

MOBIL 2030

Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft:
Szenarien für das Jahr 2030

Ein von der  VolkswagenStiftung gefördertes Forschungsvorhaben
im Rahmen der Förderinitiative „Zukunftsfragen der Gesellschaft“

– Aktenzeichen II / 83 172 –

– Schlussbericht im September 2012 –

Zentrum für Alternskulturen (ZAK)

der Rheinischen-Friedrich-Wilhelms Universität zu Bonn

Prof. Dr. Georg Rudinger

Dipl.-Psych. Nicolas Haverkamp

Dipl.-Geogr. Katja Mehlis

Dipl.-Psych. Nora Riest

1. Textteil des Schlussberichtes

1.1 Zusammenfassung in englischer Sprache

Independent **mobility** is a guarantor of autonomy and a high level of satisfaction with life in old age. The resulting desire for lifelong mobility is confronted with the age associated changes and impairments which can have restrictive effects on mobility.

Regarding the conflicting demands of demographic development, mobility desires and needs as well as an increasingly complex transport and traffic environment, the **MOBIL 2030** research project investigates what impacts these changes will show on the mobility culture in general and on the individual mobility behaviour of elderly people who will be aged 65 and older in 2030 in particular.

- How will the elderly cope with the future demands of traffic?
- Can this age group's growing needs to be mobile be adequately satisfied?
- What influence on the culture of mobility do the elderly exert as an increasingly important sector of society?

Based on a model of relevant influence environments, a transdisciplinary group of experts conceptualised two self-consistent **scenarios** for the culture of mobility in 2030 and analysed their implications for the individual mobility behaviour of (future) elderly people:

- **Scenario A** (chosen by the criterion of maximum consistency) is characterised by a multimodal usage of transportation means, although the baby boomer generation prefers automobile transportation, and a high dynamic and acceptance concerning innovations.
- In contrast, **scenario B** shows a comparatively low degree of change and acceptance of innovations and is characterised by negative developments and a mismatch between the needs and realisation of individual mobility.
- Simultaneously to the scenario construction, a representative population **survey** of 1.000 baby boomers was conducted in order to determine their current mobility habits, activity preferences and lifestyle characteristics as well as their future mobility needs and requirements.

The aim was to identify – based on a comparison of future images and mobility requirements – necessary and desirable **changes** which optimize the fit of the anticipated transport and traffic environment with the mobility desires and needs of the future elderly.

Therefore, **workshops** with experts, politicians and people of the baby boomer generation were held with the intention to determine legislative, transport structural and infrastructural, technical and individual arrangements.

In the context of the survey and the scenario construction, **accessibility** and **innovations** – especially concerning the public transportation system – turned out to be an important factor regarding the mobility culture in 2030 as public transportation presents the most secure way of transportation for older people. Changes and innovations in this field – like special services for older people or new and easier ways to buy tickets – would lead to a higher acceptance and therefore an increased usage of public transportation systems.

1.2 Zusammenfassung in deutscher Sprache

In eigenständiger **Mobilität** besteht ein Garant für Unabhängigkeit und hohe Lebenszufriedenheit im Alter. Dem aus dieser Tatsache resultierenden Wunsch nach lebenslanger Mobilität stehen die mit dem Alter einhergehenden Veränderungen und Beeinträchtigungen gegenüber, die sich einschränkend auf die Mobilität auswirken können. Vor dem Hintergrund des stetig steigenden Anteils älterer Verkehrsteilnehmer und einer immer komplexer werdenden Verkehrsumwelt entsteht demzufolge ein Bedarf an personen- und kontextorientierten **Maßnahmen**, die sich positiv auf die Verkehrssicherheit im Allgemeinen und auf den Erhalt der Mobilität älterer Menschen im Besonderen auswirken.

Im Spannungsfeld von demographischer Entwicklung, Mobilitätswünschen und -bedürfnissen sowie einer immer komplexer werdenden Verkehrsumwelt stellen sich folgende zukunftsbezogene **Forschungsfragen**:

- Wie wird die zukünftige Verkehrsumwelt als Kontext des Mobilitätsverhaltens aussehen und welche Auswirkungen wird sie für die Mobilitätskultur im Allgemeinen und das individuelle Mobilitätsverhalten älterer Menschen im Besonderen zeigen?
- Wie werden ältere Menschen mit künftigen Anforderungen im Verkehr zurechtkommen? Mit welchen Mitteln lassen sich die wachsenden Bedürfnisse dieser Altersgruppe, mobil zu sein, ausreichend befriedigen?
- Welchen Einfluss üben die Älteren auf die Mobilitätskultur aus?

Das Ziel dieses Forschungsprojektes bestand in der Entwicklung von **Szenarien** für die Mobilitätskultur im Jahr 2030 und der Analyse ihrer Bedeutung für das individuelle Mobilitätsverhalten der (zukünftigen) Älteren.

- Für das nach dem Kriterium höchster interner Konsistenz ausgewählte **Szenario A** ergeben sich demnach ein Trend zur Multimodalität bezüglich gewählter Verkehrsmittel – trotz einer Bevorzugung von Automobilität durch die „Babyboomer“-Generation – sowie eine hohe Dynamik und Akzeptanz gegenüber Innovationen.
- Im Kontrast prognostiziert **Szenario B** einen niedrigeren Grad an Veränderungen sowie Akzeptanz von Innovationen und ist somit charakterisiert durch vergleichsweise negative Entwicklungen und eine große Kluft zwischen den Bedürfnissen nach individueller Mobilität und ihren Erfüllungsmöglichkeiten.

Diesen Zukunftsbildern der Verkehrsumwelt mit ihren Implikationen für das individuelle Mobilitätsverhalten wurden die in einer **Befragung** von 1.000 Angehörigen der „Babyboomer“-Generation ermittelten zukunftsbezogenen Mobilitätswünsche und -bedürfnisse der in 2030 „Alten“ gegenübergestellt. Im Mittelpunkt des Forschungsvorhabens stehen also – im Gegensatz bzw. in Ergänzung zu in der Forschung bereits existierenden Mobilitätsszenarien – die künftigen älteren Menschen, die im Jahr 2030 65 Jahre und älter sein werden.

In der Folge wurden – im Rahmen von **Politikberatungsworkshops** unter Beteiligung von Experten¹, Politikern sowie befragten Babyboomern – notwendige und wünschenswerte (legislative, verkehrs- und infrastrukturelle, technische, individuelle) Veränderungen identifiziert, welche die Passung zwischen antizipierter Verkehrsumwelt sowie Mobilitätswünschen und -bedürfnissen der zukünftig Älteren optimieren können. So sollen die entwickelten Zukunftsbilder als Kommunikationsszenarien einen offenen Diskurs über die Implikationen des demographischen Wandels für die zukünftige Mobilitätskultur in Deutschland und potenzielle Maßnahmen zur Erhaltung der Mobilität bis ins hohe Alter anstoßen.

