

Mobilitätsmuster zukünftiger Rentnerinnen und Rentner SVI-Studie zu den Herausforderungen für das Verkehrssystem 2030

Der Anteil der Rentnerinnen und Rentner an der Gesamtbevölkerung wird im Jahr 2030 grösser sein als je zuvor, ihre Bildung und finanziellen Verhältnisse werden vergleichsweise besser sein, die Mobilitätsbedürfnisse ausgeprägter und der Autobesitz häufiger. Die SVI-Studie geht der Frage nach, wie sich diese Veränderungen auf das Mobilitätsmuster auswirken und welche Implikationen sich für die Veränderungen des Verkehrssystems ergeben. Die Ergebnisse der Studie wurden erstmals an der Mobilitätsakademie „Mobilität im Alter“ am 10.12.2008 in Biel vorgestellt. (Sprache: deutsch, französisch und englisch)

Weitere Informationen:

Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure
Mobilitätsakademie

www.svi.ch
www.mobilityacademy.ch

Schéma de mobilité des futurs retraités Etude de la SVI sur les défis des systèmes de transport à l'horizon 2030

En 2030, la proportion de retraités dans la population sera plus importante que jamais. Cette partie de la population disposera d'une formation élevée, de moyens conséquents, aura des besoins de mobilité plus affirmés et utilisera plus fréquemment la voiture. L'étude de la SVI se penche sur les implications de ces projections et sur les changements qu'elles imposent aux systèmes de transport. Les résultats de cette étude ont été présentés en première dans le cadre de la journée « mobilité avec l'âge », organisée par l'Académie de la mobilité, le 10 décembre 2008, à Bienne. (langue: allemand, français, anglais)

Pour plus d'informations:

Association suisse des ingénieurs en transport
Académie de la mobilité

www.svi.ch
www.mobilityacademy.ch

26.01.2009

Zusammenfassung

1. Ziel und Inhalt der Studie

Die Gruppe der Rentnerinnen und Rentner wird im Jahr 2030 absolut und anteilmässig an der Gesamtbevölkerung grösser sein als je zuvor. Im Vergleich zur heutigen älteren Generation wird sie im Durchschnitt über eine bessere Bildung, bessere finanzielle Verhältnisse, eine höhere Führerscheinbesitz-Rate, eine höhere Auto-Verfügbarkeit und eine bessere Gesundheit verfügen sowie ein breiteres Aktivitätenspektrum aufweisen. Wie werden sich diese Veränderungen auf das Mobilitätsmuster der zukünftigen Rentnerinnen und Rentner auswirken? Welchen Einfluss wird dies auf das Verkehrsgeschehen haben? Was werden die Folgen für das Unfallgeschehen sein? Welche Anforderungen an das zukünftige Verkehrssystem ergeben sich? Dies sind die Fragen, auf welche die vorliegende Studie eine Antwort geben will.

2. Heutige Lebensstil- und Mobilitätsmuster

Anhand der Daten des schweizerischen Haushaltpanels, der Mikrozensen Verkehr sowie eigenen Befragungen und Tiefeninterviews wurden die heutigen (= Jahr 2000) Lebensstil- und Mobilitätsmuster analysiert. Dazu wurde ein Kohortenansatz gewählt: Die Kohorte 1 repräsentiert die heutigen Betagten mit den Jahrgängen 1915 – 1924 und die heutigen jungen Alten mit den Jahrgängen 1925 – 1934. Die Kohorte 2 sind die heute noch Aktiven, welche im Jahr 2030 die Betagten (Jahrgänge 1940 – 1949) und die jungen Alten (Jahrgänge 1950 – 1959) sein werden.

Die Auswertungen des Haushaltpanels 1999 zeigen erwartungsgemäss, dass mit zunehmendem Alter die Anzahl der Alleinlebenden steigt, wobei der Anteil der Frauen deutlich höher ist als jener der Männer. Klar ersichtlich sind ferner die bessere Ausbildungssituation und das höhere Nettoeinkommen der jüngeren Kohorte. Diese soziodemographischen Unterschiede widerspiegeln sich in den rapportierten Alltagsaktivitäten. Im Altersgruppenvergleich zeigt sich eine signifikante Abnahme bei den Aktivitätsindikatoren. Das Ausmass dieser Abnahme ist abhängig vom Ausbildungsniveau, dem Einkommen, dem Gesundheitszustand sowie vom Umstand, ob jemand allein lebt oder nicht.

