

Autorinnen dieser Ausgabe:

Dr. Sonja Haustein
sonja.haustein@ils-forschung.de
Fon + 49 (0) 231 9051-261

Mechtild Stiewe
mechtild.stiewe@ils-forschung.de
Fon + 49 (0) 231 9051-269

trends

Mobilitätsverhalten von Seniorinnen und Senioren – zur Entwicklung zielgruppenspezifischer Mobilitätsangebote

Hintergrund

Aufgrund des demographischen Wandels rückt die wachsende Gruppe der Seniorinnen und Senioren immer stärker in den Blickpunkt. Unterschiede zwischen älteren und jüngeren Personen in Bezug auf Verkehrsaufwand, Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelwahl liegen in der wegfallenden Berufstätigkeit sowie den zunehmenden körperlichen Einschränkungen im höheren Alter begründet. Gleichzeitig führen eine höhere Pkw-Verfügbarkeit und veränderte Lebensstile der sogenannten „Jungen Alten“ zu höheren Mobilitätsraten gegenüber gleichen Altersgruppen in früheren Zeiten.

Während Seniorinnen und Senioren derzeit einen höheren Anteil ihrer Wege zu Fuß und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen als jüngere Erwachsene (z. B. BMVBS, 2010; Cao et al., 2007), werden in Zukunft mehr ältere Menschen, insbesondere Frauen, einen Führerschein besitzen und über einen Pkw verfügen. Dies wird auch heute schon bei einem Vergleich verschiedener Altersgruppen von Seniorinnen und Senioren deutlich: während

bei den über 80-Jährigen noch sehr ausgeprägte Geschlechterunterschiede im Führerscheinbesitz vorliegen, sind diese in den jüngeren Segmenten deutlich geringer (vgl. Abb. 1).

Obwohl eine negative Korrelation zwischen dem Lebensalter und der Wegehäufigkeit besteht (z. B. Páez et al., 2007), sind Senioren aufgrund von Änderungen ihres Lebensstils und besserer Gesundheit mobiler als früher. Dabei nehmen besonders Freizeit- und soziale Aktivitäten (z. B. Arentze et al., 2008) sowie generell mit dem Pkw zurückgelegte Wege zu.

Die zu erwartende wachsende Anzahl älterer Fahrerinnen und Fahrer hat Konsequenzen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und die Umwelt. Programme zur Verbesserung des Fahrvermögens und zur Steigerung des Bewusstseins für die speziellen Anforderungen, denen sich ältere Menschen beim Fahren gegenüber sehen, werden entwickelt, aber auch Automobile, die den besonderen Bedürfnissen Älterer eher gerecht werden. Benötigt werden jedoch auch Maßnahmen, die zum



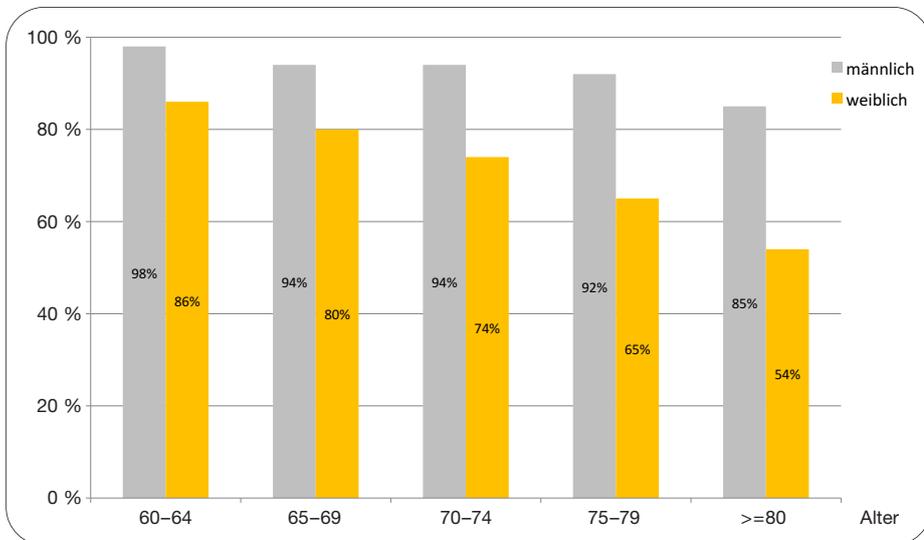


Abb. 1: Führerscheinbesitz älterer Menschen in NRW

Quelle: ILS

einen die Mobilitätsoptionen älterer Menschen verbessern und zum anderen umweltfreundliche Alternativen zum Pkw darstellen. Dabei stellt ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV zwar eine notwendige, aber keinesfalls eine hinreichende Bedingung dar; es bedarf einer genaueren Differenzierung von möglichen Zielgruppen, damit die Entwicklung und Implementierung von Mobilitätsangeboten den zunehmend heterogenen Bedürfnissen älterer Menschen gerecht werden.

Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten älterer Menschen

Während die Forschung zum Mobilitätsverhalten älterer Menschen früher oft auf den Aspekt der Mobilitätsbeeinträchtigung beschränkt war, hat sich der Fokus in letzter Zeit auch auf andere Faktoren, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen, erweitert. Demnach sind Menschen mit höherer Mobilität jünger und leben eher in urbanen Gegenden (Mollenkopf et al., 2005). In Übereinstimmung mit anderen Studien (z. B. Scheiner, 2004) konnte außerdem ein signifikanter Einfluss der körperlichen Gesundheit und des sozialen Netzes auf die Mobilität Älterer aufgezeigt werden.

