

# Mobilität im Lebenszyklus. Motive und Bedeutung der Mobilität älterer Menschen

Vortrag von Dipl.-Ing. Dipl.-Verw. Birgit Kasper am 19.10.2004 in Kaiserslautern

### Einleitung

Demographischer Wandel, Bevölkerungsrückgang und Alterung der Bevölkerung in Deutschland sind mittlerweile auch ein Thema in der Verkehrsplanung. Die zentrale Frage ist dabei, welche planerischen Konsequenzen aus den absehbaren Veränderungen der Bevölkerungsstruktur abzuleiten sind. Die Grundlage meines Vortrags ist eine Kombination aus dem Blick in die Zukunft anhand von Prognosen oder Szenarien für die Verkehrsplanung und dem Beschreiben des Ist-Zustandes. Wissenschaftliche Grundlage dafür ist das Forschungsprojekt "FRAME - Freizeitmobilität älterer Menschen"<sup>1</sup>. Dabei wurden im Bonner Raum und in der Eifel u.a. eine repräsentative Befragung mit 4500 Personen und qualitative Interviews mit 30 Personen jeweils ab 60 Jahre durchgeführt.

Wenn wir einen Blick in Richtung 2030 wagen, haben wir es voraussichtlich mit anderen Lebens- und Mobilitätsbedingungen zu tun. Aber trotzdem gibt es Tatsachen, die generell mit dem Altern einher gehen, wo wir eine Verallgemeinerbarkeit sehen und Empfehlungen möglich sind.

Für die Verkehrsplanung ist die Abschätzung der Bedingungen wichtig, weil mit dem Bevölkerungsrückgang und der Alterung Verluste für die öffentlichen Haushalte einhergehen. Dies erschwert die öffentliche Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zunehmend. Zudem sind langfristige Veränderungen der Nachfragestrukturen und Mobilitätsansprüche zu erwarten, die in der Planung bereits jetzt bedacht werden sollten.

### Bevölkerungsentwicklung und Aspekte des demographischen Wandels

Zur Bevölkerungsentwicklung gibt es ein breites Spektrum an Prognosen und Szenarien mit einer durchaus bemerkenswerten Bandbreite. Beispielsweise geht die für den Bundesverkehrswegeplan zugrunde gelegte Prognose des BMVBW für 2015 von einem Wachstum auf 83,5 Millionen Einwohner aus. Das statistische Bundesamt berechnet in seiner „mittleren Variante“ eine Stagnation und einen leichten Rückgang bis 2030 sowie einen deutlichen Rückgang auf 75 Millionen im Jahr 2050. Das DIW prognostiziert für den Fall von geringer Zuwanderung sogar einen Rückgang auf bis zu 60 Millionen Einwohnern 2050. Trotz der Vielfalt der Vorhersagen herrscht bei der langfristigen Entwicklung Einigkeit. Von Bevölkerungsrückgang ist auszugehen. Noch wichtiger ist aber die Alterung der Bevölkerung: Die über 60jährigen werden nach der mittleren Prognose des statistischen Bundesamts bis 2050 von einem Anteil an der Gesamtbevölkerung von 24 % auf 37 % zunehmen, Hochaltrige von 4 % auf 12 %.

Weitere Ursachen des demographischen Wandels sind die Haushaltsverkleinerung, Wanderungen (International, Interregional und Regional) und die Heterogenisierung der Bevölkerung (Lebens- und Altersstile). Vor allem die Wanderungen führen zur Entwicklung von Schrumpfs-, Stagnations- und Wachstumsräumen.

Hinzu kommen noch zwei weitere Aspekte: Nicht nur die Verteilung der Wohnbevölkerung bestimmt die Verkehrsentwicklung, sondern auch die Verteilung der Ziele von Verkehrsverflechtungen. In Zukunft wird sich Konzentration und Ausdünnung von Streulagen teilweise fortsetzen (z.B. Einzelhandel, Schulen, Kindergärten). Mit abnehmender Dichte verschwinden kleinräumliche Einrichtungen, was wiederum tendenziell wachsende Distanzen und mehr Pkw-Verkehr zur Folge hat. Bei der Verkehrsinfrastruktur ist die gegenwärtige Entwicklung: Ausbau der Straßennetze, in jüngerer Zeit auch Hochgeschwindigkeits-Schienenetze und wachsende Kapazitäten im Flugverkehr.

Trotz Bevölkerungsprognosen findet weiter der Ausbau von Straße *und* Schiene statt. Dadurch werden die Raumwiderstände weiter verringert, der Verkehrsaufwand steigt, weil Standortentscheidungen – Wohnen, Arbeiten, auch Einkauf, Ausflüge usw. – vor dem Hintergrund immer höherer Raumdurchlässigkeit getroffen werden können. Im neuen Bundesverkehrswegeplan ist kein Umsteuern erkennbar.