Um das Mobilitätsverhalten zukünftiger Rentner und Rentnerinnen besser einschätzen zu können, wurden mittels Clusteranalysen die altersgruppenspezifischen aktivitätsbezogenen Lebensstilmuster eruiert. Die Ergebnisse zeigen sehr unterschiedliche Alltagsaktivitätsmuster bei den beiden Kohorten bzw. vier Altersgruppen. Die jüngste Altersgruppe (Jahrgänge 1950 – 1959) zeichnet sich durch eine äusserst geringe Variation der Lebensstilmuster aus, welche vor allem durch den Arbeitsprozess determiniert ist. Bei den Vorpensionären (Jahrgänge 1940 – 1949) diversifizieren sich die Lebensstilmuster. Die Arbeit spielt zwar immer noch eine bestimmende Rolle, aber der Gesundheitszustand, das Bildungsniveau und vor allem auch die Geschlechtszugehörigkeit bekommen einen stärker differenzierenden Stellenwert. Bei den Pensionierten (jungen Alten) setzt sich dieser Diversifizierungsprozess weiter fort. Bei den Betagten schliesslich reduzieren sich die aktivitätsbezogenen Lebensstilmuster auf zwei Cluster, welche ausschliesslich durch das Geschlecht determiniert sind. Der Geschlechtszugehörigkeit kommt in Bezug auf die Aktivitätsmuster bei allen vier Altersgruppen eine mit zunehmendem Alter stärker differenzierende Rolle zu.

Um die Resultate der Analysen des Haushaltpanels mit der Sichtweise der Rentnerinnen und Rentner zu vertiefen und zu ergänzen wurde mit 137 Personen zwischen 55 und 95 Jahren eine Fragebogenerhebung durchgeführt. Die Ergebnisse sind:

- Die Anzahl Personen mit Führerschein nimmt mit dem Alter signifikant ab, was primär als Kohorteneffekt zu interpretieren ist (ältere Altersgruppen waren sowieso schon weniger im Besitz eines Führerscheins).
- Ein weiterer Kohorteneffekt ist die Tatsache, dass sich in der jüngeren Altersgruppe die Frauen bezüglich Führerscheinbesitz und aktivem Autofahren nicht von den Männern unterscheiden.
- Die Fahrhäufigkeit jener, die einen Führerschein besitzen, bleibt bis ins hohe Alter in etwa gleich hoch, die Kilometer pro Jahr nehmen indes deutlich ab.
- Als häufigste Begründung für das Reduzieren der Autowegstrecken werden genannt: Wegfallen des Arbeitsweges, zu hektischer Verkehr, vermehrtes Umweltbewusstsein, weniger Aktivitäten, die zentrale Wohnlage.
- Als häufigste Schwierigkeiten bei der Verkehrsteilnahme, sei es als Autofahrer, Radfahrer oder als Benutzer des öffentlichen Verkehrs, werden ungünstige Bedingungen wie schlechte Wetter-/Strassenverhältnisse und Dunkelheit genannt. Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln sind es das schnelle und ruckartige Anfahren der Busse und Trams, die zu hohen Trittbretter, das Einklemmen bei automatischen Türen sowie die Tatsache, dass zu wenig Personen Sitzplätze freigeben.
- Die Betagten sind signifikant weniger zufrieden mit ihrer Mobilität als die jüngeren Altersgruppen, wobei die Frauen unzufriedener sind als die Männer.
- Für die Vor- und Nachpensionäre hat die Mobilität einen hohen Stellenwert. Für die jungen Alten sind ein gutes soziales Netzwerk sowie ausreichend Möglichkeiten für Alltagsaktivitäten vorrangig. Für die Betagten schliesslich kommen bei der Priorisierung nach guter Gesundheit an zweiter Stelle genügend finanzielle Mittel und gute Wohnbedingungen, die mobilitätsbezogenen Kriterien indes verlieren an Bedeutung.
- Die Gesundheit wird von allen Altersgruppen als ein Garant für Lebensqualität angesehen.

