

Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)
Forschungsprojekt SVI 2001/508

Mobilitätsmuster zukünftiger Rentnerinnen und Rentner: eine Herausforderung für das Verkehrssystem 2030?

Projektteam

Paul Widmer, büro widmer (Projektleiter)

Prof. Dr. Pasqualina Perrig-Chiello, Institut für Psychologie, Uni Bern

Thomas Buhl, büro widmer

Dr. Sara Hutchison, Institut für Psychologie, Uni Bern

Ausgangslage

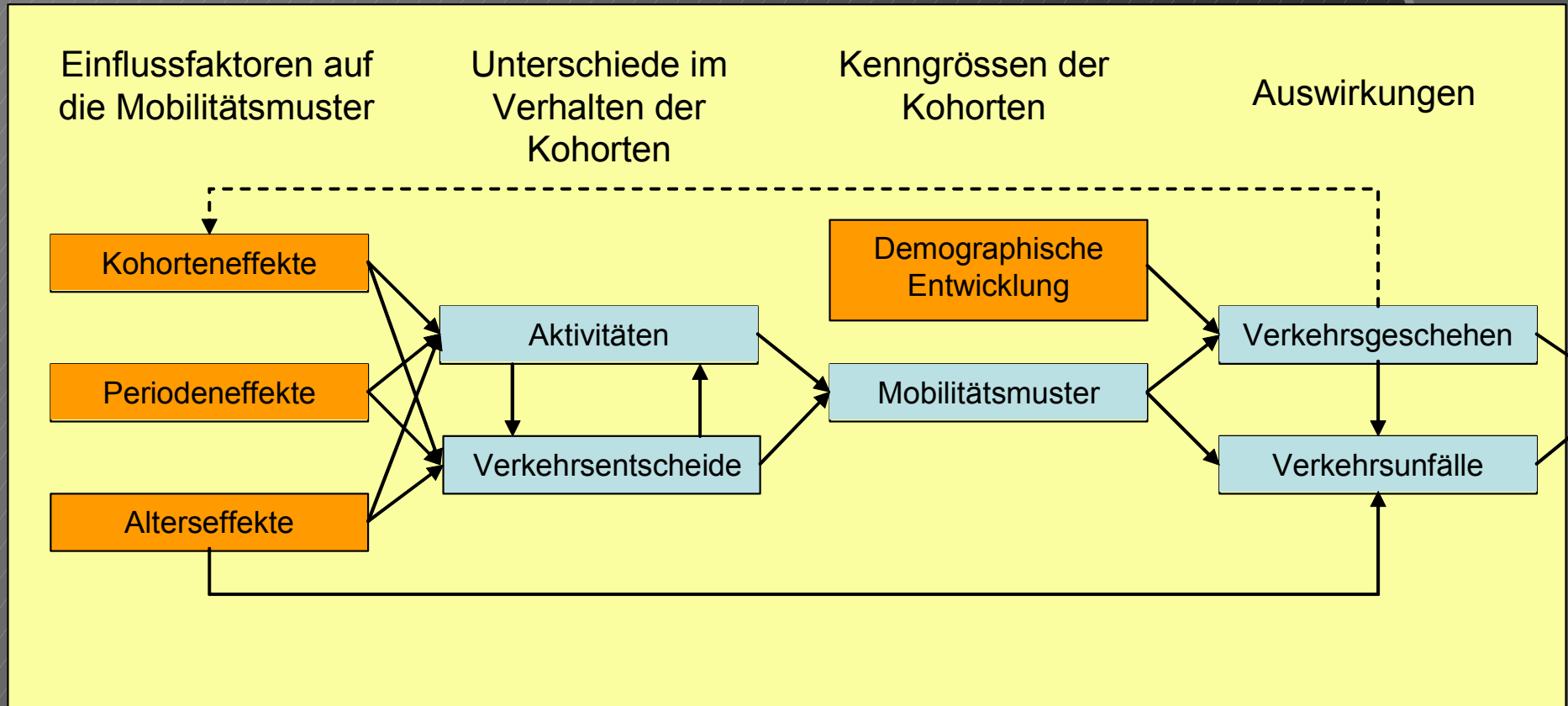
Anteil und Zahl der RentnerInnen wird 2030 grösser sein als heute

- o Im Durchschnitt besser gebildet
- o Bessere finanzielle Verhältnisse
- o Bessere Gesundheit
- o Höhere Führerscheinbesitz-Rate
- o Höhere Auto-Verfügbarkeit
- o Breiteres Aktivitätenspektrum

Forschungsfragen

- o Mobilitätsbezogene **Lebensstile und Mobilitätsmobilitätsmuster** im Altersvergleich: Wie sieht die Situation **heute** aus?
- o Einfluss der veränderten soziodemographischen Variablen auf das **Mobilitätsmobilitätsmuster** der **zukünftigen** RenterInnen?
- o Einfluss auf das **Verkehrsgeschehen**?
- o Folgen für das **Unfallgeschehen**?
- o **Anforderungen** an das zukünftige **Verkehrssystem**?

Forschungsansatz



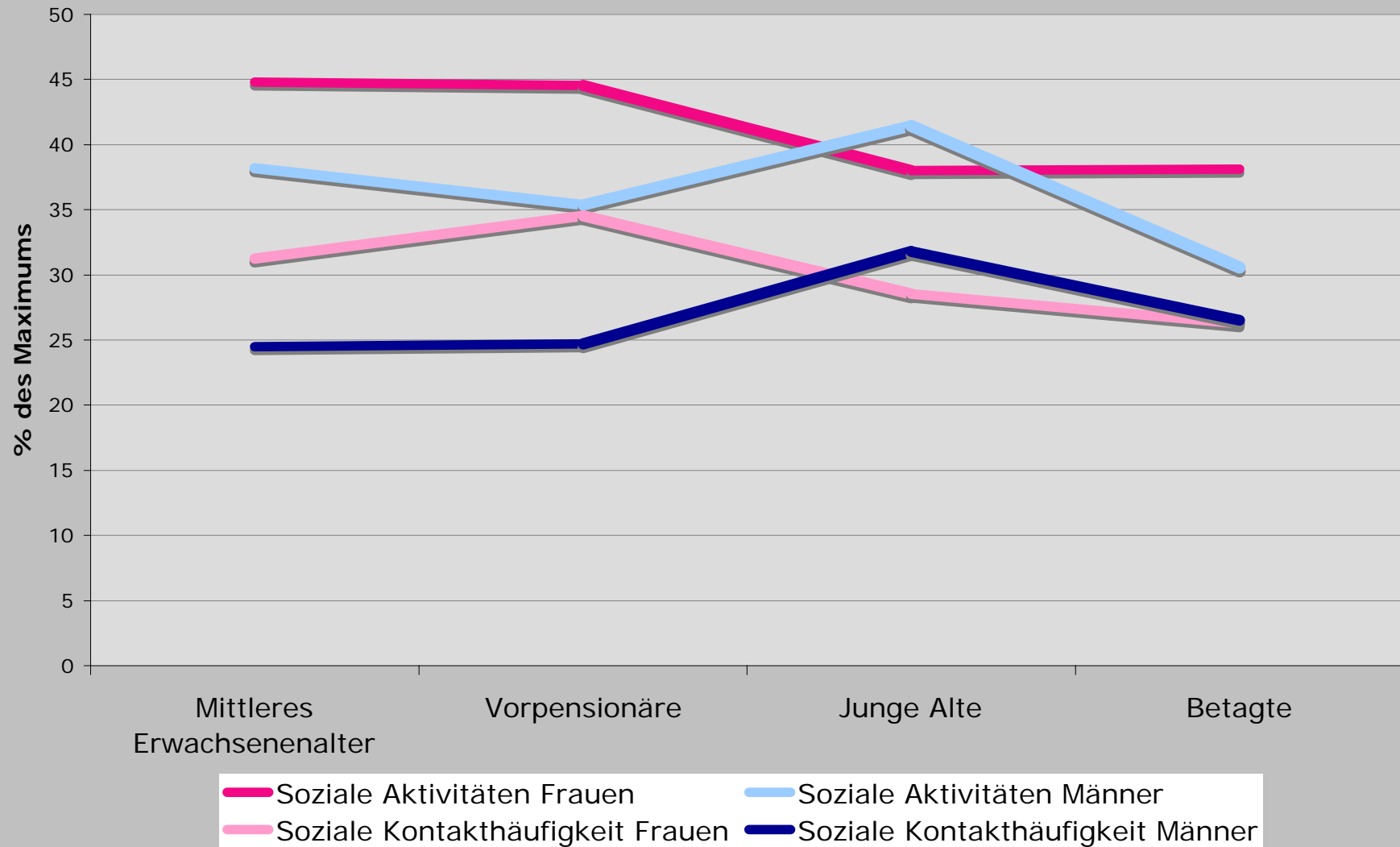
Lebensstil und Alltagsaktivitäten

Die Indikatoren

Indikator	Kategorien	Items
Arbeit	Verdienstarbeit	- <i>Haupterwerb, Nebenerwerb</i>
	Unbezahlte Arbeit	- <i>Freiwilligenarbeit, Hausarbeit, Kinderbetreuung, Pflege</i>
Soziales	Soziale Aktivitäten	- <i>Freunde einladen, Freunde treffen, Bar/Pub/Festival, auswärtig essen</i>
	Kontakthäufigkeit	- <i>PartnerIn, Kinder, Verwandte, Nachbarn, Freunde</i>
Gesundheit	Prävent. Gesundheitsverhalten	- <i>körperl. Aktivitäten, Sport</i>
	Reaktives Gesundheitsverhalten	- <i>Arztkonsultationen, Therapie</i>
Freizeit	Kognitiv-musische Aktivitäten, Sport, Natur/Erholung, Medien, Shopping, kreativ-handwerkli. Aktivitäten, Kultur, Unterwegssein	<i>diverse</i>