---

<sup>1</sup> Bei dem Forschungsprojekt handelt es sich um ein vom BMBF gefördertes Verbundprojekt, das am Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund unter der Leitung von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau von Dr. Joachim Scheiner und Dipl.-Ing. Dipl.-Verw. Birgit Kasper von 10/2000 bis 2/2004 bearbeitet wurde. Kooperationspartner waren das Psychologische Institut (ZEM) (Koordination) und das Geographische Institut der Universität Bonn.

## Personenverkehrsentwicklung in der Vergangenheit und Prognosen

Die beiden letztgenannten Aspekte sind mit ausschlaggebend für die Personenverkehrsentwicklung der letzten Jahrzehnte, die sich *grob* in 5 Punkten zusammenfassen lässt:

- zunehmende Ausdehnung der Aktionsräume,
- *relativ* konstante Anzahl Wege, der Aktivitäten pro Person,
- relativ konstantes individuelles Reisezeitbudget (also im Verkehr verbrachte Zeit),
- zunehmende Geschwindigkeiten unter der Voraussetzung stark gesteigener Ausbaustandards der Verkehrsinfrastruktur,
- Verlagerung der Verkehrsmittelnutzung auf privaten Pkw auf Kosten des ÖPNV und Fußwege. Der Rückgang der Fußwege hat stark mit der Raumentwicklung zu tun, nämlich der Konzentration von Betriebseinheiten (Arbeitsplätze, Einzelhandel usw.) und Dispersion der Siedlungsentwicklung.

Wie wird das in Zukunft weitergehen? Das BMVBW prognostiziert im Wesentlichen eine Fortsetzung der Entwicklung (relativ unabhängig von verkehrspolitischen Maßnahmen in Prognoseszenarien). Das heißt auch bei rückläufiger Bevölkerung wird von *insgesamt keiner* spürbaren Verkehrsentlastung ausgegangen. Aber die früher massiven Zuwachsraten des Verkehrs in den alten Bundesländern haben sich abgeschwächt. In den neuen Bundesländern sind die Zuwächse nach dem Nachholbedarf auch rückläufig. Das heißt, die Verkehrswissenschaftler gehen davon aus, dass eine Sättigung der Verkehrsnachfrage wahrscheinlich ist.

Wichtig ist jedoch, dass sich die Prognose des BMVBW auf die wenigen Jahre mit geringem Bevölkerungswachstum bezieht, bevor der Gipfel etwa 2020 erreicht ist. Die Frage ist also, wie man bis dahin angesichts leerer Kassen diesen "Gipfel" der Nachfrage mit effizientem Mitteleinsatz "untertunneln" kann? Eine vernünftige Lösung ist sicher nicht mit technischen Maßnahmen zu erzielen: Gerade extrem teure Infrastruktur muss schlichtweg in Frage gestellt werden, zumal Planungs- und Bauzeit so lang ist, dass Bauwerke, deren Planung heute begonnen wird, erst eröffnet werden, wenn die Bevölkerungszahl schon spürbar abwärts geht (nicht zu reden von den immensen Instandhaltungskosten, die in den nächsten Jahrzehnten finanziert werden müssen).

## Die verkehrlichen Auswirkungen der Alterung: ausgewählte Ergebnisse von FRAME

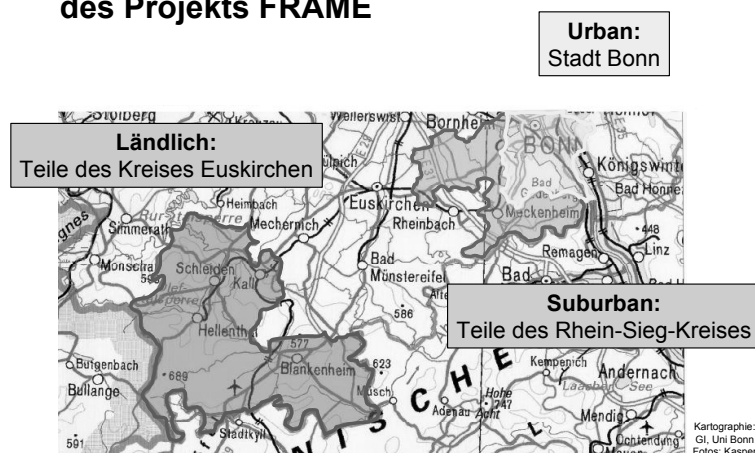
Neben Bevölkerungsrückgang prägt die Alterung den demographischen Wandel. Mit welchen Veränderungen ist also zu rechnen? Anhand von fünf Fragen möchte ich die Auswirkungen der Alterung beispielhaft diskutieren. Grundlage sind die Ergebnisse des Forschungsprojektes FRAME – Freizeitmobilität älterer Menschen.

1. Bedeutet zunehmende Führerscheinausstattung höhere Mobilität im Alter?
2. Bedeutet die länger anhaltende Gesundheit Älterer höhere Mobilität?
3. Sind Ältere in ihrer Freizeit insgesamt mobiler als während der Berufstätigkeit?
4. Gibt es räumliche Unterschiede bei der Freizeitmobilität älterer Menschen?
5. Welche Auswirkungen hat die Zunahme der Hochbetagten?

