die Altersgruppe der über 60-Jährigen nicht mehr wegzudenken. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung wurde in der März-Sitzung der Nahverkehrskommission getan: Der erste Vorsitzende des Seniorenbeirates des Landkreises wurde in die Kommission gewählt und wird in das bis Ende August laufende Beteiligungsverfahren für den Nahverkehrsplan 2 einbezogen. Damit ist auf jeden Fall zukünftig der Seniorenbeirat beteiligt und ein Weg eröffnet, die Interessen der älteren Bevölkerung bei der regionalen Planung des Nahverkehrs stärker zu berücksichtigen. Parallel dazu wurde vom Seniorenbeirat auf Landkreisebene die Mitarbeit im Fahrgastbeirat beschlossen. Dieser Beirat bildet die Interessensvertretung der Fahrgäste und repräsentiert die unterschiedlichen Erwartungen und Anforderungen der Fahrgäste (von Jugendlichen bis zu Senioren) im gesamten Verbund (von der Großstadt bis zum ländlichen Bereich). Darüber hinaus ist für individuelle Kritik und Anregungen das Kundenbeschwerdemanagement der VBN zu erwähnen.

4.3.2 Bushaltestellen – Entfernung und Taktzeiten

In der Repräsentativerhebung wurde die Bevölkerung ab 60 Jahre nach einer Anbindung an den ÖPNV gefragt. Dabei ging es ausschließlich um Buslinien. Hintergrund: Da der Fragebogen für die Stadt Westerstede entwickelt wurde, berücksichtigte man nur den Bus als öffentliches Verkehrsmittel. Bei der Ausweitung auf die anderen Gemeinden wurde der Fragebogen als Ganzes übernommen. Somit werden die Bahnlinien nicht berücksichtigt. Gefragt wurde nach der zeitlichen Entfernung zur Bushaltestelle und nach der Häufigkeit der Busfahrten pro Tag. Damit wurde beabsichtigt, Aussagen bezüglich der Versorgungssituation mit dem Busliniennetz im Landkreis Ammerland treffen zu können.

Der Weg zur Bushaltestelle, d.h. der Zeitaufwand bis zum Einstieg in den Bus, ist ein wichtiges Kriterium für eine (mögliche) Nutzung. Folgende Abbildung zeigt die Häufigkeit der Angaben auf die Frage: „Wie weit ist es von Ihrer Wohnung zur nächsten Bushaltestelle?“:

Abbildung 4: Weg zur Bushaltestelle in Minuten



Quelle: Eigene Erhebung 2000

Mehrheitlich bezieht sich die Zeitangabe auf einen Fußweg zur Haltestelle. Geht man davon aus, dass ein Fußweg von bis zu 10 Minuten eine relativ günstige Anbindung bedeutet, so zeigen die Ergebnisse der Befragung, dass fast drei Viertel der über 60-Jährigen in den sechs Gemeinden des Ammerlandes die nächste Bushaltestelle in dieser Zeit erreichen können. Im Einzelnen ist aus der Abbildung abzulesen: Fast 40 % der Menschen ab 60 Jahre wohnt in unmittelbarer Nähe einer Haltestelle und benötigt für den Weg dorthin bis zu 5 Minuten. In den Gemeinden Bad Zwischenahn, Edeweicht und Wiefelstede liegt der Anteil über 40 %, in den übrigen Gemeinden unter 40 %. Der leicht erhöhte Wert dürfte durch die Anbindung an den Stadtbus nach Oldenburg bedingt sein.

Mehr als 30 % benötigt zwischen 6 und 10 Minuten.