Mit 14 Personen wurden Tiefeninterviews hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens vor/nach der Pensionierung und der mit der Abgabe des Führerscheins verbundenen Situation durchgeführt. Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass die Pensionierung zu einer Umverteilung hinsichtlich benutzten Verkehrsmitteln und Fahrtzwecken und weniger zu einer Reduktion der Mobilität führt. Die Abgabe des Führerscheins scheint emotional nicht ganz einfach zu bewältigen sein. Nach der Abgabe des Führerscheins fühlen sich viele Befragte eingeschränkt. Personen, welche den Führerschein zwangsweise abgeben mussten, konnten nicht für ein Interview gewonnen werden; vermutlich wird dieses Thema bei Betroffenen stark tabuisiert.

Die Auswertung der ungefähr im 5-Jahres-Rhythmus durchgeführten schweizerischen Mikrozensus zum Verkehrsverhalten erlaubt eine Analyse der bisherigen Entwicklung der Mobilitätsmuster. Die Auswertung der vom Bund durchgeführten Mikrozensus Verkehr 1989, 1994 und 2000 lässt die folgenden Unterschiede zwischen der Kohorte der zukünftigen Rentnerinnen und Rentner (Kohorte 2) und der Kohorte der heutigen Rentnerinnen und Rentner (Kohorte 1) erkennen:

- Erwerbstätigkeit: Bei der heute noch im Erwerbsalter stehenden Kohorte 2 ist vor allem bei den Frauen die Erwerbsquote wesentlich höher als sie bei der Kohorte 1 war, als diese vor der Pensionierung stand.
- Ausbildung: Das Ausbildungsniveau der Kohorte 2 ist höher, besonders bei den Frauen.

- Wohnort: Die Angehörigen der Kohorte 2 wohnen im Vergleich zu jenen der Kohorte 1 häufiger in Agglomerationsgemeinden, Mittelzentren ohne hochrangigen Anschluss an das nationale Bahnnetz sowie im ländlichen Raum und weniger in Grosszentren oder Mittelzentren mit hochrangigem Anschluss an das nationale Bahnnetz.
- Führerscheinbesitz: Der Anteil der Personen mit Führerschein ist bei der Kohorte 2 grösser als bei der Kohorte 1. Besonders gross ist der Unterschied bei den Frauen.
- Besitz von ÖV-Abonnements: Es lassen sich keine gesicherten Aussagen zu Unterschieden machen.
- Anteil mobiler Personen: Die Kohorte 2 bringt in das Pensionierungsalter die Erfahrung eines Lebensstils mit mehr ausserhäuslichen Aktivitäten mit als dies bei der Kohorte 1 der Fall war.
- Anzahl Wege pro Person: Der "mobilere" Lebensstil der Kohorte 2 zeigt sich auch in der grösseren durchschnittlichen Anzahl Wege pro Tag, wobei dies vornehmlich auf das Konto der mit dem Auto zurückgelegten Wege geht. Der diesbezügliche Unterschied ist – in Übereinstimmung mit der Situation beim Führerscheinbesitz – bei den Frauen wiederum viel ausgeprägter als bei den Männern.
- Tägliche Wegdistanz pro Person: Die Kohorte 2 ist sich aus der "aktiven" Lebensphase an längere Wege gewohnt als die Kohorte 1. Auch hier ist der Unterschied bei den Frauen besonders ausgeprägt. Zu den höheren durchschnittlichen Wegdistanzen tragen in erster Linie die mit dem Auto zurückgelegten Wege bei.
- Tägliche Wegdauer pro Person: In etwas abgeschwächter Form gilt das Analoge wie für die tägliche Wegdistanz.
- Modal Split: Mit dem Eintritt ins Rentenalter nahm in der Kohorte 1 die Gesamtzahl der Wege pro Person ab. Dies ist besonders auf einen Rückgang der im MIV zurückgelegten Wege zurückzuführen. Die Wege zu Fuss und – etwas weniger ausgeprägt – jene mit dem ÖV nahmen zu.
- Im Vergleich zur Kohorte 1 wird das Auto in der Kohorte 2 in den Jahren vor der Pensionierung häufiger benutzt und es wird ein grösserer Anteil der Wegdistanzen mit dem Auto zurückgelegt.
- Zusammenfassend kann davon ausgegangen werden, dass sich das Mobilitätsmuster der zukünftigen Rentnerinnen und Rentner vor allem in den folgenden Punkten von jenem der heutigen Rentnerinnen und Rentner unterscheiden wird:
 - Grössere Anzahl Wege pro Person und Tag
 - Längere Wegedistanzen
 - Höherer Anteil des Autos am Modal Split
 - Tagesganglinie der individuellen Verkehrsteilnahme ähnlich wie heute