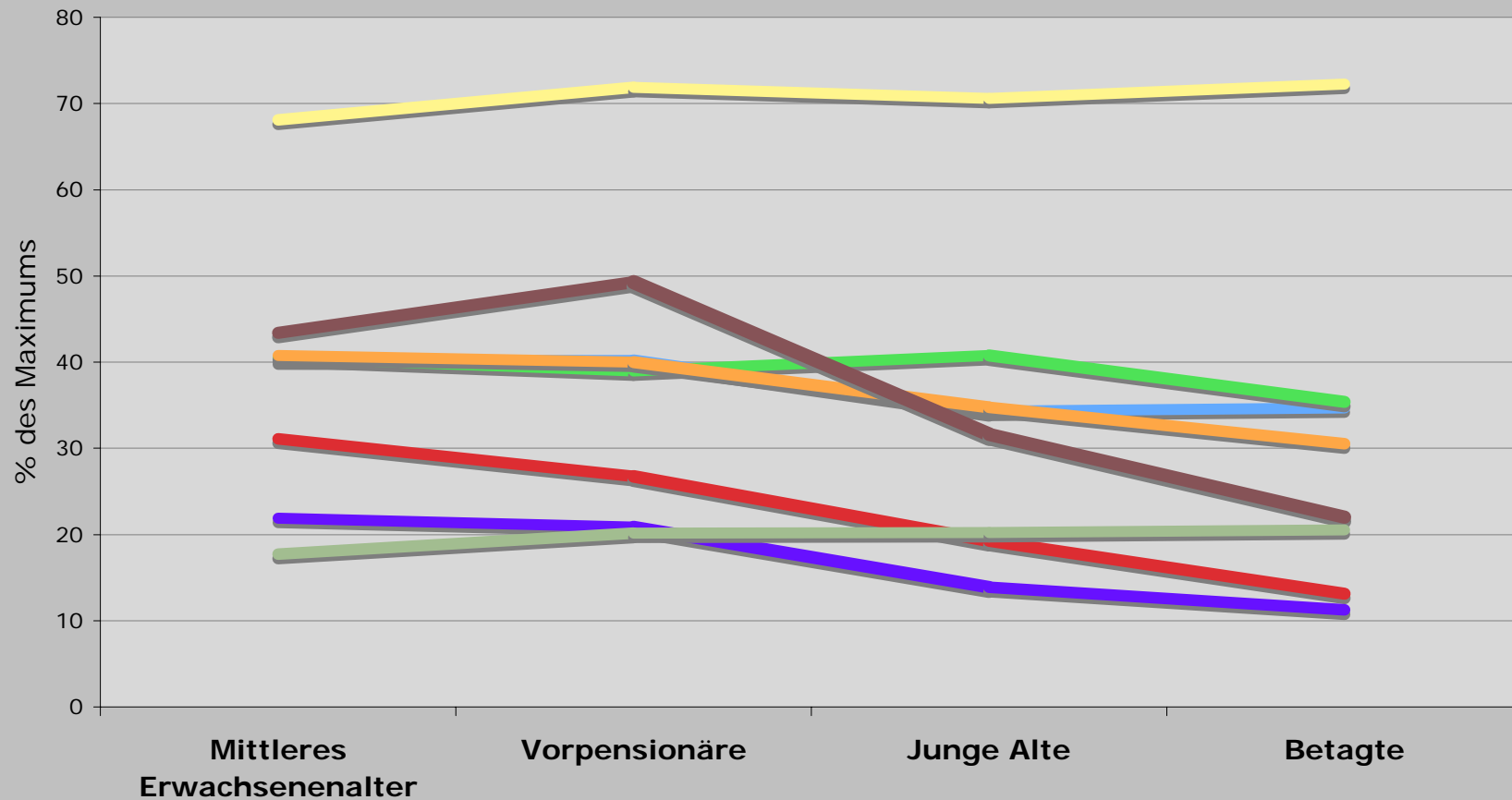
Soziale Aktivitäten

(Mittlere Ausprägung als Prozentangabe des Maximums)



Freizeitverhalten der Frauen

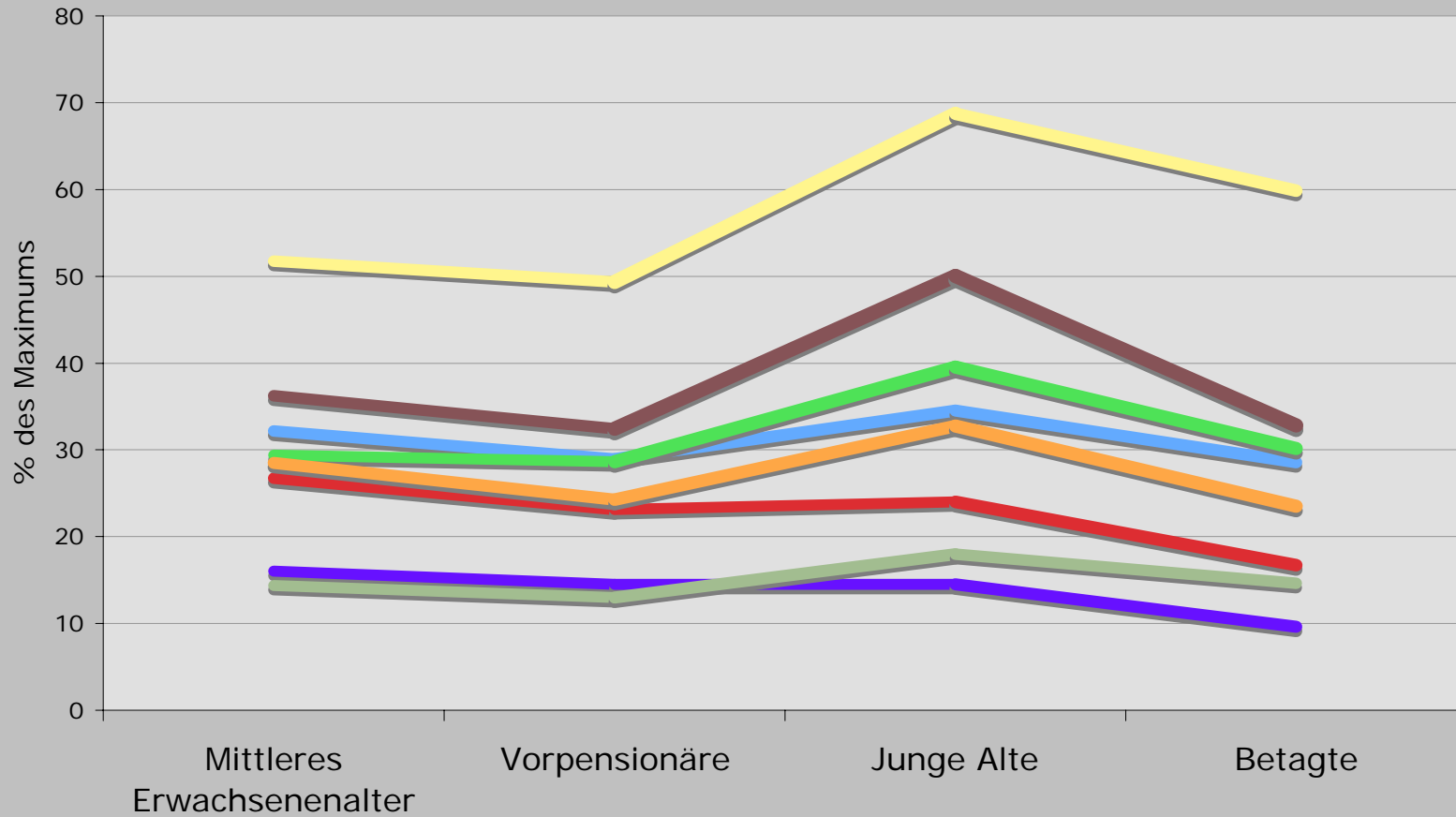
(Mittlere Ausprägung als Prozentangabe des Maximums)



- Kognitiv-musische Aktivitäten
- Sportaktivitäten
- Natur/Erholung
- Kreativ handwerklich
- Kulturell orientiert
- Shopping
- Unterwegs
- Medien

Freizeitverhalten der Männer

(Mittlere Ausprägung als Prozentangabe des Maximums)