Neben objektiven Faktoren, wie soziodemographische oder infrastrukturelle Daten, wurden subjektive Faktoren, wie Einstellungen oder Wertorientierungen, als Faktoren, die einen potenziellen Ein-

fluss auf das Mobilitätsverhalten älterer Menschen ausüben, bisher meistens vernachlässigt. In einer Studie von Haustein et al. (2008) konnte jedoch ein signifikanter Einfluss von Einstellungen bei der Erklärung der Verkehrsmittelwahl Älterer nachgewiesen werden. Als ein wichtiger Faktor stellte sich dabei die wahrgenommene Fähigkeit, den öffentlichen Verkehr zu benutzen (ÖV-Autonomie), heraus, welche sowohl die Pkw-Nutzung (negativ), als auch die ÖV-Nutzung (positiv) beeinflusste. Gleichmaßen stellten Cao et al. (2007) fest, dass das verwandte Konstrukt der Pkw-Abhängigkeit eine signifikante Auswirkung auf die mit dem Pkw zurückgelegten km hat. In beiden Studien kam den Einstellungen bei jüngeren Erwachsenen eine höhere



Relevanz zu als bei älteren. Allerdings bezogen sich beide Studien auf die Gesamtbevölkerung, so dass potenzielle Einstellungsfaktoren, die speziell bei älteren Menschen relevant sind, nicht gemessen wurden.

Studien, die das Mobilitätsverhalten, die Bedürfnisse und die Einschränkungen älterer Menschen behandeln, kommen häufig zum Schluss, dass sie sich mit einer sehr heterogenen Gruppe beschäftigen (z. B. Alsnih und Hensher, 2003; Siren und Hakamies-Blomqvist, 2004). Dennoch werden Empfehlungen und Strategien bislang für die gesamte Gruppe der Senioren erdacht. Um neue Mobilitätsangebote effektiv zu entwickeln sowie bereits bestehende Angebote zu verbessern, ist eine Differenzierung der relevanten Teilgruppen älterer Menschen, im Sinne einer Differenzierung der Zielgruppen geboten.

Das ILS-Projekt „Segmentierung von Senioren zur Entwicklung zielgruppenspezifischer Mobilitätsangebote“ zielt darauf, mobilitätsbezogene Unterschiede innerhalb der (in bisherigen Studien meist als Gesamtgruppe betrachteten) GRuppe der Seniorinnen und Senioren zu erforschen und aufzuzeigen. Die vorliegende Veröffentlichung stellt ausgewählte Ergebnisse vor.

Empirische Grundlage

Auf Grundlage einer telefonischen Befragung in Nordrhein-Westfalen im Sommer 2009 wurden das Mobilitätsverhalten älterer Menschen und potenzielle Einflussfaktoren darauf erhoben. Erfasst wurden dabei sowohl Aspekte der persönlichen Lebenssituation als auch räumliche und infrastrukturelle Voraussetzungen sowie mobilitätsbezogene Einstellungen.

Das Mobilitätsverhalten wurde erhoben, indem die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu 16 unterschiedlichen Aktivitäten in den Bereichen Erwerbs-/Reproduktionsarbeit, Einkaufen/private Erledigungen und Freizeitaktivitäten gefragt wurden, ob und wie häufig sie diese ausübten. Für den jeweils häufigsten Weg wurde die Verkehrsmittelwahl erfasst, ebenso die allgemeine Nutzungshäufigkeit für öffentliche Ver-

kehrsmittel und Fahrrad (Tage pro Woche / Monat) sowie die als Fahrer/ in mit dem Pkw zurückgelegte Distanz (km/Jahr). Insgesamt wurden 1.500 Interviews durchgeführt. Die Teilnehmenden waren im Durchschnitt 71,4 Jahre alt; knapp 60 % waren Frauen. Die Stichprobe ist repräsentativ für die ältere Bevölkerung (ab 60 Jahren) in NRW im Hinblick auf soziodemographische Daten wie Geschlecht und Siedlungsstruktur der Gemeinden. Das Bildungsniveau ist überdurchschnittlich hoch (26,9% Abitur/Studium), was sich auf eine generell erhöhte Teilnahmebereitschaft höher gebildeter Menschen an wissenschaftlichen Studien zurückführen lässt.

Mobilitätstypen älterer Menschen

Auf Grundlage der Befragung konnten in zwei Schritten vier verschiedene Mobilitätstypen herausgearbeitet werden. Zunächst wurden die Faktoren mit der höchsten Vorhersagekraft in Bezug auf das Mobilitätsverhalten ermittelt. Als abhängige Variablen dienten dabei: die jährlich zurückgelegte Distanz im Pkw, der Anteil der Wege, die mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden, die Nutzungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Fahrrades, die Anzahl der Freizeitaktivitäten und sonstigen Aktivitäten pro Jahr. Dabei hatten Pkw-Verfügbarkeit, Alter, Einkommen, „ÖV-Autonomie“, „Pkw-Einstellung“, „Fuß-Einstellung“, „wahrgenommene Mobilitätserfordernisse“ und „Rad-Einstellung“ einen relevanten Einfluss auf mindestens drei der oben genannten Variablen. Die Variable „ÖV-Autonomie“ gibt an, wie einfach die befragten Personen die ÖV-Nutzung einschätzen und ob sie sich dabei in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkt fühlen. Die „Pkw-Einstellung“ umfasst den Spaß- und Erlebnischarakter des Autofahrens sowie die beim Autofahren empfundene Unabhängigkeit und Freiheit. Die „Fuß-Einstellung“ misst, ob Personen gerne zu Fuß unterwegs sind und dem Zufußgehen für sich gesundheitliche Vorteile beimessen. Die „Rad-Einstellung“ umfasst sowohl den Erlebnischarakter des Radfahrens als auch die dabei empfundene Autonomie.



Abb. 2: Profile der Mobilitätstypen

Quelle: ILS

Im zweiten Schritt wurden auf Basis dieser stärksten Einflussfaktoren Clusteranalysen durchgeführt, deren Ziel es war, weitgehend homogene Teilgruppen älterer Menschen zu bilden, die sich in den für das Mobilitätsverhalten relevanten Merkmalen – und damit auch im Mobilitätsverhalten selbst – möglichst stark unterscheiden. Die resultierenden Mobilitätstypen wurden „Pkw-Fixierte“, „Junge wohlhabende Mobile“, „Selbstbestimmt Mobile“ und „ÖV-Zwangsnutzer“ genannt.

