

Bürgerbefragung in der Gemeinde Mühlingen

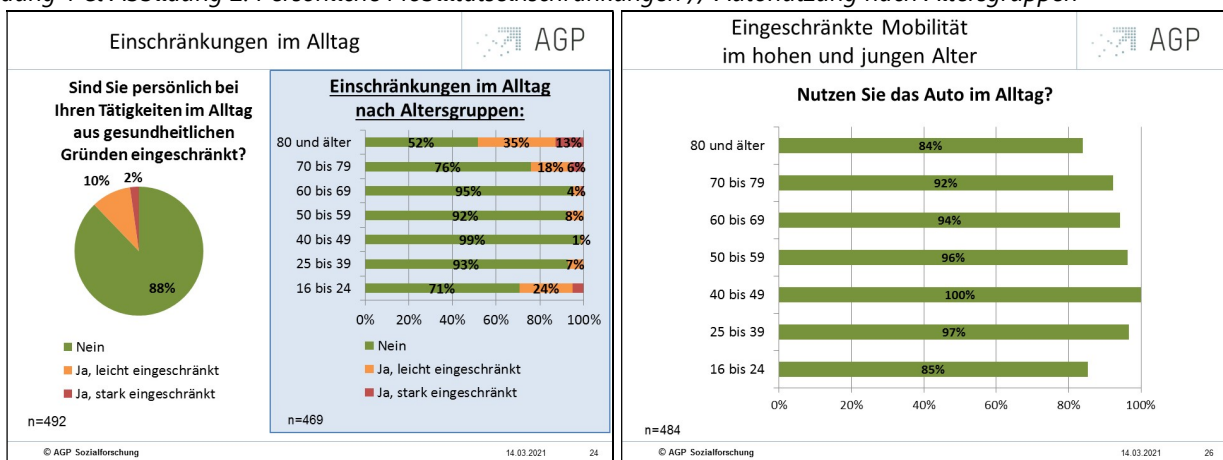
1. Teilergebnisdarstellung: „Mobilität und Alltagsversorgung“

Mobilität und Alltagsversorgung stellen zwei zentrale Themen in der Bürgerbefragung dar und sind eng miteinander verknüpft. Mobilität ist mehr als die Fortbewegung von A nach B. Mobil zu sein ist Grundvoraussetzung für soziale Teilhabe und ein selbstbestimmtes Leben, gerade bei gesundheitlichen Einschränkungen, im hohen Alter sowie in der Jugend. Die Möglichkeit zur Aufnahme und Aufrechterhaltung sozialer Beziehungen ist hierbei in doppelter Hinsicht mit Bewegungsfreiheit verknüpft: Nicht nur haben Menschen, die weniger mobil sind, auch weniger Gelegenheiten zum sozialen Austausch. Auch umgekehrt bieten Verabredungen, Einkaufsmöglichkeiten vor Ort und gemeinsame Aktivitäten Anlässe, das eigene Haus zu verlassen. Fehlende Gelegenheiten und Anlässe hingegen wirken negativ auf Mobilität und soziale Teilhabe. Insofern trägt auch eine gute Alltagsversorgung vor Ort zum Sozialleben vor Ort bei, insbesondere für die weniger mobile Bevölkerung. Im Folgenden werden einige zentrale Ergebnisse aus der Bürgerbefragung zu Mobilität und Alltagsversorgung in Mühlingen dargestellt und erläutert.