Kognitiv-musische Aktivitäten

Natur/Erholung

Kulturell orientiert

Unterwegs

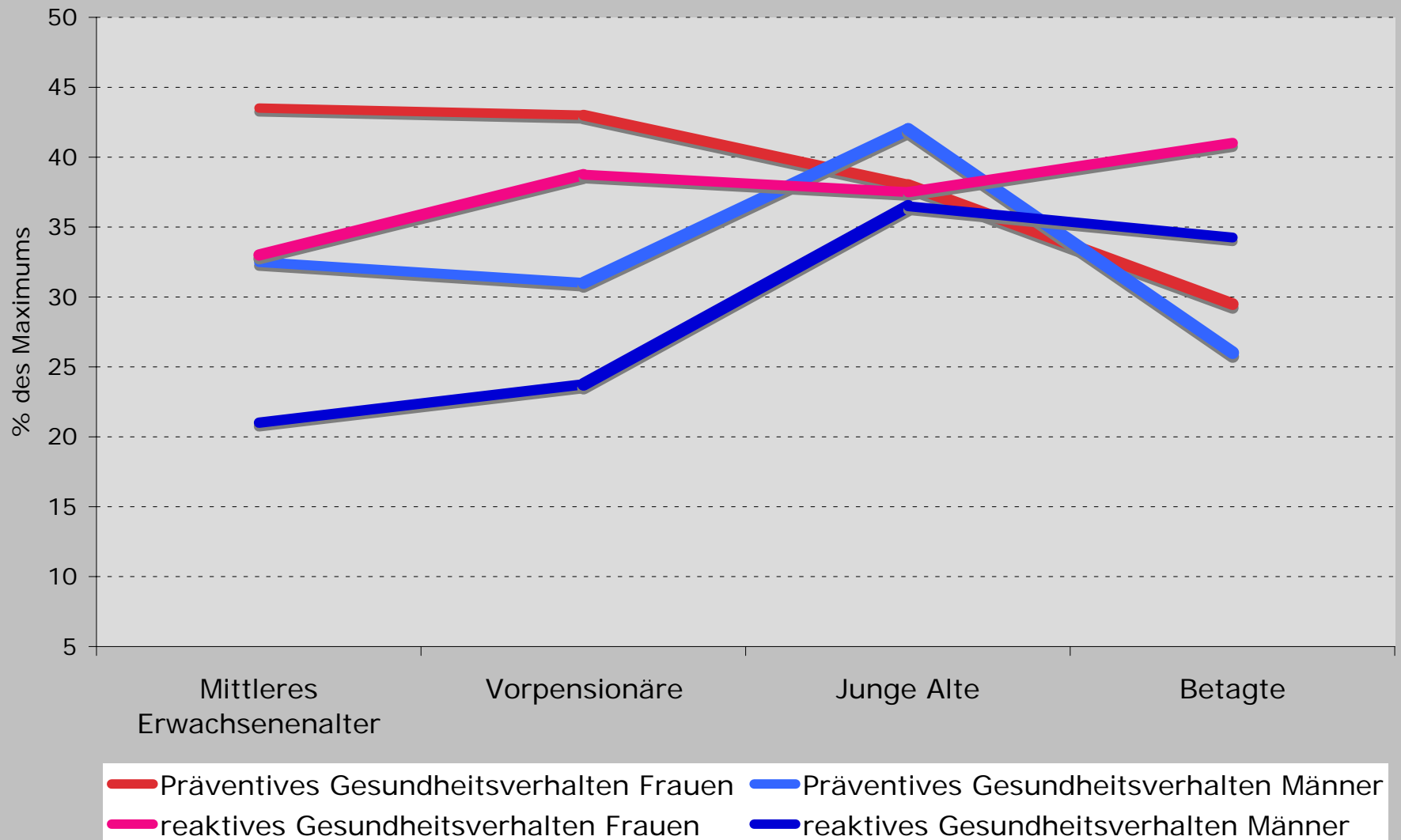
Sportaktivitäten

Kreativ handwerklich

Shopping

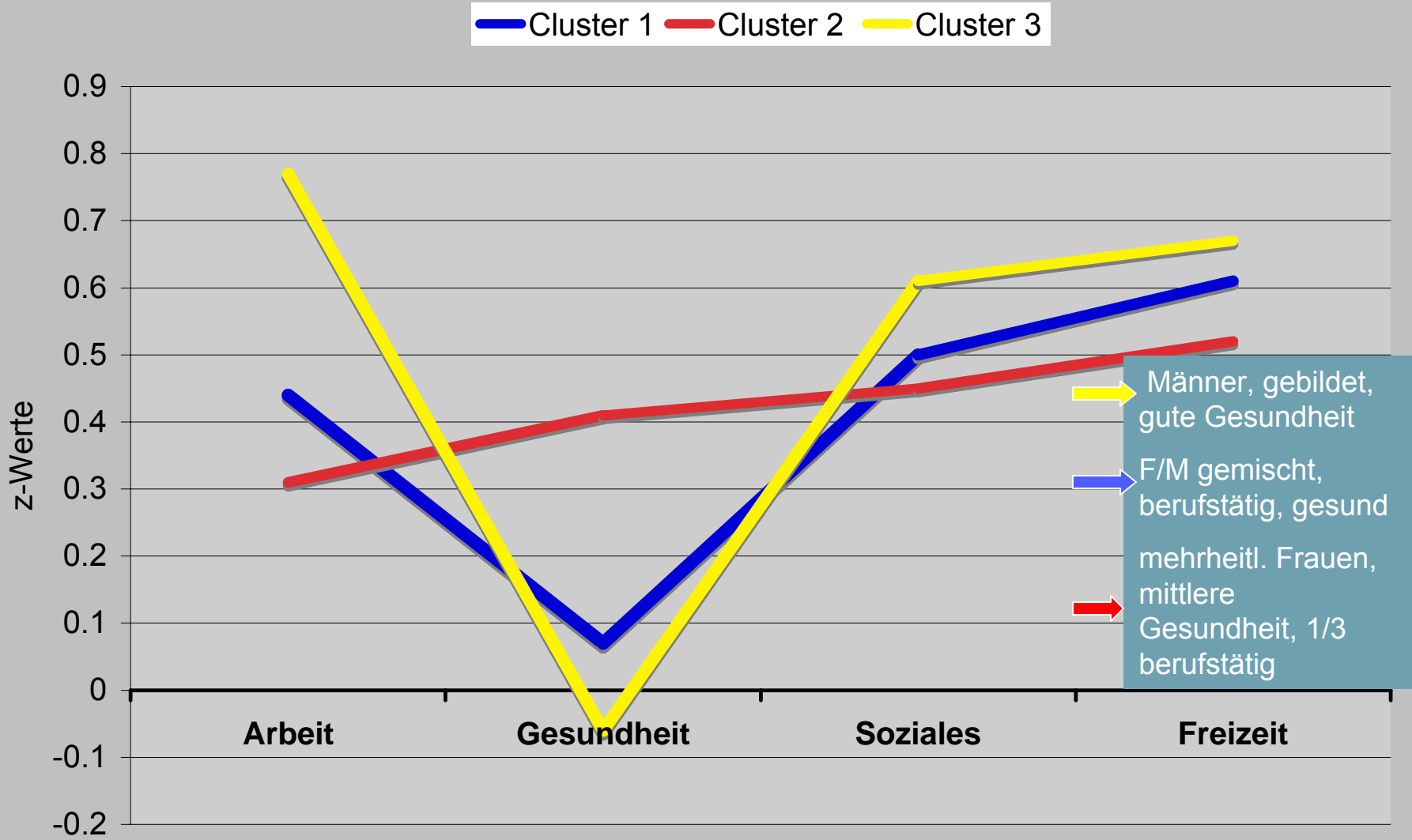
Medien

Gesundheitsbezogenes Verhalten

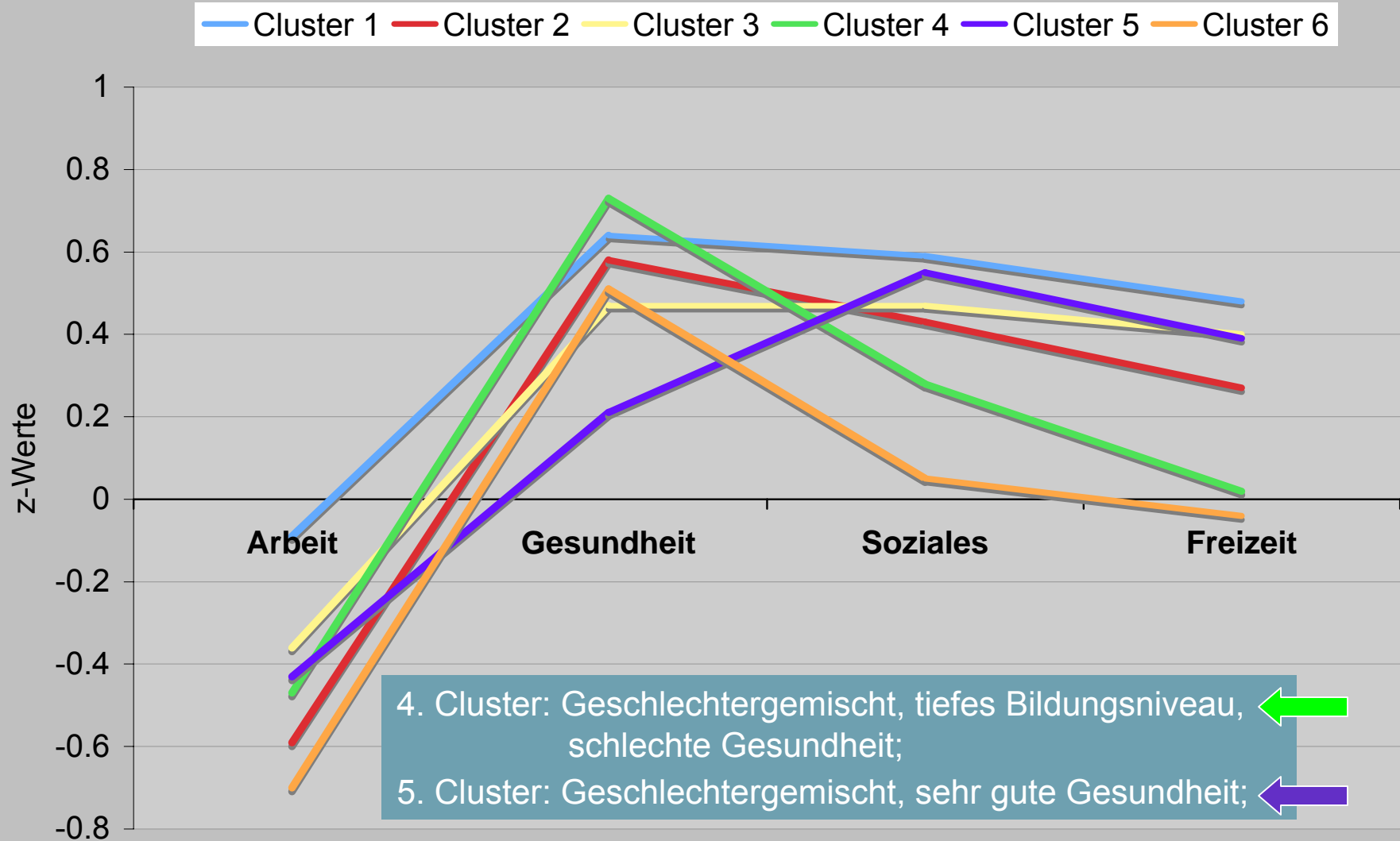


**Gibt es Mobilitätstypen nach
Altersgruppen?**

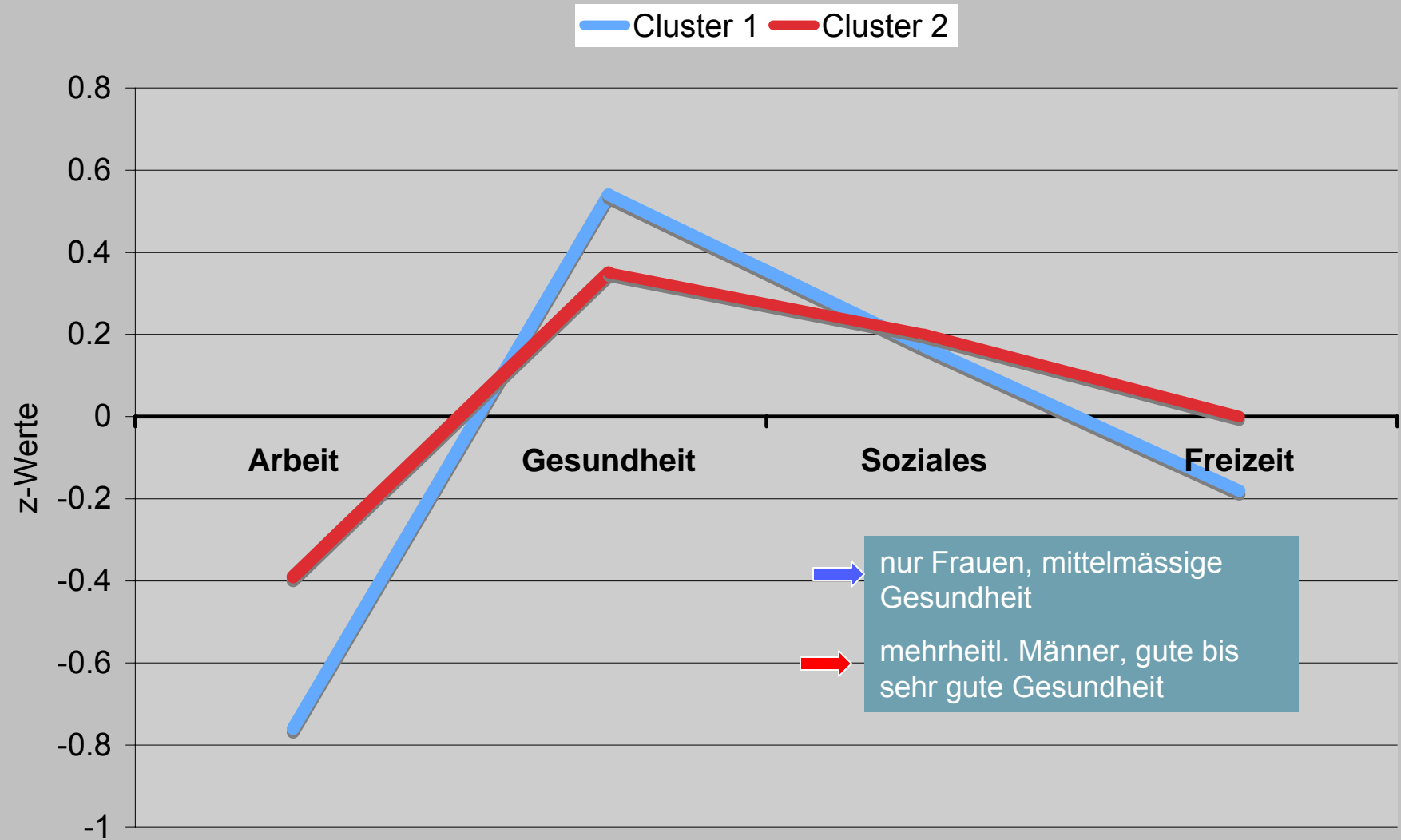
Mittleres Erwachsenenalter



Junge Alte



Betagte



Fazit

Bei den vier Altersgruppen besteht eine erhebliche Varianz von mobilitätsbezogenen Lebensstilmustern:

vor der Pensionierung wenig Varianz, nach der Pensionierung viel Varianz, im Betagtenalter sehr wenig Varianz.

Diese Varianz widerspiegelt die grosse Spannbreite der verfügbaren Ressourcen:

- a) *alterskorrelierte physische Ressourcen*
(Gesundheitszustand, funktionelle Autonomie)

- b) *soziale Ressourcen und Realitäten*
(Bildung, Berufstätigkeit, etc.) kohortenspezifischen
Eigenschaften und Präferenzen (Singularisierung,
grössere Mobilität allgemein, etc.).

Die Sichtweise der Betroffenen: Fragebogenerhebung

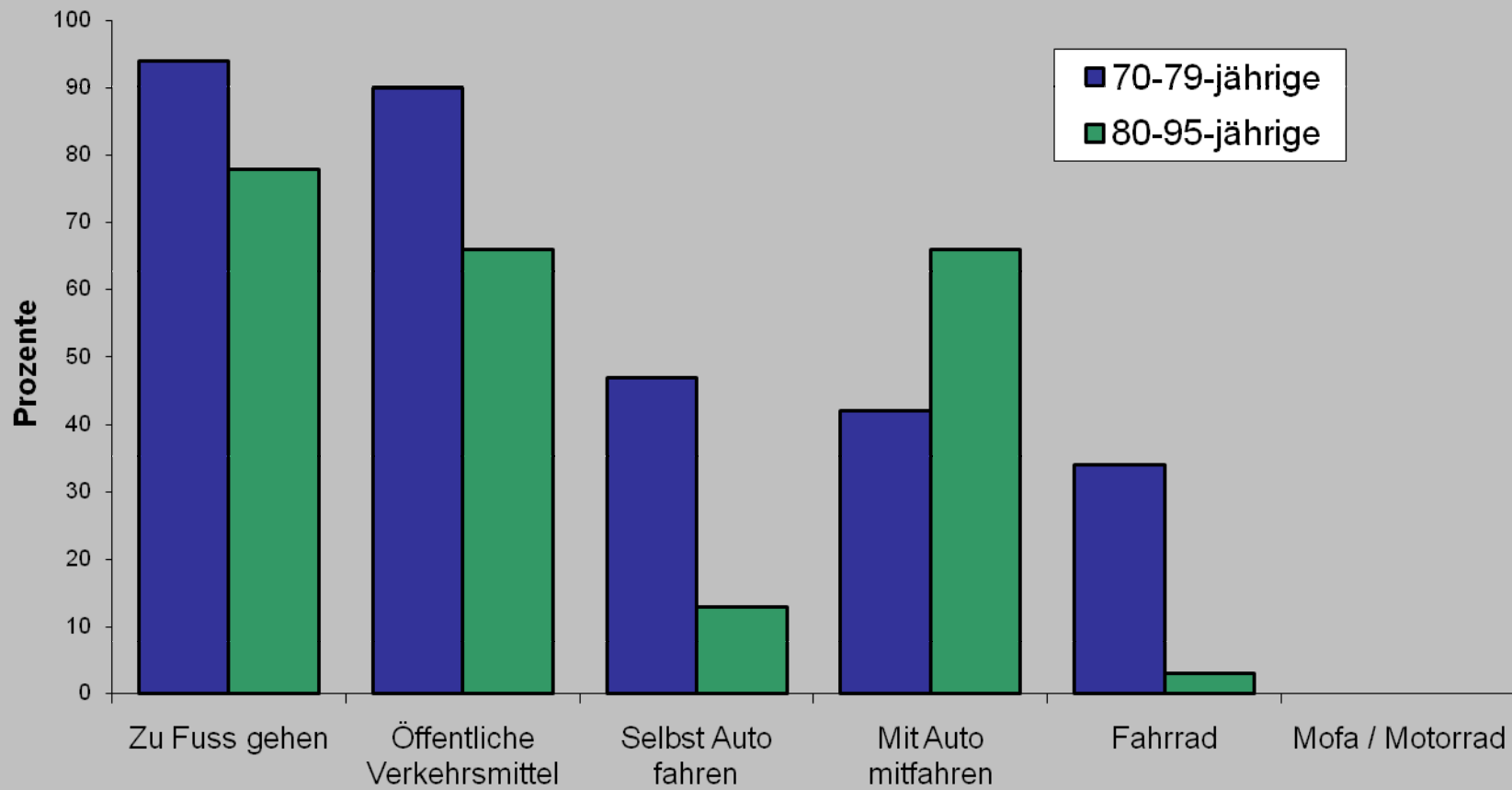
Stichprobe

- Befragt wurden 137 Personen zwischen 55 und 95 Jahren