Die Profile der gebildeten Mobilitätstypen (Segmente) älterer Menschen lassen sich an den Clusterzentren (standardisierte Mittelwerte) ablesen (vgl. Abbildung 2). Eine weitere Differenzierung scheint nicht angebracht, da sie die erklärte Varianz des Mobilitätsverhaltens nicht signifikant erhöht. Abbildung 3 zeigt, wie sich die Stichprobe auf die vier Mobilitätstypen in NRW und der Metropolregion Rhein-Ruhr verteilt. Unterschiede im Hinblick auf die Verteilung zeigen sich jedoch kaum. Die weiteren Darstellungen beziehen sich daher immer auf ganz Nordrhein-Westfalen.

Pkw-Fixierte

verfügen häufig über ein privates Auto und bewerten den Pkw am positivsten im Hinblick auf dessen affektiv-symbolische Funktion, d. h. für sie ist Autofahren deutlicher mit Spaß und Unabhängigkeit verbunden. Bemerkenswert ist ihre negative Bewertung von öffent-

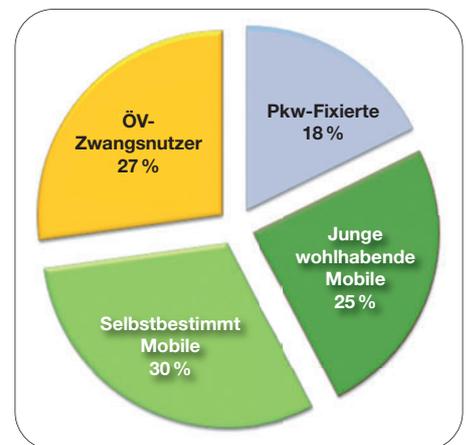
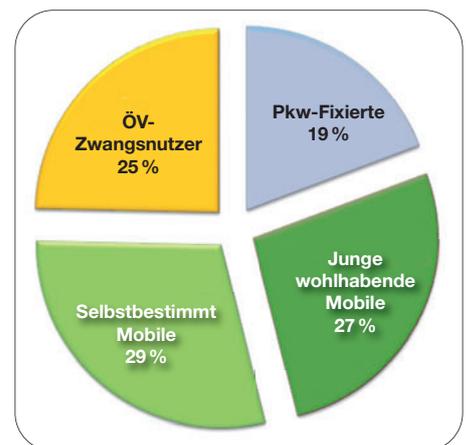


Abb. 3: Anteile der Mobilitätstypen in NRW (oben) und der Metropolregion Rhein-Ruhr (unten)

Quelle: ILS

lichen Verkehrsmitteln, dem Radfahren und dem Zu-Fuß-Gehen. Pkw-Fixierte sind häufig auf ihren Pkw angewiesen, da sie in der Regel weniger zentral wohnen oder aus anderen Gründen Schwierigkeiten haben, öffentliche

Verkehrsmittel oder das Fahrrad zu nutzen. Interessant ist, dass sie trotzdem keine überdurchschnittlich große Distanz pro Jahr mit dem Auto zurücklegen, was damit zusammenhängen könnte, dass sie sich in eher kleineren sozialen Netzen bewegen und dass sie, verglichen mit den anderen Gruppen, weniger aktiv sind. 57 % der „Pkw-Fixierten“ sind Frauen und 43 % Männer, dies entspricht in etwa der Verteilung in der Gesamtgruppe. Sie sind mit 74,5 Jahren überdurchschnittlich alt und haben häufiger eine ihre Mobilität einschränkende Behinderung: (45 % zu 23 % in der Gesamtstichprobe) darüber hinaus schätzen sie ihren Gesundheitszustand schlechter ein. Sie weisen ein geringeres Bildungsniveau und Nettoeinkommen auf und leben häufiger allein. Trotz der gesundheitlichen und infrastrukturellen Ein-

schränkungen sind die „Pkw-Fixierten“ mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten überwiegend zufrieden.

Junge wohlhabende Mobile

verfügen fast alle über einen Pkw und mehr als die Hälfte von ihnen legt damit jährlich über 10.000 km zurück. Charakteristisch für sie ist ein hohes subjektives Mobilitätsbedürfnis. Sie wohnen eher am Stadtrand oder in den Vororten. Aus dieser Gruppe sind 20 % noch berufstätig (Gesamtstichprobe 9 %) und in der Freizeit sehr aktiv. Sie erleben ihre ÖV-Nutzungsmöglichkeiten als eingeschränkt, die anderen Verkehrsmittel bewerten sie jedoch durchschnittlich.

Unter den „Jungen wohlhabenden Mobilen“ ist der Männeranteil überdurchschnittlich hoch (51 % zu 41 %

der Gesamtgruppe) und sie sind mit durchschnittlich 68 Jahren die jüngste Gruppe. Ihr Nettoeinkommen und Bildungsniveau liegen deutlich über dem der anderen Gruppen: 40 % von ihnen stehen mehr als 3.000 Euro netto monatlich zur Verfügung (Gesamtstichprobe 14 %), 30 % haben ein abgeschlossenes Hochschulstudium. Sie leben häufig (73 %) in festen Partnerschaften, nur 19 % wohnen allein. Zugleich ist dieses Segment für neue Kommunikationsmittel am ehesten aufgeschlossen: 90 % dieser Gruppe verfügen über ein Mobiltelefon, 72 % über einen Internetanschluss.

Selbstbestimmt Mobile

ähneln in vielerlei Hinsicht den „Jungen wohlhabenden Mobilen“; sie empfinden jedoch keine ausgeprägte Notwendigkeit, ständig mobil zu sein. Sie haben einen guten Zugang sowohl zum Pkw als auch zum öffentlichen Verkehr und weisen eine durchschnittliche Pkw-Einstellung auf. Die „Selbstbestimmt Mobilen“ weisen die positivste Einstellung gegenüber dem Radfahren und Zufußgehen auf. Ihr Mobilitätsverhalten und auch die Wohnlage weisen bis auf eine erhöhte Radnutzung keine besonderen Auffälligkeiten auf. Von ihnen wird kein Verkehrsmittel ausgeschlossen und sie sind auch von keinem Verkehrsmittel abhängig.