4500 Personen ab 60 Jahre wurden in drei „typischen“ Untersuchungsgebieten befragt: In der Stadt Bonn mit einer Bevölkerungsdichte von 2.000 EW/km<sup>2</sup> und einem sehr guten ÖV, im linksrheinischen suburbanen Ring von Bonn mit einer Dichte von 500 EW/km<sup>2</sup> und einem punktuell guten ÖV, und einem Teil der Eifel als ländlichen Raum mit einer Dichte von 150 EW/km<sup>2</sup>, wo überwiegend ein flexibles ÖV-Angebote besteht (AST) und wo es nur in den Unterzentren eine gute Anbindung gibt.

Abbildung 1

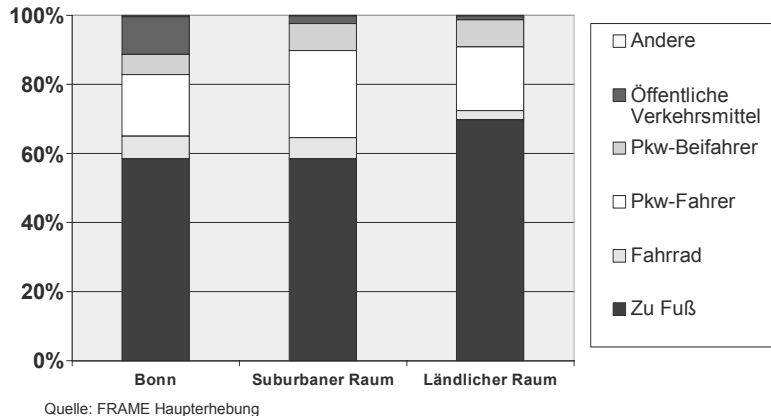
## **Untersuchungsgebiete des Projekts FRAME**



## Bedeutet zunehmende Führerscheinausstattung höhere Mobilität im Alter?

87 % der Befragten haben die Möglichkeit, Auto zu fahren oder mitgenommen zu werden. Wieviel Prozent ihrer Freizeitwege erledigen ältere Menschen zu Fuß und wie viel Prozent mit dem Auto?

Im Schnitt werden über 60 % der Freizeitwege zu Fuß erledigt. Im ländlichen Raum sogar fast 70 %. Das Auto wird im Schnitt für knapp 20 % der Wege genutzt. Betrachtet man, welche Aktivitäten die meisten Älteren unternehmen, wird dies unterstrichen: Spaziergang, Friedhofsbesuch, Besuch bei Verwandten, Essen gehen oder etwas Trinken gehen.



Zunehmende Führerscheinausstattung und Autoverfügbarkeit im Alter bedeutet höhere Mobilität im Sinne von "Möglichkeiten", aber es impliziert nicht automatisch mehr Verkehr in Form von zurückgelegten Distanzen. Vielfach berichten Ältere davon, dass sie das Autofahren nicht völlig aufgeben wollen, aber eben deutlich weniger fahren, als in "jungen Jahren".

Abbildung 2: Verkehrsmittelnutzung (Wege)

## Bedeutet die länger anhaltende Gesundheit Älterer höhere Mobilität?

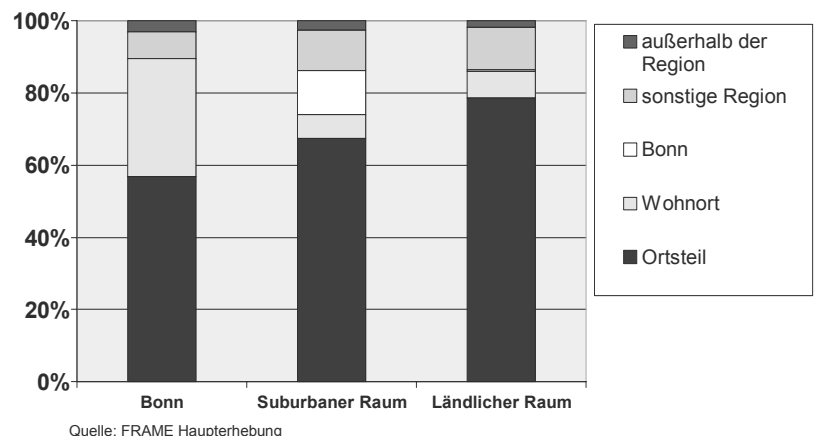
Wenn von der besseren Gesundheit im Alter die Rede ist, hat man gern die "fitten Alten" vor Augen, die den Himalaya erklimmen oder beim Triathlon in Hawaii mitmachen. Derartige Fälle sind jedoch als Wunschbilder oder Ausnahmefälle zu bewerten. Wer geht schon gern von einer beeinträchtigten Gesundheit im Alter aus oder mag sich den Ruhestand mit altersbedingt eingeschränkter Fitness vorstellen? Zwar sind die heutigen Älteren gesünder als je zuvor, aber mit dem Alter nehmen leichte oder temporäre Beeinträchtigungen dennoch zu, der Aktionsradius ist nicht mehr ganz so groß und Aktivitäten fallen etwas schwerer.