- Vier Altersgruppen:
 - 28 Berufstätige (55-66-jährig), 33 frisch Pensionierte (62-70jährig),
 - 38 junge Alte (70-79jährig) und
 - 38 Betagte (80-95jährig)

Örtliche Ziele

	55-69-Jährige (N=61)	70-79-Jährige (N=38)	über 80-Jährige (N=38)
Lebensmittelladen	89%	84%	61%
Arzt/ Apotheke	3%	16%	11%
Bank/ Post	44%	45%	24%
Arbeitsplatz	46%	0%	0%
Natur	92%	95%	66%
Kirche/ Friedhof	5%	21%	32%
Coiffure	3%	16%	8%
Bibliothek	8%	11%	5%
Einkaufszentrum	57%	61%	34%
Seniorentreff	8%	21%	24%
Schwimmbad, Fitness-, Sportanlage	36%	39%	11%
Restaurant/ Café	43%	68%	34%
Kulturelle Einrichtungen	25%	34%	11%
Andere Wohnsitze	36%	34%	24%

Nutzung verschiedener Verkehrsmittel



Schwierigkeiten bei der Verkehrsteilnahme (ÖV)

Schwierigkeiten bei der Verkehrsteilnahme (ÖV)	70-79-Jährige	80-95-Jährige
Bus und Tram fahren zu schnell und ruckartig	50%	42%
Zu hohe Trittbretter in Bus und Tram	38%	39%
Überfüllte Trams, keine Sitzmöglichkeiten	38%	42%
Einklemmen bei automatische Türen	29%	42%
Handhabung Biletautomat schwer	29%	31%
Fahrpreise zu hoch	29%	35%
Fahrpläne schwer zu verstehen, entziffern	21%	19%
Linienführung ungünstig	14%	8%
kurze Umsteigemöglichkeiten, schlechte Anschlüsse	9%	12%