Misst man das Risiko, im Verkehr zu verunfallen, mit der Anzahl Verunfallter pro Kopf der Altersgruppe (Verunfallte pro 100'000 Einwohner), weist die Altersgruppe der 20-29-Jährigen mit Abstand die grösste Verunfalltenhäufigkeit resp. das grösste Risiko auf, gefolgt von den 10-19-Jährigen. Die Unfallhäufigkeit sinkt dann mit zunehmendem Alter und erreicht bei den über 70-Jährigen das tiefste Niveau der erwachsenen Bevölkerung. Betrachtet man jedoch die Zahl der Verunfallten pro Fahrleistung einer Altersgruppe (Verunfallte pro 100 Mio. Personenkilometer) verändert sich das Bild: die Senioren weisen ähnlich wie die 20-29-Jährigen eine überdurchschnittlich hohe Verunfalltenrate auf. Hinsichtlich der häufigsten Unfalltypen im MIV unterscheiden sich aber die beiden Altersgruppen deutlich. Während bei den Jungen übersetzte Geschwindigkeiten, mangelnde Fahrpraxis und Einwirkungen von Alkohol und Drogen häufige Unfallursachen sind, stehen bei den Senioren Unfälle an Knoten (Vortrittsmissachtung, Unfälle beim Richtungswechsel usw.) sowie Verlassen der Fahrspur im Vordergrund.

3. Mobilitätsmuster der Senioren im Jahr 2030

In dieser Studie interessiert, wie sich das Mobilitätsverhalten der zukünftigen Rentnerinnen und Rentner von jenem der heutigen¹ unterscheiden dürfte. Für die zu erwartenden Unterschiede sind in erster Linie die Kohorteneffekte massgebend. Es zeichnet sich gegenwärtig nicht ab, dass es gelingen könnte, die alterskorrelierten Abbauprozesse zu stoppen. Es ist daher davon auszugehen, dass die zukünftigen älteren Menschen ähnlichen Alterseffekten unterworfen sein werden wie die heutigen. Aufgrund der Ergebnisse der oben beschriebenen empirischen Analysen und Angaben aus der Literatur wurden die im Jahr 2030 zu erwartenden Unterschiede der Mobilitätskennwerte der Gruppe der zukünftigen Senioren gegenüber jenen der heutigen Senioren, differenziert nach Männern und Frauen sowie nach Personen mit/ohne Führerschein, wie folgt eingeschätzt:

Tabelle 1: Schätzwerte für die Unterschiede zwischen den Mobilitätskennwerten der Gruppe der zukünftigen und der heutigen Seniorinnen und Senioren

Mobilitätskennwert	Personen <u>mit</u> Führerschein		Personen <u>ohne</u> Führerschein	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen
Mittlere Anzahl Wege pro Person	20% grösser	20-25% grösser	± gleich	15% grösser
Mittlere Wegdistanz pro Person	25% grösser	20% grösser	10% grösser	10% grösser
Mittlere Wegdauer pro Person	25% grösser	20% grösser	5% grösser	5% grösser
Anteil MIV an den Wegen	5% grösser	10% grösser	± gleich	± gleich
Anteil MIV an den Distanzen	± gleich	10% grösser	± gleich	± gleich
Anteil mobiler Personen	5% grösser	10% grösser	5% grösser	10% grösser

4. Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen im Jahr 2030

Auf der Grundlage der Einschätzung der Mobilitätsmuster der zukünftigen Seniorinnen und Senioren und der Perspektiven des Bundes zur demographischen Entwicklung ergeben sich die folgenden grob geschätzten Unterschiede im Verkehrsgeschehen des Jahres 2030 gegenüber dem heutigen (= Jahr 2000):

a) Anzahl Wege

- Die Summe der von allen Verkehrsteilnehmern zurückgelegten Wege (alle Verkehrsmittel) wird sich um knapp 20% erhöhen. Dabei wird sich der Anteil der von den Seniorinnen und Senioren zurückgelegten Wege mehr als verdoppeln.
- Bei den durch die Gesamtbevölkerung zurückgelegten MIV-Wege ist je nach Szenario mit einer Zunahme um 13 – 22% zu rechnen. Demgegenüber werden die von den Seniorinnen und Senioren zurückgelegten MIV-Wege wesentlich stärker zunehmen, nämlich um den Faktor 3.7 bei den Frauen und um den Faktor 2.9 bei den Männern. Der Anteil der von den Seniorinnen und Senioren zurückgelegten MIV-Wege an der Gesamtzahl der MIV-Wege wird von unter 10% auf rund 25% zunehmen.
- Die Entwicklung bei den ÖV-Wege hängt stark vom Verkehrsverhalten der zukünftigen < 65-Jährigen ab. Benutzen diese vermehrt den ÖV, kann mit einer Zunahme aller ÖV-Wege um gut 40% gerechnet werden. Verändert sich ihre Verkehrsmittelwahl gegenüber jenem der heute < 65-Jährigen aber nicht, nehmen die ÖV-Wege nur um ca. 10% zu. In beiden Fällen entfallen auf die Gruppe der Seniorinnen und Senioren im Jahr 2030 gegenüber heute aber mehr als doppelt so viele ÖV-Wege. Ihr Anteil an allen ÖV-Wege wird von heute 13% auf 16% – 22% zunehmen.

¹ Hinweis: mit „heute“ ist in diesem Bericht generell das Jahr 2000 gemeint

b) Verkehrsleistung

- Die gesamte Verkehrsleistung, d.h. die Summe der von der ganzen Wohnbevölkerung in der Schweiz mit allen Verkehrsmitteln zurückgelegten Distanzen, erhöht sich bis 2030 um 18% – 27%. Auch hier weist Gruppe der Seniorinnen und Senioren mit Zunahmefaktoren von 2.8 bei den Frauen und 2.6 bei den Männern überdurchschnittlich hohe Zuwachsraten auf.
- Die von der Gesamtbevölkerung im MIV erbrachte Verkehrsleistung wird sich gegenüber heute um ca. 20% erhöhen. Auch hier sind bei den Seniorinnen und Senioren überdurchschnittlich hohe Zuwachsfaktoren von 3.1 bei den Männern und 3.4 bei den Frauen zu erwarten.
- Im ÖV ist die Entwicklung der Verkehrsleistung (wie jene der Wege) stark vom Mobilitätsverhalten der < 65-Jährigen abhängig. Verhalten sie sich „ÖV-freundlich“, nimmt die Verkehrsleistung im ÖV zwischen 2000 und 2030 um ca. 46% zu, im andern Fall nur um ca. 14%. Der Anteil der Seniorinnen und Senioren an der gesamten ÖV-Verkehrsleistung wird sich von heute 13% auf 18 – 23% erhöhen.

c) Modal Split

- Der Modal Split wird sich bei den Seniorinnen und Senioren zugunsten des MIV verschieben. Bei den zurückgelegten Distanzen wird er sich bei den Männern von 64 auf 70% und bei den Frauen von 55 auf 74% erhöhen.

d) Werktags-Ganglinien

- Im MIV wird sich die durchschnittliche Werktags-Ganglinie wegen des grösseren Anteils älterer Verkehrsteilnehmer (diese sind mehr während den verkehrsschwachen Zeiten unterwegs) tendenziell verflachen.
- Ein „ÖV-freundliches“ Verhalten der zukünftigen < 65-jährigen wird sich auch in einer entsprechenden Zunahme des Verkehrsaufkommens während den Morgen- und Abendverkehrsspitzen niederschlagen. Im andern Fall ergibt sich auch im ÖV eine gewisse Verflachung der durchschnittlichen Werktags-Ganglinie.

e) Unfälle

- Der zukünftig deutlich höhere Anteil der ≥ 65 -Jährigen an der Gesamtbevölkerung und ihre zu erwartende höhere Verkehrsteilnahme, namentlich im MIV, wird mehr Unfallopfer in dieser Altersgruppe zur Folge haben. Im MIV muss damit gerechnet werden, dass im Jahr 2030 zwei- bis dreimal so viele Seniorinnen und Senioren verunfallen werden wie heute.

