

2. Tabellenteil des Schlussberichtes

2.1 Beteiligte Forscher/Studierende mit Angaben zur institutionellen Anbindung

/Finanzierungsquelle

Dipl.-Psych. Nicolas Haverkamp, Zentrum für Alternskulturen (ZAK), Universität Bonn; (Wissenschaftlicher Mitarbeiter) – Projektbudget „MOBIL 2030“

Kathrin Heuser, Zentrum für Alternskulturen (ZAK), Universität Bonn; (Studentische/Wissenschaftliche Hilfskraft) – Projektbudget „MOBIL 2030“

Dr. Kristina Kocherscheid, Zentrum für Alternskulturen (ZAK), Universität Bonn; (Wissenschaftliche Mitarbeiterin) – Projektbudget „MOBIL 2030“

Dipl.-Geogr. Katja Mehlis, Zentrum für Alternskulturen (ZAK), Universität Bonn; (Wissenschaftliche Hilfskraft) – Projektbudget „MOBIL 2030“/„Fachöffentliche Diskussion“

Hanna Neugebauer, Zentrum für Alternskulturen (ZAK), Universität Bonn; (Studentische Hilfskraft) – Projektbudget „MOBIL 2030“

Dipl.-Psych. Nora Riest, Zentrum für Alternskulturen (ZAK), Universität Bonn; (Wissenschaftliche Mitarbeiterin) – Projektbudget „MOBIL 2030“

Prof. Dr. Georg Rudinger, Zentrum für Alternskulturen (ZAK), Universität Bonn; (Sprecher)

Rayna Sariyska, Zentrum für Alternskulturen (ZAK), Universität Bonn; (Studentische Hilfskraft) – Projektbudget „MOBIL 2030“

Melanie Schädlich, Zentrum für Alternskulturen (ZAK), Universität Bonn; (Wissenschaftliche Hilfskraft) – Projektbudget „MOBIL 2030“

Clara Schmies, Zentrum für Alternskulturen (ZAK), Universität Bonn; (Studentische Hilfskraft) – Projektbudget „MOBIL 2030“

2.2 Namen weiterer Kooperationspartner/innen mit Angaben zur institutionellen Anbindung (sofern nicht Antragssteller)

Im Folgenden sind alle Mitglieder der MOBIL 2030 Expertengruppe aufgeführt, wobei für jeden Experten die unterstützende studentische oder wissenschaftliche Hilfskraft angegeben ist. Es werden Experten der Universität von extramuralen Experten unterschieden.

Experten der Universität Bonn

Prof. Dr. Jörg Blasius, Institut für Politische Wissenschaft und Soziologie
Wissenschaftliche Hilfskraft: Andreas Mühlichen – Projektbudget „MOBIL 2030“

PD Dr. Frank Jessen, Klinik und Poliklinik für Psychiatrie und Psychotherapie
Studentische Hilfskraft: Nevena Katsarova – Projektbudget „MOBIL 2030“

Dr. Udo Käser, Institut für Psychologie
Wissenschaftliche Hilfskraft: Carla Steck – Projektbudget „MOBIL 2030“

Prof. Dr. Theo Kötter, Institut für Städtebau, Bodenordnung und Kulturtechnik
Studentische Hilfskraft: Dorothea Grzeczniak – Projektbudget „MOBIL 2030“

Prof. Dr. Wolfgang Maier, Klinik und Poliklinik für Psychiatrie und Psychotherapie
Studentische Hilfskraft: Nevena Katsarova – Projektbudget „MOBIL 2030“

Prof. Dr. Tilman Mayer, Institut für Politische Wissenschaft und Soziologie
Wissenschaftliche Hilfskraft: Stefan Fuchs – Projektbudget „MOBIL 2030“

Prof. Dr. Michael-Burkhard Piorkowsky, Institut für Haushalts- und Konsumökonomik
Studentische Hilfskraft: Margarete Nowak – Projektbudget „MOBIL 2030“

Prof. Dr. Caja Thimm, Institut für Medienwissenschaften
Wissenschaftliche Hilfskraft: Julia Janßen – Projektbudget „MOBIL 2030“

Extramurale Experten

Dr. Martin Baumann, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Institut für Verkehrssystemtechnik

Studentische Hilfskraft: Sonja Giesemann – Projektbudget „MOBIL 2030“

Dipl.-Ing. Dirk Boenke, STUVA e.V. – Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen

Prof. Dr. Manfred Ehling, Statistisches Bundesamt

Wissenschaftliche Hilfskraft: Lena Ehling – Projektbudget „MOBIL 2030“

Prof. Dr. Michael Falkenstein, Universität Dortmund, Institut für Arbeitsphysiologie

Studentische Hilfskraft: Pia Kosak – Projektbudget „MOBIL 2030“

PhD MLA BSc Philine Gaffron, Technische Universität Hamburg-Harburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik

Studentische Hilfskraft: Johannes Plümer – Projektbudget „MOBIL 2030“

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Bergische Universität Wuppertal, Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und -technik

Dr. Hardy Holte, Bundesanstalt für Straßenwesen

Prof. Dr. Heinz-Jürgen Kaiser, Universität Erlangen-Nürnberg, Institut für Psychogerontologie

Wissenschaftliche Hilfskraft: Bertram Kraus – Projektbudget „MOBIL 2030“

Dr. Heidrun Mollenkopf, BAGSO e.V. Expertenrat

Wissenschaftliche Hilfskraft: Ursula Kloé – Projektbudget „MOBIL 2030“

Dr. Sebastian Poschadel, Universität Dortmund, Institut für Arbeitsphysiologie

Studentische Hilfskraft: Pia Kosak – Projektbudget „MOBIL 2030“

Dr. Jens Schade, Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften

Dr. Wolfgang Schade, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI), Geschäftsfeld Verkehrssysteme

Wissenschaftliche Hilfskraft: Christian Holdreich – Projektbudget „MOBIL 2030“

2.3 Qualifizierungsarbeiten

Dipl.-Psych. Jahid Hassan

Titel der Diplomarbeit: "Welchen Einfluss haben die Aktivitätspräferenzen der "Babyboomer"-Generation auf ihr Mobilitätsverhalten und auf ihre Einstellung zur Mobilität?"

Abgabedatum: 28. Februar 2011

Im Rahmen der Diplomarbeit wurde untersucht, ob und inwiefern sich anhand der Aktivitätspräferenzen der Babyboomer-Generation eine Typologie bezüglich bevorzugter Freizeitaktivitäten bilden lässt und wie sich Unterschiede in bevorzugten Freizeitaktivitäten auf das Mobilitätsverhalten dieser Zielgruppe auswirken.

Im Theorieteil wird der gegenwärtige Stand der Forschung zu Freizeitaktivität und -mobilität sowie deren Einflussfaktoren, Motive und Determinanten dargestellt.

Den Analysen des empirischen Teils liegt die Befragung von 1033 Angehörigen der Babyboomer-Generation im Rahmen des Forschungsprojektes MOBIL2030 zu Grunde. Dabei wurden zunächst mittels einer Faktoren- und Parallelanalyse vier Faktoren bestimmt: „aktiv-intellektuelle Orientierung“, „Konsum- und gesellige Orientierung“, „ruhig-häuslich-familiäre Orientierung“ sowie „sportliche Orientierung“. Aus diesen vier Faktorwerten ergaben sich in einer anschließend vorgenommenen Two-Step-Clusteranalyse die folgenden vier Typen: „ruhig-häuslich-familiärer Typ“, „mittlerer Aktivitäts-Typ“, „sportlicher Typ“, „konsumorientiert-geselliger Typ“. Die gebildeten Typen wurden abschließend anhand soziodemographischer Variablen, des aktuellen Aktivitätsspektrums, der Mobilitätsbasisdaten und der Benutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel verglichen und die Unterschiede zwischen den Typen dargestellt.

Die Ergebnisse belegen, dass es möglich ist, anhand der präferierten Freizeitaktivitäten Typen zu bilden: Die gebildeten vier Typen unterscheiden sich sowohl anhand der demographischen Determinanten wie Bildung, Haushaltgröße, verfügbares Geld im Haushalt, Arbeitsstunden pro Woche als auch anhand der Freizeitaktivität und des Mobilitätsverhaltens.

Die Resultate liefern somit interessante Denkstöße für eine zukünftige Untersuchung der Freizeitaktivitäten der Babyboomer. Die entwickelte Freizeittypologie der Babyboomer-Generation erlaubt Einblicke in ihre aktuellen Aktivitätspräferenzen und -spektren sowie ihr Mobilitätsverhalten, woraus wichtige Implikationen sowohl für die zukünftige Forschung als auch für die infrastrukturelle Gestaltung der Verkehrsumwelt ableitbar sind, damit diese die Mobilitätsbedürfnisse dieser wichtigen Zielgruppe ausreichend berücksichtigen kann.

Titel der Dissertation: "Mobilität: Verhaltensmuster, Gewohnheiten und Bedürfnisse älterer Verkehrsteilnehmer im Wandel der Zeiten – Perspektiven, Vergleiche, Trends"

Abgabedatum: 2013

Im Rahmen der Doktorarbeit werden die Mobilitätsgewohnheiten, -bedürfnisse und -verhaltensweisen älterer Verkehrsteilnehmer über mehrere Generationen hinweg untersucht.

Der theoretische Teil der Arbeit gibt einen Überblick über historische Forschungstraditionen und -ergebnisse sowie den aktuellen -stand zu den Versorgungs- und Mobilitätsbedürfnissen älterer Menschen aus den Perspektiven verschiedener Disziplinen wie Psychologie, Verkehrsforschung und Anthropologie.

Für die empirische Datenanalyse wird anschließend auf die Ergebnisse verschiedener Befragungen des Zentrums für Alternskulturen (ZAK) zurückgegriffen: AEMEIS (2003), FRAME (2004), MOBIL 2030 (2009), AGE-V3 (2012).

Die Daten dieser Untersuchungen werden zu diesem Zweck mittels verschiedener quantitativer und qualitativer Auswertungsverfahren, die sich im Rahmen anderer Querschnittanalysen bewährt haben, zu einander in Beziehung gesetzt, um Verknüpfungen, Vergleiche und Entwicklungen im Zeitverlauf anstellen bzw. überprüfen zu können.

2.4 Veröffentlichungen

Publikationsliste¹

- Rudinger, G. (2012): Mobilität, Verkehr und Infrastruktur.- In: BAGSO Nachrichten 02/12: Die altersfreundliche Stadt (http://www.bagso.de/fileadmin/Aktuell/BN/Bagso_Nachrichten_2.2012.pdf, www.bagso.de) .
- Rudinger, G. (2012): Ältere Verkehrsteilnehmer – gefährdet oder gefährlich?- In: BAGSO Nachrichten 03/12 (http://www.bagso.de/fileadmin/Aktuell/BN/BAGSO_Nachrichten_03_2012.pdf, www.bagso.de) .
- Rudinger, G. (2012): Gesucht: Kompensatorische Verkehrsplanung...und intelligente Technologien.- In: Stadt und Raum 05/2012. Winsen/Aller.
- Rudinger, G. & Kocherscheid, K. (2012). Infrastruktur und Verkehr. In H.-W. Wahl, Tesch-Römer, C. & Ziegelmann, J.P. (Hrsg.), Angewandte Gerontologie - Interventionen für ein gutes Altern in 100 Schlüsselbegriffen (S. 576-581). Stuttgart: Kohlhammer.
- Rudinger, G. & Kocherscheid, K. (2011). Künftige Handlungsfelder - Implikationen für die Praxis. In Rudinger, G. & Kocherscheid, K. (Hrsg.) , Ältere Verkehrsteilnehmer – gefährlich oder gefährdet? Applied Research in Psychology and Evaluation 5. (S.253-258).Bonn University Press. Göttingen: V&R unipress.
- Rudinger, G. (2011). Demographischer Wandel - Implikationen für die Mobilität und Verkehrssicherheit der Zukunft. In Deutsche Verkehrswacht - Landesverkehrswacht NRW e.V. (Hrsg.), Verkehrsrechtliche Reaktionen auf den demografischen Wandel. Düsseldorf:Landesverkehrswacht NRW e.V..
- Rudinger, G. & Poppelreuter, S. (2010). Elderly and transport. In K. Button, H. Vega & P. Nijkamp (Hrsg.), A dictionary of transport analysis. Edward Elgar Publishing Ltd: Cheltenham, UK, Northampton, MA. USA.

¹ Die jeweiligen Sonderdrucke/Belegexemplare befinden sich in der Reihenfolge dieser Publikationsliste im Anhang bzw. am Ende dieses Dokuments.