1. Persönliche Mobilität hängt von der eigenen Gesundheit und den nutzbaren Verkehrsmitteln ab

„Die Füße stellen das bevorzugte ‘Fortbewegungsmittel’ älterer Menschen dar.“ So lautet eine Aussage aus dem Siebten Altenbericht der Bundesregierung. Diese Aussage trifft auf ältere Bürgerinnen und Bürger in Mühlingen im Alltag kaum zu. Nur etwa 15% der Älteren in der Befragung gaben an, im Alltag häufig zu Fuß unterwegs zu sein (ohne Abbildung). Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Auto in Mühlingen mit durchschnittlich 90% Nutzung im Alltag für die große Mehrheit das wichtigste Fortbewegungsmittel darstellt (vgl. Abbildung 4). In der Befragung gaben zudem insgesamt 10% aller Bürgerinnen und Bürger in Mühlingen an, dass sie in ihren persönlichen Bewegungsmöglichkeiten bei Alltagswegen leicht eingeschränkt sind, weitere 2% sind laut eigener Aussage stark eingeschränkt. Dies betrifft in zunehmendem Maße Personen ab 70 Jahren, die in nennenswertem Umfang über entsprechende gesundheitliche Einschränkungen berichten. Allerdings geben auch etwa ein Viertel der jüngsten Altersgruppe an, in ihrer persönlichen Mobilität „leicht eingeschränkt“ zu sein. Zu vermuten ist, dass damit größtenteils die fehlende Automobilität gemeint ist (vgl. Abbildung 2). Insgesamt zeigt sich allerdings auch im hohen Alter ein vergleichbarer Zusammenhang: Eine Abnahme der persönlichen Mobilität und sinkende Autonutzung gehen zusammen. Auch hochaltrige Menschen ab 80 Jahren nutzen im Alltag das Auto zu 10-15% seltener als andere Altersgruppen.

Abbildung 1 & Abbildung 2: Persönliche Mobilitätseinschränkungen // Autonutzung nach Altersgruppen

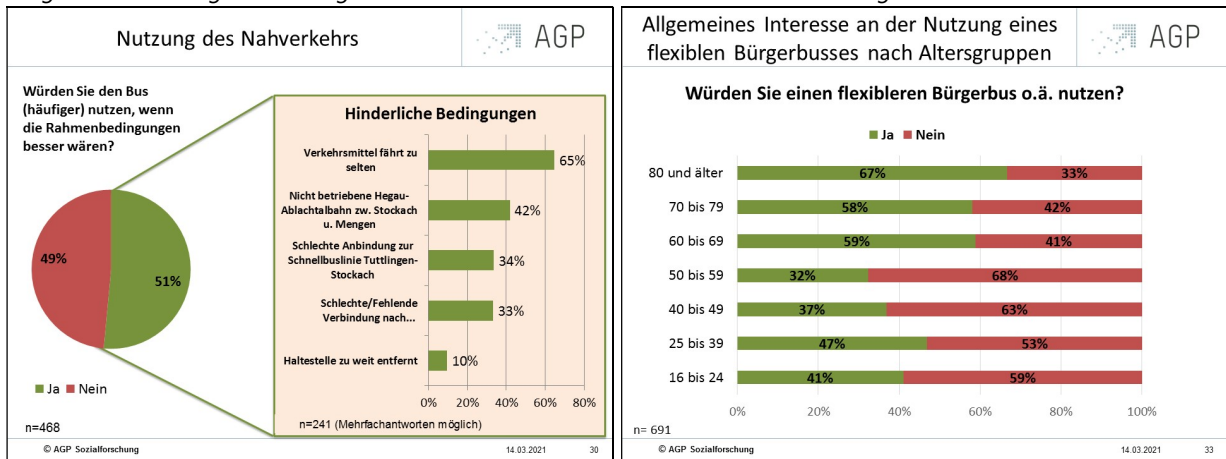


Der ÖPNV wird im Vergleich zum Auto in Mühlingen ebenfalls eher selten genutzt, am häufigsten noch die Verbindung nach Radolfzell und Stockach. Insbesondere die beiden Altersgruppen mit geringer Autonutzung, also die ganz Jungen und ganz Alten, nutzen die ÖPNV-Verbindungen zumindest ab und zu (20 % bis 25 %), teilweise auch regelmäßig (10 % bis 30 %, ohne Abbildung).

Einer häufigeren Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs steht primär eine als unzureichend empfundene Taktung der Bus- und Bahnverbindungen (65 %) entgegen. Zusätzlich als hinderlich benannt wird beispielsweise die schlechte Anbindung Richtung Tuttlingen. Auch eine Inbetriebnahme der alten Hegau-Ablachtalbahn würde von rund 40% derjenigen gewünscht, die generell an besseren Rahmenbedingungen interessiert sind (vgl. Abbildung 3).