90 % der Freizeitorte der Bonner liegen im Stadtgebiet von Bonn. Auch die Älteren im suburbanen Raum sind auf zu etwa 85 % auf ihren Wohnort bzw. Bonn orientiert und in der Eifel ist die Orientierung auf den eigenen Ortsteil besonders groß. Freizeitorte außerhalb der Region machen weniger als 5 % der Freizeitaktivitäten aus.

Länger anhaltende Gesundheit im Alter führt zunächst zur länger anhaltenden Möglichkeit, den Pkw zu nutzen, aber es ist dennoch nicht automatisch von einem größeren Anteil an weiträumiger Mobilität auszugehen. Aus den qualitativen Gesprächen wissen wir, dass mit zunehmendem Alter gesundheitsfördernde Mobilität eine wachsende Bedeutung erhält. Das bedeutet, dass alltägliche Wege gern zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, um regelmäßige und die Fitness fördernde Bewegung zu haben oder um die Rehabilitation von Krankheiten zu unterstützen (v.a. Herz-Kreislauf-Erkrankungen). Zudem zeigten die Älteren in den biographischen Schilderungen, dass trotz relativ guter Gesundheit oder erfolgreicher Rehabilitation von mitunter lebensbedrohlichen Krankheiten das Altern seine Spuren hinterlässt. Es treten physische und psychische Unsicherheiten auf, die man sich in jungen Jahren nicht vorstellen konnte oder wollte.

Abbildung 3: Orte der Freizeit

Außerdem lässt der Wunsch nach Selbstverwirklichung und neuen Zielen im Alter – anders als man sich das in jungen Jahren gedacht hatte – langsam nach ("Wunsch nach Ruhe und Besinnung", "Phase der Altersweisheit" (nachdem die Sturm- und Drang-Zeit vorüber ist), "Erleichterung darüber, nicht mehr ständig unter Stress zu stehen und permanent unterwegs sein zu müssen", "nicht mehr auf jeder Hochzeit tanzen müssen, sondern mit Muße den Hobbies nachgehen", "das Leben mit dem Tod von Eltern, Partnern, Freunden oder Bekannten geht

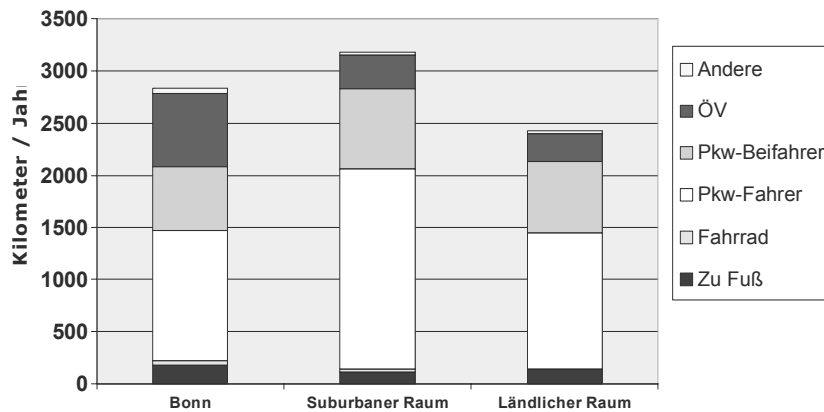


nicht spurlos vorüber, da fragt man sich was wichtig ist"). Vielfach unterschätzt wird auch die Rolle des Partners oder der Partnerin: Selbst die nur zeitweise krankheitsbedingte Einschränkung der Mobilität oder Hilfsbedürftigkeit beeinflusst auch den Aktionsradius des gesunden Partners.

### Sind Ältere in ihrer Freizeit insgesamt mobiler als während ihrer Berufstätigkeit ?

Zweifellos trägt das Auto dazu bei, als Fahrer oder Beifahrer größere Distanzen zurückzulegen. Der Freizeitverkehr wird aber nicht vollständig die Abnahme der Berufs-, Geschäfts- und Versorgungswege kompensieren. Zur Zeit sehen wir deutlich niedrigere Entfernungen Älterer wegen fehlender Berufswege (und den durch die Pendlerpauschale gewährten Subventionen). Diese Diskrepanz wird sich nicht nivellieren. Die durchschnittliche Tagesdistanz von Rentnern beträgt 20 km, während die von Erwerbstätigen bei 52 km liegt (vgl. KONTIV, Auswertungen von Scheiner 2004). Zusätzlich geht die

Autoverfügbarkeit auch unter den Führerscheinbesitzern mit zunehmendem Alter zurück, bzw. ältere Paare entscheiden sich im Ruhestand eher, das Zweitauto wieder abzuschaffen. Außerdem ist mit einer Verkehrsentslastung in den Spitzenzeiten zu rechnen, da Rentner eher außerhalb des Berufsverkehrs unterwegs sein können.