Im Kontext dieses Abgleichs der Prognosen aus den Szenarien mit den erhobenen Mobilitätsbedürfnissen und -gewohnheiten der Babyboomer stellten sich die **Erreichbarkeit** und die umgesetzten **Innovationen** – insbesondere im Sektor des öffentlichen Verkehrs, der als sicherstes Verkehrsmittel für Ältere gilt – als wichtiger Faktor für die Mobilitätskultur im Jahr 2030 heraus. Veränderungen und Neuerungen in diesem Bereich – wie spezielle Angebote für Ältere oder vereinfachte Möglichkeiten des Fahrkartenerwerbs – versprechen eine höhere Akzeptanz und somit verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

¹ Auch wenn im Folgenden zugunsten einer einfacheren Lesbarkeit auf die Differenzierung zwischen Expertinnen und Experten, Politikerinnen und Politikern etc. verzichtet wird, sind mit den Begriffen „Experten“, „Politiker“ usw. immer beide Geschlechter gemeint.

1.3 Wissenschaftliche Erkenntnisse

Szenario A: „Innovative Veränderungen mit Jüngeren als aktiven Trendsettern“

Szenario A wurde nach dem Kriterium „höchste Konsistenz“ ausgewählt, d. h. es wurde die widerspruchsfreieste Annahmekombination² ausgewählt. Das Maß für die interne Konsistenz, das ab einem Betrag von 1.0 als zufriedenstellend gilt³, betrug bei diesem Szenario 1.24. Szenario A kann demnach als plausibel, in sich stimmig und hochkonsistent bezeichnet werden.

Szenario B: „Fortsetzung der bestehenden Situation mit geringen Veränderungstendenzen“

Szenario B wurde nach dem Kriterium „größtmöglicher Kontrast“ ausgewählt. Das bedeutet, es wurde unter den vorgeschlagenen Alternativszenarien dasjenige ausgesucht, welches in möglichst vielen Punkten von Szenario A abwich, ohne einen substanziellen Betrag im Maß für die interne Konsistenz zu verlieren. Zwischen Szenario A und B bestehen insgesamt 26 von 28 möglichen Unterschieden; das Maß für die interne Konsistenz beläuft sich für Szenario B auf 1.18. Folglich kann man davon ausgehen, dass die Zukunft – sollte sie sich komplett anders entwickeln als in Szenario A beschrieben – besonders leicht die Form von Szenario B annehmen kann.

Im Rahmen der Diskussion der Implikationen der beiden Szenarien sowie der Befragungsergebnisse – deren Ergebnisse auf den nächsten Seiten überblicksartig dargestellt werden – wurden auf den Projektworkshops zudem mögliche **Trendbruchereignisse** diskutiert; unter diese wurden schwer prognostizierbare Ereignisse wie beispielsweise eine Deflation, eine enorme Zunahme der Privatisierung sozialer Systeme und öffentlicher Räume sowie extreme Veränderungen bezüglich der Verknappung und Verteuerung von Ressourcen oder auch ordnungspolitische Maßnahmen auf dem Gebiet des Klimaschutzes oder des Terrorschutzes von den Experten gefasst. Außerdem wurden Hinweise auf Maßnahmen im Sinne einer **Politikberatung** herausgearbeitet wie z.B. eine Verknüpfung von Freizeitaktivitäten mit neuartigen Mobilitätsangeboten, um deren Akzeptanz zu erhöhen, innovative Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung auch im ländlichen Raum wie bspw. Kleinbusse von Banken und Händlern, die in kleineren Orten eingesetzt werden, eine Förderung von flexiblen Bedienformen wie Rufbussen und Sammeltaxen etc.⁴

Im Folgenden werden die beiden errechneten **Szenarien** umfeldspezifisch mit ihren differierenden Charakteristika und gemeinsamen Merkmalen in überblicksartigen graphischen Darstellungen präsentiert.

In Ergänzung zu den Prognosen gemäß der Szenarien A und B werden in der folgenden Darstellung der Szenarien korrespondierende Ergebnisse der im Projekt „MOBIL 2030“ durchgeführten Befragung von 1.000 „Babyboomern“ dokumentiert.

Diese werden dabei immer in der nachfolgenden Art und Weise präsentiert:

Ergebnisse der Befragung, die sich auf die Gegenwart beziehen, werden in Kästen wie diesem dargestellt.

Ergebnisse der Erhebung, die sich auf das Jahr 2030 beziehen, werden kursiv, in blauer Schrift sowie in Kästen wie diesem dargestellt.

² Insgesamt wurden im Rahmen der Szenariokonstruktion 52 von der Expertengruppe definierte Einflussfaktoren mit teilweise bis zu drei potenziellen Ausprägungen für das Jahr 2030 definiert. Im Anschluss wurde für jede Ausprägung quantitativ erfasst, in welchem Bedingungsverhältnis sie zu sämtlichen anderen potenziellen Entwicklungen steht. Aus diesen Informationen sowie Wahrscheinlichkeits- und Relevanzeinschätzungen jedes Experten für jeden Faktor errechnete daraufhin die Szenariosoftware „INKA 3“ die plausibelsten Szenarien.

³ Der Konsistenzdurchschnitt besteht aus dem arithmetischen Mittel aller von Null verschiedenen Bewertungen, die in die Berechnung eingegangen sind. Bevorzugt sind Szenarien auszuwählen, deren Konsistenzdurchschnitt mindestens 1.0 beträgt. Das theoretische Maximum des Konsistenzdurchschnitts beträgt bei einer dreistufigen Skala zur Konsistenzschatzung den Wert 3.0.

⁴ Zu weiteren Ergebnissen sei auf die Workshop-Protokolle im Anhang und insbesondere auf die Ergebnisse des Politikberatungs-Projekts „Aktiv und mobil – für ein selbstbestimmtes Leben im Alter“ verwiesen.

Umfeld I – Gesellschaft

Szenario A

- 3,0 Millionen Pflegebedürftige
- Krankenhausbehandlungsquoten sinken auf 17,9 Millionen Krankenhausfälle
- Multikulturalität als gelungene soziale Integration in urbanen Lebenswelten
- Auto-Affinität aus funktionalen und emotionalen Gründen: Dominanz des automobilen Leitbildes
- Erwärmung der sozialen Atmosphäre im gesellschaftlichen Raum

Das Auto ist laut 90% der Stichprobe das am häufigsten genutzte Fortbewegungsmittel und wird von 70% der Befragten an mindestens vier Tagen pro Woche genutzt; dies verstärkt sich in ländlichen Regionen noch. Zudem besitzen 70% der Stichprobe einen Pkw-Führerschein und die Zahl derer, die weder einen Pkw- noch einen Motorradführerschein besitzt, ist minimal.