Sie sind, wie die „Jungen wohlhabenden Mobilen“, eher Männer, jünger als der Durchschnitt und leben häufiger in Paarhaushalten. Sie erfreuen sich einer relativ guten Gesundheit, haben nur selten ein Handicap und sind ziemlich aktiv. Die „Selbstbestimmt Mobilen“ erreichen die höchsten Zufriedenheitswerte bezüglich ihrer Mobilitätsmöglichkeiten und unterscheiden sich in dieser Hinsicht signifikant von den drei anderen Gruppen.

ÖV-Zwangsnutzer

verfügen am seltensten über ein Auto; nur ein Drittel von ihnen besitzt überhaupt einen Führerschein. Ihre Einstellung dem Pkw gegenüber ist vergleichsweise negativ, während das Radfahren und das Zufußgehen eher durchschnittlich beurteilt werden. Sie empfinden die höchste ÖV-Autonomie, d.h. sie können ihre Ziele gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen



und sie empfinden die ÖV-Nutzung als einfach. „ÖV-Zwangsnutzer“ wohnen auch wegen des fehlenden Pkw eher innenstadtnah und profitieren von einer guten ÖV-Anbindung.

Mit 83 % sind Frauen in diesem Segment stark überrepräsentiert. Verglichen mit den anderen Mobilitätstypen zeichnen sich die „ÖV-Zwangsnutzer“ genau wie die „Pkw-Fixierten“ durch ein höheres Alter, ein geringeres Bildungsniveau und ein geringeres Einkommen aus. Sie sind außerdem häufiger durch Behinderungen in ihrer Mobilität eingeschränkt, wohnen häufiger allein und haben weniger Kontakt zu Freunden und Verwandten. Dennoch sind die „ÖV-Zwangsnutzer“ aktiver und mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten zufriedener als die „Pkw-Fixierten“.

Mobilitätsverhalten

Unterschiede bezüglich der Einstellungen, des Alters, der Pkw-Verfügbarkeit und des Einkommens spiegeln sich im Mobilitätsverhalten der vier Mobilitätstypen wider. Die Abbildungen 4–6 zeigen die Verkehrsmittelanteile für den häufigsten Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsweg.

Trotz des voneinander abweichenden Niveaus sind die Ergebnisse strukturell gleich: „Pkw-Fixierte“ nutzen am häufigsten den motorisierten Individualverkehr (MIV), gefolgt von den „Jungen wohlhabenden Mobilen“. Im Vergleich zu den anderen Gruppen absolvieren die „ÖV-Zwangsnutzer“ anteilmäßig die wenigsten Wege im MIV und die meisten im ÖV; bei Freizeitwegen ist sogar der Anteil der Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, höher als der Anteil der MIV-Wege. Für alle anderen Segmente ergibt sich ein ÖV-Anteil von unter 5 %. Abhängig vom Zweck der Fahrt wird das Fahrrad am häufigsten von „Selbstbestimmt Mobilen“ oder „ÖV-Zwangsnutzern“ gewählt; für die „Pkw-Fixierten“ hingegen stellt das Fahrrad kein relevantes Verkehrsmittel dar. Der Anteil der Fußwege ist bei den „ÖV-Zwangsnutzern“ unabhängig vom Wegezweck am höchsten; „Pkw-Fixierte“ und „Junge wohlhabende Mobile“ messen dieser Fortbewegungsart nur eine geringe Bedeutung zu.