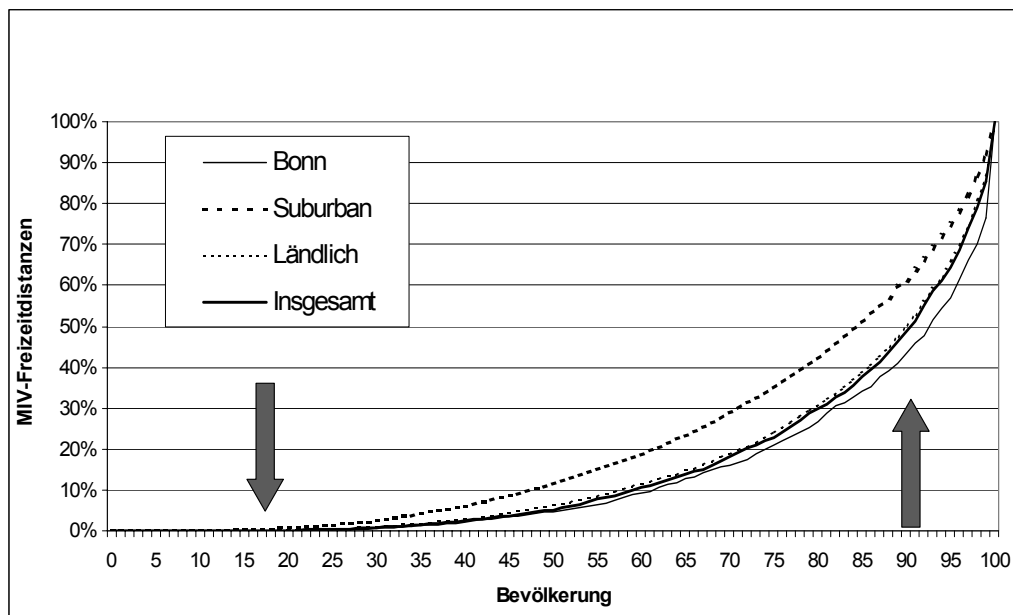
Quelle: FRAME Haupterhebung

Abbildung 4: Verkehrsmittelnutzung (Distanzen)

### Gibt es räumliche Unterschiede bei der Freizeitmobilität älterer Menschen?

In Westdeutschland beobachten wir die Alterung der Peripherie nach 30 bis 40 Jahren der Suburbanisierung. Dabei handelt es sich um die Wohngebiete im Umland, in der „Zwischenstadt“ oder in den Großwohnsiedlungen am Rand der Kernstädte. Daraus stellt sich die Frage der Ausstattung und künftigen Erreichbarkeit von Freizeit- und Versorgungseinrichtungen für Ältere. Wir können dazu einen Vergleich z.B. bei der Verteilung der MIV-Freizeitdistanzen erstellen:

Abbildung 5: Verteilung der MIV-Freizeitdistanzen



Quelle: FRAME Haupterhebung, Darstellung: J. Scheiner

Obige Abbildung zeigt zweierlei. Zum einen legen im Durchschnitt 90 % aller Befragten nur 50 % aller PKW-Distanzen zurück, bzw. nur 10 % der hochaktiven Älteren legen allein 50 % der Distanzen zurück – in Bonn legen sie sogar fast 60 % der Distanzen zurück. Im suburbanen Raum verläuft die Kur-

ve aber flacher, d.h. hier ist ein größerer Anteil Älterer bereits mit größeren MIV-Distanzen unterwegs. Dies wird mit dem Altern des suburbanen Raumes einen größeren Teil der Älteren betreffen. Allerdings gibt es auch Hinweise, dass die steilere Kurve mit der Wohnstandortwahl zusammenhängen könnte: Aufgrund der Autoabhängigkeit im suburbanen Raum ziehen Ältere, die nicht mehr Auto fahren können oder wollen, im Alter eher in (Klein-) Städte mit zentralerem Versorgungs- und Freizeitangebot. (Eine zukünftig höhere Wohnstandortmobilität im Alter ist aufgrund steigender Scheidungsraten, notwendiger beruflicher Wohnortwechsel in jungen Jahren und bei geringen nachbarschaftlichen Bindungen zu erwarten).

Bei den 10 % der Bevölkerung, die die verkehrsaufwändigste Freizeit haben, handelt es sich um: tendenziell die jüngste Altersklasse, mit guter Bildung und hohem Einkommen, Personen mit Pkw im Haushalt, eher Männer als Frauen, Personen mit guter Gesundheit sowie eher Personen aus dem suburbanen Raum als Bewohner Bonns und der Eifel. Ob diese Gruppe der Hochmobilen in Zukunft größer wird, lässt sich nicht mit Sicherheit sagen. Aufgrund der aktuellen Gesetzgebung (v.a. Hartz IV) und der zukünftig unsicheren Finanzierbarkeit staatlicher Renten kann zumindest nicht von einer uneingeschränkten Expansion der Gruppe einkommensstarker Rentner ausgegangen werden.