2.5 Projektbezogene Veranstaltungen (ggf. Programm, Teilnehmerliste, Abstracts und weitere Details gesondert beifügen)

Kick Off Workshop

Rahmendaten

Veranstaltungsort Universitätsclub Bonn, Konviktstraße 9, 53113 Bonn
Datum 05. Oktober 2009
Uhrzeit 11:00h bis 16:45h

Teilnehmer

Extramurale Experten

Sven Altenburg (Vertretung für Frau PhD MLA BSc Gaffron) (TU Hamburg-Harburg)
Dr. Martin Baumann (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt)
Prof. Dr. Manfred Ehling (Statistisches Bundesamt)
Prof. Dr. Michael Falkenstein (Universität Dortmund)
Dr. Hardy Holte (Bundesanstalt für Straßenwesen)
Prof. Dr. Heinz Jürgen Kaiser (Universität Erlangen-Nürnberg)
Dr. Heidrun Mollenkopf (BAGSO)
Dr. Jens Schade (TU Dresden)
Dr. Wolfgang Schade (Fraunhofer ISI)

Experten der Universität Bonn

Dr. Frank Jessen (Vertretung für Herrn Prof. Dr. Maier)
Prof. Dr. Theo Kötter
Prof. Dr. Tilman Mayer
Andreas Mühlichen (Vertretung für Herrn Prof. Dr. Blasius)
Prof. Dr. Michael-Burkhard Piorkowsky
Prof. Dr. Caja Thimm

Zentrum für Alternskulturen

Nicolas Haverkamp
Kathrin Heuser (studentische Hilfskraft)
Dr. Uwe Kleinemas
Dr. Kristina Kocherscheid
Nora Riest
Prof. Dr. Georg Rudinger



Kick Off Workshop MOBIL 2030 am 05. Oktober 2009 in Bonn

Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft: Szenarien für das Jahr 2030

AGENDA

11:00h	Begrüßung und Vorstellungsrunde
11:30h	Allgemeine Vorstellung des Forschungsvorhabens
12:00h	Konstituierung der Projektgruppe <i>Verständigung über Ansatzpunkte, Perspektiven, Forschungsziele und ein gemeinsames Leitbild</i> <i>Anerkennung der Legitimität und Bedeutung der beteiligten Disziplinen</i>
12:45h	Mittagessen
13:45h	Präsentation des geplanten Vorgehens bei der Szenario-Konstruktion
14:15h	Identifikation erster Einflussfaktoren durch alle Beteiligten
16:00h	Kaffeepause
16:15h	Explikation nächster Schritte
16:45h	Verabschiedung

Veranstaltungsort:

Universitätsclub Bonn, Konviktstr 9 in 53113 Bonn

Ansprechpartner:

Dipl.-Psych. Nora Riest, ☎ 0228 – 73 62314, ✉ riest@zak.uni-bonn.de





Ergebnisprotokoll Kick Off Workshop

Forschungsvorhaben MOBIL 2030 „Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft: Szenarien für das Jahr 2030“

- Ein von der VolkswagenStiftung gefördertes Forschungsprojekt -

Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn Zentrum für Alternskulturen (ZAK)

Prof. Dr. Georg Rudinger

Dr. Kristina Kocherscheid

Dipl.-Psych. Nora Riest

Dipl.-Psych. Nicolas Haverkamp





Inhaltsübersicht

<i>Rahmendaten</i>	S. 03
<i>Präsentation des Forschungsvorhabens MOBIL 2030</i>	S. 04
Empirische Befragung	S. 04
Modell der Einflussumfelder des individuellen Mobilitätsverhaltens	S. 05
Individuelles Mobilitätsverhalten als abhängige Variable	S. 06
<i>Ausdifferenzierung der Umfelder</i>	S. 06
Sammlung umfeldspezifischer Themen	S. 06
Vorschläge für eine Themenverteilung unter den Experten	S. 09
<i>Einführung in die Szenariotechnik</i>	S. 13
<i>Projektmanagementsoftware</i>	S. 14
<i>Nächste Schritte</i>	S. 14
<i>Kontakt Daten</i>	S. 15





Rahmendaten

Die Veranstaltung fand am 05. Oktober 2009 im **Universitätsclub in Bonn**, Konviktstr. 9, 53113 Bonn statt.

Teilnehmer waren folgende Experten der Projektgruppe MOBIL 2030:

- Dipl.-Geogr. **Sven Altenburg** (Technische Universität Hamburg-Harburg)
- Dr. **Martin Baumann** (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt)
- Prof. Dr. **Manfred Ehling** (Statistisches Bundesamt)
- Prof. Dr. **Michael Falkenstein** (Universität Dortmund)
- Dipl.-Psych. **Nicolas Haverkamp** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Cand.-Psych. **Kathrin Heuser** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Dipl.-Psych. **Hardy Holte** (Bundesanstalt für Straßenwesen)
- PD Dr. **Frank Jessen** (Universitätsklinikum Bonn)
- Prof. Dr. **Heinz Jürgen Kaiser** (Universität Erlangen)
- Dr. **Uwe Kleinemas** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Prof. Dr. **Theo Kötter** (Universität Bonn)
- Dr. **Kristina Kocherscheid** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Prof. Dr. **Tilman Mayer** (Universität Bonn)
- Dr. **Heidrun Mollenkopf** (BAGSO e.V. Expertenrat)
- M.A. **Andreas Mühlichen** (Universität Bonn)
- Prof. Dr. **Michael-Burkhard Piorkowsky** (Universität Bonn)
- Dipl.-Psych. **Nora Riest** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Prof. Dr. **Georg Rudinger** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Dr. rer. nat. **Jens Schade** (Technische Universität Dresden)
- Dr. rer. pol. **Wolfgang Schade** (Fraunhofer Institut für Systemforschung)
- Prof. Dr. **Caja Thimm** (Universität Bonn)





Mitglieder der Projektgruppe Mobil 2030 sind darüber hinaus folgende Experten, die nicht am Kick Off Workshop teilnehmen konnten:

- Prof. Dr. **Jörg Blasius** (Universität Bonn)
- Dipl.-Ing. **Dirk Boenke** (STUVA e.V.)
- PhD MLA BSc **Philine Gaffron** (Technische Universität Hamburg-Harburg)
- Prof. Dr. **Jürgen Gerlach** (Universität Wuppertal)
- Dr. **Udo Käser** (Universität Bonn)
- Prof. Dr. **Wolfgang Maier** (Universitätsklinikum Bonn)

Präsentation des Forschungsvorhabens MOBIL 2030

Nach der **Begrüßung** durch das Zentrum für Alternskulturen (ZAK) stellten die Experten sich sowie ihre Forschungsschwerpunkte und -interessen jeweils kurz vor. Im Anschluss erfolgte eine Erläuterung des **Forschungsvorhabens „Mobil 2030“**, in dem neben der Konstruktion von Szenarien eine empirische Befragung durchgeführt werden soll. Im Anschluss standen das Modell der Einflussumfelder des individuellen Mobilitätsverhaltens und das individuelle Mobilitätsverhalten als abhängige Variable im Mittelpunkt.

Empirische Befragung

Im Rahmen von MOBIL 2030 soll eine **empirische Befragung** von 1.000 zukünftig Älteren und 500 heutigen Senioren vorgenommen werden. Diese Befragung, die im Auftrag des ZAK durch das „Zentrum für Evaluation und Methoden“ (ZEM) der Universität Bonn durchgeführt wird, beinhaltet einen festen Variablensatz zu Mobilitätsverhalten und Verkehrs- und sicherheitsbezogenen Basisdaten, die eine Trendanalyse durch Rückgriff auf zwei Befragungen aus den 1980er und 1990er Jahren ermöglichen. Daneben sollen Lebensstile der zukünftig Älteren und zukünftige Mobilitätswünsche und -bedürfnisse erfasst werden. Ein erster Entwurf des Fragenbogens soll den Experten im Dezember 2009 vorgelegt werden, um mögliche projektrelevante Fragen unter Berücksichtigung der Interviewdauer zu ergänzen. Nach einem Austausch über die geplante empirische Befragung wurde das Modell der Einflussumfelder des individuellen Verkehrsverhaltens





diskutiert und eine erste Begriffsbestimmung der abhängigen Variable „individuelles Mobilitätsverhalten älterer Menschen“ vorgenommen.

Modell der Einflussumfelder des individuellen Mobilitätsverhaltens

Zunächst wurde das in Anlehnung an existierende Szenariostudien (u.a. Jansen, 2001; ifmo, 2005; TNS Infratest, 2004) und einer Literaturanalyse konzipierte Modell der Einflussfaktoren des individuellen Verkehrsverhaltens älterer Menschen präsentiert. In der folgenden **Expertendiskussion** wurde das ursprüngliche Modell mit den Einflussbereichen „Individuum“, „Raumstruktur“, „Demographie“, „Verkehr“, „Wirtschaft“, „Politik“ und „Gesellschaft“ um die Einflussbereiche „Umwelt“ sowie „technologische Entwicklung“ ergänzt (siehe Abbildung 1 auf der nächsten Seite). Darüber hinaus wurden erste zu berücksichtigende **umfeldspezifische Aspekte** wie bspw. die Unterscheidung von Mobilitätskosten im wirtschaftlichen sowie im individuellen Sinne, die Berücksichtigung sozialer Netzwerke sowie die unterschiedlich zu gewichtenden und teilweise interagierenden Einflüsse der Faktoren auf das Konstrukt „individuelles Mobilitätsverhalten“ von den Experten angesprochen. Diese Aspekte wurden bei der Sammlung relevanter umfeldspezifischer Themen im Rahmen der Ausdifferenzierung der einzelnen Umfelder und der Aufgabenverteilung unter den Experten mit berücksichtigt.

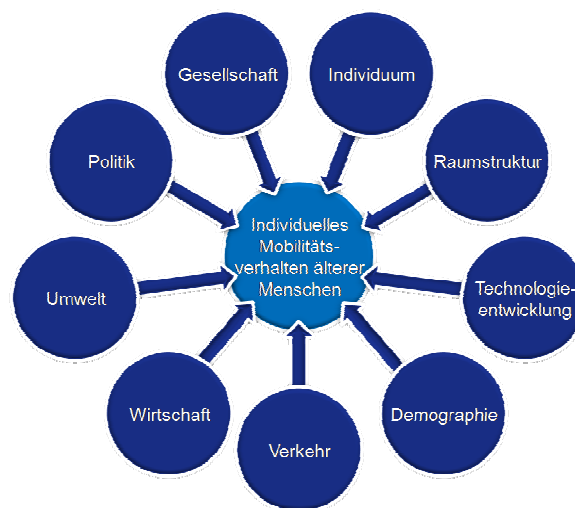


Abbildung 1: Modell der Einflussbereiche des individuellen Mobilitätsverhaltens älterer Menschen



Auch wurde eine mögliche Anordnung der Umfelder auf einer **Mikro-, Meso- und Makroebene** vorgeschlagen. Hierbei könnten die mit dem Umfeld Individuum assoziierten Aspekte auf Mikro- (z.B. Personenmerkmale, Fahrerfahrung, ...) und Mesoebene (z.B. soziale Netzwerke, Wohnumgebung, ...) und die anderen Umfelder zu der Makroebene zugeordnet werden.

Individuelles Mobilitätsverhalten als abhängige Variable

Im Anschluss an die Diskussion und Ergänzung des Modells der Einflussumfelder des individuellen Mobilitätsverhaltens älterer Menschen stand die **Begriffsbestimmung der abhängigen Variablen** „individuelles Mobilitätsverhalten älterer Menschen“ im Mittelpunkt. Zunächst wurde konstatiert, dass Mobilitätsverhalten insgesamt im Mittelpunkt des Szenarios steht und somit keine Beschränkung auf die Nutzung des PKWs vorliegt. Darüber hinaus konnte festgehalten werden, dass das Ziel der Szenariokonstruktion das Treffen von Aussagen darüber ist, wie sich die zukünftig Älteren im Jahr 2030 fortbewegen. Somit sollen bspw. Aussagen über die Art der Fortbewegung, die Häufigkeit der PKW-Nutzung, zurückgelegte Wegstrecken, Fahrverhalten, ... getroffen werden. Für eine genauere Ausdifferenzierung des individuellen Mobilitätsverhaltens als abhängige Variable soll eine Übertragung des von Herrn Dr. Jens Schade genannten **3-Ebenen-Modells des Mobilitätsverhaltens** auf ältere Verkehrsteilnehmer in Erwägung gezogen werden.

Ausdifferenzierung der Umfelder

Nach dem Mittagessen war das Ziel, die benannten Einflussumfelder des individuellen Mobilitätsverhaltens auszdifferenzieren und mögliche Themen unter den anwesenden Experten zu verteilen.

Sammlung umfeldspezifischer Themen

Im Rahmen der Ausdifferenzierung der benannten Einflussumfelder schrieb jeder Experte **umfeldspezifische Themen**, die Relevanz für das Mobilitätsverhalten besitzen, auf Moderationskarten und ordnete diese auf Metaplanwänden den Umfeldern zu. Auch wurden auf diesen Metaplanwänden die schon im Zusammenhang mit der Diskussion des Modells der Einflussumfelder genannten





umfeldspezifischen Aspekte ergänzt. Im Folgenden sind die Umfelder mit den genannten Themen aufgelistet, wobei jeweils in Klammern der Experte aufgeführt ist, der das Thema eingebracht hat.

Einflussumfeld I: Gesellschaft

- „Geschlechterdifferenzen“ (Prof. Dr. Thimm)
- „risikoarme Altersmobilität durch interdisziplinäre Mobilberatungsnetzwerke“ (Prof. Dr. Kaiser)
- „Gesetze, Normen, Regelungen“ (Dipl.-Psych. Holte)
- „Lebensstil“ (M. A. Mühlichen/Prof. Dr. Blasius)

Einflussumfeld II: Individuum

- „Defizitkompensation als Funktion der Reflektiertheit/Achtsamkeit“ (Prof. Dr. Kaiser)
- „Mobilitätsverhalten als emotionales Handeln“ (Prof. Dr. Kaiser)
- „Altersspezifische Motive der Verkehrsmittelwahl“ (Dr. J. Schade)
- „Welche sensorischen/kognitiven/motorischen Altersveränderungen haben Einfluss auf die Mobilität?“ (Prof. Dr. Falkenstein)
- „Randbedingungen für Einflüsse sensorischer/kognitiver/motorischer Veränderungen im Alter auf das Mobilitätsverhalten“ (Prof. Dr. Falkenstein)
- „Kompensation bei älteren Verkehrsteilnehmern auf der Makro- und Mikro-Ebene“ (Prof. Dr. Falkenstein)
- „Morbidity – Verkehrsnutzung (kognitiv, psychisch, sensorisch, motorisch)“ (PD Dr. Jessen)
- „Sicherheitsbewertung“ (Dipl.-Psych. Holte)
- „Potenziale (Fähigkeiten, Kompetenzen)“ (Dipl.-Psych. Holte)
- „Interaktionen im Straßenverkehr (Konflikte)“ (Dipl.-Psych. Holte)
- „Lebensstil/Lebensumstände“ (Dipl.-Psych. Holte)
- „Positive Wirkungen von Mobilitätsberatung“ (Prof. Dr. Piorkowsky)
- „Wie funktioniert die ‚mentale Buchführung‘ älterer Menschen über die Kosten der Mobilität?“ (Prof. Dr. Piorkowsky)