Keine Geschlechtsunterschiede in der Schulbildung, der Nutzungshäufigkeit des Autos und im Führerscheinbesitz. Allerdings besitzen Männer häufiger eine Kombination aus Pkw- und Motorradführerschein, weisen eine höhere berufliche Bildung auf und nutzen häufiger das Internet.

40% der Befragten geben an, dass sie den Pkw im Jahr 2030 im Vergleich zu heute weniger nutzen werden. Gleichzeitig glauben 40% der Befragten, dass sie 2030 häufiger Fahrrad fahren werden und 50%, dass sie öfter zu Fuß gehen werden.

Szenario B

- Verringerung der Genderdifferenzen und Veränderungen der Familienstrukturen
- Ausbildung positiver Altersbilder
- 22,3 Mill. Personen der Bevölkerung sind 65 Jahre und älter
- Steigerung der Privathaushalte auf 41,7 Millionen
- Zunahme des Bildungsniveaus der Bevölkerung

- 3,4 Millionen Pflegebedürftige
- Krankenhausbehandlungsquote bleiben mit 19 Millionen Krankenhausfällen konstant
- Segregation und Desintegration statt Multikulturalität
- Nutzung multioptionaler Verkehrsformen und Microfahrzeuge: Intermodalität als Leitbild
- Abkühlen der sozialen Atmosphäre im gesellschaftlichen Raum

45.9% der untersten Lebensstilgruppe würden bei höherer Sicherheit den ÖPNV häufiger nutzen.

Allerdings geben 34.7% der untersten Lebensstilgruppe an, dass die Möglichkeit, alltägliche Aktivitäten ohne PKW zu erledigen, sehr schlecht sei. In der höchsten Lebensstilgruppe sind dies hingegen nur 27,4%. Insgesamt wird der PKW in allen drei Gruppen als sehr wichtig eingeschätzt.

Szenario A

- Geringere kognitive Altersbeeinträchtigungen als heute
- Verringerung der motorischen Altersbeeinträchtigungen
- Positive Entwicklung mobilitätsrelevanter Personenmerkmale
- Zeitlich früheres Auftreten des Freizeitverhaltens der Rentner

- Konstanz sensorischer Altersbeeinträchtigungen
- Prävalenz psychischer/neurologischer Erkrankungen und multimorbide Gesamtprävalenz konstant
- Konstanz der Zahl eingenommener Medikamente
- Fortbestehend hohe funktionale/ emotionale Bedeutung von Mobilität
- Monetäre Kosten spielen untergeordnete Rolle bei mentaler Buchführung von Mobilitätsentscheidungen
- Konstanz/Zunahme des zur Verfügung stehenden Zeitbudgets Älterer
- Dominanz von Privatwohnungen bei vielfältigeren Wahlmöglichkeiten älterer Menschen
- Weiterhin bedeutsame Rolle sozialer Netzwerke älterer Menschen für Mobilität

Szenario B

- Stärkere kognitive Altersbeeinträchtigungen als heute
- Konstanz/Zunahme motorischer Altersbeeinträchtigungen
- Negative Entwicklung mobilitätsrelevanter Personenmerkmale
- Weiterführen des bisherigen Freizeitverhaltens aufgrund längerer Erwerbstätigkeit

Die Befragten nehmen für 2030 unabhängig von ihrem Lebensstil eine Zunahme ihrer Freizeitaktivitäten an: Alle drei Gruppen geben zu rund 40% an, dass sie im Vergleich zu heute häufiger Freizeitaktivitäten unternehmen werden. Die höchste Lebensstilgruppe steht dabei mit 47.3% an der Spitze.

Die höchste Lebensstilgruppe besucht mit 52% deutlich häufiger Freunde bzw. Bekannte als die mittlere Lebensstilgruppe (44.1%) und die unterste Lebensstilgruppe (41.4%). Wobei sich als gemeinsames Charakteristikum der „BabyBoomer“-Generation zeigt, dass Freunde und Bekannte häufiger besucht werden als Familie und Verwandte.

Szenario A

- Bessere Verkehrsanbindung
- Kultureller Wandel in der Straßenplanung: Straße als öffentlicher Raum
- Kultureller Wandel in der Radwegenetzplanung
- Leichte Verbesserung der Fußwegenetze in 2030
- Weiterentwicklung flexibler Bedienformen im ÖPNV

36,5% der Personen der untersten Lebensstilgruppe leben in Wohnorten mit unter 5000 Einwohnern.

- Zunehmende Bedeutung individueller Lebensstile und Wohnwünsche
- Weniger Umzüge Älterer vom Land in die Stadt
 - Raumplanung durch Kommunen führt zur „Stadt der kurzen Wege“ und Zunahme von Stadtumbau und -sanierung
 - Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV, Konzentration auf wirtschaftliche Strecken

Szenario B

- Schlechtere Verkehrsanbindung
- Trendfortsetzung: Leichte Verbesserungen in der Straßenplanung
- Lediglich punktuelle Verbesserungen in der Radwegenetzplanung
- Fortschreibung der Situation der Fußwegenetze in 2030
- Keine Weiterentwicklung flexibler Bedienformen im ÖPNV

In der untersten Lebensstilgruppe gestaltet sich, evtl. auf Grund der ländlichen Wohnlage, die Anbindung als problematisch.

In allen drei Lebensstilgruppen wird angegeben, dass eine Verbesserung der Anbindung im ÖPNV durch flexiblere zeitliche Verfügbarkeit sowie verbesserte Anschlüsse notwendig wäre, um die Nutzungshäufigkeit zu steigern. Es werden Steigerungen bis zu 50% angegeben. In der mittleren und der untersten Lebensstilgruppen ist diese Entwicklungsrichtung noch etwas stärker ausgeprägt als in der höchsten Lebensstilgruppe.

Für das Jahr 2030 wird vor allem in der untersten Lebensstilgruppe mit 25.5% allgemein eine seltenere Nutzungshäufigkeit von Bussen, S-/U-Bahnen angegeben, wohingegen in der höchsten Lebensstilgruppe mehr als 50% von einer häufigeren Nutzung ausgehen. Gleiches ergibt sich, wenn man die angenommene Benutzungshäufigkeit der Züge im ÖPNV für 2030 betrachtet.

Szenario A

- Individualverkehr ist weiterhin notwendig und durch verkehrstechnische Innovationen im KFZ-Bereich effizient nutzbar
- Große Innovationsschübe im ÖPNV
- Zunahme der Bedeutung und des Anteils des nicht-motorisierten Individualverkehrs durch verkehrstechnische Innovationen

Die Technikakzeptanz zeigt sich auch bei Neuerungen im nicht-motorisierten Individualverkehr: Beispielsweise schätzen knapp 60%, unabhängig von ihrem Lebensstil, die Innovation Rent-a-bike als „hilfreich“ ein.