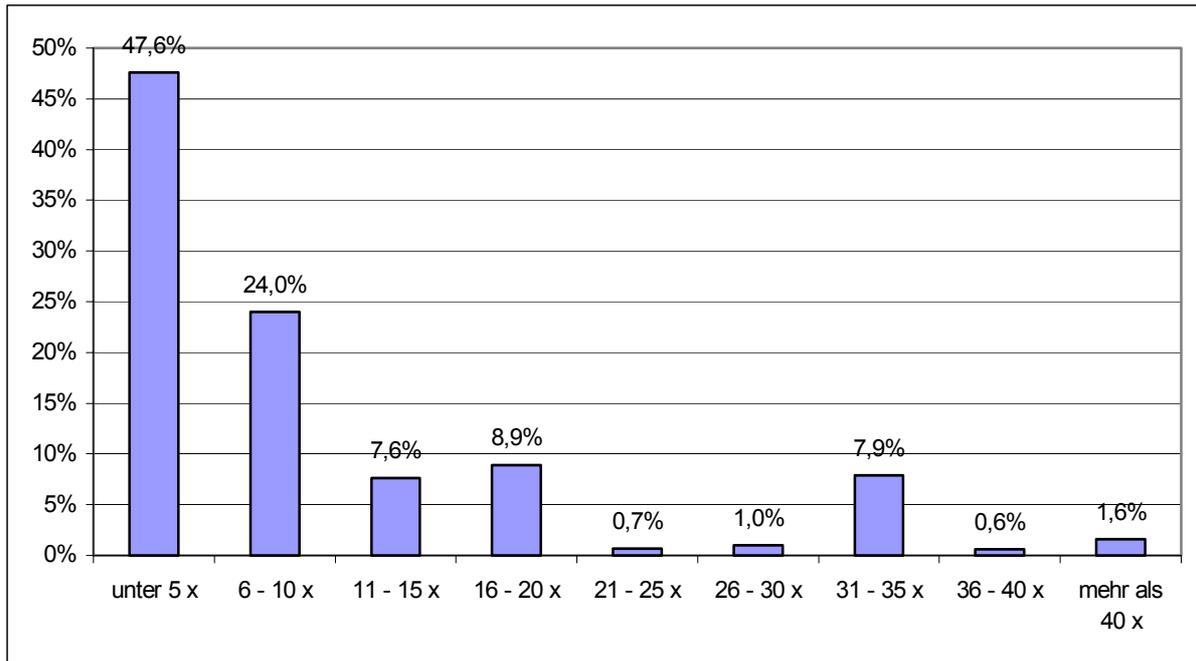
Rund 15 % brauchen für den Weg zur Haltestelle zwischen 11 und 15 Minuten.

Für rund 10 % der Befragten ist der Weg zur Bushaltestelle länger als eine Viertelstunde.

Siehe dazu: Abbildung 26 im Anhang S. 46: Weg zur Bushaltestelle nach Gemeinden

Der Zeitaufwand bis zur Bushaltestelle wurde von fast 90 % der Befragten eingeschätzt, d.h. den meisten Menschen ab 60 Jahre ist die nächstgelegene Bushaltestelle bekannt und auch die Dauer des Weges dorthin. Nur eine Minderheit von rund 10 % gibt keine Einschätzung ab. Im Allgemeinen stellt nicht die Unkenntnis von der nächstgelegenen Haltestelle ein Problem in der tatsächlichen Nutzung des Busses dar. Ein größeres Hindernis dürften lange Taktzeiten sein. Die Ergebnisse der Befragung beziehen sich mehrheitlich auf Angaben zu den Taktzeiten der Linienbusse und der Stadtbusse nach Oldenburg. Folgendes Gesamtbild entsteht:

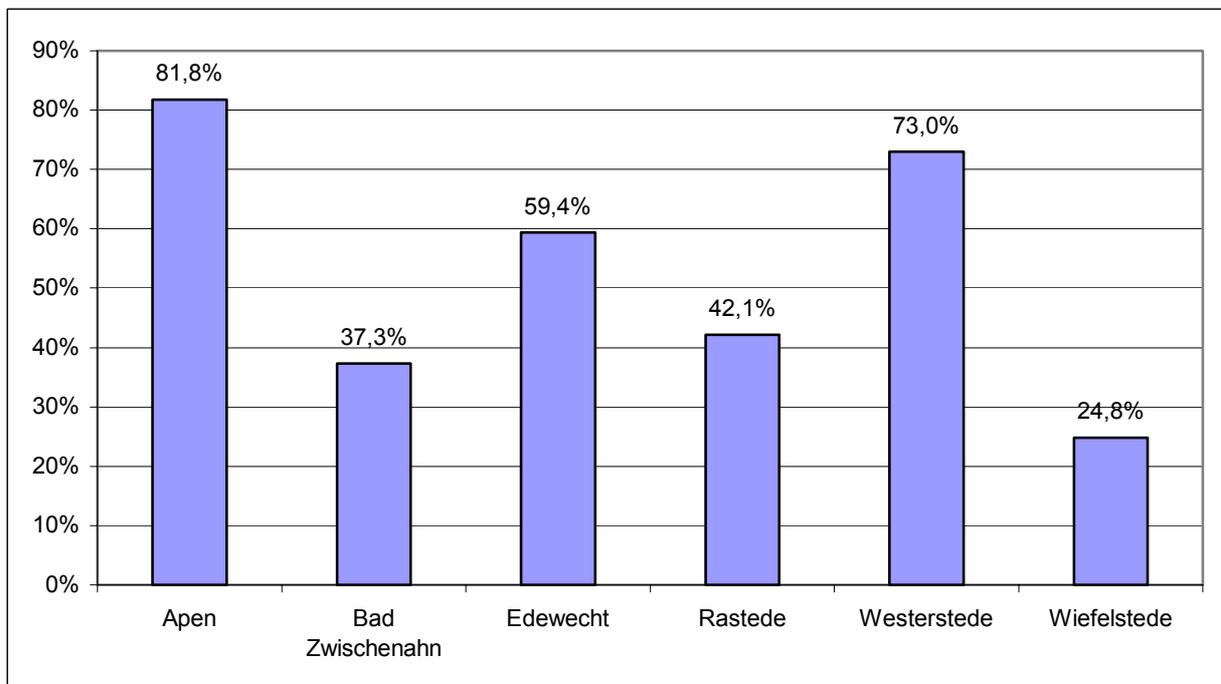
Abbildung 5: Taktzeiten Busverkehr



Quelle: Eigene Erhebung 2000

Rund die Hälfte der Bevölkerung ab 60 Jahre kann mehr als 6 x täglich eine Buslinie nutzen. Die hohen Taktzeiten beziehen sich auf die Stadtbusse nach Oldenburg. Allerdings kann die andere Hälfte nur weniger als fünf Mal täglich einen Bus nutzen. Mit Blick auf die Gemeinden haben hier die Angaben eine sehr große Spannweite:

Abbildung 6: Busverkehr weniger als 5 x täglich nach Gemeinden



Quelle: Eigene Erhebung 2000

Die Betrachtung nach Gemeinden spiegelt allgemein deren Anbindung an das Busliniennetz im Ammerland wider:

Bedingt durch die räumliche Lage der Gemeinde Apen, können hier 81,8 % der Befragten täglich weniger als 5 x eine Buslinie benutzen.

Trotz des innerörtlichen Busses und des attraktiven Haltestellenkonzeptes in der Stadt Westerstede geben in der gesamten Gemeinde Westerstede fast drei Viertel der über 60-Jährigen an, nur bis zu 5 x täglich eine Buslinie benutzen zu können. Mit einem weiten Abstand trifft dies in der Gemeinde Edeweicht auf 59,4 % der Senioren zu.

Bei den übrigen drei Gemeinden Rastede (42,1 %), Bad Zwischenahn (37,3 %) und Wiefelstede (24,8 %) macht sich die Anbindung an den Stadtbus nach Oldenburg bemerkbar. Häufigere Taktzeiten sind hier der Fall.

Die Ergebnisse der Seniorenbefragung im Landkreis Ammerland vermitteln einen Überblick über Möglichkeiten der Nutzung, d.h. über die Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr. Ob und wie häufig die Altersgruppe der ab 60-Jährigen den ÖPNV tatsächlich nutzen und welche Ansprüche und Bedürfnisse sie stellen, darüber können keine Aussagen gemacht werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Gruppe der Senioren sich hier sehr unterschiedlich verhält und abhängig ist von vielen Faktoren: Vom Wohnort im Landkreis (ob ländlich oder örtlich oder ob z.B. eine günstige Anbindung an die Stadt Oldenburg vorhanden ist), von der finanziellen Situation (wenn ein Auto vorhanden ist, erscheint die zusätzliche Nutzung des ÖPNV relativ teuer), von Beeinträchtigungen bzw. dem Grad der Beeinträchtigung, vom Bedürfnis möglichst ohne Stress in das Oberzentrum z.B. nach Oldenburg zu fahren (keine Parkplatzsuche und Parkgebühr, Nutzung des Stadtbusses im Preis enthalten), um nur einige Punkte zu nennen.