Einflussumfeld III: Raumstruktur

- „Kriterien der Wohnstandortwahl älterer Menschen“ (Prof. Dr. Kötter)
- „Reurbanisierung und Mobilitätsbedarf“ (Prof. Dr. Kötter)
- „Planerische Steuerung durch Kommunen“ (Prof. Dr. Kötter)
- „Gesetzliche Vorgaben mit Einfluss auf Mobilitätskosten“ (Prof. Dr. Kötter)
- „Verteilung der Daseinsgrundfunktionen im Raum“ (Prof. Dr. Kötter)
- „Erkennbarkeit der Infrastruktur“ (Dipl.-Geogr. Altenburg)
- „Mobilitätsverhalten älterer Menschen im Haushalts- und Familienkontext“ (Prof. Dr. Piorkowsky)

Einflussumfeld IV: Technologieentwicklung

- „Technologie-Entwicklung im Bereich individueller Assistenz für Verkehrsteilnehmer“ (Dr. Baumann)
- „Interaktion von Technologie und sensorischen/kognitiven/motorischen Veränderungen im Alter“ (Prof. Dr. Falkenstein)
- „Akzeptanz von Transportinnovationen bei Älteren“ (Dr. J. Schade)
- „Virtuelle Mobilität (soziale Kontakte, shoppen etc.)“ (Prof. Dr. Thimm)

Einflussumfeld V: Demographie

- „Multikulturalität“ (Prof. Dr. Mayer)
- „Altersstruktur der Bevölkerung 2030“ (Prof. Dr. Ehling)
- „Haushalte und Familien 2030“ (Prof. Dr. Ehling)
- „Erwerbsstruktur 2030“ (Prof. Dr. Ehling)
- „Krankheiten/Medikamente“ (Dipl.-Psych. Holte)

Einflussumfeld VI: Verkehr

- „Verkehrskosten: Klimapolitik, Energiepreise, neue Technologien“ (Dr. W. Schade)





- „Retardierung (Verlangsamung des Verkehrs)“ (Prof. Dr. Mayer)
- „Gestaltung des öffentlichen Raums“ (Dipl.-Geogr. Altenburg)
- „Mobilitätsentscheidungen unter Berücksichtigung der ‚sozialen Atmosphäre‘ im öffentlichen Raum“ (Prof. Dr. Kaiser)
- „ÖV-Angebot (Qualität und Preis)“ (Dipl.-Geogr. Altenburg)
- „Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ (Dipl.-Psych. Holte)
- „mobile/nicht-mobile Sicherheit(skultur) und Einfluss auf Unfallrisiko“ (Dipl.-Psych. Holte)
- „Verkehrsplanung, -überwachung, -fluss, -dichte“ (Dipl.-Psych. Holte)

Einflussumfeld VII: Wirtschaft

- „Rente mit 70“ (Prof. Dr. Mayer)
- „Mobilitätskosten“ (Dipl.-Geogr. Altenburg)

Einflussbereich VIII: Umwelt

- „Ökologisches Bewusstsein“ (Prof. Dr. Thimm)
- „Mobilitätskosten“ (Dipl.-Geogr. Altenburg)

Einflussumfeld IX: Politik

- „Preisstrukturen im ÖV (Vollfinanzierung?)“ (Dipl.-Geogr. Altenburg)
- „Einfluss Kohortenverhalten: Klimapolitik, Energiepreise, neue Technologien“ (Dr. W. Schade)
- „Aktive Gestaltung statt Prognose“ (Prof. Dr. Kaiser)
- „Politischer Umsetzungsprozess“ (Dipl.-Psych. Holte)

Vorschläge für eine Themenverteilung unter den Experten

Im Folgenden sind unter Berücksichtigung der von den Workshopteilnehmern vorgeschlagenen Themen, der Diskussion und dem Projektantrag Vorschläge für den Aufgabenbereich jedes Projekt-





gruppenmitglieds aufgeführt. Diese Vorschläge sollen im Rahmen der Rückmeldung zu dem Ergebnisprotokoll des Kick Off Workshops durch die Experten entweder bestätigt oder modifiziert werden.

PhD MLA BSc Philine Gaffron und Dipl.-Geogr. Sven Altenburg

- „Erkennbarkeit der Infrastruktur“ (Umfeld III)
- „ÖV-Angebot (Qualität und Preis)“ (Umfeld VI)
- „Verkehrsinfrastruktur – Gestaltung des öffentlichen Raums“ (Umfeld VI)
- „Mobilitätskosten – wirtschaftlich und ökologisch“ (Umfelder VII und VIII)
- „Preisstrukturen im ÖV (Vollfinanzierung?)“ (Umfeld IX)

Dr. Martin Baumann

- „Technologie-Entwicklung im Bereich individueller Assistenz für Verkehrsteilnehmer“ (Umfeld IV)
- „Nutzungssicherheit von FAS unter Berücksichtigung von sensorischen, kognitiven, motorischen Veränderungen im Alter“ (Umfeld II)
- „Verkehrstechnik (z.B. technologische Entwicklungen zur Reduktion von Energieverbrauch und Luftbelastung im Straßenverkehr)“ (Umfeld IV bzw. VIII)

Prof. Dr. Manfred Ehling

- „Altersstruktur der Bevölkerung 2030“ (Umfeld V)
- „Haushalte und Familien 2030“ (Umfeld V)
- „Erwerbsstruktur 2030“ (Umfeld V)

Prof. Dr. Michael Falkenstein

- „Welche sensorischen/kognitiven/motorischen Altersveränderungen haben Einfluss auf die Mobilität?“ (Umfeld II)
- „Randbedingungen für Einflüsse sensorischer/kognitiver/motorischer Veränderungen im Alter auf das Mobilitätsverhalten“ (Umfeld II)
- „Kompensation bei älteren Verkehrsteilnehmern auf der Makro- und Mikro-Ebene“ (Umfeld II)





Dipl.-Psych. Hardy Holte

- „Gesetze, Normen, Regelungen“ und „Politischer Umsetzungsprozess“ (Umfelder I und IX)
- „Interaktionen im Straßenverkehr (Konflikte)“ (Umfeld II)
- „mobile/nicht-mobile Sicherheit(skultur) und Einfluss auf Unfallrisiko“ (Umfeld VI)
- „Verkehrsentwicklung (z.B. Verkehrsfluss, Verkehrsdichte, Verkehrsgeschwindigkeit)“ (Umfeld VI)
- „Aktive Gestaltung statt Prognose“ (Umfeld IX) bzw. „Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ (Umfeld VI)

Prof. Dr. Wolfgang Maier und PD Dr. Frank Jessen

- „Morbidity – Verkehrsnutzung (kognitiv, psychisch, sensorisch, motorisch)“ (Umfeld II)
- „Multimedikation im Alter“ (Umfeld II)

Prof. Dr. Heinz Jürgen Kaiser

- „Mobilitätsverhalten als emotionales Handeln“ (Umfeld II)
- mobilitätsrelevante Personenmerkmale (z.B. Fahrbiografie, Sicherheitsbewertung, Risikoneiveau, Argumentationszugänglichkeit, ...) (Umfeld II)
- „Mobilitätsentscheidungen unter Berücksichtigung der ‚sozialen Atmosphäre‘ im öffentlichen Raum“ (Umfeld VI)
- „Defizitkompensation als Funktion der Reflektiertheit/Achtsamkeit“ (Umfeld II)
- „risikoarme Altersmobilität durch interdisziplinäre Mobilberatungsnetzwerke“ (Umfeld I)

Prof. Dr. Theo Kötter

- „Kriterien der Wohnstandortwahl älterer Menschen“ (Umfeld III)
- „Reurbanisierung und Mobilitätsbedarf“ (Umfeld III)
- „Planerische Steuerung durch Kommunen“ (Umfeld III)
- „Gesetzliche Vorgaben mit Einfluss auf Mobilitätskosten“ (Umfeld III)
- „Verteilung der Daseinsgrundfunktionen im Raum“ (Umfeld III)





Prof. Dr. Tilman Mayer

- „Multikulturalität“ (Umfeld V)
- „Rente mit 70“ (Umfeld VII)
- „Verkehrspolitik (z.B. ordnungspolitische Rahmenbedingungen, Europäisierung, ...)“ (Umfeld IX)

Dr. Heidrun Mollenkopf

- „mobilitätsrelevante Einstellungen“ (z.B. Wertvorstellungen) (Umfeld II)
- „Freizeitverhalten älterer Menschen“ (Umfeld II)
- „Lebensweise älterer Menschen (soziale Netzwerke, Wohnformen, ...)“ (Umfeld II)

Prof. Dr. Jörg Blasius und M.A. Andreas Mühlichen

- „Lebensstil“ (Umfeld I)
- „Lebenslagen“ (Umfeld I)
- „Stadtsoziologie“ (Umfeld III)

Prof. Dr. Michael-Burkhard Piorkowsky

- „Wie funktioniert die ‚mentale Buchführung‘ älterer Menschen über die Kosten der Mobilität?“ (Umfeld II)
- Wirtschaftliche Entwicklung (Umfeld VII)
- Haushaltsökonomie (Umfeld VII)
- Erwerbsökonomie (Umfeld VII)
- Gemeindeökonomie (Umfeld VII)

Dr. rer. nat. Jens Schade

- „Altersspezifische Motive der Verkehrsmittelwahl“ (Umfeld II)
- „Akzeptanz von Transportinnovationen bei Älteren“ (Umfeld IV)
- „Nutzerfreundlichkeit von FAS“ (Umfeld II)





Dr. rer. pol. Wolfgang Schade

- „Einfluss Kohortenverhalten: Klimapolitik, Energiepreise, neue Technologien“ und „Umweltpolitik“ (Umfeld IX)
- „Verkehrskosten: Klimapolitik, Energiepreise, neue Technologien“ (Umfeld VI)

Prof. Dr. Caja Thimm

- „Geschlechterdifferenzen“ (Umfeld I)
- „Mediale Altersstereotype“ (Umfeld I)
- „Ökologisches Bewusstsein“ (Umfeld VIII)
- „Virtuelle Mobilität (soziale Kontakte, shoppen etc.)“ (Umfeld IV)

Einführung der Szenariotechnik

Anschließend wurde die in diesem Projekt angewandte „Szenario-Technik“ erläutert. Bei der im Rahmen der Szenariokonstruktion vorgenommenen **Konsistenzzeinschätzung** können Interaktionen zwischen den einzelnen Einflussfaktoren berücksichtigt werden. Die **Wirkungsanalyse** ermöglicht eine Darstellung der Wirkungsbeziehungen zwischen den einzelnen Faktoren und eine Differenzierung von bedeutenden „Stellschrauben“. Abschließend wurde der **zeitliche Rahmen** der Szenariokonstruktion präsentiert.

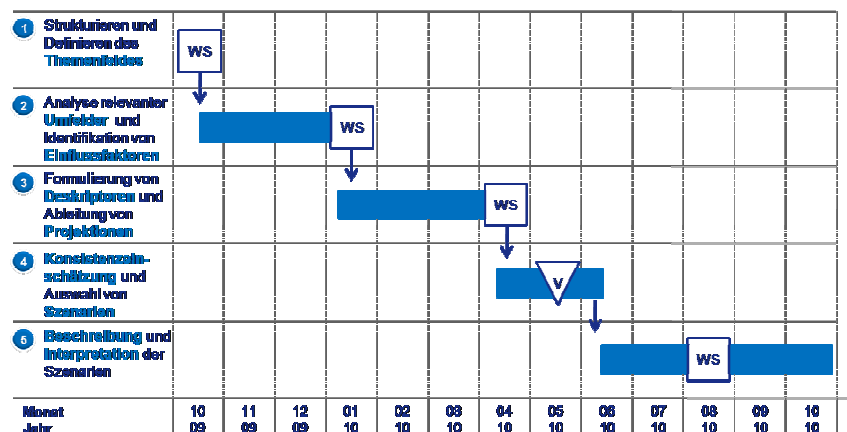


Abbildung 2: Zeitliche Planung der Szenariokonstruktion



Projektmanagementsoftware

Zum Abschluss des Workshops wurde die Projektsteuerungssoftware „StatusTracker“ vorgestellt. Diese besteht in einer Plattform zur Koordination und Organisation der Projektaktivitäten und soll den Austausch zwischen den Experten erleichtern. Jedes Mitglied der Projektgruppe bekommt dazu zeitnah die Zugangsdaten für einen eigenen Account zugeschickt. Die Definition der Aufgabenpakete innerhalb der benannten Umfelder erfolgt im Nachgang nach der Themenverteilung unter den Experten.