- Durchsetzen von (teil-) automatisiertem Fahren
- Fahrerassistenzsysteme parametrisierbar entsprechend Altersanforderungen
- Starker Anstieg der Nutzung neuer Medien

Die „BabyBoomer“-Generation erweist sich als generell offen für technische Innovationen. Betrachtet man exemplarisch die Akzeptanz von Spurwechselassistenten, so zeigt sich, dass mehr als 50% der Befragten aus allen Gruppen einen Spurwechselassistenten als „hilfreich“ einschätzen und weitere 20% als „eher hilfreich“.

Szenario B

- Individualverkehr ist weiterhin notwendig, aber aufgrund hoher Kosten ineffizient
- Kaum technische Innovationen im ÖPNV
- Stagnation und Reduktion der Bedeutung und des Anteils des nicht-motorisierten Individualverkehrs

Szenario A

- Rückgang der älteren Unfallbeteiligten
- Reduktion der Anzahl intergenerationaler Verkehrskonflikte
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen als aktiver, kohärenter und inklusiver Faktor bei der Gestaltung der Mobilität

Szenario B

- Zunahme der älteren Unfallbeteiligten
- Erhöhung der Zahl intergenerationaler Verkehrskonflikte
- Patchworkstruktur bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -planung

Szenario A

- Ausgaben älterer Personen für Verkehr und Mobilität haben einen konstanten Anteil von ca. 13% an den gesamten privaten Konsumausgaben
- Durchsetzen von Hybrid, Elektro- und sonstigen alternativen Kraftstoffen und Antriebsarten aufgrund des Preises
- Wandlung des Mobilitätsleitbildes der jüngeren Generation (20-45 Jahre), somit kann im urbanen Raum ein kostendeckender ÖPNV angeboten werden
- Mobilitätskonzepte von "älteren für ältere Mitbürger"
- Vielfältige verkehrspolitische Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Sicherung der Mobilität Älterer
- Beschleunigter Strukturwandel durch steigende Energiepreise sowie ambitionierte Energie-, Umwelt- und Klimapolitik

- Erwerbsquote 65 bis 80 Jahre: 6,9%
- Rente mit 70
- Mittleres Einkommen zwischen 1716 und 2730€/Monat
- Kontinuierliche steigende Kosten für Mobilität
- Einführung einer obligatorischen medizinischen Untersuchung

Szenario B

- Höhere Verkehrsausgaben aufgrund von Kohorteneffekten: der Anteil der privaten Ausgaben für Verkehr bleibt bei ca. 16%
- Dominanz konventioneller Antriebsarten und Kraftstoffe aufgrund des Energiepreises
- Größere Preissteigerung der Fahrpreise im ÖPNV durch geringe Kostendeckung, steigende Energie- und Kraftstoffpreise sowie Subventionsabbau
 - "Technokratische" Verkehrsplanung ohne Nutzerpartizipation
- Keine Berücksichtigung der Bedürfnisse zukünftig Älterer durch Mobilitätsanbieter und Verkehrspolitik
 - Langsamer und sehr allmählicher technologischer Wandel durch umwelt- und klimapolitische Maßnahmen

67.7% der untersten Lebensstilgruppe und 63.7% der mittleren Lebensstilgruppe gaben an, dass sie den ÖPNV häufiger nutzen würden, wenn die Preise günstiger würden. In der höchsten Lebensstilgruppe würde sich diese Änderung hingegen nur bei 59.7% in einer häufigeren Nutzung des ÖPNV manifestieren.

Fast die Hälfte der Befragten aus der höchsten Lebensstilgruppe hat ein Budget von 2600€ und mehr pro Monat zur Verfügung, während über 40% der untersten Lebensstilgruppe maximal 1500€ oder weniger Budget aufweisen.

1.4 Methodisches Vorgehen / Projektlauf

Bilanzierend kann für das Projekt MOBIL 2030 festgehalten werden, dass das wesentliche **Ziel des Forschungsvorhabens** – mit Hilfe von wissenschaftlichen Methoden Szenarien über die Entwicklung der Mobilitätskultur im Jahr 2030 zu entwerfen und dadurch Rückschlüsse über das individuelle Mobilitätsverhalten der (zukünftig) älteren Menschen zu ziehen – voll erfüllt werden konnte.

Dieses Fazit kann begründet werden durch die gelungene Umsetzung der geplanten **Methodik**,

- (1) **Szenarien** der Verkehrsumwelt zu entwickeln,
- (2) **Mobilitätswünsche und -bedürfnisse** der (zukünftig) Älteren zu ermitteln und
- (3) auf der Grundlage einer Gegenüberstellung der Zukunftsbilder und Mobilitätswünsche **Maßnahmen zur Optimierung** der Passung beider Facetten abzuleiten (vgl. Abb. 1 zum Vorgehen des Projektes in drei Teilschritten).