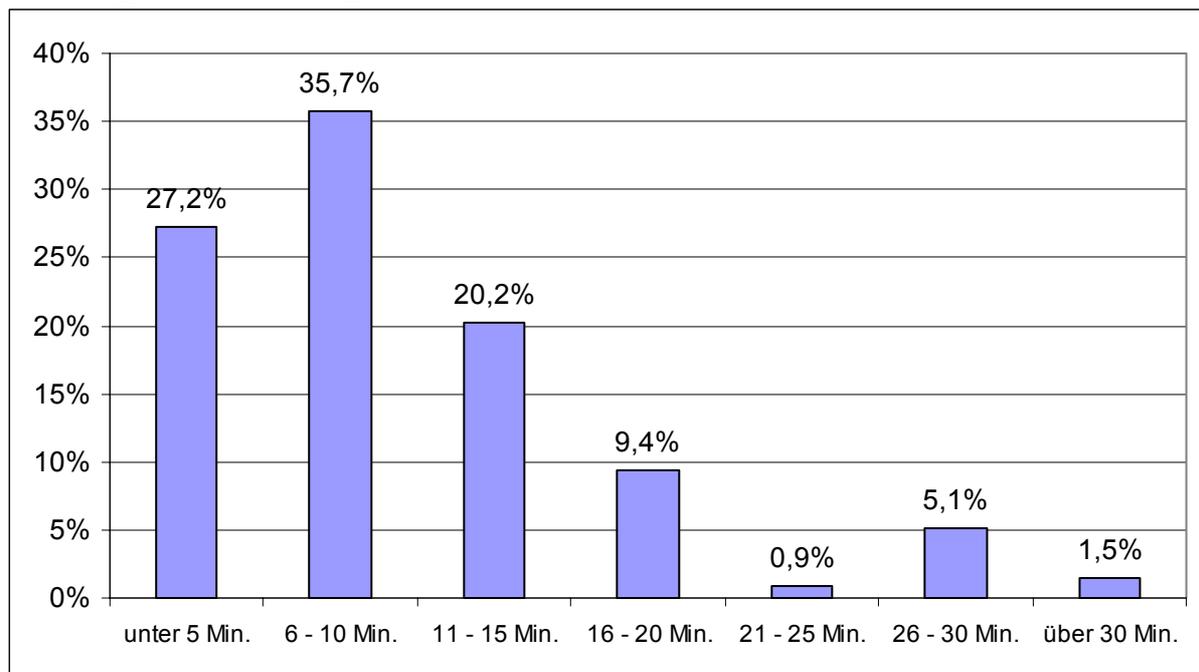
➔ **Der ÖPNV im Landkreis Ammerland bietet der Bevölkerung ein breit verzweigtes Liniennetz für Bus und Bahn, das immer weiter optimiert wird. Der Nahverkehrsplan verfolgt das Ziel, die Attraktivität zu verbessern und damit die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Der Seniorenbeirat ist Mitglied der Nahverkehrskommission. Der Nahverkehrsplan 2 wird Ende 2002 verabschiedet und dann für fünf Jahre festgeschrieben. Die Repräsentativerhebung kommt zu dem Ergebnis, dass für fast drei Viertel der Bevölkerung ab 60 Jahre der zeitliche Aufwand zur nächsten Bushaltestelle bis zu zehn Minuten beträgt. Allerdings wohnt rund die Hälfte in der Nähe von Buslinien, die weniger als 5 x täglich fahren. Die andere Hälfte kann den Bus häufiger als 5 x täglich nutzen. Dies gilt vor allem in Gemeinden mit einer Stadtbusanbindung nach Oldenburg. Diese Ergebnisse dürften auch die Nutzungsmöglichkeiten der Buslinien im Landkreis Ammerland generell widerspiegeln.**

4.4 Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen

Mobilität im Alter schließt auch die Frage nach der Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen, wie z.B. eines Lebensmittelladens ein. Denn: Einkaufen gehört für viele Senioren zum täglichen Tagesablauf. Die Versorgung mit Dingen des täglichen Bedarfs wird häufig verbunden mit Bewegung (z.B. durch Nutzung des Fahrrades, zu Fuß gehen) und der Pflege sozialer Kontakte. Dabei werden gerade in ländlichen Regionen die Wege zum nächsten Lebensmittelladen durch die Schließung der „Tante-Emma-Läden“ in kleineren Orten zunehmend länger. Für den Weg in den nächst größeren Ort kann dann aufgrund der größeren Entfernung vielfach nur noch das Auto benutzt werden.