Nächste Schritte

Innerhalb der Projektgruppe wurde vereinbart, dass eine finale Zuteilung der Themenfelder anhand des vorliegenden Ergebnisprotokolls erfolgen soll. Nach dieser Verteilung sollen bis zum Vernetzungsworkshop am 11. Januar 2010 Einflussfaktoren für diese Themenfelder identifiziert werden. Außerdem wurde mit den Mitgliedern der Projektgruppe abgesprochen, dass diese möglichst bald die Kontaktdaten der ihnen zur Verfügung gestellten studentischen Hilfskraft dem ZAK übermitteln, um die Einstellung über die Verwaltung Universität Bonn möglichst zeitnah zu gewährleisten





Kontakt Daten

Prof. Dr. Georg Rudinger (Projektleitung)

Zentrum für Alternskulturen (ZAK) / Zentrum für Evaluation und Methoden (ZEM)/

Oxfordstraße 15

53111 Bonn

Tel.: 0228 – 73 4151

Email: rudinger@uni-bonn.de

Dipl.-Psych. Nora Riest

Zentrum für Alternskulturen (ZAK)

Oxfordstraße 15

53111 Bonn

Tel.: 0228 – 73 62314

Email: riest@zak.uni-bonn.de

Dipl.-Psych. Nicolas Haverkamp

Zentrum für Alternskulturen (ZAK)

Oxfordstraße 15

53111 Bonn

Tel.: 0228 – 73 62334

Email: haverkamp@zak.uni-bonn.de



Vernetzungsworkshop I

Rahmendaten

Veranstaltungsort Universitätsclub Bonn, Konviktstraße 9, 53113 Bonn
Datum 11. Januar 2010
Uhrzeit 10:30h bis 18:15h

Teilnehmer

Extramurale Experten

Dr. Martin Baumann (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt)
Dipl.-Ing. Dirk Boenke (STUVA)
Prof. Dr. Manfred Ehling (Statistisches Bundesamt)
Prof. Dr. Michael Falkenstein (Universität Dortmund)
PhD MLA BSc Philine Gaffron (TU Hamburg-Harburg)
Dr. Hardy Holte (BAST)
Prof. Dr. Heinz Jürgen Kaiser (Universität Erlangen-Nürnberg)
Dr. Heidrun Mollenkopf (BAGSO)
Dr. Wolfgang Schade (Fraunhofer ISI)

Experten der Universität Bonn

Prof. Dr. Jörg Blasius
Dr. Udo Käser
Prof. Dr. Wolfgang Maier
Prof. Dr. Tilman Mayer
Prof. Dr. Michael-Burkhard Piorkowsky
Prof. Dr. Caja Thimm

Hilfskräfte der Experten

Lena Ehling (Hilfskraft von Herrn Prof. Dr. Ehling)
Stefan Fuchs (Hilfskraft von Herrn Prof. Dr. Mayer)
Christian Holdreich (Hilfskraft von Herrn Dr. Wolfgang Schade)
Ursula Kloé (Hilfskraft von Frau Dr. Mollenkopf)
Pia Kosak (Hilfskraft von Herrn Prof. Dr. Falkenstein)
Bertram Kraus (Hilfskraft von Herrn Prof. Dr. Kaiser)
Margarete Nowak (Hilfskraft von Herrn Prof. Dr. Piorkowsky)
Catherine Maciejewski (Hilfskraft von Herrn Prof. Dr. Maier)
Andreas Mühlichen (Hilfskraft von Herrn Prof. Dr. Blasius)
Johannes Plümer (Hilfskraft von Frau PhD MLA BSc Gaffron)

Zentrum für Alternskulturen

Nicolas Haverkamp
Kathrin Heuser (studentische Hilfskraft)
Nora Riest
Prof. Dr. Georg Rudinger



MOBIL 2030 Vernetzungsworkshop I – am 11. Januar 2010 in Bonn

Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft: Szenarien für das Jahr 2030

AGENDA

10:30h	Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung
10:45h	Vorstellungsrunde der studentischen/wissenschaftlichen Hilfskräfte
11:15h	Darstellung des Vorgehens bei der Präsentation der Einflussfaktoren
11:30h	Kurzpräsentationen der identifizierten Einflussfaktoren (4 Experten)
12:45h	Mittagessen
13:30h	Kurzpräsentationen der identifizierten Einflussfaktoren (6 Experten)
15:30h	Kaffeepause
15:50h	Kurzpräsentationen der identifizierten Einflussfaktoren (6 Experten)
17:50h	Explikation des weiteren Vorgehens
18:00h	Verabschiedung

Veranstaltungsort:

Josef Schumpeter Sitzungssaal, Universitätsclub Bonn, Konviktstr 9 in 53113 Bonn

Ansprechpartner:

Dipl.-Psych. Nora Riest, ☎ 0228 – 73 62314, ✉ riest@zak.uni-bonn.de

Cand.-Psych. Kathrin Heuser, ☎ 0228 – 73 62334, ✉ heuser@zak.uni-bonn.de



Vernetzungsworkshop II

Rahmendaten

Veranstaltungsort Universitätsclub Bonn, Konviktstraße 9, 53113 Bonn
Datum 15. April 2010
Uhrzeit 10:30h bis 18:00h

Teilnehmer

Extramurale Experten

Dr. Martin Baumann (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt)
Dipl.-Ing. Dirk Boenke (STUVA) Prof. Dr. Manfred Ehling
PhD MLA BSc Philine Gaffron (TU Hamburg-Harburg)
Prof. Dr. Heinz Jürgen Kaiser (Universität Erlangen-Nürnberg)
Dr. Heidrun Mollenkopf (BAGSO)
Dr. Sebastian Poschadel (Universität Dortmund)
Dr. Wolfgang Schade (Fraunhofer ISI)
Frank Wittwer (Stadt Bonn)

Experten der Universität Bonn

Prof. Dr. Michael-Burkhard Piorkowsky
Prof. Dr. Caja Thimm

Hilfskräfte der Experten

Ursula Kloé (Hilfskraft von Frau Dr. Mollenkopf)
Bertram Kraus (Hilfskraft von Herrn Prof. Dr. Kaiser)
Margarete Nowak (Hilfskraft von Herrn Prof. Dr. Piorkowsky)
Catherine Maciejewski (Hilfskraft von Herrn Prof. Dr. Maier)
Andreas Mühlichen (Hilfskraft von Herrn Prof. Dr. Blasius)
Johannes Plümer (Hilfskraft von Frau PhD MLA BSc Gaffron)

Zentrum für Alternskulturen

Nicolas Haverkamp
Kathrin Heuser (studentische Hilfskraft)
Clara Schmies (studentische Hilfskraft)
Nora Riest
Prof. Dr. Georg Rudinger



MOBIL 2030 Vernetzungsworkshop II – am 15. April 2010 in Bonn

Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft: Szenarien für das Jahr 2030

AGENDA

10:30h	Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung sowie Begrüßung möglicher Gäste
10:45h	Darstellung des Vorgehens bei der Präsentation der abgeleiteten Projektionen für jeden Einflussfaktor
11:00h	Kurzpräsentationen der abgeleiteten Projektionen für jeden Einflussfaktor (4 Experten)
12:30h	Mittagessen
13:15h	Kurzpräsentationen der abgeleiteten Projektionen für jeden Einflussfaktor (5 Experten)
15:20h	Kaffeepause
15:50h	Kurzpräsentationen der abgeleiteten Projektionen für jeden Einflussfaktor (6 Experten)
17:45h	Explication der nächsten Schritte
18:00h	Verabschiedung

Veranstaltungsort:

Josef Schumpeter Sitzungssaal, Universitätsclub Bonn, Konviktstr 9 in 53113 Bonn

Ansprechpartner:

Dipl.-Psych. Nora Riest, ☎ 0228 – 73 62314, ✉ riest@zak.uni-bonn.de

Cand.-Psych. Kathrin Heuser, ☎ 0228 – 73 62334, ✉ heuser@zak.uni-bonn.de



MOBIL 2030

Ergebnisprotokoll Vernetzungsworkshop II am 15. April 2010

(1) Rahmendaten

Die Veranstaltung fand am 15. April 2010 im **Universitätsclub in Bonn**, Konviktstr. 9, 53113 Bonn statt.

Teilnehmer waren folgende Experten der Projektgruppe MOBIL 2030:

- Dr. Martin **Baumann**
- Dirk **Boenke**
- Michael **Bohm**
- Prof. Dr. Manfred **Ehling**
- PhD MLA BSc Philine **Gaffron**
- Nicolas **Haverkamp**
- Kathrin **Heuser**
- Prof. Dr. Heinz Jürgen **Kaiser**
- Ursula **Kloé**
- Bertram **Kraus**
- Catherine **Maciejewski**
- Dr. Heidrun **Mollenkopf**
- Andreas **Mühlichen**
- Margarete **Nowak**
- Prof. Dr. Michael-Burkhard **Piorkowsky**
- Johannes **Plümer**
- Dr. Sebastian **Poschadel**
- Nora **Riest**
- Prof. Dr. Georg **Rudinger**
- Dr. Wolfgang **Schade**
- Clara **Schmies**
- Prof. Dr. Caja **Thimm**
- Frank **Wittwer**

(2) Kurzpräsentationen

Im Rahmen des Workshops wurden im Rahmen von Kurzpräsentationen die Deskriptorentabellen jeder Expertin und jedes Experten vorgestellt und diskutiert. Die Arbeitsergebnisse der nicht anwesenden Experten konnten bis auf eine Ausnahme stellvertretend durch das Zentrum von Alternskulturen präsentiert werden.

→ Als grundlegende Übereinkunft nach der Diskussion der Einzelpräsentationen kann festgehalten werden, dass eine **Überarbeitung der letzten Spalte der Deskriptorentabellen** wünschenswert erscheint. In dieser Tabellenspalte werden Auswirkungen der denkbaren zukünftigen Entwicklungen jedes Faktors auf das individuelle Mobilitätsverhalten älterer Menschen in 2030 aufgeführt, die sich bisher jedoch in größten Teilen nur auf die Automobilität älterer Menschen in 2030 beziehen. Diese Überlegungen sollen im Rahmen der Überarbeitung der Deskriptorentabellen auf alle Fortbewegungsmöglichkeiten älterer Menschen (z.B. Rad fahren, zu Fuß gehen, ...) erweitert werden.

→ Darüber hinaus gab es **Rückmeldungen und Anregungen zu einzelnen Präsentationen**, die im Folgenden überblicksartig aufgeführt sind. Diese Rückmeldungen sollen neben den persönlichen Notizen als Grundlage für die Überarbeitung der Deskriptorentabellen dienen.

Experten	Rückmeldungen
Prof. Dr. Thimm	<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung bzw. Ergänzung der Aussagen zu der Verringerung der Genderdifferenzen anhand der Zahlen von Herrn Ehling zur Altersstruktur - Ergänzung des im Rahmen der Präsentation benannten Aspektes der "digitalen Spaltung" in der Deskriptorentabelle zur Nutzung neuer Medien
Prof. Dr. Ehling	<ul style="list-style-type: none"> - Ergänzung des prozentualen Bevölkerungsanteils, den die Angaben in Millionen in den Deskriptorentabellen abbilden - Möglicherweise Berechnung einer zweiten Zukunftsprojektion des Faktors „Erwerbspersonenpotenzial“ für die von Herrn Prof. Dr. Mayer benannte alternative Zukunftsprojektion der „Rente mit 70“
Dr. Poschadel	<ul style="list-style-type: none"> - Ergänzung der Eintrittswahrscheinlichkeit für jede der benannten Zukunftsprojektionen
Prof. Dr. Maier (Vortrag Frau Maciejewski)	<ul style="list-style-type: none"> - Ausdifferenzierung der Auswirkungen auf das individuelle Mobilitätsverhalten hinsichtlich leichten und mittelschweren sowie schweren Stadien der Erkrankung - Berücksichtigung positiver Effekte von Medikamenteneinnahme auf die Fahrtüchtigkeit
Prof. Dr. Kaiser	<ul style="list-style-type: none"> - Möglicherweise Übernahme der Erarbeitung einer zusätzlichen Deskriptorentabelle für den Faktor „Soziale Atmosphäre im gesellschaftlichen Raum“
Dipl.-Psych. Holte (Vortrag Herr Prof. Dr. Rudinger)	<ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung der Überlegungen zur Entwicklung der Unfallzahlen für ältere Radfahrer und Fußgänger

	<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung eines möglichen Widerspruchs zwischen den beim Faktor „Intergenerationale Verkehrskonflikte“ getätigten Grundannahmen und der unter Alternative b) aufgeführten Reduktion der Geschwindigkeiten - Erstellung einer Deskriptorentabelle zu dem Faktor „Ordnungspolitik“ mit einer Beschreibung der aktuellen Situation und denkbaren ordnungspolitischen Entwicklungen bis 2030
Dr. Mollenkopf (Vortrag Frau Kloeé)	<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung, ob es sich bei den benannten Alternativen der Faktoren „Mobilitätsmotive“, „Freizeitverhalten“ und „Wohnform“ um zwei separate Projektionen handelt oder um zwei Facetten ein- und derselben Entwicklung - Abgleich der Projektionen des Faktors „Freizeitverhalten“ mit den Projektionen von Herrn Ehling und Herrn Mayer zu „Erwerbspersonenpotenzial“ und „Renteneintrittsalter“
PhD MLA BSc Gaffron (Vortrag Herr Plümer)	<ul style="list-style-type: none"> - Möglicherweise Berücksichtigung des Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer bei der Analyse der Auswirkungen des Faktors „Verkehrsinfrastruktur – Gestaltung der Radwegenetze“
Dr. Schade	<ul style="list-style-type: none"> - Ergänzung der Eintrittswahrscheinlichkeit für jede der benannten Zukunftsprojektionen
Dr. Baumann (Vortrag Frau Giesemann)	<ul style="list-style-type: none"> - Möglicherweise Berücksichtigung von raumstrukturellen Beschränkungen bei der für manche Technologien erforderlichen Verkehrsinfrastruktur
Dipl.-Ing. Boenke	<ul style="list-style-type: none"> - Möglicherweise Berücksichtigung von Innovationen im Zusammenhang mit Kriterien der ÖPNV-Nutzung (z.B. Verlässlichkeit)
Dr. Käser (Vortrag Herr Prof. Dr. Rudinger)	<ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung der Aussagen auf über E-Bikes hinausgehende Innovationen im Bereich des nicht-motorisierten Individualverkehrs (z.B. elektrische Rollstühle, Routensuche via Handy für Fußgänger, etc.) - Möglicherweise Erweiterung der Recherche um Fahrerassistenzsysteme für Fahrräder - Ergänzung der Eintrittswahrscheinlichkeit für jede der benannten Zukunftsprojektionen
Prof. Dr. Piorkowsky (Vortrag Frau Nowak)	<ul style="list-style-type: none"> - Abgleich der Projektionen des Faktors „Einkommens- und Rentenentwicklung“ mit den Projektionen von Herrn Ehling und Herrn Mayer zu „Erwerbspersonenpotenzial“ und „Renteneintrittsalter“
Prof. Dr. Mayer (Vortrag Herr Prof. Dr. Rudinger)	<ul style="list-style-type: none"> - Möglicherweise Aufteilung des Faktors „Multikulturalität“ in einen Faktor „Multikulturalität“ im Sinne einer multikulturellen Zusammensetzung der Gesamtbevölkerung und einen Faktor „Soziale Atmosphäre im gesellschaftlichen Raum“ - Abgleich der Projektionen des Faktors „Renteneintrittsalter“ mit den Projektionen von Herrn Ehling und Herrn Piorkowsky zu „Erwerbspersonenpotenzial“ sowie „Einkommens- und Rentenentwicklung“

(3) Ergebnisse der finalen Einschätzung der Mobilitätsrelevanz

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Einschätzung der Relevanz jedes einzelnen Einflussfaktors für das individuelle Mobilitätsverhalten älterer Menschen in 2030 aufgeführt, die alle Expertinnen und Experten nach jeder Präsentation vorgenommen haben. Im Rahmen dieser Einschätzung wurde für jeden Faktor angegeben, ob dieser Ihrer Ansicht nach keine Relevanz (0), geringe Relevanz (1), mittlere Relevanz (2) oder große Relevanz (3) für das individuelle Mobilitätsverhalten älterer Menschen in 2030 besitzt. Falls sich die Expertin oder der Experte mit dem Themenbereich nicht ausreichend vertraut fühlte, bestand auch die Möglichkeit, keine Angabe zu machen (k.A.). Im Folgenden finden Sie nun für jeden Einflussfaktor eine Angabe zu der Zahl der abgegebenen Urteile (n) sowie den Mittelwert (x), die Streuung (s) und den Median (Me) Ihrer Einschätzungen.