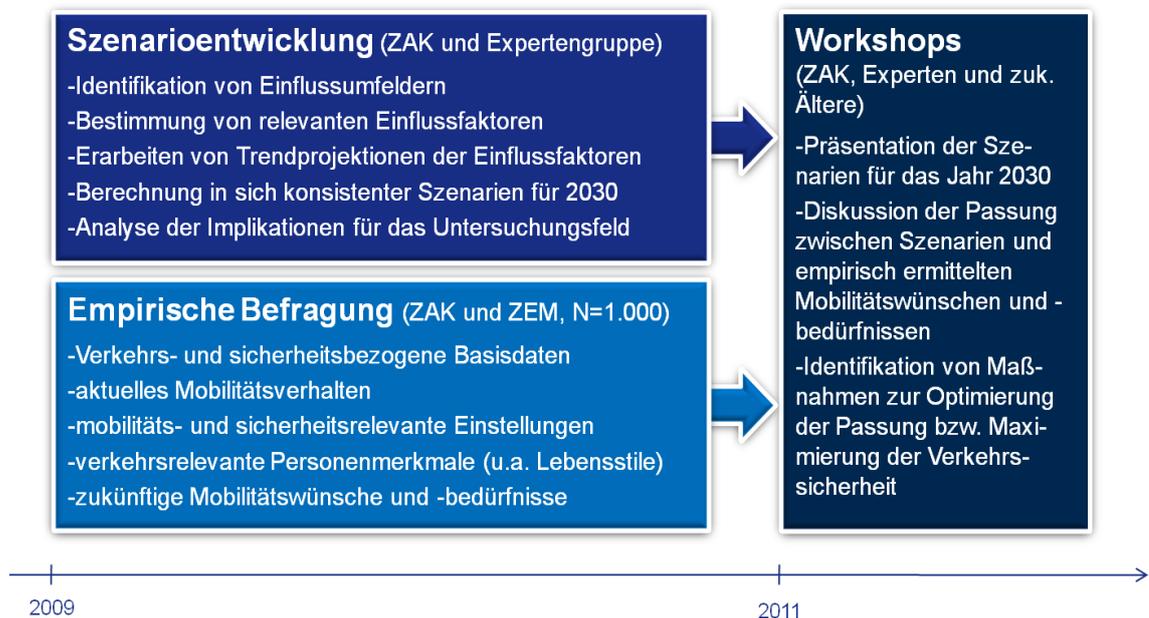


Abbildung 1: Vorgehen des Projektes in drei Teilschritten

Eine besondere **Herausforderung** bestand in der Komplexität der Szenariokonstruktion sowie ihrer Ergebnisse: So erfolgten sowohl bei der Erstellung der einzelnen Expertenbeiträge wie auch den von Expertenseite vorzunehmenden Konsistenz- und Relevanzratings immer wieder Rückmeldeschleifen, um allen Beteiligten die Möglichkeit einzuräumen, ihre Beiträge vollständig einzubringen; selbiges gilt für Rückmeldungen zu den Szenario- und Befragungsergebnissen wie auch die vorgeschlagenen Maßnahmen im Sinne einer Politiberatung, deren Verarbeitung daher noch nicht abgeschlossen ist, sondern in einer eigenen Publikation erfolgt.

Ebenfalls aus dem Projektverlauf heraus ergab sich die **Organisation** der Veranstaltungen und der Maßnahmen zur **Politikberatung** sowie **Öffentlichkeitsarbeit**:

Nachdem die Ergebnisse zunächst in lokalen Medien und Kontexten rund um die Universität Bonn präsentiert worden waren, bot sich ein erster „lokaler“ Workshop zur Diskussion der Implikationen der Projektergebnisse für die Politik an, welchem ein überregionaler – gemeinsam mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) organisierter – Politikberatungsworkshop nachfolgte.

Auf der Grundlage dieser Öffentlichkeitsarbeit ergab sich schlussendlich zudem die Kontaktaufnahme seitens des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) des Landes Brandenburg mit dem ZAK. Aus dieser Kooperation entwickelte sich das **Modellprojekt** „Aktiv und Mobil – für ein selbstbestimmtes Leben im Alter“, in dem – zwischen Dezember 2011 und Juni 2012 – die Methodik aus dem Projekt MOBIL 2030 in zwei Landkreise (Oder-Spree und Uckermark) zur Entwicklung von Maßnahmen zur Mobilitätsplanung bzw. -verbesserung übertragen wurde.

1.5 Erkenntnisgewinn: interdisziplinäre / internationale Zusammenarbeit

Grundsätzlich ist zum Aspekt interdisziplinärer Zusammenarbeit festzuhalten, dass die Konstruktion von Zukunftsbildern der Mobilitätskultur in 2030 im vorliegenden Forschungsvorhaben im Rahmen einer Expertengruppe erfolgte. Darüber hinaus lassen sich das dem Projekt zugrundeliegende Prinzip der **Transdisziplinarität** und die daraus resultierende Konstitution einer transdisziplinär arbeitenden MOBIL 2030 Expertengruppe als charakteristisch für das gewählte Vorgehen bezeichnen.

Um zuverlässige Szenarien über die **zukünftige Mobilität** erstellen zu können, wurden Faktoren aus den Bereichen Ökonomie, Gesellschaft, Technologie und Kultur, die den Ist-Zustand der Mobilitätskultur in den nächsten Jahrzehnten aber auch schon heute beeinflussen und verändern können, analysiert (vgl. Abb. 2 zum **Modell der Einflussumfelder**). Mit Hilfe der transdisziplinär arbeitenden Expertengruppe wurde somit eine integrative Zusammenschau der zukünftigen Verkehrsumwelt im Jahr 2030 umgesetzt, die sich – in einem durchaus beabsichtigten Gegensatz zu bisher existierenden Mobilitätsszenarien – nicht in Vorhersagen zu technischen Entwicklungen, Prognosen zur Energieversorgung und Aspekten der Nachhaltigkeit erschöpft, sondern in ihrer Disziplinenvielfalt durchaus einen Universalitätsanspruch für sich zu postulieren vermag.

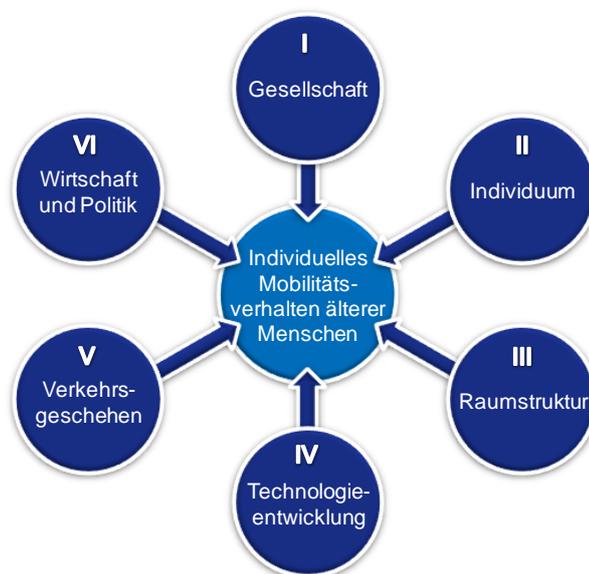


Abbildung 2: Modell der Einflussumfelder des individuellen Mobilitätsverhaltens Älterer

Die Arbeit der Experten wurde im Folgenden noch durch die Kooperation mit gesellschaftlichen Akteuren aus Politik und Verwaltung sowie Befragungsteilnehmern ergänzt, um einen gemeinsamen Lernprozess zwischen Gesellschaft und Wissenschaft in Gang zu setzen⁵.

⁵ Detaillierte Auflistungen der am Szenariokonstruktionsprozess beteiligten Experten inklusive der von ihnen jeweils repräsentierten Forschungsdisziplin sowie Teilnehmerlisten der einzelnen Workshops finden sich im Anhang.

1.6 Weiterführende Perspektiven / nachhaltige Wirkungen des Vorhabens

An dieser Stelle sei insbesondere auf das bereits erwähnte siebenmonatige **Anschlussprojekt** „Aktiv und Mobil – für ein selbstbestimmtes Leben im Alter“ des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) verwiesen:

Das Vorhaben orientierte sich an den Methoden und Ergebnissen des Forschungsprojektes „MOBIL 2030: Szenarien der Mobilitätskultur im Jahr 2030“ und stellte somit einen direkten Praxisbezug her.

Das „**Seniorenmobilitätsprojekt**“ des MIL Brandenburg enthielt – analog zum Projekt „MOBIL 2030“ – folgende Arbeitsschritte: Eine Paper & Pencil Befragung der Senioren in den beiden Landkreisen Oder-Spree und Uckermark ergab – in Ergänzung zu der ermittelten Ausgangslage auf der Basis vorliegender regionaler Verkehrs-, Struktur- sowie Mobilitätsdaten – Aufschluss über die Mobilitätsgewohnheiten, vorhandenen Fortbewegungsmittel sowie Bedürfnisse der Älteren in der Region.