Zum zweiten zeigt die Grafik mit Bezug zur Verkehrsmittelnutzung – (Erinnerung: 60 % der Freizeitwege sind Fußwege): 87 % der Älteren haben die Möglichkeit, Auto zu fahren oder mitgenommen zu werden und 72 % der Älteren besitzen einen Führerschein. (suburb 80 %, Land 71 %, Stadt 70 %). Trotzdem zeigt sich in keinem der Räume eine sprunghafte Zunahme der zurückgelegten Distanzen, allein weil die Gelegenheit dazu besteht. Ein Unterschied zwischen Autolosen und Autobesitzenden ist nicht sichtbar. Die Verfügbarkeit eines PKW allein „verführt“ in keinem der Untersuchungsgebiete zu deutlich mehr Fahrten.

### Welche Auswirkungen hat die Zunahme der Hochbetagten?

Einerseits ist die Zunahme der Hochbetagten wichtig beim Thema Verkehrssicherheit. Die Risikokennziffern [Unfälle / Kilometer] steigen ab 70/75 Jahre deutlich an, d.h. Sicherheitsarbeit wird wichtiger, aber auch Verkehrsregeln müssen stärker an den Interessen Älterer orientiert werden. Ältere berichten von Unsicherheit bei sehr komplexen Verkehrssituationen und bei Situationen, wo sie z.B. längere Reaktionszeiten nicht durch umsichtigeres Verhalten ausgleichen können. Beispiele hierfür sind Autofahrten in Innenstädten mit kompliziert geregelter Verkehrsführung und auf Autobahnen ohne Geschwindigkeitsbegrenzungen. Andererseits ist in Zukunft ohnehin mit einem "automatischen" Rückgang der schweren Autounfälle zu rechnen, denn v.a. jüngere Personen (etwa 18 - 25-jährige Männer) sind hier involviert und die verringern sich mit Rückgang dieser Altersklasse.

Zur Verkehrssicherheit gehören neben den klassischen MIV-Themen aber auch erhöhte Sicherheit für ältere Fußgänger und Radfahrer. Aus der Unfallforschung ist bekannt, dass gerade derartige Unfälle langwierige und multiple gesundheitliche Schädigungen Älterer mit sich bringen.

Andererseits gehören die Hochbetagten zu der Bevölkerungsgruppe, bei der unerfüllte Freizeitwünsche besonders zu erwarten sind. Fragt man insgesamt nach unerfüllten Freizeitwünschen, so sind

<b>Individuelle Gründe:</b>	
Gesundheitliche Gründe	41,2
Zeitliche Gründe	34,7
Ungern im Dunkeln unterwegs	34,3
<b>Soziale Gründe:</b>	
Allein sein	47,0
Partner/-in	35,4
<b>Infrastrukturelle Gründe:</b>	
ÖPNV	40,8
Freizeitangebote	30,1

Quelle: FRAME Haupterhebung

Jeder zweite der über 60-Jährigen hat unerfüllte Freizeitwünsche (49%)



Gesundheit, Alleinsein und Mängel im ÖPNV-Angebot die häufigsten Gründe, gewünschte Freizeitaktivitäten nicht realisieren zu können. Insgesamt ist der Bereich der gesundheitsfördernden Mobilität deutlich zu stärken. Zudem ist die Beseitigung von Barrieren sowie die Förderung sozialer Angebote und die stärkere Berücksichtigung der Interessen Älterer beim ÖPNV notwendig.

## **Zusammenfassung der verkehrlichen Auswirkungen der Alterung:**

Bei negativer Bevölkerungsentwicklung und Alterung ist auszugehen von:

- Abnahme der Verkehrsnachfrage
- Entlastung der Verkehrsinfrastruktur insgesamt ab 2020 (deutlicher Bevölkerungsrückgang, Abnahme der Haushalte, Entlastung in den Spitzenzeiten)
- Rückläufige ÖPNV-Nachfrage (v.a. in von Schülerverkehr dominierten Räumen)
- Bei der Alterung der suburbanen Räume und der Zwischenstadt ist die Zunahme der Verkehrsnachfrage ebenso wie die Verlagerung des Verkehrs auf den MIV absehbar, wenn die Konzentration der Siedlungsentwicklung in Schrumpfs- oder Wachstumsräumen nicht gelingt.

### Handlungsansätze – Leitbild

Handlungsleitend für nachhaltige Verkehrsentwicklung sind drei Strategien: Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und verträgliche Abwicklung des Verkehrs.

Die Optimierung des Verkehrs heißt demnach zweierlei, nämlich Ermöglichung bzw. Verbesserung kurzer Distanzen und eines effizienten ÖPNV-Angebotes. Beides setzt kompakte und dichte Siedlungen voraus. Vor allem der NMIV (zu Fuß und per Rad) braucht Dichte und Nutzungsmischung sowie eine hohe Vielfalt von Zielangeboten, die kleinräumlich erreichbar sind. Trotzdem sollte keine übermäßige Dichte angestrebt, sondern differenzierten Wohnbedürfnissen Rechnung getragen werden. Beispielsweise steigen die Kosten der Straßenverkehrsinfrastruktur unterhalb einer GFZ von 1,0 besonders stark an. Dennoch sollten pauschalen Dichte-Grenzwerten oder Optimalwerte nicht allein ausschlaggebend sein.