Umfeld I – Gesellschaft

Einflussfaktoren	n	x	s	Me
01. Gender	12	1,67	,651	2,00
02. Altersbilder	11	2,73	,467	3,00
03. Mobilitätsleitbild	11	2,73	,467	3,00
04. Altersstruktur der Bevölkerung	12	2,58	,669	3,00
05. Haushaltsgröße	12	2,33	,492	2,00
06. Bildungsstand der Bevölkerung	12	1,92	,793	2,00
07. Pflegebedürftigkeit	12	2,17	,718	2,00
08. Krankenhausbehandlungen	12	1,50	,674	1,00
09. Multikulturalität	11	1,27	1,104	1,00

Umfeld II – Individuum

Einflussfaktoren	n	x	s	Me
01. Sensorische Altersveränderungen mit Mobilitätsrelevanz	11	1,55	,934	1,00
02. Kognitive Altersveränderungen mit Mobilitätsrelevanz	11	1,73	,786	2,00
03. Motorische Altersveränderungen mit Mobilitätsrelevanz	11	1,73	,467	2,00
04. Psychische und neurologische Erkrankungen im Alter	12	1,58	,900	1,50
05. Multimorbidität im Alter	12	2,00	,953	2,00
06. Multimedikation	11	1,73	,786	2,00
07. Mobilitätsrelevante Personenmerkmale	11	1,82	,603	2,00
08. Mobilitätsmotive	11	2,36	,809	3,00
09. Mentale Buchführung über Mobilitätskosten	10	2,10	,994	2,50
10. Zeitbudget älterer Menschen	14	1,79	,699	2,00
11. Freizeitverhalten älterer Menschen	11	1,73	,467	2,00
12. Wohnform	11	2,64	,674	3,00
13. Soziale Netzwerke	11	1,36	,505	1,00

Umfeld III – Raumstruktur und Verkehrsplanung

Einflussfaktoren	n	x	s	Me
01. Reurbanisierung und Mobilitätsbedarf	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
02. Wohnlage und –situation	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
03. (Raum)planerische Steuerung durch Kommunen	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
04. Verkehrsanbindung	11	2,91	,302	3,00
05. Verkehrsinfrastruktur – Gestaltung von Straßen	11	1,82	,603	2,00
06. Verkehrsinfrastruktur – Gestaltung der Radwegenetze	11	1,45	,688	2,00
07. Verkehrsinfrastruktur – Gestaltung der Fußwegenetze	11	1,36	,674	1,00
08. Qualität des ÖPNV-Angebotes	10	2,50	,527	2,50

Umfeld IV – Technologieentwicklung

Einflussfaktoren	n	x	s	Me
01. Individuelle Assistenz für Verkehrsteilnehmer	11	2,27	,467	2,00
02. Nutzungssicherheit von FAS für ältere Menschen	11	2,00	,775	2,00
03. Verkehrstechnische Innovationen im KFZ-Bereich	11	2,27	,647	2,00
04. Verkehrstechnische Innovationen im ÖPNV-Bereich	11	2,45	,820	3,00
05. Verkehrstechnische Innovationen im nicht-motorisierten Individualverkehr	11	1,36	,674	1,00
06. Nutzung neuer Medien	12	2,17	,835	2,00

Umfeld V – Verkehrsgeschehen

Einflussfaktoren	n	x	s	Me
01. Unfallrisiko älterer Verkehrsteilnehmer	11	2,09	,831	2,00
02. Intergenerationelle Verkehrskonflikte	11	2,00	,775	2,00
03. Verkehrssicherheitsmaßnahmen	10	1,70	,823	1,50

Umfeld VI – Wirtschaft und Politik

Einflussfaktoren	n	x	s	Me
01. Erwerbspersonenpotenzial	12	2,42	,793	3,00
02. Renteneintrittsalter	11	2,18	,751	2,00
03. Einkommens- und Rentenentwicklung	11	1,91	,831	2,00
04. Haushaltsbudget für Mobilität	11	2,82	,603	3,00
05. Energiepreise	11	2,36	,809	3,00
06. Mobilitätskosten	10	2,70	,675	3,00
07. Preisstruktur ÖPNV	11	2,00	,775	2,00
08. Partizipation der Bevölkerung an politischen Entscheidungen	10	1,90	,738	2,00
09. Ordnungspolitik	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
10. Verkehrspolitik	11	2,27	,786	2,00
11. Umwelt- und Klimapolitik	11	2,27	,647	2,00

(4) Nächste Schritte

Wie auf dem Workshop vereinbart folgen nach der Versendung des vorliegenden Ergebnisprotokolls durch das ZAK im Rahmen der Szenariokonstruktion folgende Schritte:

- | | |
|---------------------------|---|
| Bis zum 30.04.2010 | Rückmeldung zum vorliegenden Ergebnisprotokoll
Überarbeitung der Deskriptorentabellen vor dem Hintergrund der Ergebnisse des Vernetzungsworkshops durch die Experten/innen und Hilfskräfte (Überprüfung von Annahmen und benannten Auswirkungen, Ergänzung von Quellen zur Begründung vorgenommener Projektionen, Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeiten jeder Zukunftsprojektion, etc.) |
| Bis zum 14.05.2010 | Versenden der Konsistenzeneinschätzung per Post und per Email mit der Bitte, die Einschätzungen bis zum 11.06.2010 vorzunehmen |
| Bis zum 11.06.2010 | Versenden der Wirkungsanalyse per Post und per Email mit der Bitte, die Einschätzungen bis zum 09.07.2010 vorzunehmen |

Interpretationsworkshop/Szenarioworkshop

Rahmendaten

Veranstaltungsort Universitätsclub Bonn, Konviktstraße 9, 53113 Bonn
Datum 04./05. Oktober 2010
Uhrzeit 11:00h bis 19:00h

Teilnehmer

Extramurale Experten

Prof. Dr. Manfred Ehling (Statistisches Bundesamt)
Prof. Dr. Michael Falkenstein (Universität Dortmund)
PhD MLA BSc Philine Gaffron (TU Hamburg-Harburg)
Dr. Hardy Holte (BAST)
Prof. Dr. Heinz Jürgen Kaiser (Universität Erlangen-Nürnberg)
Dr. Heidrun Mollenkopf (BAGSO)
Dr. Anja Peters (Fraunhofer ISI)
Dr. rer. nat. Jens Schade (TU Dresden)
Dr. Wolfgang Schade (Fraunhofer ISI)

Experten der Universität Bonn

Andreas Mühlichen
Prof. Dr. Tilman Mayer
Prof. Dr. Caja Thimm
Prof. Dr. Jörg Blasius

Hilfskräfte der Experten

Ursula Kloé (Hilfskraft von Frau Dr. Mollenkopf)
Bertram Kraus (Hilfskraft von Herrn Prof. Dr. Kaiser)

Zentrum für Alternskulturen

Tülin Engin
Nicolas Haverkamp
Kathrin Heuser (studentische Hilfskraft)
Dr. Kristina Kocherscheid
Clara Schmies (studentische Hilfskraft)
Hanna Neugebauer (studentische Hilfskraft)
Prof. Dr. Georg Rudinger



MOBIL 2030 Interpretationsworkshop

Montag, 04. Oktober, und Dienstag, 05. Oktober 2010 in Bonn

Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft: Szenarien für das Jahr 2030

AGENDA: MONTAG, 4. Oktober

- | | |
|---------------|---|
| 11:00h | Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung sowie Begrüßung der Gäste |
| 11:15h | Präsentation der Ergebnisse der Lebensstilanalyse (Prof. Dr. Blasius) |
| 11:45h | Präsentation der mit Hilfe der Szenariosoftware „INKA“ errechneten Szenarien zur Mobilitätskultur 2030 – Teil I |
| 13:00h | Mittagessen |
| 13:45h | Präsentation der mit Hilfe der Szenariosoftware „INKA“ errechneten Szenarien zur Mobilitätskultur 2030 – Teil II |
| 15:15h | Diskussion der beiden vorgeschlagenen Annahmekombinationen sowie Konstitution von zwei Arbeitsgruppen zur weiteren Bearbeitung |
| 16:00h | Kaffeepause |
| 16:30h | Ableitung von Annahmen über das konkrete zukünftige individuelle Mobilitätsverhalten älterer Menschen in 2030 vor dem Hintergrund des Szenarios und der Befragung von 1.000 Angehörigen der „Baby Boomer“-Generation in den gebildeten Arbeitsgruppen |
| 19:00h | Abendessen |





MOBIL 2030 Interpretationsworkshop

Montag, 04. Oktober, und Dienstag, 05. Oktober 2010 in Bonn

Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft: Szenarien für das Jahr 2030

AGENDA: DIENSTAG, 5. Oktober

- | | |
|---------------|---|
| 09:30h | Morgenkaffee |
| 09:45h | Ableitung von Annahmen über das konkrete zukünftige individuelle Mobilitätsverhalten älterer Menschen in 2030 vor dem Hintergrund des Szenarios und der Befragung von 1.000 Angehörigen der „Baby Boomer“-Generation in den gebildeten Arbeitsgruppen |
| 12:30h | Mittagessen |
| 13:15h | Präsentation der Ergebnisse der Arbeitsgruppen mit anschließender Diskussion |
| 15:15h | Kaffeepause |
| 15:45h | Analyse möglicher Trendbruchereignisse |
| 16:30h | Verabschiedung |

Veranstaltungsort:

Josef Schumpeter Sitzungssaal, Universitätsclub Bonn, Konviktstr 9 in 53113 Bonn

Ansprechpartner:

Dipl.-Psych. Nicolas Haverkamp, ☎ 0228 – 73 62334, ✉ haverkamp@zak.uni-bonn.de

Cand.-Psych. Kathrin Heuser, ☎ 0228 – 73 62314, ✉ heuser@zak.uni-bonn.de





Ergebnisprotokoll Szenarioworkshop

Forschungsvorhaben MOBIL 2030 „Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft: Szenarien für das Jahr 2030“

- Ein von der VolkswagenStiftung gefördertes Forschungsprojekt -

Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn Zentrum für Alternskulturen (ZAK)

Prof. Dr. Georg Rudinger

Dipl.-Psych. Nicolas Haverkamp

Dipl.-Psych. Kathrin Heuser

Cand.-Psych. Hanna Neugebauer

Cand.-Psych. Clara Schmies





Inhaltsübersicht

Rahmendaten	S. 3
Präsentation der Ergebnisse der Lebensstilanalyse	S. 4
Präsentation der erarbeiteten Szenarien	S. 5
Szenario A	S. 5
Szenario B	S. 8
Ergebnisse der Arbeitsgruppen	S. 10
Gruppe 1: Szenario A	S. 11
Gruppe 2: Szenario B	S. 14
Erarbeitung möglicher Trendbruchereignisse	S. 17
Nächste Schritte	S. 19
Kontaktdaten	S. 21





Rahmendaten

Die Veranstaltung fand am 04. und 05. Oktober 2010 im **Universitätsclub in Bonn**, Konviktstr. 9, 53113 Bonn statt.

Teilnehmer waren folgende Experten der Projektgruppe MOBIL 2030:

- Prof. Dr. Jörg **Blasius** (Universität Bonn)
- Prof. Dr. Manfred **Ehling** (Statistisches Bundesamt)
- Tülin **Engin** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Prof. Dr. Michael **Falkenstein** (Universität Dortmund)
- PhD MLA BSc Philine **Gaffron** (Technische Universität Hamburg-Harburg)
- Nicolas **Haverkamp** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Kathrin **Heuser** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Hardy **Holte** (Bundesanstalt für Straßenwesen)
- Ursula **Kloé** (Universität Heidelberg)
- Bertram **Kraus** (Universität Erlangen)
- Prof. Dr. Heinz Jürgen **Kaiser** (Universität Erlangen)
- Dr. Kristina **Kocherscheid** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Prof. Dr. Tilman **Mayer** (Universität Bonn)
- Dr. Heidrun **Mollenkopf** (BAGSO e.V. Expertenrat)
- Andreas **Mühlichen** (Universität Bonn)
- Hanna **Neugebauer** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)





- Dr. Anja **Peters** (Fraunhofer Institut für Systemforschung)
- Prof. Dr. Georg **Rudinger** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Dr. rer. nat. Jens **Schade** (Technische Universität Dresden)
- Dr. rer. pol. Wolfgang **Schade** (Fraunhofer Institut für Systemforschung)
- Clara **Schmies** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Prof. Dr. Caja **Thimm** (Universität Bonn)

Präsentation der Ergebnisse der Lebensstilanalyse

Nach der Begrüßung und der Darstellung des bisherigen Vorgehens durch das Zentrum für Alternskulturen (ZAK) stellte Prof. Dr. Jörg Blasius erste Ergebnisse der **Analyse der Lebensstile** der im Fokus stehenden „Baby Boomer“, basierend auf den Daten der empirischen Befragung, vor.

Mittels einer Korrespondenzanalyse, basierend auf der **Theorie des sozialen Raumes** von Bourdieu, ergab sich beispielsweise, dass eine Person umso mobiler ist, je höher ihr Kapitalvolumen ist. Da im Rahmen des Projektes die zukünftig älteren Menschen im Mittelpunkt stehen, war besonders die zahlenmäßige Repräsentation der verschiedenen Lebensstiltypen innerhalb der Stichprobe von 1000 Befragten aus der Baby Boomer Generation von Relevanz für die weitere Arbeit. Übereinstimmend wurde als Diskussionsgrundlage angenommen, dass man von **drei Lebensstiltypen** ausgehen kann, die erfahrungsgemäß in einem mengenmäßigen Verhältnis von 20% zu 60% zu 20% stehen. Diese Typologie wurde über das Kapitalvolumen abgeleitet, welches sich aus den Dimensionen „ökonomisches Kapital“ und „kulturelles Kapital“ zusammensetzt. Prof. Dr. Jörg Blasius und Andreas Mühlichen sowie das ZAK werden diese Unterscheidung an den Daten im Anschluss an den Workshop überprüfen.