In immer mehr Kommunen in Baden-Württemberg werden flexible Mobilitätsangebote durch Bürgerbusse aufgebaut. Auch in Mühlingen könnte solch ein Modell denen entgegenkommen, die eine bessere oder zielgerichtetere Taktung wünschen, als auch der nicht unwichtigen kleinen Gruppe (10 %) derjenigen, für die die nächste Haltestelle zu weit entfernt ist, z. B. aufgrund von stärkeren gesundheitlichen Einschränkungen. Es zeigt sich in der Befragung, dass gerade Personen ab 60 Jahren und nochmals stärker ab 80 Jahren besonderes Interesse an solch einem flexiblen Angebot hätten (vgl. Abbildung 4).

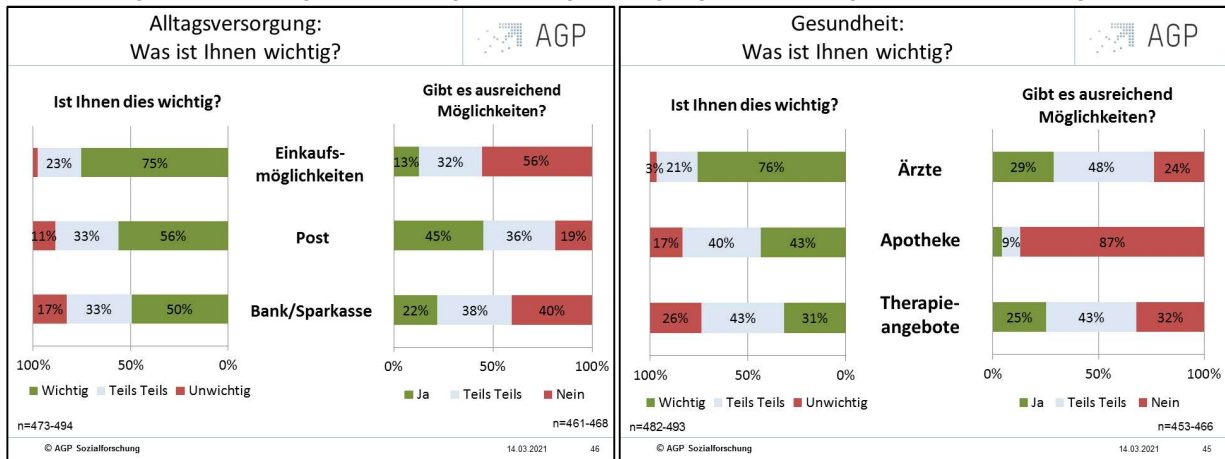
Abbildung 3 & Abbildung 4: Nutzungshindernisse im ÖPNV // Interesse an einem Bürgerbus



2. Wie beurteilen die Menschen in Mühlingen die Einkaufsmöglichkeiten vor Ort?

In Mühlingen muss man mit dem Auto oder dem ÖPNV mobil sein, um wichtige Angebote des alltäglichen Bedarfs zu erreichen. Nur in Zoznegg existiert ein Kaufladen vor Ort und eine Apotheke fehlt in der Gemeinde. In diesen zwei Bereichen sehen die Bürgerinnen und Bürger den größten Handlungsbedarf in der Nahversorgung: Während 75 % der Befragten Einkaufsmöglichkeiten eine hohe Bedeutung zumessen, geben 56 % an, dass es hierfür keine ausreichenden Möglichkeiten gibt (vgl. Abbildung 5). Für Angebote im Bereich Gesundheit sticht die fehlende Apotheke besonders massiv hervor – für diesen Bereich geben 87% an, dass ein ausreichendes Angebot fehlt (vgl. Abbildung 6). Darüber hinaus sind die Bürgerinnen und Bürger mit der Alltagsversorgung in Mühlingen weitgehend zufrieden. Am stärksten wird noch ein guter Zugang zu Bankdienstleistungen vor Ort vermisst (40% „kein ausreichendes Angebot“), wobei hier der alltägliche Bedarf und damit die subjektive Wichtigkeit nicht so hoch wie bei den Einkaufsmöglichkeiten eingeschätzt wird.