Aus dem Abgleich der ermittelten Ausgangslage im Landkreis sowie den Ergebnissen der Seniorenbefragung wurden im Anschluss relevante Entwicklungen und deren Konsequenzen sowie **potenzielle Interventionsbereiche** abgeleitet, Bereiche also, in denen vernetzte synergetische Maßnahmen mit nachhaltiger Wirkung angezeigt und vor allem sinnvoll erschienen. Diese Themenschwerpunkte dienen nach Projektabschluss in einer weiteren Phase als Grundlage von Workshops, in denen Projekte zur Umsetzung der identifizierten notwendigen Maßnahmen entwickelt werden⁶.

Die Ergebnisse von MOBIL 2030 sowie des Modellprojekts in Brandenburg haben zudem zu weiteren Interessensbekundungen und Sondierungsgesprächen für eventuelle Kooperationen mit dem Land Schleswig-Holstein, dem Land Nordrhein-Westfalen sowie der Stadt Bonn geführt, die zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen sind.

1.7 Beitrag zu aktuellen Forschungsschwerpunkten

Die im Rahmen der jüngst ausgerufenen **Demografiestrategie der Bundesregierung** (www.bmi.bund.de/DGS/DE/Home/Startseite_node.html) formulierte „Forschungsagenda der Bundesregierung für den demographischen Wandel: Das Alter hat Zukunft“ (www.das-alter-hat-zukunft.de) lässt in ihrer ausdrücklichen Fokussierung auf das Jahr 2030 sowie dem Postulat, „Forschung ressortübergreifend und interdisziplinär“ auszurichten, bereits deutliche Anknüpfungspunkte an die Zukunftsperspektive wie auch die Transdisziplinarität im Projekt **MOBIL 2030** erkennen: Beispielgebend für das Projekt dürfte nämlich in diesem Zusammenhang sein, dass mehrere Disziplinen (Psychologie, Gerontologie, Geschichte, Demographie, Politologie, Soziologie, Ökonomie, Verkehrsplanung, Raumplanung u.a.) gemeinsam in enger Arbeitsteilung an den verschiedenen Aspekten des Phänomens „Mobilität“ arbeiteten: Die Experten aus diesen Disziplinen entwickelten – unter Beteiligung der „Betroffenen“ – in einer Serie von Workshops eine **integrative Gesamtschau**. Damit wurde der zunehmenden Vernetzung der Funktionsbereiche und der damit verbundenen Phänomene Rechnung getragen. Dies erscheint angesichts wachsender nicht-intendierter Nebenfolgen auch von Mobilität (z. B. bzgl. Nachhaltigkeit) besonders wichtig und impliziert bereits die Einsicht in die Notwendigkeit einer interdisziplinären Bewertung gravierender gesellschaftlicher Veränderungen, um auch die Rationalität (politischer) Entscheidungen und Handlungen zu erhöhen.

⁶ Die Ergebnisse dieser Analysen für die beiden Landkreise befinden sich im Anhang.

Zudem kann das – im Sinne eines geradezu translationalen Forschungsansatzes seitens der VolkswagenStiftung formulierte – Ziel der **Dachinitiative** „Zukunftsfragen der Gesellschaft – Analyse, Beratung und Kommunikation zwischen Wissenschaft und Praxis“⁷, auf der Grundlage anwendungsorientierter Forschung gesellschaftlich-politische Lernprozesse unter Einfluss von Wissenschaft, Politik und Öffentlichkeit anzuregen und neu zu organisieren, in direkten Bezug zur Forderung der Bundesregierung gesetzt werden, im Rahmen der **Forschungsagenda** Handlungsfelder aufzugreifen, „in denen Forschung und Innovation dazu beitragen können, Lösungen für die Herausforderungen einer älter werdenden Gesellschaft zu entwickeln“. In beiden Fällen sollen nämlich neue Kooperationen zwischen Wissenschaft und Praxis angestoßen werden, um ein wechselseitiges Verständnis zu schaffen und als Lern- und Kommunikationsprozesse dauerhaft Wirkung zu entfalten.

Wie auf dem „**Berliner Demografie Forum**“ im Januar 2012 von Bundesinnenminister Dr. Hans-Peter Friedrich betont wurde, steht bei „der Demografiestrategie (...) der Mensch im Mittelpunkt, nicht die Besitzstandswahrung unseres Systems. Die Lebenssituation eines jeden Einzelnen muss berücksichtigt werden“

(www.bmi.bund.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2012/01/esmt_demografieforum.html).

Analog hierzu gilt für das Projekt MOBIL 2030, dass (im Gegensatz bzw. in Ergänzung zu den in Forschung, Politik und Wirtschaft bereits existierenden Mobilitätsszenarien) die „zukünftigen“ älteren **Menschen im Mittelpunkt** (d. h. die Bürger, die im Jahre 2030 65 Jahre oder älter sind bzw. sein werden) betrachtet werden – ohne natürlich die strukturellen Rahmenbedingungen (wie technologische Innovationen: z. B. Telematik) zu vernachlässigen. Die Beteiligung der (zukünftigen) Älteren wurde in diesem **partizipatorischen Ansatz** u .a. durch systematische Berücksichtigung ihrer Zukunftsentwürfe und heutigen Lebensgewohnheiten und Lebensstile im Rahmen einer repräsentativen Befragung gewährleistet.

Für das – bereits in Kapitel 1.6 erwähnte – siebenmonatige **Anschlussprojekt** „Aktiv und Mobil – für ein selbstbestimmtes Leben im Alter“ des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) in Kooperation mit dem Ministerium für Arbeit, Soziales Frauen und Familie (MASF) des Landes Brandenburg lassen sich über die bisherigen Ausführungen hinaus zahlreiche weitere Anknüpfungspunkte zu aktuellen Forschungsschwerpunkten herleiten: Dieses Projekt⁸ dient nämlich als Instrument zur Analyse der Mobilitätsgewohnheiten von Seniorinnen und Senioren, zur Entwicklung neuer Lösungsansätze auf Grundlage der Erkenntnisse und schließlich der praktischen Erprobung von Modellvorhaben; dies erfolgt immer vor dem Hintergrund der Partizipation – um eine nachhaltige, attraktive und langfristig finanzierbare Mobilitätssicherung zu gewährleisten.

In diesem Zusammenhang lässt sich die Umsetzung einer Strukturdatenanalyse sowie einer Seniorenbefragung in den beiden Landkreisen Oder-Spree und Uckermark im Sinne eines „**best practice**“-Modellvorhabens präzise in den auf dem **Demografiegipfel** der Bundesregierung (www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2012/10/2012-10-04-demografiegipfel.html) geforder-

⁷ Mit der vierten Ausschreibung „Individuelle und gesellschaftliche Perspektiven des Alterns“ im Jahr 2006 rückte der **demographische Wandel** in den Fokus der Förderinitiative der VolkswagenStiftung. Als Ziel wurde definiert, einen positiven Blick auf die produktiven Gestaltungsmöglichkeiten der Veränderungen in unserer Gesellschaft zu werfen und dadurch Entwicklungspotentiale einer alternenden Gesellschaft auf individueller und gesellschaftlicher Ebene auszumachen und zu fördern – unter Beteiligung der Betroffenen.