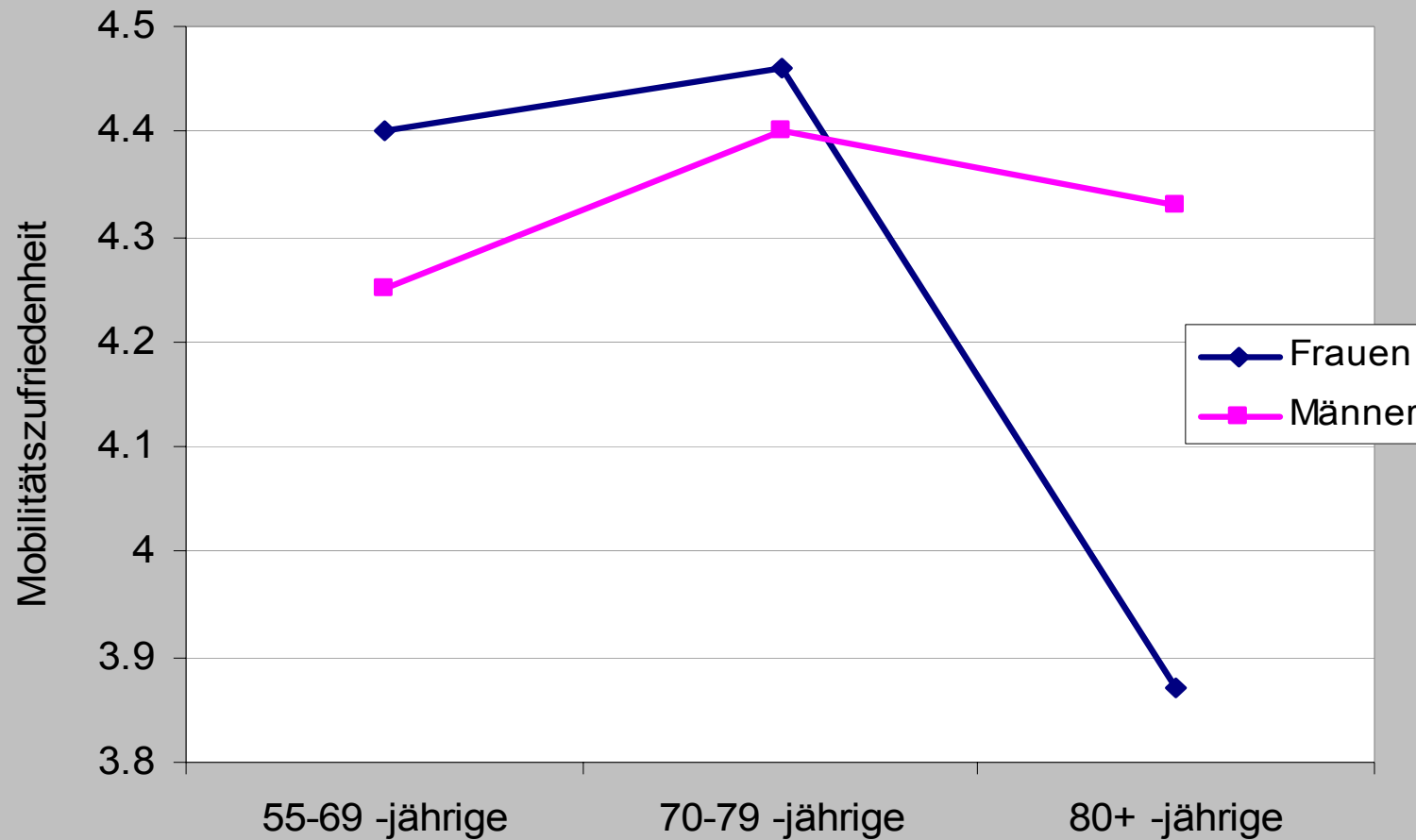
Schwierigkeiten der 70-79jährigen im Verkehr als Auto- und Fahrradfahrer

Ich vermeide...	Mit Auto	Mit Fahrrad
Ungünstige Bedingungen	82%	92%
Lange Strecken	53%	69%
Hektischer Verkehr	12%	62%
Schwierige Kreuzungen	6%	15%
Unbekannte Strecken, Orte	6%	15%

Schwierigkeiten bei der Verkehrsteilnahme als Fussgänger

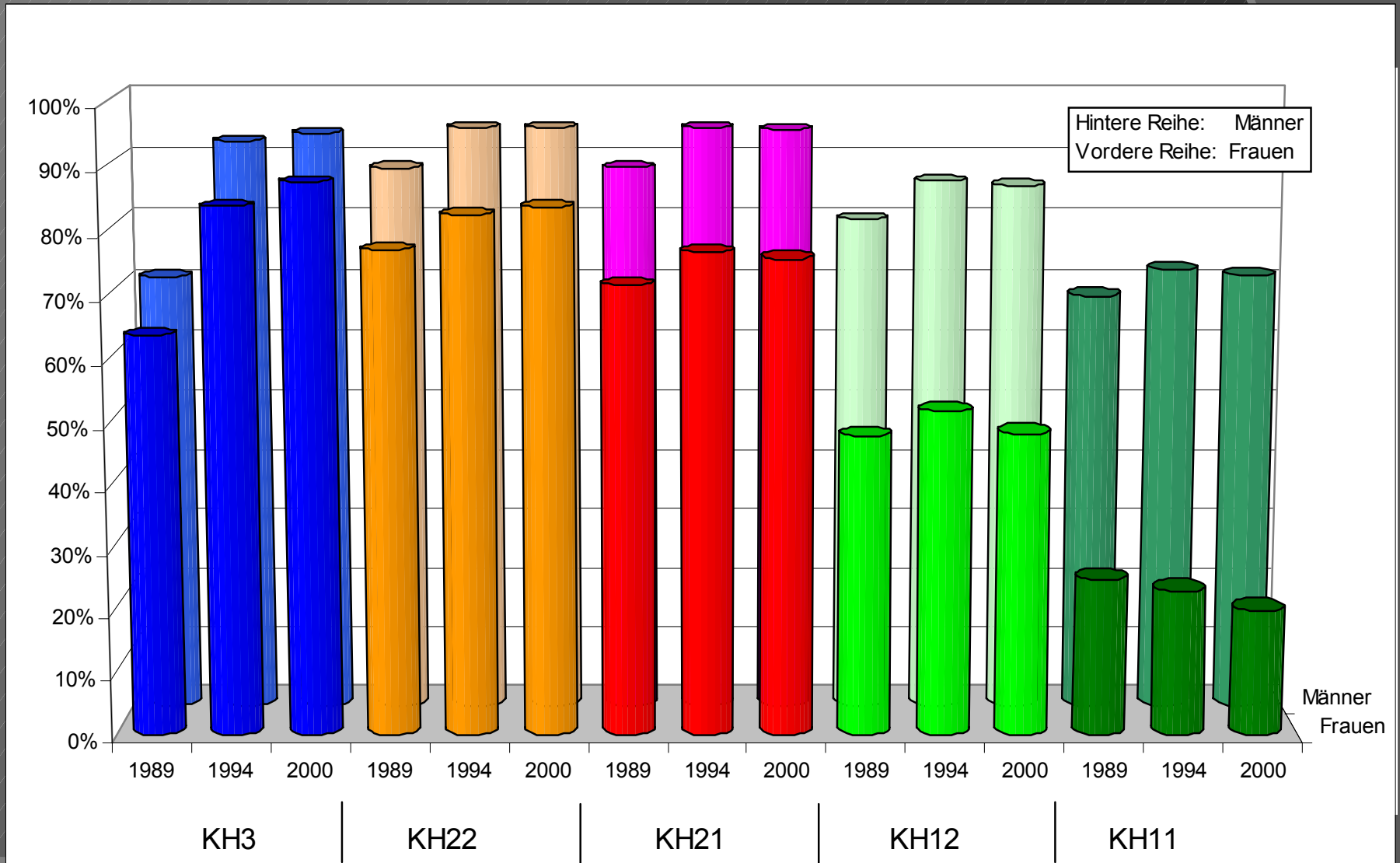
	70-79-jährige	80-95-jährige
Bei schlechten Bedingungen nicht auf Strasse	56%	81%
Auto-/Töfffahrer fahren zu schnell	56%	69%
Auf Hälfte von Strasse, Ampel wird rot.	36%	46%
Gehwege zu schmal	28%	31%
Verkehr manchmal zu stark	14%	50%
Zu wenig Fussgängerstreifen/Druckampel	11%	12%