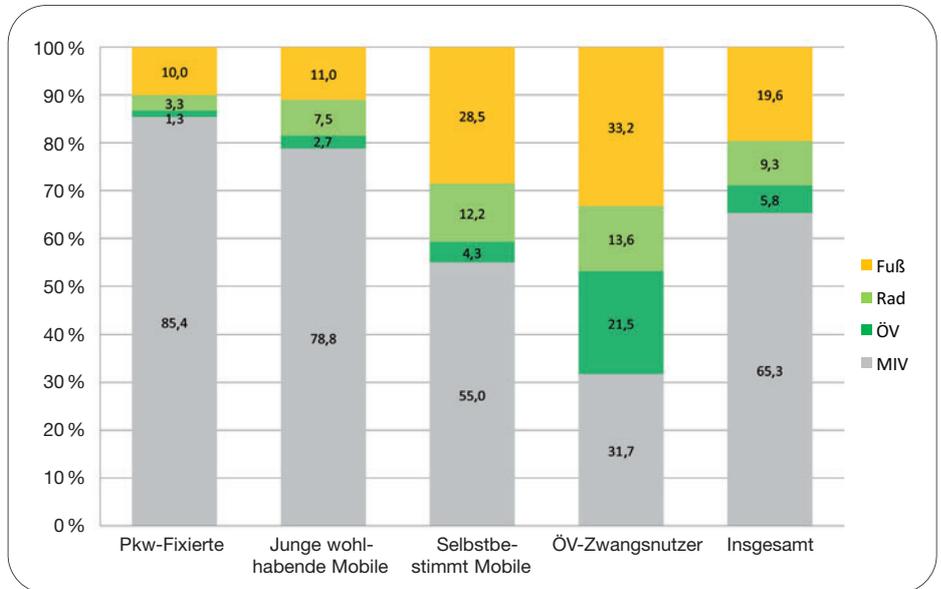


Abb. 4: Verkehrsmittelwahl Arbeitswege

Quelle: ILS

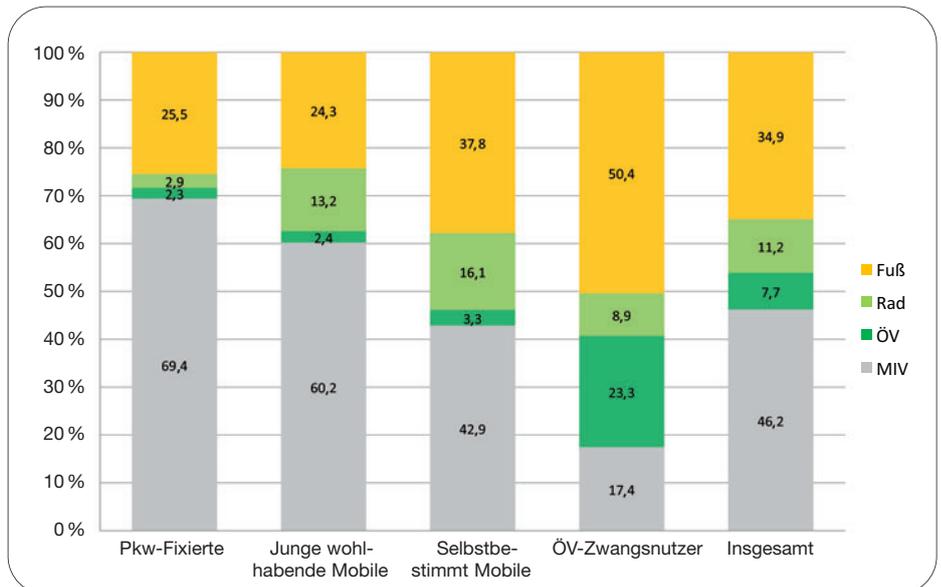


Abb. 5: Verkehrsmittelwahl Freizeitwege

Quelle: ILS

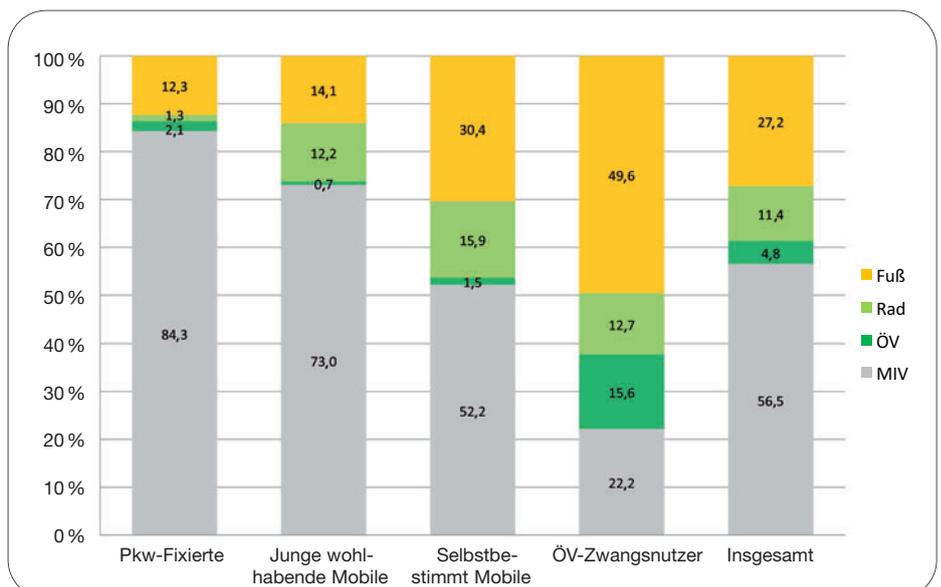


Abb. 6: Verkehrsmittelwahl Einkaufswegen

Quelle: ILS

Bei der Betrachtung der Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrrades (vgl. Abb. 7–8) findet man ein ähnliches Bild vor: Von den „ÖV-Zwangsnutzern“ nutzen mehr als 50 % wöchentlich oder öfter öffentliche Verkehrsmittel, während mehr als 50 % der „Pkw-Fixierten“ diese nie nutzen. Weiterhin zeigt sich, dass über 60 % der „Selbstbestimmt Mobilen“ und „Jungen wohlhabenden Mobilen“ das Fahrrad (im Sommer) wöchentlich oder öfter nutzen, aber 75 % der „Pkw-Fixierten“ und ungefähr 70 % der „ÖV-Zwangsnutzer“ nie Rad fahren.

Auch in Hinblick auf die mit dem Pkw zurückgelegte Distanz (vgl. Abbildung 9) werden große Unterschiede zwischen den vier Mobilitätstypen ersichtlich: „ÖV-Zwangsnutzer“ fahren fast überhaupt nicht mit dem Auto, indessen legt die Hälfte der „Jungen wohlhabenden Mobilen“ mehr als 10.000 km jährlich mit dem Auto zurück (unter den beiden anderen Typen liegt dieser Anteil bei ca. 25 %).

Betrachtet man die Anzahl der jährlichen Aktivitäten (vgl. Abb. 10), so zeigt sich, dass „Selbstbestimmt Mobile“ und „Junge wohlhabende Mobile“ am aktivsten bezüglich ihrer Freizeitaktivitäten, die „Pkw-Fixierten“ jedoch am inaktivsten sind. In Bezug auf die Anzahl der Freizeitaktivitäten lässt sich beobachten, dass die wichtigste Einflussvariable „Fuß-Einstellung“ ist, folglich sind ältere Menschen, die gerne zu Fuß gehen, aktiver. Hierbei ist auch die Größe des sozialen Netzes und die Anzahl der Personen im Haushalt bedeutend: Je kleiner ein Haushalt ist, desto mehr sind die Personen auf Sozialkontakte und Aktivitäten außerhalb angewiesen. Die meisten Wege zur Arbeit (Erwerbstätigkeit, Ehrenamt) absolvieren die „Jungen wohlhabenden Mobilen“, wohingegen sich die anderen Mobilitätstypen diesbezüglich nicht signifikant voneinander unterscheiden. Bei Einkaufswegen und Wegen für sonstige private Erledigungen sind die Unterschiede zwischen den Gruppen geringer ausgeprägt.