Im Rahmen der Repräsentativerhebung wurde die Bevölkerung ab 60 Jahre im Landkreis Ammerland gefragt: Wie kaufen Sie die Dinge des täglichen Lebens (z.B. Lebensmittel, Getränke, Wasch- und Putzmittel) ein? Wie lange dauert ein Weg zur Einkaufsstätte? Antworten auf diese Fragen geben Aufschluss darüber, wie groß der Zeitaufwand für die Versorgung mit dem täglichen Bedarf ist und mit welchem Verkehrsmittel die Versorgung erfolgt. Die folgende Abbildung zeigt zunächst die Verteilung der Häufigkeiten zur zeitlichen Dauer **einer** Wegstrecke zur Einkaufsstätte:

Abbildung 7: Dauer der Wegstrecke zur Einkaufsstätte in Minuten



Quelle: Eigene Erhebung 2000

Die Häufigkeiten verteilen sich insgesamt sehr unterschiedlich und auch mit Blick auf die sechs Gemeinden des Ammerlandes:

An erster Stelle wird eine Entfernung zur Einkaufsstätte genannt, die zwischen 6 und 10 Minuten beträgt. Hier ist die Verteilung in den einzelnen Gemeinden relativ gleichmäßig.

In unmittelbarer Nähe verfügen mehr als ein Viertel der Senioren im Ammerland über eine Einkaufsmöglichkeit. Westerstede hebt sich hier mit 37 % deutlich von den anderen Gemeinden ab.

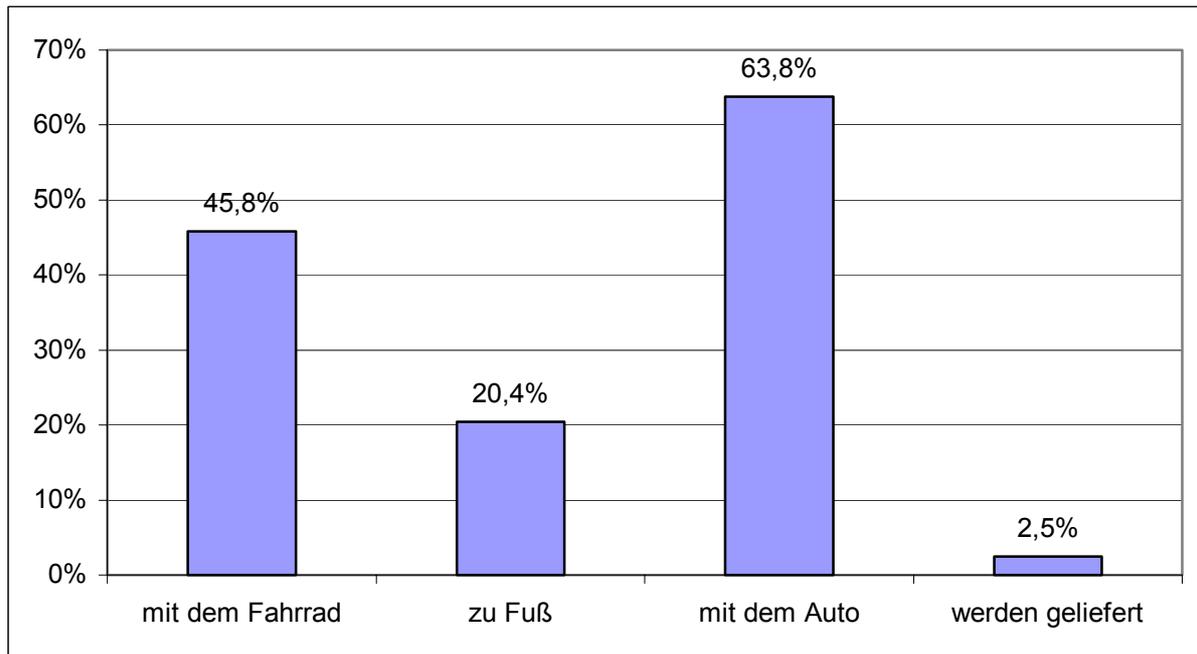
Eine Entfernung zwischen 11 und 15 Minuten folgt an dritter Position mit rund 20 %. In der Gemeinde Bad Zwischenahn sind hier die häufigsten Nennungen.