Kompakte Strukturen fördern heißt, bei Schrumpfung den "Rückbau von außen nach innen", die Inanspruchnahme von innen liegenden Brachen sowie die Sanierung des "ersten suburbanen Rings" zu bevorzugen. Beim Rückbau sollten sich verbleibende Siedlungsbestandteile auf ÖPNV-Haltepunkte konzentrieren, um zumindest die Option der ÖPNV-Nutzung zu erhalten.

### Handlungsansätze – Verkehrsplanung

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur als "Klassiker der Verkehrsplanung" ist bei Finanzknappheit und rückläufiger Bevölkerungsentwicklung verstärkt auf seine Sinnhaftigkeit zu prüfen. Wo Infrastrukturausbau erforderlich ist (v.a. in Wachstumsregionen), sollten sich die Investitionen auf Rad- und Fußverkehr und ÖV konzentrieren. Bisher wurde die Doppelsubventionierung von ÖPNV und MIV politisch nie in Frage gestellt, aber bei knappen Kassen ist die Doppelsubventionierung umso weniger sinnvoll.

Zusätzlich muss klar gemacht werden, dass der gewohnte Infrastrukturausbau, nämlich höchste Ausbaustandards der Straßennetze überall, nicht mehr finanzierbar ist. Die Bevölkerung muss das wissen und zukünftige Standortentscheidungen vor diesem Hintergrund treffen können. Höchste Ausbaustandards gelten derzeit auch für ÖPNV: heute noch werden Stadtbahnen unter Grund gelegt, die im Straßenraum viel billiger und attraktiver wären. Auch dort gilt im Hinblick auf den demographischen Wandel das Motto "Erreichbarkeit statt Geschwindigkeit". Statt Hochgeschwindigkeitsverbindungen ist die Nachverdichtung und kleinteilige Erreichbarkeit des ÖV-Netzes erforderlich.

Die Verkehrsplanung hat in den letzten zwei Jahrzehnten ein breites Spektrum nicht-infrastruktureller Ansätze entwickelt. Sie werden bisher nur in Teilen wahrgenommen und erprobt, obwohl z.B. organisatorische Ansätze flexibel und preisgünstig sind und die gewünschten wirtschaftlichen Wachstumsimpulse durchaus auch von einem intelligenten Verkehrsmanagement ausgehen können. Als Beispiel sei auf "Vorrang der Bestandsorientierung vor Neubau" verwiesen. Ist dieses Leitbild in Schrumpfsgebieten unmittelbar einsichtig, gilt es aber auch für Wachstumsräume, z.B. durch organisatorische und/oder bauliche Nachverdichtung. Unter "organisatorische Nachverdichtung" verstehen wir die Erhöhung der Bevölkerungsdichte ohne bauliche Verdichtung, z.B. durch Belegungs- und Umzugsmanagement als klassischer nicht-infrastruktureller Ansatz.

Aber auch die Ergänzung von gut erschlossenen und günstig gelegenen Gebieten durch Bebauung geringer Dichte ("innere Suburbanisierung") ist sinnvoll, wenn damit die Abwanderung in die entfernte Peripherie gebremst wird. Bestandsorientierung bedeutet auch z.B. die funktionale Aufwertung schlecht ausgestatteter Wohnsiedlungen. Das heißt Wohnfolgenutzungen je nach Spezialisierungsgrad wohnungsnah oder in durch ÖPNV erschlossenen Lagen ansiedeln.

Insgesamt ist die Verkehrsplanung als Bestandteil querschnittsorientierten Raumplanung zu etablieren, sie stützt sich also nicht nur auf Verkehrsmaßnahmen im engeren Sinne.

### Handlungsansätze – ÖPNV

Als wichtigste Punkte zum ÖPNV ist festzustellen, dass trotz großer Fortschritte weitere Potenziale zur Modernisierung bestehen. Ansatz für dünn besiedelte Gebiete sind flexible Bedienungsformen wie AST, Taxibusse, Bürgerbusse und ähnliche Formen. Die Verständlichkeit der ÖPNV-Angebote muss sich an der Wahrnehmung durch Ältere (oder auch Immigranten) orientieren. Im Alter steigt der Wunsch nach sozialer Sicherheit, persönlichem Service, physischer Sicherheit, gemeinsamen Aktivitäten.

Die hohe Pkw-Verfügbarkeit zukünftiger Senioren macht die Gewinnung Älterer als ÖPNV-Nutzer zur Aufgabe, denn nach Jahrzehnten der Autoorientierung fällt der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel schwer. Wichtig ist die Erkenntnis, dass jede Art der Verkehrsmittelnutzung gelernt werden will. So wie man Fahrrad fahren oder Auto fahren lernen muss, muss auch die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln gelernt werden. Zudem muss durch "Nachschulungen" Älterer dem technischen Fortschritt des ÖV der letzten Jahrzehnte Rechnung getragen werden, um einen "Umstieg" zu erleichtern. Ansätze bietet vor allem der "biographische Umbruch zum Rentnerleben" als Anlass, Informationspakete für Neu-Rentner oder Schnuppertickets anzubieten. Auch der "Tausch des Führerscheins gegen eine ÖPNV-Zeitkarte" wurde bereits an vielen Orten erprobt.