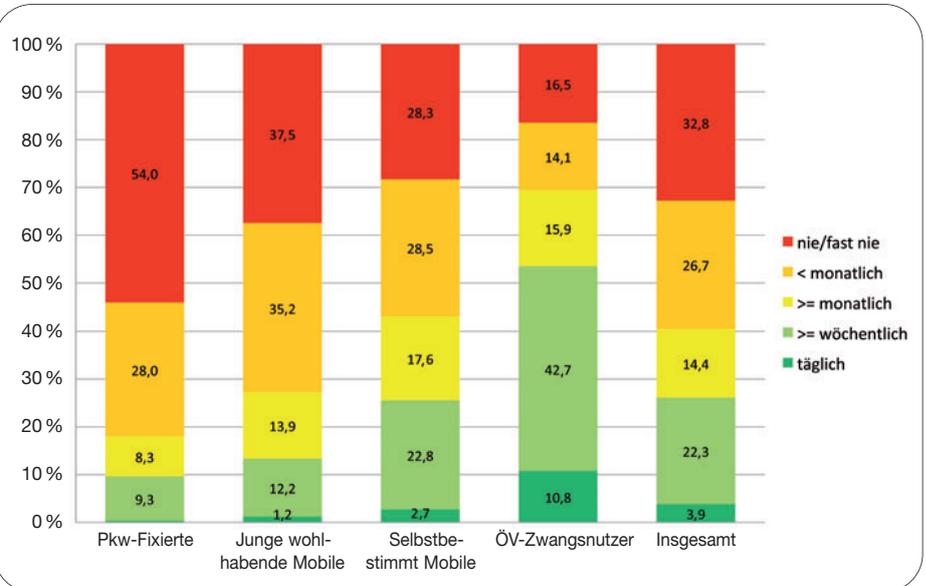


Abb. 7: Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel

Quelle: ILS

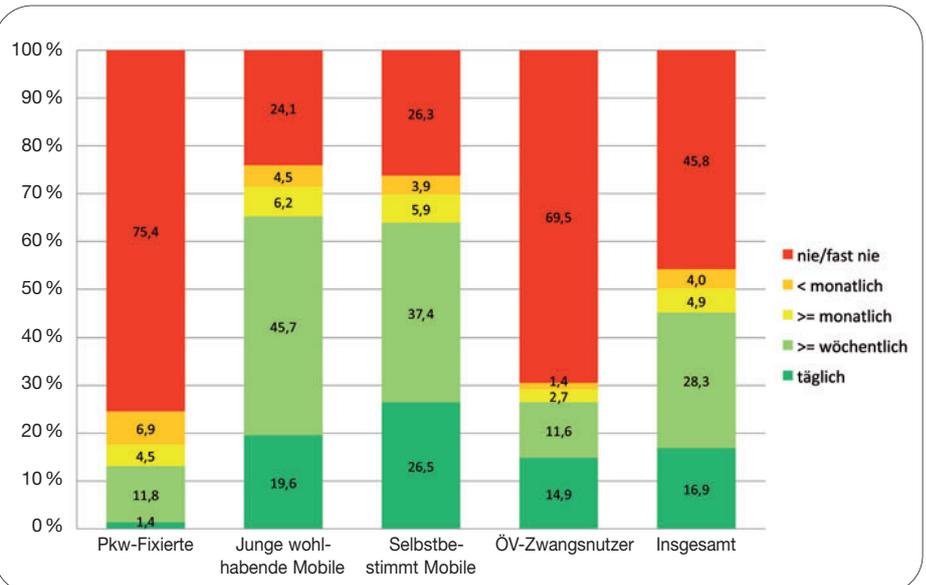


Abb. 8: Fahrradnutzung im Sommer

Quelle: ILS

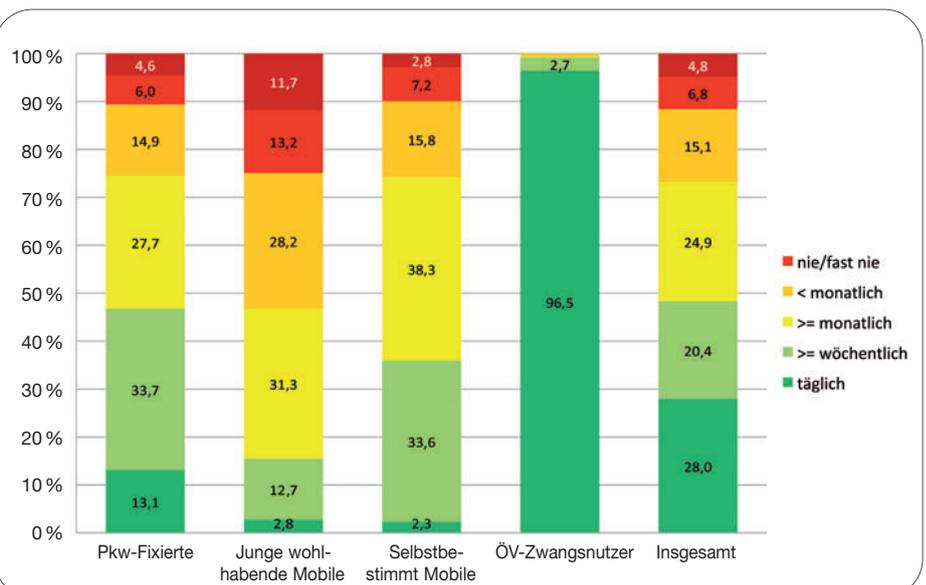


Abb. 9: Zurückgelegte Pkw-Kilometer pro Jahr

Quelle: ILS

Fazit und Ableitung von zielgruppenspezifischen Maßnahmen

Der hier vorgestellte Ansatz der Segmentierung zeigt, dass das Mobilitätsverhalten älterer Menschen viele verschiedene Facetten hat. Die vier Mobilitätstypen können als Zielgruppen fungieren, deren Profile als Basis für Interventionen im Mobilitätssektor dienen können. Gleiche soziodemografische und infrastrukturelle Voraussetzungen ziehen dabei nicht unbedingt das gleiche Mobilitätsverhalten nach sich, sondern erklären sich erst unter zusätzlicher Berücksichtigung der unterschiedlichen Einstellungen.