Mobilitätszufriedenheit nach Altersgruppen und Geschlecht

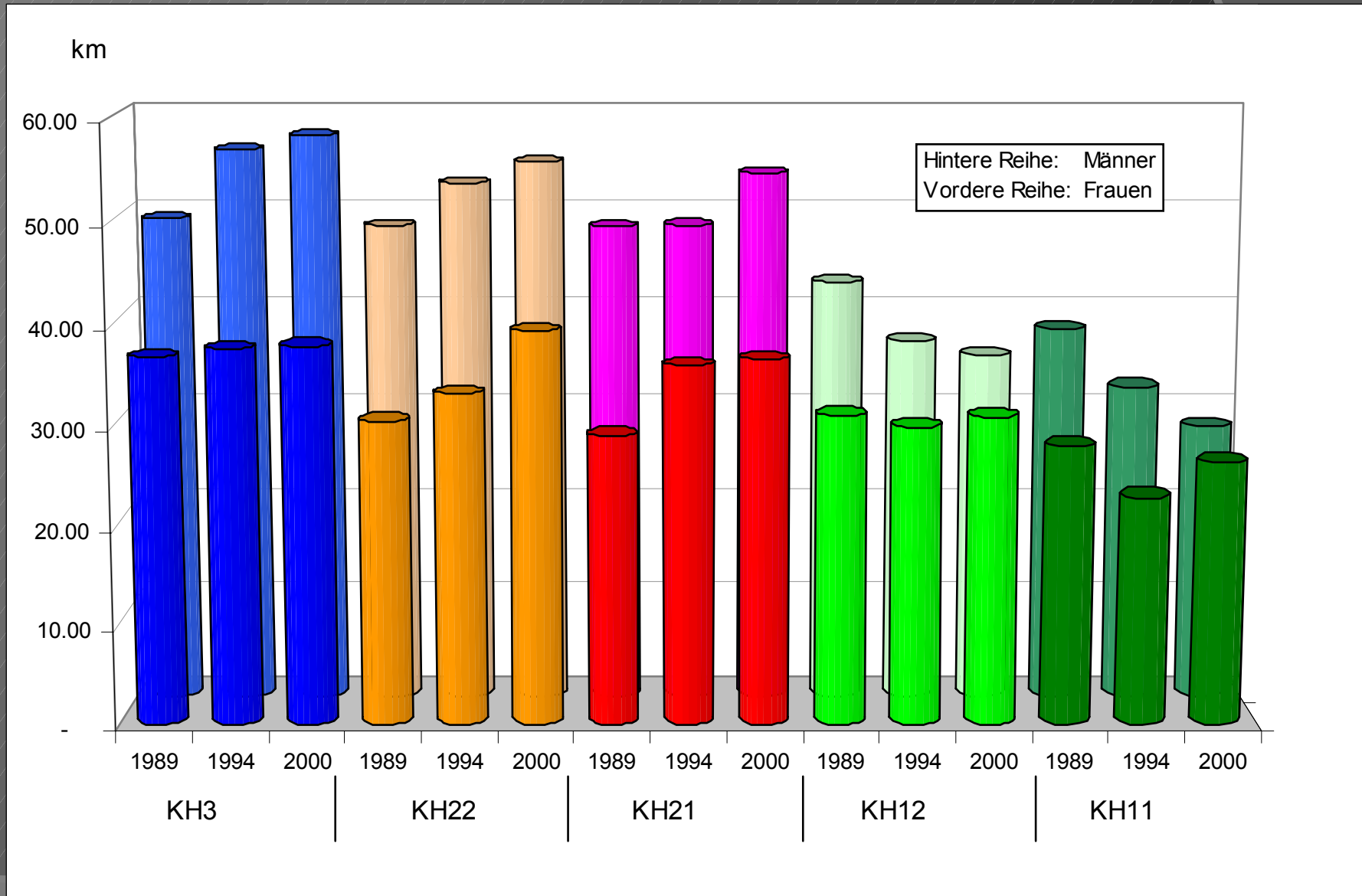


1 = sehr unzufrieden
5 = sehr zufrieden

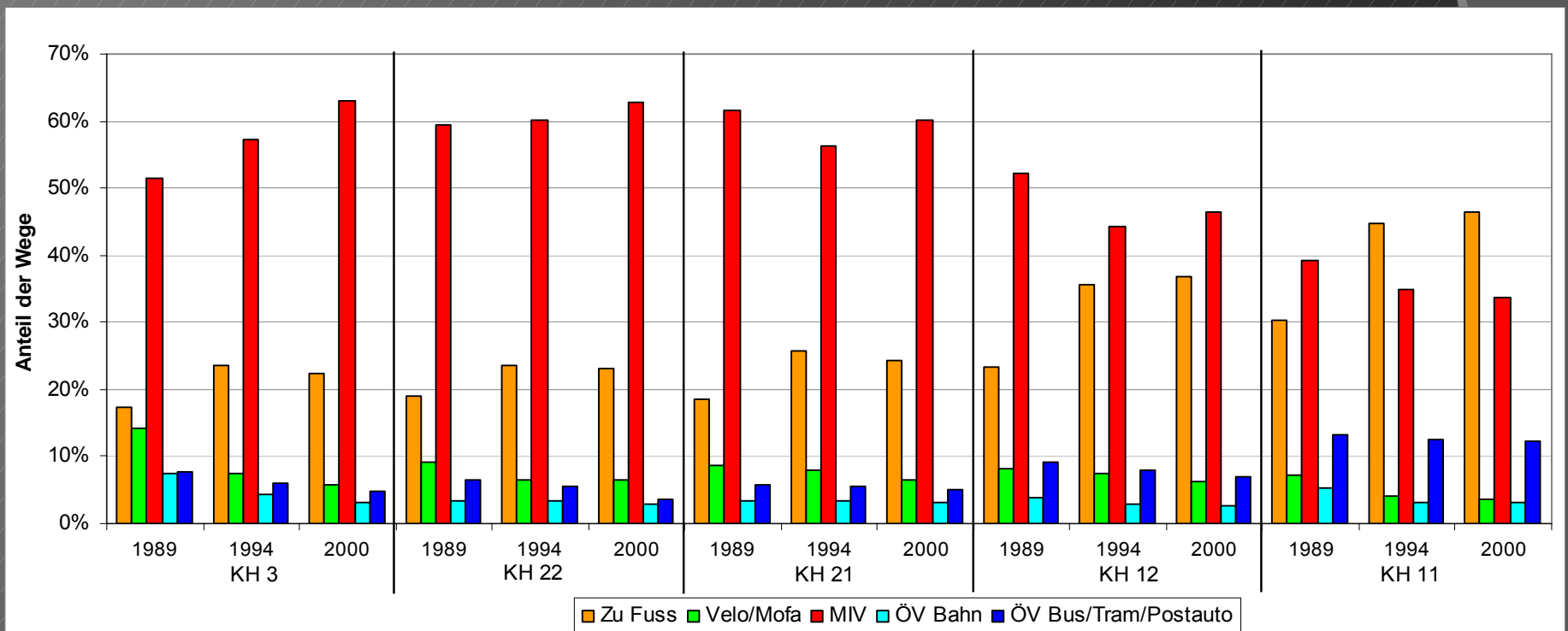
Führerscheinbesitz 1989, 1994 und 2000



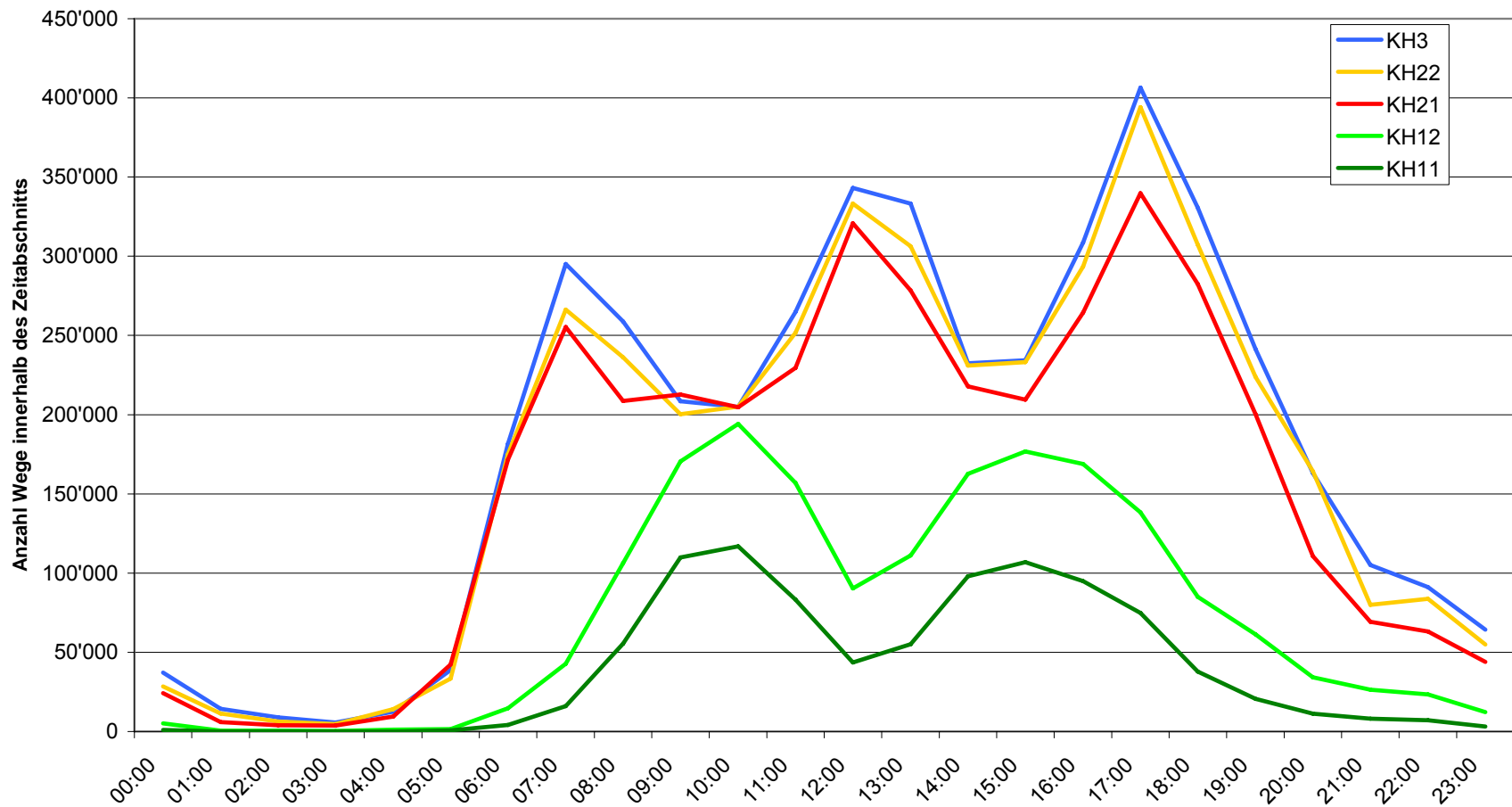
Mittlere tägliche Wegdistanz (mobile Personen mit Führerschein)



Anteil der Wege nach Verkehrsmitteln (alle Personen)



Ganglinie der Verkehrsteilnahme (alle Verkehrsmittel)