### Handlungsansätze - Wohnstandortwahl

Zum Thema Wohnmobilität wird gerade angesichts der Alterung der Peripherie die Wichtigkeit vorsorgender Wohnstandortberatung deutlich. Vielen ist beim Umzug in die ruhige, grüne „kindgerechte“ suburbane Umgebung nicht klar, dass die Pkw-Abhängigkeit im Alter zum Problem werden kann. Aber auch die Veränderung in der Freizeitorientierung der "empty nester" – nämlich wenn die Kinder aus dem Haus sind und der Ruhestand erreicht ist – gilt als Zeitpunkt für eine mögliche räumliche Umorientierung. Hier ist weitsichtige Planung gefragt, um den Wechsel hin zu einem zentraleren Wohnstandort zu erleichtern.

### Ausblick

Als Resümee ist festzuhalten, dass die Vielfalt der als "demographischer Wandel" zusammengefassten Entwicklungen schwer auf einen Nenner zu bringen sind. Einerseits besteht kein Grund zum Pessimismus. Viele demographische Entwicklungen sind nicht neu. Beispielsweise gab es starke interregionale Wanderungen – insbesondere in den 50er Jahren, die gerade nicht als Pessimismus-Phase bekannt sind.

Es besteht aber auch kein Grund zum Optimismus. Erstens ist es bisher nicht gelungen, auf der Grundlage der Leitbilder von Planern und der Erkenntnisse von Raumwissenschaftlern die Siedlungsentwicklung als eine Grundlage der Verkehrsentwicklung nennenswert zu steuern. Offenbar gibt es mächtigere Kräfte als Planer und Raumwissenschaftler.

Zweitens ist verkehrspolitisch keine Abkehr vom Paradigma des Wachstums und Verkehrswachstums, das v.a. mit Straßenbau untermauert werden muss, in Sicht. Auf Bundesebene wird das Geld weiter mit vollen Händen zur Produktion potentieller Altlasten von morgen ausgegeben.

Die zentrale Herausforderung besteht somit darin, eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und die Finanzierbarkeit ihrer Voraussetzungen unter einen Hut bekommen. Dies ist aber nicht *nur* problematisch: Viele Fehlentwicklungen der Vergangenheit hätte es nicht in dem Maße gegeben, wenn verfügbare Mittel für die Fehler nicht zur Verfügung gestanden hätten.

- 1 KASPER, B. / LUBECKI, U. (2003): Zu Fuß unterwegs – Mobilität und Freizeit älterer Menschen In: Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Nr. 10, Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund. Zugriff unter: [http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/dienst/de/content/download/arbeits\\_fg/download/ap10vpl\\_kasper\\_lubecki.pdf](http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/dienst/de/content/download/arbeits_fg/download/ap10vpl_kasper_lubecki.pdf)
- 2 KASPER, B. / SCHEINER, J. (2003): Nahverkehrsplanung für ältere Menschen. Handlungsansätze – Akzeptanz – Hemmnisse. In: Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Nr. 5, Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund. Zugriff unter: [http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/dienst/de/content/download/arbeits\\_fg/download/ap5vpl\\_kasper\\_%20scheiner.pdf](http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/dienst/de/content/download/arbeits_fg/download/ap5vpl_kasper_%20scheiner.pdf).
- 3 SCHEINER, J. (2003): Bewertung des ÖPNV durch ältere Menschen: Wertschätzung und Zufriedenheit Vergleiche mit anderen Verkehrsmitteln. In: Der Nahverkehr 21(3), S. 18-24.
- 4 SCHEINER, J. (2003): Verkehrsmittelnutzung älterer Menschen in der Freizeit: Relevanz von ÖPNV-Angeboten für die Mobilität. In: Der Nahverkehr 21(4), S. 37-42.
- 5 SCHEINER, J. (2003): Unerfüllte Aktivitätswünsche älterer Menschen in der Freizeit. In: Raum und Mobilität - Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Nr. 4, Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund. Zugriff unter: [http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/dienst/de/content/download/arbeits\\_fg/download/ap4vpl\\_scheiner.pdf](http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/dienst/de/content/download/arbeits_fg/download/ap4vpl_scheiner.pdf)
- 6 SCHEINER, J. / HOLZ-RAU, C. (2002): Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen. In: SCHLAG, B. / MEGEL, K. (Hrsg.): Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 230. Stuttgart: Kohlhammer. S. 198-221.
- 7 o.A. (o.J): Kurze Beiträge in den Heften 1-3 des vpletter. Zugriff unter: <http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/dienst/de/content/download/vpletter/vpletter.html>