⁸ Bereits im Jahre 2007 hat das Land Brandenburg seniorenpolitische Leitlinien beschlossen, welche aktuell durch das Ministerium für Arbeit, Soziales Frauen und Familie (MASF) im Rahmen eines Maßnahmenpaketes weiterentwickelt werden. Dabei hat es sich die Landesregierung unter anderem zum Ziel gesetzt, die Voraussetzungen für die Teilhabe von älteren Menschen am gesellschaftlichen Leben durch die Sicherung altersgerechter Mobilitätsdienstleistungen zu unterstützen.

ten Fokus auf Maßnahmen „gemeinsam mit Ländern, Kommunen, Verbänden, Sozialpartnern und anderen Akteuren der Zivilgesellschaft“ einordnen.

Zudem wurde durch die Befragung von je 500 Senioren pro Landkreis ein **partizipatives Element** im Rahmen des Projekts realisiert, dass in besonderem Maße dem – in der Forschungsagenda zur **Demografiestrategie** formulierten – Forschungsschwerpunkt „Selbstbestimmtes Leben im Alter“ mit dem Untersuchungsfeld „Engagement und gesellschaftliche Teilhabe“ entspricht (www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Demografiestrategie/Alter/Basisinfo/_node.html).

Mit der räumlichen Verortung im **ländlichen Raum** setzte das Forschungsprojekt zudem genau am von der Bundesregierung identifizierten Forschungsdesiderat an:

Im Schwerpunkt „Lebensqualität in Stadt und Land“ der **Demografiestrategie** (www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Demografiestrategie/Lebensqualitaet/_node.html) wird mit dem Handlungskonzept „Attraktivität ländlicher Räume bewahren“ der Fokus nämlich genau auf Regionen gelegt, die mit den im Projekt „Aktiv und Mobil“ untersuchten Landkreisen strukturell vergleichbar sind.

Zuletzt folgt das Projekt „Aktiv und Mobil“ sogar in der Konzentration auf zwei Landkreise innerhalb der **Neuen Bundesländer** einem Postulat der Demografiestrategie der Bundesregierung: Gemäß des „**Handlungskonzept(s) Neue Länder**“ (www.bmi.bund.de/DGS/DE/HK/hk_node.html) werden selbige auf Grund ihrer besonders starken Betroffenheit von Prozessen des demografischen Wandels gar als „Vorreiter, was die Bewältigung der Folgen des demografischen Wandels angeht“, definiert; eine dementsprechend große Bedeutung kommt somit Modellprojekten in diesen Regionen zu.

1.8 Öffentlichkeitsarbeit und Medienresonanz

- Pressemitteilung Universität Bonn / Presseportal Stadt Bonn / Zeitschrift für Verkehrssicherheit Online / Informationsdienst Wissenschaft (Ansprechpartner: Frank Luerweg, www.uni-bonn.de).

Berichterstattung über das Projekt

- Universitätszeitung forsch, Ausgabe April 2010 (www3.uni-bonn.de/die-universitaet/publikationen/forsch/forsch-2-april-2010/mobilitaet.pdf, Verena Breitbach, www.uni-bonn.de).
- Homepage der Akademiengruppe Altern in Deutschland der Leopoldina Stiftung (www.altern-in-deutschland.de/de/aktuelles/alterskulturen.html, Miriam Buchmann-Alisch, www.altern-in-deutschland.de).
- WDR Lokalzeit Bonn: Wie werden wir im Jahr 2030 leben? TV-Beitrag über Ergebnisse und Politikberatung des ZAK-Forschungsprojektes MOBIL2030, Sendung vom 02. Mai 2011 (www.wdr.de/studio/bonn/index.html).
- Bonner Generalanzeiger: Bonner Wissenschaftler erforschen Mobilität im Alter, Ausgabe vom 10. Mai 2011 (www.general-anzeiger-bonn.de/lokales/wissenschaft/Bonner-Wissenschaftler-erforschen-Mobilitaet-im-Alter-article40822.html?&i=0, Johannes Seiler, www.general-anzeiger-bonn.de).
- Generationen Netzwerk für Deutschland (GND): "Assistenzsysteme werden immer besser", 17. August 2011 (www.zak.uni-bonn.de/aktuelles-1/gnd-assistenzsysteme-werden-immer-besser, www.generation-plus.eu).

- Beitrag im Deutschlandfunk über das Symposium der VolkswagenStiftung zu aktuellen Forschungsprojekten über die „Babyboomer“-Generation (u. A. MOBIL2030, ZAK) vom 01. bis 03. Dezember 2011 in Jena (www.dradio.de/dlf/sendungen/studiozeit-ks/1623635/).
- Märkische Oderzeitung: Große Seniorenbefragung startet, Ausgabe vom 12. Januar 2012 (www.moz.de/artikel-ansicht/dg/0/1/1004570, Ruth Buder, www.moz.de).
- Kölnische Rundschau: 2030 schlägt die Stunde der jungen Alten, Ausgabe vom 05. April 2012 (www.rundschau-online.de/euskirchen/kurt-schumacher-akademie-2030-schlaegt-die-stunde-der-jungen-alten,15185862,16275082, Peter W. Schmitz, www.rundschau-online.de).