Für die Gruppe der „**Pkw-Fixierten**“ erschweren ihre negative Einstellung gegenüber allen Verkehrsmitteln außer dem Pkw sowie ihre gesundheitlichen Restriktionen und ihre eher suburbanen Wohnstandorte eine Veränderung ihrer Verkehrsmittelwahl. Hier sind kompensierende Mobilitätsdienstleistungen, wie Lieferdienste oder Begleitservices bei der ÖV-Nutzung – sofern der Zugang zu Öffentlichen Verkehrsmitteln gegeben ist – angemessen. Allerdings scheint es auf die Zukunft bezogen wichtiger und erfolversprechender zu sein, rechtzeitig einzugreifen, um zu verhindern, dass sich dieser Mobilitätstyp herausbildet, da dieser sich als der am meisten benachteiligte / eingeschränkte herausstellt. Als präventive Maßnahmen könnten Aufklärungskampagnen, die auf den Zusammenhang zwischen den Fortbewegungsarten Z Fußgehen und Radfahren und der Gesundheit hinweisen, dienen. Weiterhin scheinen Maßnahmen, die ältere Menschen zum Umzug in zentralere Lagen bewegen oder die Gestaltung des Wohnumfelds verbessern, sinnvoll. All diese Maßnahmen sollten jedoch ergriffen werden, bevor Menschen alt, körperlich beeinträchtigt und unflexibel sind.

Da die „**Jungen wohlhabenden Mobilen**“ alle Fortbewegungsarten relativ gut bewerten, scheint ein Wechsel vom Pkw hin zu anderen Verkehrsmitteln hier deutlich realistischer. Gleichwohl fördern ihre hohen Mobilitätsanforderungen die Pkw-Nutzung, besonders aufgrund des Zeitdrucks, unter dem sie stehen. Für kurze Wege können tech-

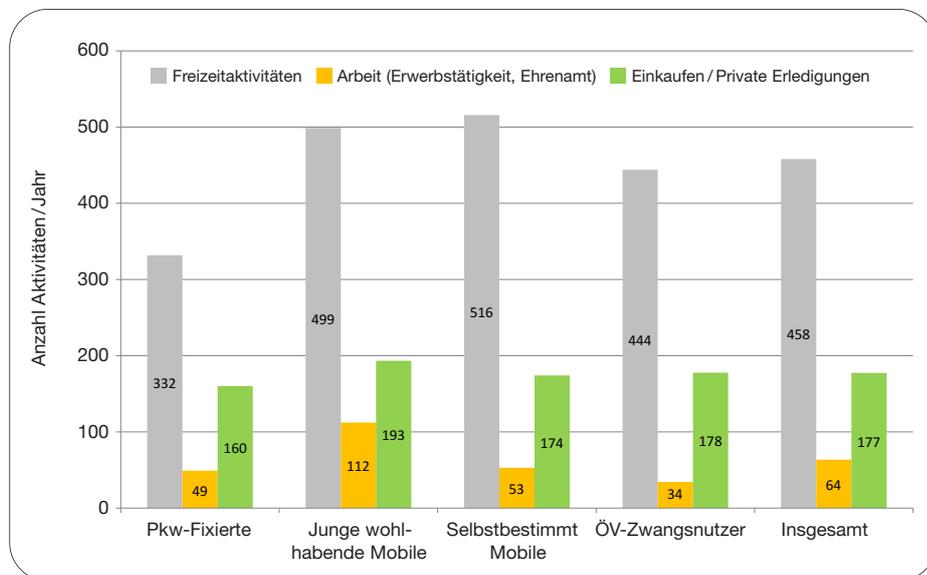


Abb. 10: **Aktivitäten**

Quelle: ILS

nisch hochwertige Fahrräder in diesem Segment beworben werden. Für längere Wege ins Stadtzentrum und in Nachbarstädte könnten öffentliche Verkehrsmittel durchaus eine Alternative zum Automobil darstellen, wenn die ÖV-Nutzung flexibler wäre, bspw. durch die Einführung des Elektronischen Tickets. Der hohe Anteil von Internetnutzern unter den „**Jungen wohlhabenden Mobilen**“ deutet auf eine vorhandene Offenheit gegenüber neuen Technologien hin.

Die „**Selbstbestimmt Mobilen**“ weisen wegen ihrer positiven Sicht auf das Zufußgehen und Radfahren sowie einer hohen „**ÖV-Autonomie**“ und als gering wahrgenommenen Mobilitätsanforderungen die besten Voraussetzungen für eine freiwillige Verlagerung vom Pkw hin zu anderen Verkehrsmitteln auf. Allerdings nutzen sie meistens aufgrund der hohen Verfügbarkeit einfach das Auto. Da dieser Mobilitätstyp die positiven gesundheitlichen Auswirkungen des Zufußgehens anerkennt und umweltfreundliche Normen befürwortet, könnten Aufklärungskampagnen, die die gesundheitlichen und umweltbezogenen Vorzüge anderer Fortbewegungsarten anpreisen, diesen Mobilitätstyp positiv bestärken. Darüber hinaus erscheinen die „**Selbstbestimmt Mobilen**“ als passende Zielgruppe für Car-Sharing, wobei ökologische und finanzielle Gründe Senioren in diesem Segment überzeugen könnten, ihren Pkw abzuschaffen und Car-Sharing zu betreiben.

Unter den „**ÖV-Zwangsnutzern**“ schließlich haben die meisten keine andere Wahl, als umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen. Da die meisten von ihnen zentral leben, scheint das kein Problem darzustellen, wie die positive Bewertung öffentlicher Verkehrsmittel und die vergleichsweise negative Bewertung des Pkw anzeigt. Verglichen mit „**Pkw-Fixierten**“ weisen sie einen deutlich höheren Grad an Freizeitmobilität auf, obwohl beide Gruppen ungefähr gleich alt sind. Das kann auch nicht mit infrastrukturellen Unterschieden begründet werden, denn aus der Regressionsanalyse ergibt sich, dass die Infrastruktur nur einen geringen Einfluss auf die Anzahl der Aktivitäten hat. Vielmehr scheinen die unterschiedlichen Einstellungen gegenüber dem Zufußgehen und Radfahren, die signifikante Indikatoren für die Anzahl der Freizeitaktivitäten sind, eine Rolle zu spielen, was auch erklären könnte, warum „**ÖV-Zwangsnutzer**“ im Durchschnitt weniger gesundheitliche Probleme haben als die „**Pkw-Fixierten**“.