Präsentation der erarbeiteten Szenarien

Nach dem Mittagessen wurden die mit der Szenariosoftware INKA berechneten **Szenarien überblicksartig dargestellt** und an relevanten Anknüpfungspunkten **mit Ergebnissen der empirischen Befragung** in Zusammenhang gebracht. Innerhalb dieser Zusammenfassung wurde durch die Expertengruppe herausgestellt, dass eine Zielsetzung der Szenariokonstruktion die Darstellung einer gewissen Spannbreite sei. Entsprechend basiert die Auswahl der Szenarien auf den **Kriterien „höchste Konsistenz“** sowie **„größtmöglicher Kontrast“**. Darüber hinaus konnte festgehalten werden, dass es wünschenswert sei, die **bisherigen Ergebnisse weiter zu validieren**. Dies soll u.a. durch Zusendung der Szenarien an weitere, bisher nicht beteiligte, nationale und internationale Expertinnen und Experten geschehen.

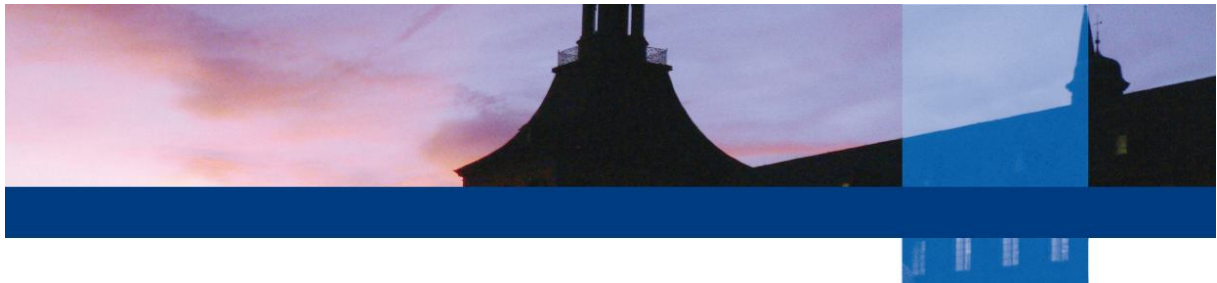
Es folgt eine kurze, umfeldspezifische **Zusammenfassung** der beiden **Szenarien**. Detailliertere Darstellungen finden sich im Reader „Ergebnisse der Szenariokonstruktion“ sowie in den Deskriptorentabellen.

Szenario A

Szenario A wurde nach dem **Kriterium „höchste Konsistenz“** ausgewählt, d. h. es wurde die Annahmekombination berechnet, für die der Gesamtwert in der Konsistenzeinschätzung maximal ist. Die **Konsistenzsumme** des Szenarios A lag bei 932 und der **Konsistenzdurchschnitt** - der als gut zu bewerten ist, wenn er \geq eins ist - lag bei 1,24.

Das **Umfeld I – Gesellschaft** – zeichnet sich in Szenario A durch eine Verringerung der Genderdifferenzen aus, da die individuelle Mobilität der Frauen ebenso wie die Lebenserwartung der Männer im Vergleich zur heutigen Generation älterer Verkehrsteilnehmer zunimmt. Im Zusammenhang mit einer höheren Lebenserwartung werden zudem sinkende Quoten für Pflegebedarf und Krankenhausbehandlungen im Sinne der „Kompressionsthese“, nach der sich der Pflege- und Behandlungsbedarf auf einen festen Bereich – die letzten Lebensjahre – erstreckt und somit ans Ende der verlängerten Lebenserwartung „verschoben“ wird, prognostiziert. Diese Entwicklungsrichtung wird durch die empirische Befragung bestätigt. Darüber hinaus ist das Umfeld „Gesellschaft“ in Szenario A geprägt durch eine Zunahme des Bildungsniveaus sowie die Auflösung



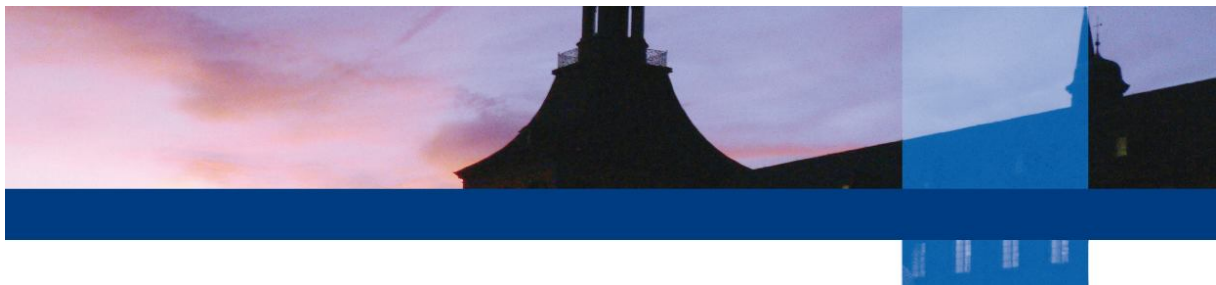


geschlossener ethnischer Milieus und somit eine gelungene Integration. Zudem verbessert sich in diesem Zukunftsbild die soziale Atmosphäre und die Dominanz des automobilen Leitbildes bleibt für Ältere bestehen, was einer Steigerung der „Mobilitätskultur“ im Sinne individueller Automobilnutzung (und somit ausgeübtem Mobilitätsverhalten) entspricht. Für beide Szenarien gilt zudem die Prognose einer „Überalterung“ der Gesellschaft mit 22,3 Millionen Menschen in einem Alter von 65 Jahren und mehr sowie eine Zunahme aller Privathaushalte auf 41,7 Millionen in einer parallel abnehmenden Gesamtbevölkerung.

Im Bereich **Individuum (Umfeld II)** geht Szenario A davon aus, dass es zu vergleichsweise geringeren kognitiven Einschränkungen durch Alternsprozesse kommt, da eine Defizitkompensation mittels technischer Assistenz möglich ist. Diese Annahme wird durch die Ergebnisse der empirischen Befragung unterstützt: Hier zeigt sich eine Akzeptanz von Fahrerassistenzsystemen mit Ausnahme des Head-up-Displays, die im Sinne einer Kompensationsmöglichkeit von Altersveränderungen verstanden werden können. Zusätzlich verringern sich in diesem Einflussumfeld auf Grund entsprechender Lebensstile motorische Beeinträchtigungen; für die mobilitätsrelevanten Personenmerkmale wie z. B. „Gewissenhaftigkeit“ und „Reflektiertheit“ wird eine positive Entwicklung angenommen und ein früheres Auftreten des Freizeitverhaltens durch frühere Erwerbslosigkeit sowie Modelle der Altersteilzeit prognostiziert. In diesem Umfeld werden für beide Szenarien eine Zunahme von Privatwohnungen, eine zunehmende funktionale wie auch emotionale Bedeutung von Mobilität auf motivationaler Ebene sowie Probleme bei der Aufrechterhaltung sozialer Netzwerke angenommen, weswegen ein Verzicht auf den privaten Pkw eher unwahrscheinlich erscheint.

Des Weiteren werden in **Umfeld III – Raumstruktur** – folgende Annahmen getroffen: Es kommt zu verbesserten Bedingungen für Pkw-unabhängiges Fortbewegen, d.h. die Autoabhängigkeit sinkt und die Anbindungen an öffentliche Verkehrsmittel sowie Rad- und Fußwegenetze werden gefördert. Zudem wird eine höhere Flexibilität und somit eine bessere Kombinierbarkeit der verschiedenen Verkehrsformen angenommen. Hinzu kommt die Umsetzung zukunftsweisender Maßnahmen, wie z. B. die Entwicklung hin zu einer barrierefreien Stadt. Dieser Aspekt erscheint auf den ersten Blick widersprüchlich zu den Prognosen aus den Umfeldern I – Gesellschaft – und II – Individuum –, in denen die Dominanz eines automobilen Leitbildes angenommen wird, jedoch wurde in der Diskussion der Faktoren festgestellt, dass sich diese Annahmen nicht ausschließen müssen: In einer Verkehrsumwelt, in der ein Trend hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem nicht motorisierten





Individualverkehr besteht, können die „Baby Boomer“ gleichwohl ihre Präferenz für das Automobil als Verkehrsmittel beibehalten.

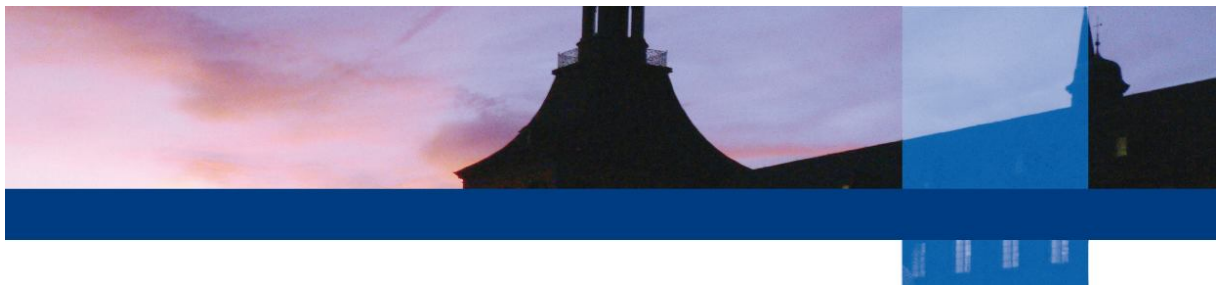
Umfeld IV – Technologieentwicklung – ist ebenfalls durch tendenziell positiv zu wertende Annahmen gekennzeichnet: (Teil-) automatisiertes Fahren wird sich in diesem Einflussbereich laut Szenario A durchsetzen, der Individualverkehr bleibt weiterhin notwendig und effizient nutzbar, da eine sinnvolle Kopplung von Individual- und öffentlichem Personennahverkehr gelingt. Zudem kommt es zu Innovationsschüben im ÖPNV, wodurch insgesamt eine Verlagerung der Verkehrsleistung vom Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr stattfindet, und einem steigenden Anteil des nicht-motorisierten Individualverkehrs. Konform damit geben 50,6% der Stichprobe der BabyBoomer an, dass sie 2030 häufiger zu Fuß gehen werden und 49,9% beurteilen „E-Bikes“ als nützlich.

Für das **Umfeld V – Verkehrsgeschehen** – prognostiziert Szenario A einen Anstieg der Sicherheit und somit einen Rückgang der älteren Unfallbeteiligten auf Grund von Trainingsmaßnahmen und einer einfacheren Strukturierung der Verkehrsumwelt. Daraus folgend kommt es zu weniger Stress und notwendigem Tempo bei den Entscheidungen im Verkehrsgeschehen. Insgesamt hält demnach Verkehrssicherheit als aktiver, kohärenter und inklusiver Faktor verstärkt Einzug in die Mobilitätsgestaltung. Als weitere Prognose dieses Bereiches werden weniger intergenerationale Konflikte angenommen.

In **Umfeld VI – Wirtschaft und Politik** – steht das Durchsetzen alternativer Antriebsarten – u. a. auf Grund steigender Energiepreise – im Fokus: Letztere führen zudem im Jahr 2030 zu einem beschleunigten Strukturwandel sowie kontinuierlich, jedoch nicht sprunghaft steigenden Mobilitätskosten. Die Umsetzung von verkehrspolitischen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Erhaltung der Mobilität, insbesondere mit Mobilitätskonzepten von älteren für ältere Mitbürger, wird darüber hinaus angenommen; ein Schwerpunkt liegt hierbei auf der Notwendigkeit von Möglichkeiten der Partizipation an politischen Entscheidungsprozessen für ältere Bürger, für die zukünftig ein aktiveres Mobilitätsverhalten prognostiziert wird. Zudem erfolgt laut Szenario A eine Wandlung des gesamtgesellschaftlichen Mobilitätsleitbildes durch eine – zumindest teilweise aus umweltpolitischen Erwägungen heraus erfolgende – verstärkte Integration des nicht motorisierten Individualverkehrs sowie des öffentlichen Nahverkehrs; die „Baby Boomer“ jedoch bevorzugen nach wie vor das eigene Kraftfahrzeug als Verkehrsmittel.

Somit kann Szenario A insgesamt als ein verhältnismäßig **positives Szenario** betrachtet werden.





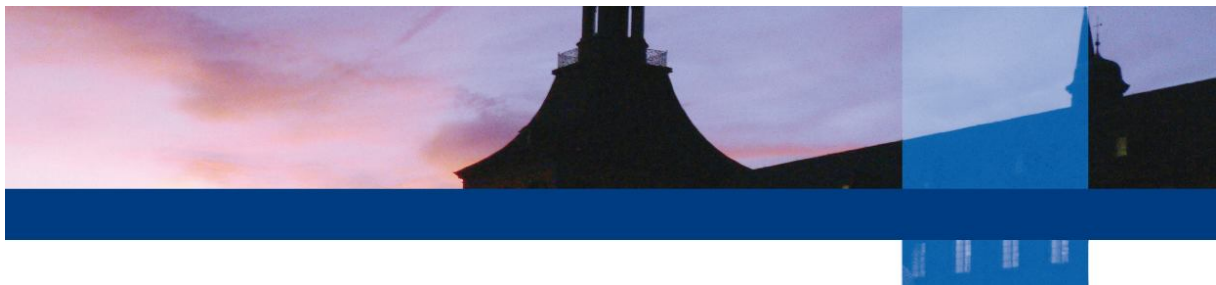
Szenario B

Szenario B wurde anhand des **Kriteriums „größtmöglicher Kontrast“** ausgewählt; d. h. es wurde aus den von der Szenariosoftware INKA vorgeschlagenen, in sich hoch konsistenten Alternativszenarien die Annahmekombination mit den meisten Abweichungen zu Szenario A ausgewählt. Zwischen Szenario A und Szenario B bestehen 26 von 28 möglichen Unterschieden. Die **Konsistenzsumme** des Szenarios B beträgt 320 und der **Konsistenzdurchschnitt** 1,18. Der sehr positiv ausfallende Konsistenzdurchschnitt geht zumindest teilweise auf die Tatsache zurück, dass bei der Berechnung des Alternativszenarios ausschließlich die 28 Einflussfaktoren berücksichtigt wurden, für die mehr als eine Alternative im Szenario formuliert worden war. Eine Berücksichtigung aller 52 Einflussfaktoren wurde nach Rücksprache mit der Agentur Geschka & Partner, von der die Szenariosoftware entwickelt wurde, verworfen, da durch die gegenseitigen „Abhängigkeiten“ der Einflussfaktoren im Sinne der Konsistenzeinschätzung in diesem Fall nur Alternativszenarien von der Software vorgeschlagen wurden, die wenig bis keine Unterschiede zu Szenario A aufwiesen.