Vorstellung des Projektes auf Tagungen/Kongressen/Fachveranstaltungen

- ADAC/BAST Symposium 2009: „Sicher Fahren in Europa“, Baden-Baden, 15. Oktober 2009 (Vortrag, Workshopmoderation, www.bast.de/nn_42640/DE/Publikationen/Berichte/unterreihem/2011-2010/m207.html).
- Demographischer Wandel – Implikationen für die Mobilität der Zukunft, LVW, Düsseldorf, 23. April 2010 (Vortrag, www.landesverkehrswacht-nrw.de/uploads/media/Jahresbericht_2010.pdf, Burkhard Nipper, www.landesverkehrswacht-nrw.de).
- North Rhine-Westphalia: Innovation Alliance. „The Ageing Society“, Brüssel, Belgien, 30. Juni 2010 (Posterpräsentation, http://innovationsallianz.nrw.de/fileadmin/redakteure/neitzert/333104_Bruessel_IA_DINlang_V8.pdf, Hartmut Koch, www.innovationsallianz.nrw.de).
- „Verkehrsforum 2010 – Verkehrsmobilität im Alter“, ADAC Schleswig-Holstein, Akademie Sankelmark, Oeversee, September 2010 (Vortrag, www.adac-sh.de).
- BAGSO-Fachtagung „Eine Stadt für alle Lebensalter“, Hamburg, 20. Oktober 2010 (Vortrag, www.bagso.de/fileadmin/Aktuell/Veranstaltungen/Tagungsflyer_Eine_Stadt_fuer_alle_Lebensalter_Neu.pdf, www.bagso.de).
- Fachtagung „Senioren im Straßenverkehr“, Netzwerk Verkehrssicheres NRW, Dortmund, 26. Oktober 2010 (Vortrag, www.verkehrssicherheit.nrw.de/regionale_netzwerke/netzwerk_arnsberg/aktuelles/index.php).
- The Workshop on Nursing Care and Aging Society: Applying the Current Knowledge and Technology to a Better Future, University of Tsukuba – European Office, 10. Dezember 2010 (Vortrag, www.drze.de/site_data/dokumente/Events/TsukubaWorkshop2010/Programm.pdf, Prof. Dr. Makoto Arai, www.kokuren.tsukuba.ac.jp/overseas_offices/bonn_office/en/index_e.html).
- NECTAR 2011 Conference: „Smart Networks – Smooth Transport – Smiling People“, Antwerpen, Belgien, Mai 2011, (Vortrag, www.ua.ac.be/nectar2011).
- Gerontologie in 25 Jahren – Wissenschaftliches Symposium: Herausforderungen, Perspektiven und Prognosen, Universität Erlangen-Nürnberg, 28. Oktober 2011 (Vortrag, www.phil.uni-erlangen.de/documents/veranstaltungen/flyer_25jahregerontologie.pdf).
- 9th International Conference on Transport Survey Methods: Scoping the Future While Staying on Track, Termas de Puyehue, Chile, November 2011 (Posterpräsentation, www.isctsc.cl).
- „Aktiv und mobil – für ein selbstbestimmtes Leben im Alter“ in den Landkreisen Oder-Spree und Uckermark – 2. Abstimmungsrunde, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL), 12. Januar 2012, Beeskow (Vortrag).

- Unser Thema - Dialogreihe der Kurt-Schumacher-Akademie, Bad Münstereifel, 03. April 2012 (Vortrag und Diskussion, www.kurt-schumacher-akademie.de/common/pdf/FES_JP_2012_KSA.pdf, Rainer Gries, www.kurt-schumacher-akademie.de).
- Fachtagung „Generationen Hand in Hand“ - Gesundheit Berlin-Brandenburg/Regionaler Knoten Brandenburg in Kooperation mit dem Ministerium für Arbeit, Soziales, Frauen und Familie des Landes Brandenburg, Potsdam, 11. Juni 2012 (Vortrag und Diskussion, www.gesundheitberlin.de/download/Fachtagung_GenerationenHandinHand_mail_end.pdf, Mari-sa Elle, www.gesundheitberlin.de).
- Was bewegt uns? – Wissenschaft im Bistro – Bonner Wissenschaftsnacht 2012, 15. Juni 2012, Bonn (Vortrag und Diskussion, http://p166181.typo3server.info/fileadmin/redaktion/WN_2012_Dokumente/bistro.pdf, <http://www.bonner-wissenschaftsnacht.de>).
- 30th International Congress of Psychology – Psychology Serving Humanity, Juli 2012, Kapstadt, Südafrika. (Vortrag, www.icp2012.com/user_data/programme%20booklet.pdf).
- Der Demografie Kongress – Zukunftsforum Langes Leben, September 2012, Berlin (Vortrag und Diskussion, (www.der-demografiekongress.de/referenten/referenten-o-r/).
- „Unternehmenspraxis Demografischer Wandel“, Postbank/FAZ-Institut, 24. September 2012, Bonn (Vortrag, www.faz-institut.de/publikationen/katalog/unternehmenspraxis-demographischer-wandel).
- Fachtagung „Mobilitätsmanagement für Senioren“, Verkehrsverbund Rhein-Sieg, 07. November 2012, Köln (Vortrag, www.vrsinfo.de/fileadmin/Dateien/downloadcenter/SeniorenFachtagung2012_Flyer.pdf, Lena Weisheit, www.vrsinfo.de).
- Workshop „Klimaverträgliche Mobilität älterer Menschen am Wohnstandort“ im Kontext des VCD/BAGSO-Projekts „Klimaverträglich mobil 60+“ (<http://www.bagso.de/aktuelle-projekte/klimavertraeglich-mobil-60.html>), 6. Dezember 2012, Berlin (Vortrag: „Mobilität im Alter – Herausforderung klimaverträgliche Mobilität in Zeiten des demographischen Wandels“).

1.9 Weitere Aspekte (förderliche/hemmende Umstände, Kooperationen)

Für den Erfolg des Projektes MOBIL 2030 als außerordentlich förderlich erwies sich die Kooperation mit der **Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)**, die das ZAK neben der inhaltlichen Mitarbeit in der Vorbereitung, Organisation und Durchführung des Politikberatungsworkshops im Dezember 2011 in bemerkenswerter Form unterstützte: So fand unter anderem der Workshop in den Tagungsräumlichkeiten der BASt statt; zudem erfolgten die Einladungen zum Workshop durch BASt und ZAK gemeinsam, wodurch die ausgezeichnete Vernetzung der BASt mit der Politik überaus erfolgreich genutzt werden konnte. Schlussendlich entstanden aus der Kooperation die weiteren gemeinsamen Forschungsprojekte „Verkehrsbezogene Eckdaten und verkehrssicherheitsrelevante Gesundheitsdaten älterer Verkehrsteilnehmer (AGE-V3)“ sowie „Kompensationsstrategien von älteren Verkehrsteilnehmern nach einer VZR-Auffälligkeit“ (Forschungskooperationen mit dem Leibniz-Institut für Arbeitsforschung an der TU Dortmund).

Eine in verschiedenster Hinsicht lehrreiche Herausforderung stellte zudem das Anschlussprojekt **„Aktiv und mobil – für ein selbstbestimmtes Leben im Alter“** des Landes Brandenburg dar (vgl. Kapitel 1.6). Der Ansatz dieses Projekts, in dem auf Wunsch des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) die Methodik aus dem Projekt MOBIL 2030 durch die Mitarbeiter des ZAK auf zwei Landkreise übertragen wurde, beinhaltete die Planung, Realisierung und Auswertung von Seniorenbefragungen in den beiden Landkreisen sowie die Verknüpfung dieser Ergebnisse mit Daten zur Verkehrsinfrastruktur. Die Methodik entsprach somit – ebenso wie im Projekt „MOBIL 2030“ – dem jüngst auf dem Gerontologie- und Geriatriekongress 2012 aufgestellten Postulat nach „translational research“ im Sinne der Interdisziplinarität der beteiligten WissenschaftlerInnen wie auch der Transformierung von Grundlagenforschung zur gesellschaftlichen Anwendung.