Der verwendete Ansatz der Segmentierung, der neben „harten“ Faktoren wie Einkommen und Alter auch Einstellungen als typenkonstituierende Variablen berücksichtigt, liefert wichtige Informationen für verschiedene Aspekte des Mobilitätsverhaltens, insbesondere für die Verkehrsmittelwahl. Die Ergebnisse dieser Studie legen nahe, dass Pkw-Abhängigkeit mit geringer Zufriedenheit der Mobilitätsoptionen und einem schlechteren Gesundheitszustand ein-

hergeht, wenngleich die Frage nach Ursache und Wirkung nicht mithilfe von Korrelationsdaten geklärt werden kann. In Zukunft könnten Längsschnittuntersuchungen Auskunft darüber geben, wie beständig die Mobilitätstypen

Älterer sind und inwiefern gesundheitliche Einschränkungen aus spezifischen Mobilitätsstrukturen (wie bspw. einer exklusiven Pkw-Nutzung) folgen oder umgekehrt.



Quellen

Alsnih, R. und Hensher, D.A. (2003): The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population. Transportation Research Part A, 37, S. 903-916.

Arentze, T., Timmermanns, H., Jorritsma, P., Kalter, M.-J.O. und Schoemakers, A. (2008): More grey hair – but for whom? Scenario-based simulations of elderly activity travel patterns in 2020. Transportation, 35, S. 613-627.

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010): Mobilität in Deutschland 2008 (MiD). Ergebnisbericht.

Cao, X., Handy, S. und Mokhtarian, P.L. (2007): Residential and travel choices of elderly residents of Northern California. Proceedings of the 48th Annual Transportation Research Forum, Boston, Massachusetts.

Haustein, S., Hunecke, M. und Kemming, H. (2008): Mobilität von Senioren. Ein Segmentierungsansatz als Grundlage zielgruppenspezifischer Angebote. Internationales Verkehrswesen, 60, S. 181-187.

Mollenkopf, H., Marcellini, F., Ruoppila, I., Szeman, Z. und Tacken, M. (2005): Enhancing Mobility in Later Life. IOS, Amsterdam.

Páez, A., Scott, D., Potoglou, D., Kanaroglou, P. und Newbold, K.B. (2007): Elderly mobility: Demographic and spatial analysis of trip making in the Hamilton CMA, Canada. Urban Studies, 44, S. 123-146.

Scheiner, J. (2004): Macht Mobilität glücklich? Auswirkungen der Mobilität auf die Lebenszufriedenheit. In: G. Rudinger, C. Holz-Rau und R. Grotz, Freizeitmobilität älterer Menschen. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, S. 173-179. IRPUD, Dortmund.

Siren, A. und Hakamies-Blomqvist, L. (2004): Private car as the grand equaliser? Demographic factors in Finnish men and women aged 65+. Transportation Research Part F, 7, S. 107-118.

Abbildungsnachweis

- Abb. 1 (S. 2): Führerscheinbesitz älterer Menschen in NRW; Quelle: ILS
 Abb. 2 (S. 3): Profile der Mobilitätstypen; Quelle ILS
 Abb. 3 (S. 3): Anteile der Mobilitätstypen in NRW und der Metropolregion Rhein-Ruhr; Quelle ILS
 Abb. 4 (S. 5): Verkehrsmittelwahl Arbeitswege; Quelle: ILS
 Abb. 5 (S. 5): Verkehrsmittelwahl Freizeitwege; Quelle: ILS
 Abb. 6 (S. 5): Verkehrsmittelwahl Einkaufswege; Quelle: ILS
 Abb. 7 (S. 6): Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel; Quelle: ILS
 Abb. 8 (S. 6): Fahrradnutzung im Sommer; Quelle: ILS
 Abb. 9 (S. 6): Zurückgelegte Pkw-Kilometer pro Jahr; Quelle: ILS
 Abb. 10 (S. 7): Aktivitäten; Quelle: ILS

Bildnachweis

- S. 1: Mechtild Stiewe
 S. 2: Mechtild Stiewe
 S. 4: Mechtild Stiewe
 S. 4: Ulrike Reutter
 S. 8: ©Rainer Sturm/PIXELIO

Impressum

Herausgeber und Verlag:
 ILS – Institut für Landes- und
 Stadtentwicklungsforschung gGmbH
 Brüderweg 22 – 24, 44135 Dortmund
 Postfach 10 17 64, 44017 Dortmund
 Fon +49 (0)231 90 51-0
 Fax +49 (0)231 90 51-155
 ils@ils-forschung.de, www.ils-forschung.de

© ILS 2009
 Alle Rechte vorbehalten.
 Auflage 3.500, Dortmund, Ausgabe 1/10

Layout/Gestaltung: Helm & Wienand
 Ltho: Jutta Busch, ILS
 Druck: Joussem + Gocke



Publikationen

Stadtquartiere am Wasser

Potenziale der Stadtentwicklung und des Wohnens
 Hrsg.: Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2010
 Entgeltfreies E-Book; auch als Printausgabe erhältlich



Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement

Dokumentation des EU-Projekts ADD HOME (Mobility Management for Housing Areas – from Car-Dependance to free choice);
 Autor/innen/Hrsg.: Doris Bäumer (ILS), Claus Köllinger (FGM), Roberta Veini (AMI)



ILS-Jahresbericht 2009

Hrsg.: ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH Dortmund 2010



ILS-Forschung 4/2010

Kalkar – Historische Städte weiterbauen

Entwurfsergebnisse des WS 08/09,
 Autor/innen: Magdalena Leyser-Droste, Stefan Krapp, Christine Korus, Phillip Tebat;
 Hrsg.: ILS, Dortmund 2010



ILS-Forschungsprogramm 2010/2011

Hrsg.: ILS, Dortmund 2010, entgeltfreies E-Book