In diesem Szenario zeichnet sich das **Umfeld I – Gesellschaft** – durch eine verstärkte Nutzung multioptionaler Verkehrsformen aus, d. h. „Intermodalität“ anstelle von „Automobilität“ wird zum mobilen Leitbild. Diesen umweltpolitisch wünschenswerten Trend bestätigt auch die empirische Befragung der „Baby Boomer“: Dort zeigt sich, dass die befragten Personen für 2030 annehmen, dass ihre Nutzungshäufigkeit des Autos etwas absinkt und sie alternative Verkehrsmittel häufiger nutzen werden. Des Weiteren wird für das Jahr 2030 prognostiziert, dass Multikulturalität als gelungene Integration scheitert und es zu einer „Abkühlung“ der sozialen Atmosphäre kommt, wodurch für ältere Bürger ein Rückzugsverhalten bezüglich der Teilnahme am Mobilitätsgeschehen auf Grund von vermeintlichen Bedrohungen der eigenen Sicherheit erfolgen würde. Zudem werden im Sinne der „Medikalisierungsthese“, nach der mit einer höheren Lebenserwartung zugleich eine längere Zeit mit höherer Krankheitsintensität einhergeht, mehr Krankheits- und Pflegefälle bei einer gleichzeitig höheren Lebenserwartung prognostiziert.

Für den Bereich **Individuum (Umfeld II)** liegen im Vergleich zu Szenario A eher negative Prognosen vor: Es wird eine Zunahme kognitiver Einschränkungen und somit eine Überforderung der Älteren im Verkehrsgeschehen durch Multitasking angenommen. Hinzu kommen Vorhersagen zunehmender motorischer Beeinträchtigungen infolge von Bewegungsarmut und einem ungesunden Lebensstil, Prognosen einer negativen Entwicklung relevanter Personenmerkmale im Sinne von zunehmender





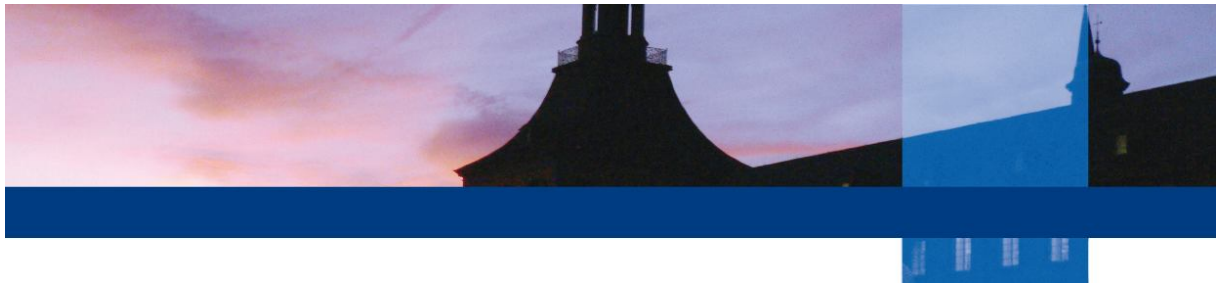
Individualisierung und Egozentrik bei geringerer Solidarität und Rücksichtnahme sowie einer längeren Erwerbstätigkeit, die zu einer erhöhten Unzufriedenheit führt, da zwar eine längere Teilnahme am öffentlichen Leben erfolgt, jedoch quantitativ weniger Freizeit vorhanden ist.

In Bezug auf die **Raumstruktur (Umfeld III)** wird für das Jahr 2030 angenommen, dass es zu einer schlechteren Verkehrsanbindung in ländlichen Regionen, d. h. außerhalb der Siedlungskerne, kommt, sich lediglich punktuelle Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur bezüglich der Straßen-, Fuß- und Radwegeplanung zeigen und es nicht zu einer Kompensation der Konzentration auf wirtschaftliche Strecken durch flexible Bedienformen im ÖPNV oder Alternativen im nicht motorisierten Individualverkehr kommt. Dieses Ergebnis der Szenariokonstruktion wird durch Ergebnisse der empirischen Befragung gestützt: Dort zeigt sich, dass Regionen unter 5000 Einwohnern schlecht an den ÖPNV angeschlossen sind und die Möglichkeit, Aktivitäten ohne Auto zu erledigen, generell eher als schlecht eingeschätzt wird. 45% der befragten Baby Boomer geben zugleich an, dass sie den ÖPNV im Jahr 2030 häufiger nutzen werden; dieses Ergebnis wiederum geht mit der Annahme aus Szenario B konform, dass der schlechten Anbindung im ÖPNV von den älteren Bürgern durch Standortwechsel weg von ländlichen Regionen oder durch eine Einschränkung der eigenen Aktivitäten begegnet wird.

Umfeld IV – Technologieentwicklung – zeichnet sich in Szenario B dadurch aus, dass es kaum technische Innovationen im ÖPNV sowie eine geringe Akzeptanz dieses gesamten Verkehrszweiges gibt. Somit bleibt der Individualverkehr weiterhin notwendig, wird aber insofern als ineffizient angenommen, als das eigene Automobil als eigentlich zu teuer und zudem problematisch auf Grund der Platznot in Städten angesehen wird, jedoch als Statussymbol und Schutz vor der Isolationsgefahr – besonders auf dem Land – dennoch häufig beibehalten wird.. Zudem wird eine Stagnation und Reduktion der Bedeutung und des Anteils des nicht-motorisierten Individualverkehrs prognostiziert, da die Mobilitätsalternativen wie „E-Bikes“ als zu teuer eingeschätzt und infolge dessen nicht akzeptiert werden.

Im **Umfeld V – Verkehrsgeschehen** – werden eher negative Entwicklungen für das Jahr 2030 vorhergesagt: Neben einer steigenden Unfallbeteiligung Älterer auf Grund zunehmender Leistungseinschränkungen bei gleichzeitiger Mobilitätszunahme ergeben sich häufiger intergenerationelle Konflikte im Straßenverkehr durch eine Zunahme von Interaktionen, Fahrzeugen, Geschwindigkeitsunterschieden und komplexen Verkehrssituationen. Außerdem entsteht eine





Patchworkstruktur bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen, d. h. es kommt nur zu einer geringen Orientierung am Gesamtumfeld und somit zu einem mangelhaften Integrationsniveau der Einzelmaßnahmen. Insgesamt ergibt sich daher eine zunehmende Diskrepanz zwischen dem Bedarf und der Realisierung sicherer Mobilität.

In **Umfeld VI – Wirtschaft und Politik** – dominieren im Jahr 2030 konventionelle Antriebsarten und Kraftstoffe, da ein langsamer Wandlungsprozess hin zu alternativen bzw. umweltfreundlichen Energien auf Grund starrer Verhaltensmuster angenommen wird. Wegen höherer Energie- und sonstiger Kosten sowie Subventionsabbau kommt es auch im ÖPNV zu Preissteigerungen von bis zu 40%. Insgesamt werden die Bedürfnisse Älterer – unter anderem wegen niedrigerer Renten und einer daraus folgenden Abnahme der Lukrativität älterer Bürger als Nachfrager bzw. Konsumenten bezüglich ihrer Kaufkraft – sehr unzureichend berücksichtigt und es kommt zu einer technokratischen Verkehrsplanung ohne Partizipation. Es ergibt sich ein langsamer und allmählicher technologischer Wandel, der sich allerdings durch Sparsamkeit sowie die Beachtung von Effizienz auszeichnet.

Zusammenfassend kann Szenario B als vergleichsweise eher **negativeres, sich wenig wandelndes Szenario** bezeichnet werden.

Ergebnisse der Arbeitsgruppen

Im Anschluss an die Präsentation der Szenarien A und B erfolgte die Konstitution von Arbeitsgruppen. Diese hatten das Ziel, sich – jeweils spezifisch für ein Szenario – mit den folgenden Fragen zu beschäftigen:

- **Was bedeutet das Szenario für das individuelle Mobilitätsverhalten?**
- **Wie sieht die Umwelt für den Einzelnen aus?**
- **Wie könnte das Szenario benannt werden?**
- **Inwiefern korrespondieren die Prognosen aus dem Szenario mit den Bedürfnissen, Wünschen und Gewohnheiten („Lebensstilen“) der „BabyBoomer“?**





Die Ergebnisse, die sich im Rahmen der Arbeitsgruppen ergaben, wurden am zweiten Tag des Szenarioworkshops in der Gesamtgruppe dargestellt und diskutiert. Sie werden im Folgenden zusammengefasst.

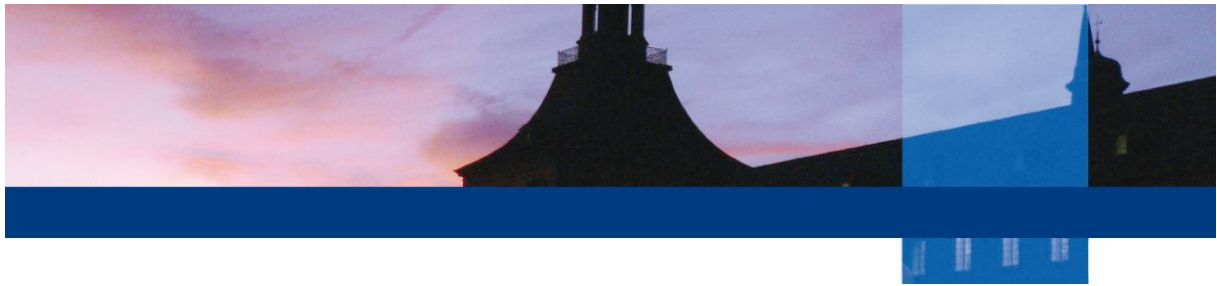
Gruppe 1: Szenario A

Arbeitsgruppe eins beschäftigte sich mit **Szenario A**. Sie setzte sich aus den nachfolgend aufgeführten Experten zusammen: Prof. Dr. Jörg Blasius, Prof. Dr. Manfred Ehling, Prof. Dr. Michael Falkenstein (nur am 04. Oktober), Hardy Holte, Prof. Dr. Heinz Jürgen Kaiser, Bertram Kraus,

Dr. Wolfgang Schade. Zudem waren Nicolas Haverkamp und Kathrin Heuser als Vertreter des Zentrums für Alternskulturen anwesend.

Prof. Dr. Heinz Jürgen Kaiser fasste die Ergebnisse der Arbeitsgruppe eins für das Gesamtplenum zusammen. Die Arbeitsgruppe prüfte zunächst die prognostizierten alternativen Deskriptoren des Szenarios A auf **Konsistenz** und betrachtete die **Charakteristika der einzelnen Faktoren** mit dem Ziel, trennscharfe Faktoren zu identifizieren. Beispielsweise sei der Deskriptor „Verkehrsanbindung“ aus Umfeld III – Raumstruktur – trennscharf, da er sich in Szenario A zwar verbessert, die einzelnen Lebensstilgruppen von dieser Verbesserung jedoch in unterschiedlicher Art und Weise sowie Intensität profitieren und sich unter Umständen für die „unterste“ Lebensstilgruppe gar keine Verbesserung der Situation zeigen würde. Zusammenfassend zeigte sich dementsprechend für die Charakteristika der Deskriptoren des Szenarios A, dass nicht allgemein von einem positiven Szenario gesprochen werden kann: Betrachtet man den Alternsprozess, den die Baby Boomer durchlaufen, kommt es in Szenario A zwar auf einer globalen Ebene zu positiven Entwicklungen: Mobilitätsstörungen sind besser kompensierbar, tägliche Versorgung sowie soziale Atmosphäre verbessern sich, Mobilitätskosten steigen nicht so sehr an und Automobilität kann entsprechend länger aufrechterhalten werden; jedoch ist die **ältere Bevölkerung keine homogene Gruppe** und der Fokus im Rahmen der Förderung von Mobilität sollte dementsprechend vor allem auf die untergruppierte Lebensstilgruppe mit niedrigem ökonomischem und kulturellem Kapital gelegt werden. Übereinstimmend bewertete Arbeitsgruppe eins die Entwicklungsperspektiven der einzelnen Untergruppen somit als unterschiedlich.