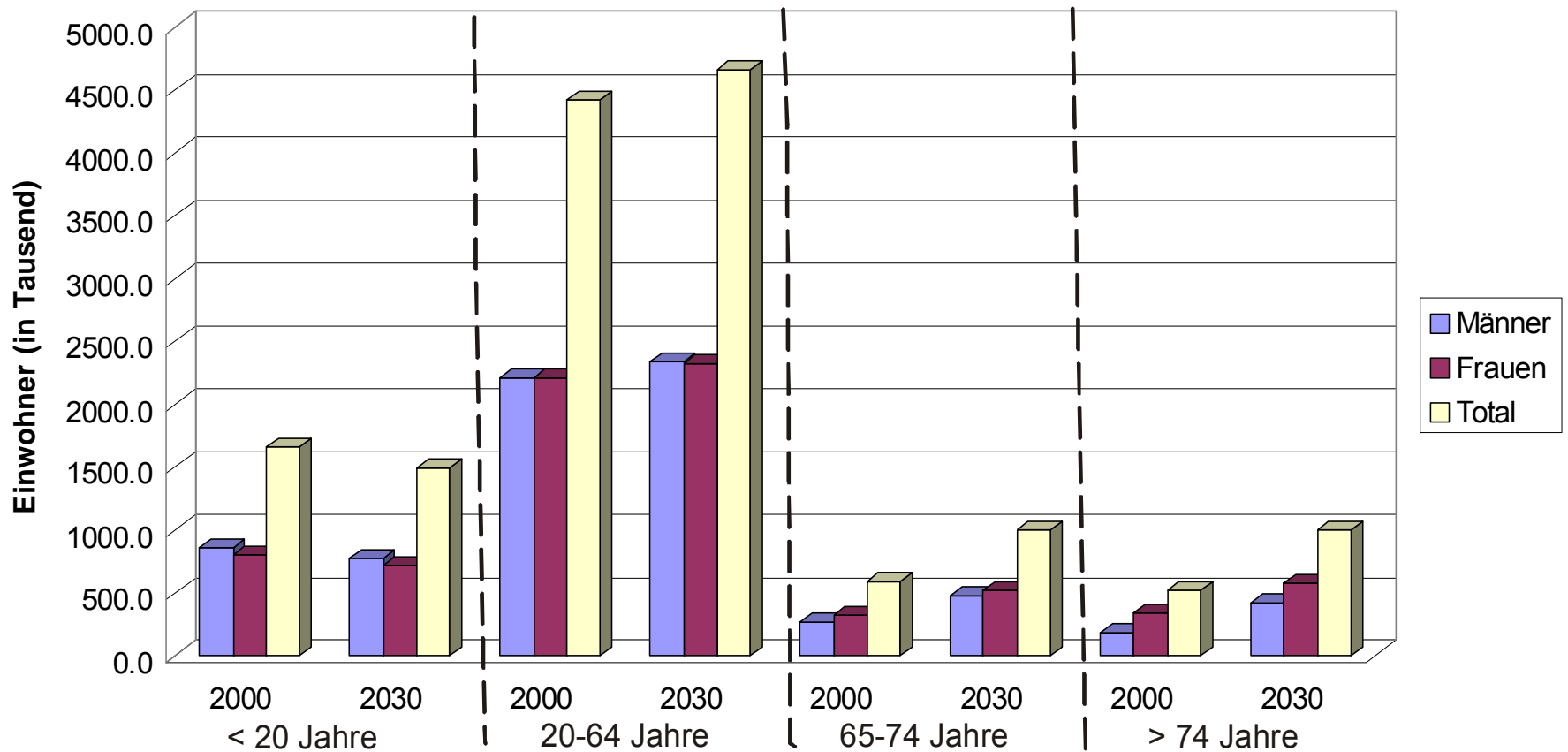
Einschätzung der Wirkungen auf die Mobilitätskennwerte

Einflussfaktoren	Wege		Distanz		Anteil MIV	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Wege	Distanz
Kohorteneffekte						
Lebensstilbezogene Aktivitäten:						
Gesundheit	+	+	+	++	+	+
Arbeit (bezahlt oder freiwillig)	+	++	+	+	+	+
Soziale Netze	=	+	+	+	+	+
Freizeit	+	++	+	+	+	+
Anteil mobiler Personen	+	+	+	+	=	=
Haushaltsgrösse	+	+	+	+	=	=
Bildungsniveau	+	++	+	++	=	=
verfügbares Einkommen	=	+	=	+	=	=
Besitz von Mobilitätswerkzeugen	+	++	+	++	+	+
Raumtyp des Wohnortes	+	+	+	+	+	+
Periodeneffekte						
Verkehrsangebot	=	=	=	=	=	=
Wirtschaftsentwicklung	=	=	=	=	=	=
Raumstruktur	+	+	+	+	+	+

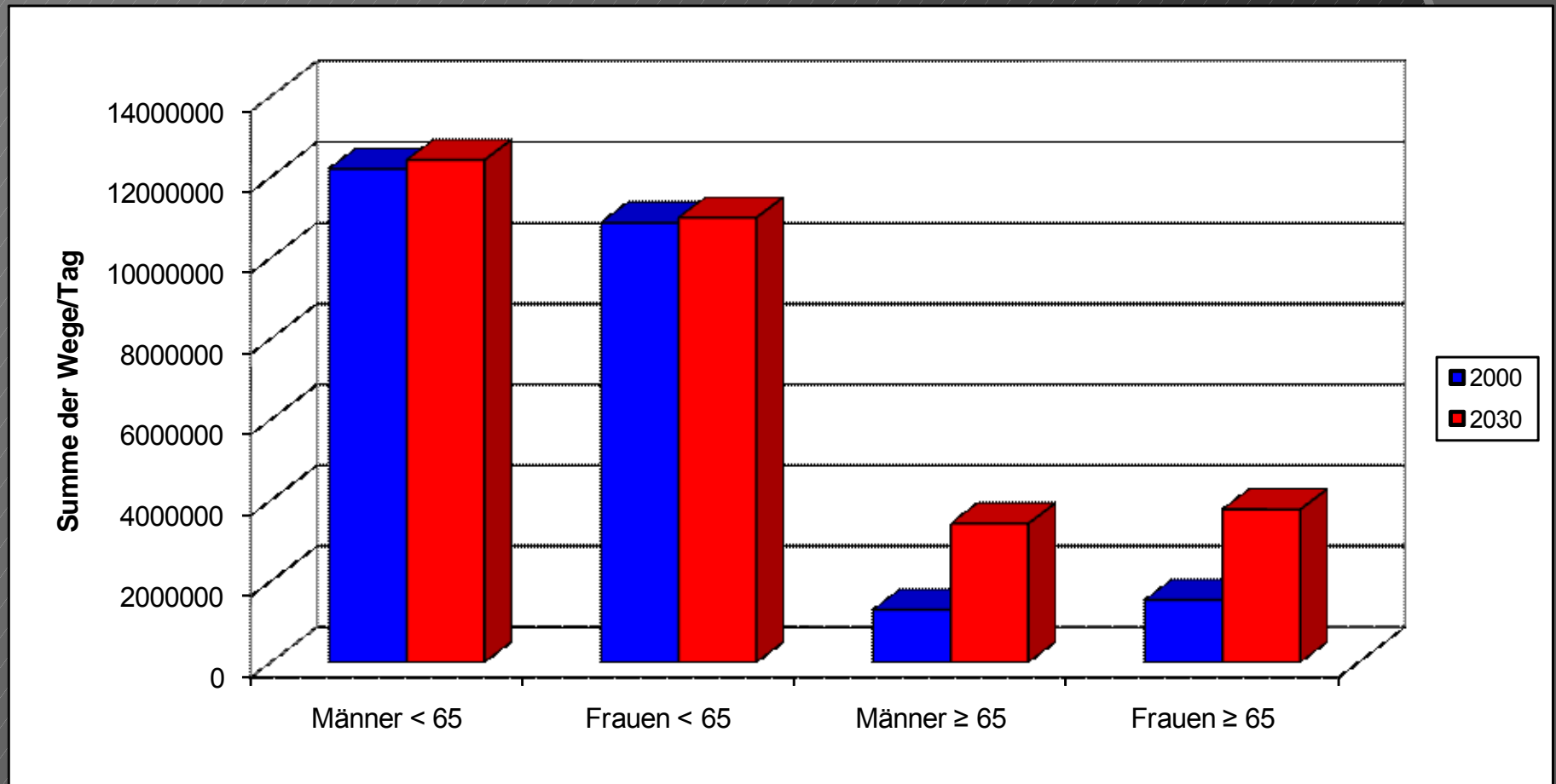
Einschätzung des Mobilitätsmusters der Senioren 2030

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

Wohnbevölkerung 2000 und 2030 (Szenario A, BfS)