Abbildung 5 & Abbildung 6: Bewertung der Alltagsversorgung // Bewertung von Gesundheitsangeboten



Wie sich an den Ergebnissen ablesen lässt, sind vor allem mobilitätseingeschränkte Personen ohne eigenes Auto und entweder mit Hindernissen an den öffentlichen Nahverkehr von solch einer Situation betroffen. Sie werden in besonderem Maße in ihren Teilhabemöglichkeiten eingeschränkt, wenn sie nicht mehr selbst einkaufen gehen können. Bei gut erreichbaren Einkaufsmöglichkeiten vor Ort, die auch von Menschen erreicht werden können, die keine weiten Strecken mehr zurücklegen können, lässt sich generell beobachten, dass ältere Menschen häufiger einkaufen als jüngere. In der Gemeinde Mühlingen zeigt sich dieser Effekt hingegen nur für die Gruppe der 60-69-Jährigen. Sie gehen mit 90% am häufigsten von allen Altersgruppen selber einkaufen. Ab 70 Jahren ist in Mühlingen ein Rückgang der Selbstversorgung festzustellen: In der Altersgruppe der 70-79-Jährigen sind es nur noch 83% die eigenständig einkaufen gehen und 77% bei den 80-Jährigen und älteren. Man kann bei diesen Personengruppen eher von unfreiwilligem Verzicht ausgehen, der neben der reinen „Versorgungsfunktion“ auch ihre Möglichkeit zur Teilhabe betrifft.

3. Fazit und Ausblick

Grundsätzlich bietet Mühlingen für die meisten Bürgerinnen und Bürger eine hinreichende Versorgung: Die ärztliche Grundversorgung ist beispielsweise vor Ort gesichert und mit dem Auto oder dem ÖPNV erreicht man z. B. in Stockach oder Radolfzell viele Angebote, die in der Gemeinde fehlen. Dennoch: Das Fehlen wesentlicher Angebote der Nahversorgung, insbesondere eines Lebensmittelmarktes und einer Apotheke sowie ggf. auch von Bankdienstleistungen macht sich bemerkbar – und das über die reine Versorgung hinaus. Die meisten Alltagswege führen aus der Gemeinde heraus und mobilitätseingeschränkte Personen betrifft der Mangel vor Ort besonders. Doch was sind Alternativen?

Im Wesentlichen bestimmt die Nachfrage darüber, ob sich Angebote des alltäglichen Bedarfs – wie zum Beispiel Dorfläden – in kleinen Gemeinden wie Mühlingen halten bzw. etablieren lassen. Diese verbinden zumeist das Kerngeschäft des Lebensmittelverkaufs mit Zusatzangeboten wie Paketdiensten, Bankdienstleistungen, Begegnungsstätte, Lotto-Aufnahme usw. und können somit auch sozialer Treffpunkt und „Dorfmitte“ werden. Häufig unterstützen die Kommunen den Aufbau solcher Versorgungskonzepte durch Beratung, Moderation oder auch die Bereitstellung von Räumlichkeiten. Klar ist aber auch: Ohne die wesentliche Mitarbeit der Bürgerinnen und Bürger kann solch ein Aufbau und insbesondere ein rentabler Betrieb nicht funktionieren.

Unabhängig von neuen Versorgungsangeboten führen allerdings auch Verbesserungen bei den Mobilitätsangeboten zu einer besseren Erreichbarkeit von weiter entfernt liegenden Angeboten der Alltagsversorgung. Um die Versorgung und Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen zu unterstützen, lohnt es sich daher, neben verbesserten Rahmenbedingungen im ÖPNV zukünftig auch verstärkt über flexible und kostengünstige Mobilitätsangebote nachzudenken, wie den Ausbau von Fahrdiensten, Mitfahrgelegenheiten oder Bürgerbussen. Die Erfahrung aus anderen Kommunen zeigt, dass die Akzeptanz der älteren Bevölkerung vor Ort ein wesentlicher Faktor für den Erfolg ist: Damit flexible Mobilitätsangebote für gesundheitlich eingeschränkte Menschen ohne die Verfügbarkeit von Pkw oder Nahverkehrsanbindung in der Praxis tatsächlich

genutzt werden, müssen sie sich am konkreten Bedarf der Menschen orientieren und ausreichend bekannt gemacht werden.