Zwischen 16 und 20 Minuten benötigen rund 10 %, wobei die Gemeinden Edewecht (15 %) und Wiefelstede (12 %) deutlich höher liegen als die übrigen Gemeinden.

Siehe dazu: Abbildung 27 im Anhang II S. 48: Weg zur Einkaufsstätte nach Gemeinden

Auch wenn die überwiegende Mehrheit (83 %) der Befragten für einen Weg zur Einkaufsstätte unter 15 Minuten benötigt, so ist doch der Anteil derjenigen, die dafür mehr Zeit einplanen müssen mit 17 % nicht unerheblich.

Die Zeitangaben beziehen sich teilweise auf unterschiedliche Verkehrsmittel. Anzunehmen ist, dass beispielsweise in 10 Minuten sowohl eine Einkaufsmöglichkeit in der Nähe mit dem Fahrrad zu erreichen wie auch ein Einkaufszentrum in weiterer Entfernung mit dem Auto. Dinge des täglichen Bedarfs werden wie folgt eingekauft:

Abbildung 8: Wie wird eingekauft? (Mehrfachnennungen)

Quelle: Eigene Erhebung 2000

Das Auto steht ganz deutlich im Mittelpunkt, wenn es um Einkäufe zur täglichen Versorgung geht. Nach einer Nutzung des ÖPNV wurde nicht gefragt:

Knapp zwei Drittel der Bevölkerung über 60 Jahre benutzt das Auto für Besorgungen. Die hohe Pkw-Verfügbarkeit und die Notwendigkeit, in einen nächst größeren Ort zum Einkaufen zu fahren machen sich hier bemerkbar. Die Gemeinde Wiefelstede hat hier vor Edeweicht den höchsten Anteil.

Neben dem Auto hat aber auch das Fahrrad einen hohen Stellenwert: Nahezu die Hälfte nutzt das Fahrrad, vielfach alternativ zum Auto. In Apen und Westerstede sind hier die häufigsten Nennungen.

Während in Städten über 80 %²² der Senioren zu Fuß ihre Einkäufe erledigen, weist die Erhebung im Landkreis Ammerland hier lediglich einen Anteil von knapp 20 % aus. In Rastede und Westerstede ist er am höchsten.

Von den Befragten bekommen 2,5 % die notwendigen Dinge des Alltags ins Haus geliefert. Auch hier haben Westerstede und Rastede den größten Anteil.

Während Frauen häufiger das Fahrrad benutzen und zu Fuß gehen, fahren Männer in der Mehrheit mit dem Auto, um Besorgungen zu erledigen.

Siehe dazu: Abbildung 28 im Anhang II S. 50: Verkehrsmittelwahl beim Einkaufen nach Gemeinden

Beim Thema Mobilität im Alter standen Fragen zur Dauer des Weges zur Einkaufsstätte und zum Verkehrsmittel im Vordergrund. Die sich daran anschließende Frage „Kaufen Sie selbst ein?“ wird im folgenden Kapitel behandelt

➔ Im Landkreis Ammerland erreichen Senioren die für die alltägliche Versorgung notwendigen Einkaufsstätten überwiegend mit dem Auto. Aber auch das Fahrrad hat einen hohen Stellenwert und wird vielfach für kürzere Strecken alternativ genutzt. Im Vergleich zu größeren Städten erledigt nur ein geringer Anteil die Besorgungen zu Fuß. Während Frauen häufiger das Fahrrad nutzen oder zu Fuß gehen, benutzen Männer mehrheitlich das Auto.

²² Das gilt z.B. für die Städte Mannheim und Chemnitz. Mollenkopf, Heidrun, Flaschenträger, Pia: Erhaltung von Mobilität im Alter. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Band 197. Berlin 2001, S. 150