5. Anforderungen an das zukünftige Verkehrssystem

Aus der Zielsetzung, die selbständige Mobilität, die Verkehrssicherheit sowie den Zugang zu wichtigen sozialen und kulturellen Ressourcen für die stark wachsende Zahl der über 65-Jährigen zu gewährleisten, ergeben sich folgende hauptsächliche Anforderungen an das zukünftige Verkehrssystem:

- Ausbau des ÖV-Angebotes als Alternative zum MIV für Seniorinnen und Senioren. Dort, wo die Erstellung eines adäquaten konventionellen ÖV-Angebotes unwirtschaftlich wäre, sind als Alternative Anrufsammeltaxis oder ähnliche Bedarfsangebote einzuführen.
- Vereinfachung der Verkehrsteilnahme im ÖV und im MIV zur Gewährleistung der Mobilität und Erhöhung der Verkehrssicherheit der Senioren.

Die Studie schlägt eine umfangreiche Liste von Massnahmen vor, welche zur Erfüllung dieser Anforderungen beitragen können. In der Regel dienen diese Massnahmen nicht nur den

älteren Menschen, sondern allen Verkehrsteilnehmern. Beispiele vorgeschlagener Massnahmen sind:

- Raumplanung: Reduktion der MIV-Abhängigkeit von Senioren durch eine Konzentration der Siedlungsentwicklung an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten und Förderung des Wohnsitzwechsels der Senioren von schlecht mit dem ÖV erschliessbaren Räumen in die Zentren.
- Verkehrsplanung und -politik: Das Augenmerk ist statt auf Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit vermehrt auf eine Vereinfachung der Verkehrsteilnahme durch eine Reduktion der Hektik und der Komplexität von Verkehrsabläufen, hervorgerufen z.B. durch zu hohe Geschwindigkeiten im MIV und zu kurze Umsteigezeiten im ÖV, zu richten.
- Projektierung, betriebliche und organisatorische Massnahmen:
 - Radfahrer und Fussgänger: Konsequenter und zielstrebigere Umsetzung der bekannten Massnahmen (möglichst getrennt geführte Rad- und Fusswege, ausreichende Breiten der Rad- und Fusswege, Querungshilfen usw.) zur Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit des Langsamverkehrs, längere Grün- und Räumzeiten an Lichtsignalanlagen für Fussgänger.
 - ÖV: Leicht verständliche Angebotskonzepte, ausreichend lange Umsteigezeiten, Erhöhtes Sitzplatzangebot in Trams und Bussen, Sensibilisierung der Chauffeure hinsichtlich der Wünsche und Probleme älterer Fahrgäste, „seniorengerechte“ Gestaltung und Ausrüstung der Haltestellen und Umsteigeknoten, Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens der älteren Fahrgäste.
 - MIV: Vereinfachung der Aufgaben der Fahrzeuglenker durch Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses sowie durch eine Reduktion der Komplexität der Fahraufgabe, speziell an Knoten. Wichtig in diesem Zusammenhang sind auch eine deutlichere und auf das notwendige Minimum reduzierte Beschilderung sowie eine gute Lesbarkeit von Wegweisern und Hinweisschildern.
- Fahrzeugtechnik: Förderung des Einsatzes von Fahrerassistenzsystemen im MIV, welche die Fahraufgabe gerade auch für ältere Fahrzeuglenker erleichtern und so zur Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen.

Im ÖV stehen weiterhin Verbesserungen des Komforts durch stufenlose Fahrgasträume, breite Korridore und ein erhöhtes Angebot an bequemen Sitzplätzen sowie die Erleichterung des Ein- und Aussteigens für ältere Fahrgäste im Vordergrund der Forderungen. Klimaanlage, gut sichtbare Anzeigen und verständliche Ansagen der nächsten Haltestelle sind weitere Massnahmen zur Erleichterung der ÖV-Nutzung durch ältere Menschen.