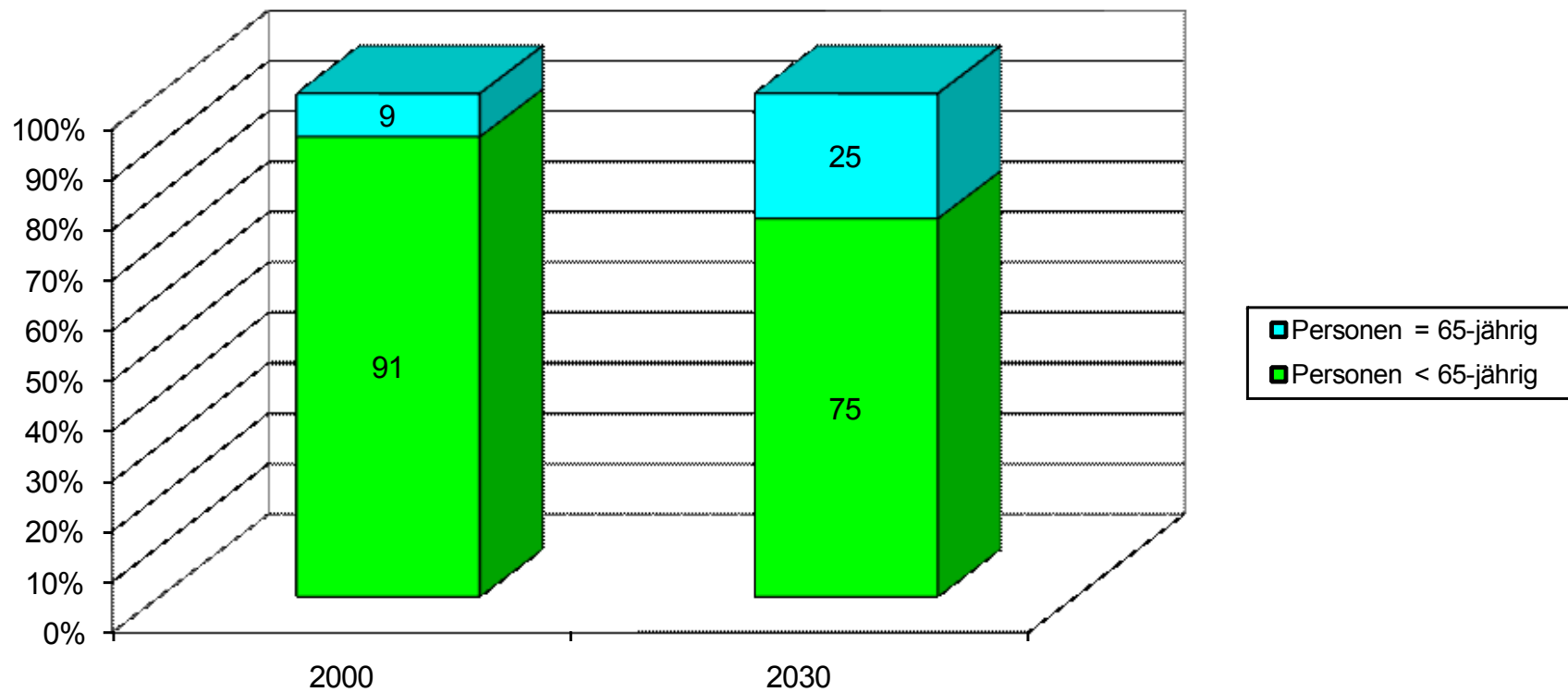


Anzahl Wege 2000 und 2030

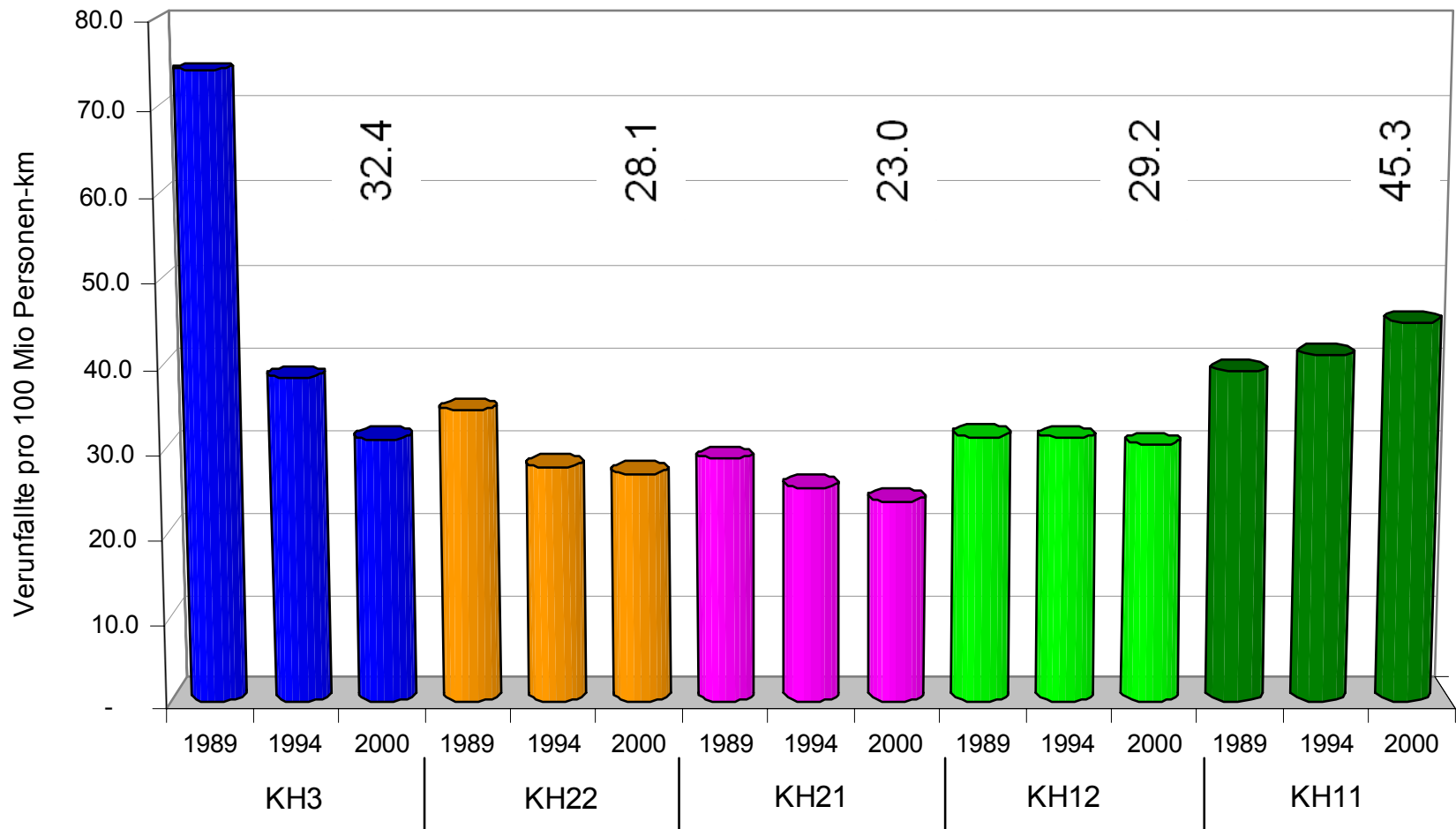


Anteil der Altersgruppen an den MIV-Wegen

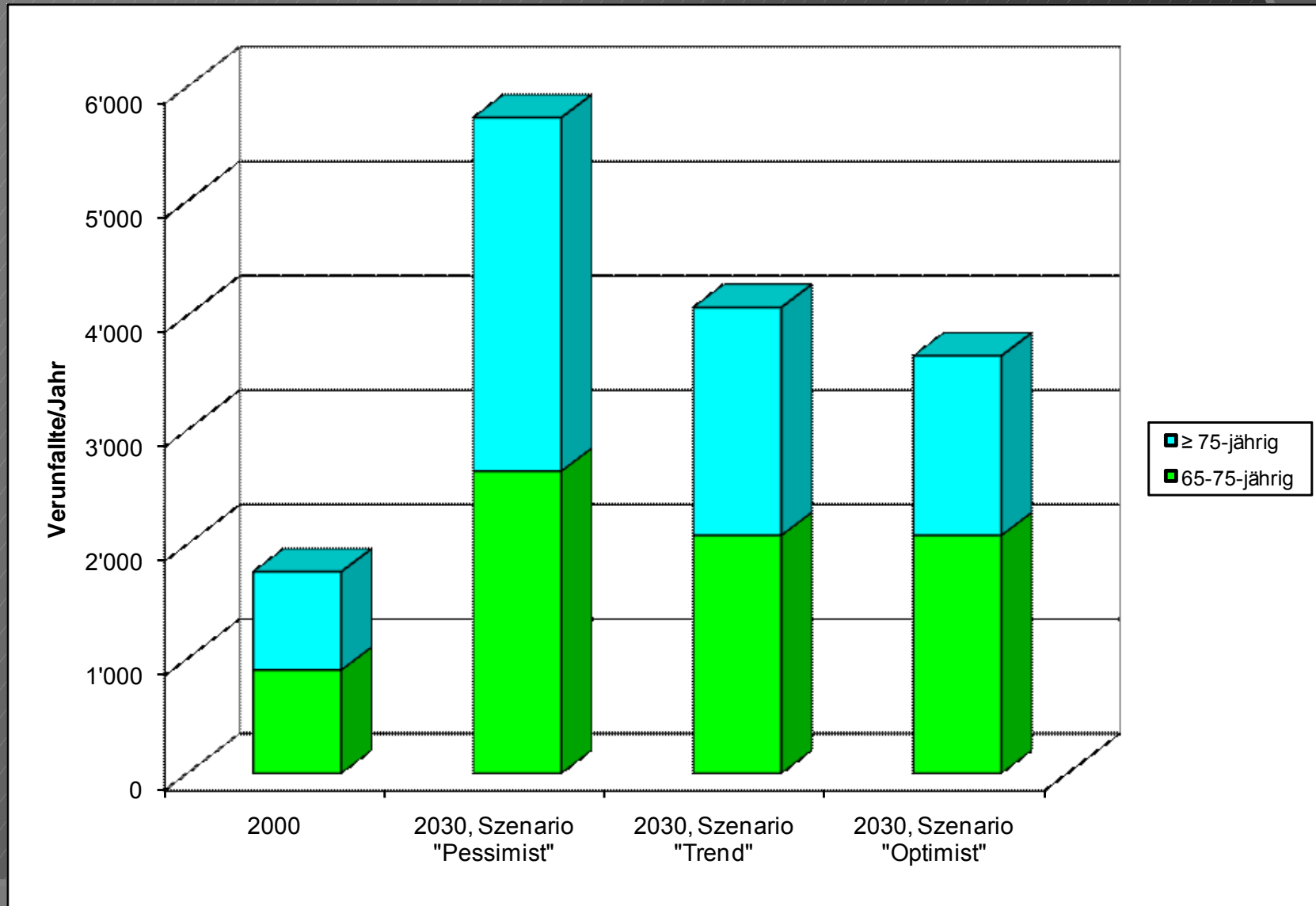
Szenario 1



Verunfallte pro 100 Mio. Personenkilometer



Verunfallte Senioren, 2000 und Szenarien 2030



Anforderungen an das zukünftige Verkehrssystem

Zielsetzung

Gewährleistung der **selbständigen Mobilität**, der Verkehrssicherheit und des Zugangs zu den sozialen und kulturellen Ressourcen für die wachsende Zahl der ≥ 65 -Jährigen

Haupt-Anforderungen

Ausbau des ÖV-Angebotes als Alternative zum MIV für Senioren

Vereinfachung der Verkehrsteilnahme im ÖV und im MIV zur Gewährleistung der Mobilität und Erhöhung der Sicherheit

Massnahmen betreffen verschiedene Ebenen

- Raumplanung
- Verkehrsplanung und -politik
- Betrieb und Organisation von Verkehrsanlagen
- Fahrzeugtechnik
- Training und Beratung
- Prävention