- Training, Schulung und Beratung: In Kursen, wie sie teilweise schon heute angeboten werden, sollen Senioren mit neuen Technologien (Billettautomaten, Informationssysteme, Fahrerassistenzsysteme) sowie mit neuen Verkehrsregeln vertraut gemacht werden. Theorie- und Fahrpraxiskurse sollen Senioren ermutigen, regelmässig am Verkehr teilzunehmen, um damit ihre Verkehrstauglichkeit zu erhalten und zu fördern nach dem Motto „use it or lose it“. Im MIV ist schwergewichtig das Verhalten an Kreuzungen und das Spurhalten zu üben.

Auf die Aufgabe des Autofahrens resp. die Abgabe des Führerscheins sollten sich die Menschen - ähnlich wie auf die Pensionierung - vorbereiten und sich rechtzeitig mit den zur Verfügung stehenden Alternativen und ihren Vorteilen (mehr Sicherheit, mehr Musse usw.) vertraut machen. Dazu braucht es Beratungsangebote, welche z.B. auch der Hausarzt wahrnehmen könnte.

Im Hinblick auf die Problematik des Medikamentenkonsums älterer Fahrzeuglenker sind vermehrte Aufklärungen über dessen Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit durch den Hausarzt und in den Medien zu betreiben. Die Polizeikontrollen in diesem Bereich sollten intensiviert werden.

- Prävention, Feststellung der Fahreignung: Die in der Schweiz geltende gesetzliche Regelung, wonach sich die > 70-jährigen Fahrzeuglenker alle zwei Jahre die Fahreignung

ärztlich bescheinigen lassen müssen, ist zu hinterfragen, da die Fahreignung nicht allein vom kalendarischen Alter abhängt. Zweckmässiger wäre, die Gültigkeit des Führerscheins zeitlich zu limitieren und jeweils nur aufgrund einer Begutachtung der Sehfähigkeit, des Gesundheitszustandes und der kognitiven Leistungsfähigkeit zu verlängern.

6. Fazit der Studie

Die im Titel der Studie gestellte Frage ist mit Ja zu beantworten; die veränderten und hier spezifizierten Mobilitätsmuster der zukünftigen Rentnerinnen und Rentner stellen in Kombination mit der demographischen Entwicklung in der Tat eine Herausforderung für das zukünftige Verkehrssystem dar. Diese besteht primär hinsichtlich der Gewährleistung einer möglichst langen eigenständigen Mobilität und der Verbesserung der Verkehrssicherheit für die zunehmende Zahl älterer Menschen.

Die vorliegende Studie zeigt den konkreten Handlungsbedarf auf, welcher vor allem eine Verbesserung des ÖV-Angebots (auch z.B. bezüglich Verständlichkeit, Komfort usw.), eine Reduktion der Komplexität der Verkehrsabläufe und der Hektik - sowohl im MIV als auch im ÖV - zum Ziel hat. Wie die obigen Ausführungen zeigen, sind Massnahmen in verschiedenen Bereichen, von der Raumplanung bis zur Feststellung der Fahreignung, notwendig und fallen in den Aufgabenbereich der Gemeinden, der Kantone und des Bundes. Einzelne dieser Massnahmen sind bekannt und werden schon seit längerem gefordert. Sie sind im Hinblick auf die zu erwartenden Auswirkungen der demographischen Entwicklung noch konsequenter und zielgerichteter umzusetzen. Verschiedene der vorgeschlagenen Massnahmen sind neu und konnten im Rahmen dieser Studie erst grob skizziert werden. Sie sind in einem nächsten Schritt zu konkretisieren und bezüglich Realisierbarkeit zu prüfen. Der dazu erforderliche Forschungsbedarf wird in der Studie ausgewiesen.

Die zuständigen Stellen auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene sowie die Transportunternehmen sind hinsichtlich der Bedürfnisse der älteren Verkehrsteilnehmer zu sensibilisieren und über die zu treffenden Massnahmen zu informieren. Die Studie schlägt vor, für diese Aufgabe eine interdisziplinär zusammengesetzte Arbeitsgruppe unter Federführung des Bundes mit Vertretern von Bundesstellen, Kantonen, Gemeinden sowie Interessenverbänden einzusetzen, welcher auch die Leitung und Koordination der weiteren Forschungsarbeiten zum Thema der Mobilität von Seniorinnen und Senioren obliegen würde.