Als **zentrale Aspekte des Szenarios A** konstatierte die Arbeitsgruppe die folgenden Punkte:

- progressiv / dynamisch
- Innovation
- Optimismus
- Fürsorglichkeit
- Individualität
- Nutzung / Aufrechterhaltung von Ressourcen
- Potenzial(-nutzung)
- Multimodalität (trotz automobilem Leitbild der „Baby Boomer“)
- Ökologisierung
- demokratische politische Entscheidungs- bzw. Willensbildungsprozesse
- Jüngere als Trendsetzer

Zu den Ergebnissen der Arbeitsgruppe eins gab es im Gesamtplenium **Rückmeldungen und Anregungen**, die in Tabelle eins überblicksartig aufgeführt sind:

Tabelle 1: Rückmeldungen und Anregungen zu Szenario A

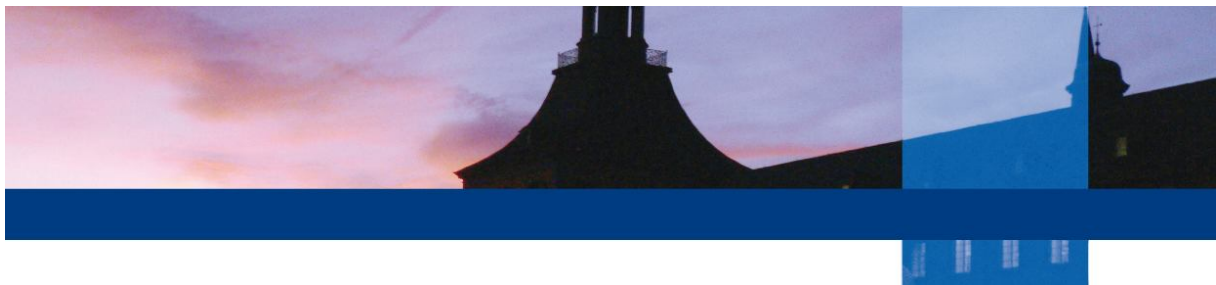
Experten	Rückmeldungen
Dr. J. Schade	<ul style="list-style-type: none"> - Im Vergleich zur heutigen Generation werden die zukünftig Älteren mobiler, ist das unbedingt als positiv zu bewerten? <ul style="list-style-type: none"> o Ja, denn dies ermöglicht die tägliche Versorgung (Prof. Dr. H. J. Kaiser). o Aber eine Steigerung der Mobilität im Sinne der Automobilität muss nicht zwangsläufig positiv bewertet werden, da dies auch eine Stagnation bedeuten kann, wenn die Baby Boomer z.B. alternative Kraftstoffe ablehnen (Dr. J. Schade). o Die positive Bewertung bezieht sich nicht auf die Umwelt bzw. die Gesellschaft im Allgemeinen, sondern auf die speziellen Konsequenzen für das Leben der älteren Generation (Prof. Dr. H.J. Kaiser).





-
- H. Holte**
- Hilfreich wäre eine Grafik mit zwei Kurven pro Szenario, um optisch darzustellen, welcher Art die Unterschiede zwischen den Szenarien sind, d. h. wie wichtig der einzelne Aspekt zur Charakterisierung des Szenarios ist.
 - o Dies ist eigentlich nicht möglich, da die jeweils angenommene Alternative in einem Szenario eine Gültigkeit von 100% aufweist (Dr. W. Schade).
-
- PhD MLA BSc P. Gaffron**
- Die genannten Alterungsprozesse, wie z. B. eine schwierigere tägliche Versorgung, sind allgemein gültig.
 - o Das Szenario A macht aber speziell für diesen Bereich positive Prognosen (Prof. Dr. G. Rudinger).
 - o Dies stimmt nur teilweise, da die Mobilität sich zwar insgesamt positiv entwickeln wird, die „Baby Boomer“-Generation dies aber nicht so stark annimmt und auch die untere Schicht nach Bourdieu nicht davon profitiert (Dr. W. Schade).
 - Warum nehmen die BabyBoomer diese Entwicklungen nicht an (Dr. H. Mollenkopf)?
 - In diesem Fall muss das Ausgangsniveau mitberücksichtigt werden: Man kann nicht global sagen, dass etwas besser oder schlechter wird (Prof. Dr. J. Blasius).
 - Das sieht man beispielsweise auch an den Ergebnissen zum Car-Sharing aus der empirischen Befragung. Die BabyBoomer kennen diese Neuerung nicht, akzeptieren sie folglich nicht und somit kommt es zu keiner Nutzung (Dr. W. Schade).
 - Es muss in der Betrachtung also getrennt werden zwischen dem grundsätzlichen Mobilitätsangebot der Umwelt auf der einen Seite und seiner Nutzung durch die „Baby Boomer“ – differenziert nach den verschiedenen Lebensstilgruppen – auf der anderen Seite (N. Haverkamp).
-



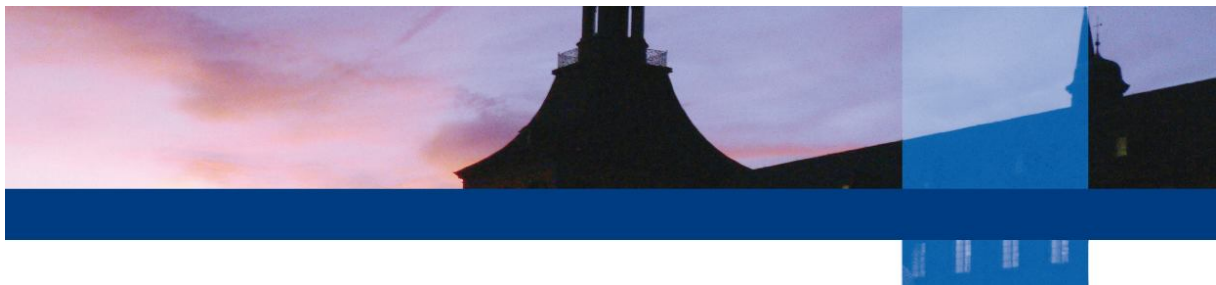


Gruppe 2: Szenario B

Szenario B wurde in der **Arbeitsgruppe zwei** bearbeitet. Zu dieser zählten die folgenden Expertinnen und Experten: PhD MLA BSc Philine Gaffron, Ursula Kloé, Prof. Dr. Tilman Mayer (nur am 04. Oktober), Dr. Heidrun Mollenkopf, Andreas Mühlichen, Dr. Anja Peters, Dr. Jens Schade, Prof. Dr. Caja Thimm (nur am 04. Oktober). Das Zentrum für Alternskulturen wurde in dieser Gruppe durch Prof. Dr. Georg Rudinger und Clara Schmies vertreten.

Aus der Arbeitsgruppe zwei fasste Dr. Heidrun Mollenkopf die Ergebnisse für das Gesamtplenum zusammen. In dieser Gruppe stand zunächst das **Verständnis sowie die Benennung der drei Lebensstiltypen** im Fokus. Anschließend wurden hier – analog zur Arbeitsgruppe eins – die Deskriptoren des Szenarios B auf **Konsistenz** überprüft. Zentral diskutiert wurde hier beispielsweise der Deskriptor „Mobilitätsleitbild“ aus Umfeld I (Gesellschaft): Was bedeuten die beiden Alternativen? Wie entwickelt sich dies in den verschiedenen Lebensstilgruppen? Insgesamt kam die Arbeitsgruppe zwei zu dem Fazit, dass sich durch die prognostizierten Entwicklungen des Szenarios B die **Disparitäten** zwischen den Lebensstilgruppen verschärfen würden, sich sowohl positive als auch negative Trends fortsetzen, Nachhaltigkeitstendenzen zwar etwas wichtiger werden, diese aber nicht flächendeckend und handlungsbestimmend greifen. Folglich betitelte die Arbeitsgruppe zwei das Szenario B wie folgt: **„Fortsetzung der bestehenden Situation mit geringen Veränderungstendenzen“**. Insgesamt konstatierte die Arbeitsgruppe zwei zudem, dass das Szenario B für das Jahr 2030 annimmt, dass Mobilitätsangebote reichhaltiger, aber auch teurer werden und sich lediglich auf Ballungsräume konzentrieren. Somit käme es zu einer Verringerung des Gesamtverkehrs, was zwar kaum zu Umweltauswirkungen führt, jedoch als negativ zu beurteilen ist für die soziale und gesellschaftliche Partizipation. Diese zusammengefassten Entwicklungsperspektiven zeigten sich des Weiteren in den einzelnen Umfeldern: Umfeldspezifisch ergeben sich Optimierungstendenzen für die Gruppe mit hohem ökonomischem und kulturellem Kapital und Verringerungstendenzen für die Gruppe mit niedrigem ökonomischem und kulturellem Kapital. Dies zeigt wiederum, dass sich im Sinne einer Schere die Kluft zwischen den Gruppen bezüglich der Mobilitätserschaltung, der Verkehrssicherheit sowie der Teilhabe am Verkehrsgeschehen weiter öffnet und die bereits vorherrschende Diskrepanz durch altersbedingte Veränderungen zusätzlich verschärft wird.





In Tabelle zwei werden **Rückmeldungen und Anregungen** zu den Ergebnissen der Arbeitsgruppe zwei kurz zusammengefasst:

Tabelle 2: Rückmeldungen und Anregungen zu Szenario B

Experten	Rückmeldungen
Prof. Dr. H.J. Kaiser	<ul style="list-style-type: none"> - Zwischen Szenario A und Szenario B zeigen sich diverse Parallelen. Allerdings sagt Szenario B eine geringere Veränderungstendenz vorher und Szenario A mehr Kreativität.
PhD MLA BSc P. Gaffron	<ul style="list-style-type: none"> - Das Niveau des Szenarios B ist ein anderes als in Szenario A: Die Veränderungen geschehen hier auf einem niedrigeren Niveau und sind extremer. <ul style="list-style-type: none"> o Zudem entwickelt sich die mittlere Lebensstilgruppe eher in die Richtung der untersten Lebensstilgruppe, wohingegen dies in Szenario A eher nicht der Fall zu sein scheint (A. Mühlichen). o Die mittlere Lebensstilgruppe ist in jedem Fall die Gruppe, die die meisten Veränderungen erfährt (Dr. W. Schade). Zudem stellt sie auch die heterogenste Gruppe dar (Prof. Dr. G. Rudinger).
Dr. W. Schade	<ul style="list-style-type: none"> - Sind die Personen in diesem Szenario (B) weniger mobil? <ul style="list-style-type: none"> o Dies kann in jedem Fall für die mittlere und die unterste Lebensstilgruppe angenommen werden (Dr. H. Mollenkopf).
Prof. Dr. G. Rudinger	<ul style="list-style-type: none"> - Es wäre relevant, die mittlere Lebensstilgruppe weiter zu differenzieren. Was geben die Szenarien für ein „splitting“ innerhalb der mittleren Lebensstilgruppe an Informationen? <ul style="list-style-type: none"> o In Szenario A nähert sich die mittlere Lebensstilgruppe eher der obersten an, in Szenario B nähert sie sich hingegen eher der unteren Lebensstilgruppe an. Dabei bleibt die Frage offen, wie weit sie absinkt. Für eine genauere Differenzierung könnte man die Zusammensetzung der Kapitalien diskutieren (Prof. Dr. J. Blasius). o Zudem muss betrachtet werden, dass sich in der mittleren Lebensstilgruppe große Unterschiede in Abhängigkeit davon zeigen, ob die Personen in der Stadt oder auf dem Land wohnen. Auf dem Land zeigt sich häufiger eine schlechtere Situation (Dr. W. Schade). o Differenziert man nach den einzelnen Kapitalien, so ergibt sich, dass in Szenario A eher die Personen aus der mittleren Lebensstilgruppe





mit einem hohen kulturellen Kapital von den prognostizierten Entwicklungen profitieren, da sie in der Lage sind, insbesondere mit den vorhergesagten Innovationen umzugehen. In Szenario B hingegen profitieren eher die Personen aus der mittleren Lebensstilgruppe, die ein hohes ökonomisches Kapital aufweisen, da die Kosten für Mobilität steigen (PhD MLA BSc P. Gaffron).

- Dementsprechend ist die mittlere Lebensstilgruppe in Szenario A dynamisch, greift vieles auf. Diese Gruppe steht in Szenario A im Mittelpunkt, ist beispielsweise Zielgruppe für kulturelle Angebote etc. Somit zeichnet sich eine endogene Entwicklung ab (Prof. Dr. H.J. Kaiser).

Dr. H. Mollenkopf

- Es wäre für das Projekt darüber hinaus interessant, die Lebensstile anhand der Befragung und der Verknüpfung mit soziodemographischen Merkmalen zu differenzieren.
 - D. h. man würde innerhalb der Gruppen die „Kapitalmischung“ betrachten. Insgesamt können in der mittleren Lebensstilgruppe gleiche Volumina erreicht werden durch unterschiedliche Kapitalzusammensetzungen. Dies sollte ebenfalls berücksichtigt werden (Prof. Dr. G. Rudinger).
 - Des Weiteren könnte man auch das soziale Kapital der Personen betrachten. Dies ist bisher nicht geschehen (Prof. Dr. J. Blasius).
-





Erarbeitung möglicher Trendbruchereignisse

Zum Abschluss des Workshops wurden mögliche Trendbruchereignisse erarbeitet und diskutiert. Hierbei handelt es sich um **plötzlich eintretende, vorher nicht zu erkennende, die Entwicklungsverläufe möglicherweise umlenkende Ereignisse**. Die im Rahmen des Szenarioworkshops erarbeiteten Vorschläge werden in Tabelle drei überblicksartig unter Angabe des Experten sowie zusätzlicher Anmerkungen aufgeführt.

Tabelle 3: Mögliche Trendbruchereignisse

Trendbruchereignis	Experten	Anmerkung
Deflation	B. Kraus	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Deflation wäre kein überraschendes Ereignis, sondern eher das Ergebnis einer schleichenden Entwicklung (Dr. Mollenkopf).
Privatisierung (sozialer Systeme sowie öffentlicher Räume)	B. Kraus	<ul style="list-style-type: none"> - Dies hätte eine Neuordnung der Lebensstilgruppe B zur Folge. In den Städten würden sich nur noch konsumfähige Personen finden (Kraus). - Allerdings ist der öffentliche Raum bereits heute ein „Bezahlraum“ (Prof. Dr. Kaiser). - Zudem sind Privatisierung und Deflation nicht unabhängig voneinander, denn das soziale System geht von einer permanenten Produktivitätssteigerung aus und somit wäre eine Privatisierung die Folge einer möglichen Deflation (Prof. Dr. Kaiser). - Eine Folge daraus wäre, dass Szenario B wahrscheinlicher würde als Szenario A (Dr. J. Schade). Darauf müsste man im Rahmen einer Politikberatung aufmerksam machen (Prof. Dr. Kaiser).
Abwehr von Terrorangriffen	B. Kraus	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeint war diesbezüglich nicht die Abwehr von realer Gewalt, sondern der Eingriff aufgrund der Vorstellung einer möglichen Gefahr (Kraus).
Massiver Wertewandel in der BabyBoomer-Generation mit einer	Dr. W. Schade	<ul style="list-style-type: none"> - Dies könnte auch die Folge eines anderen Trendbruchereignisses sein (PhD MLA BSc





Abkehr vom automobilen Leitbild	Gaffron).	
Im Rahmen der Klimapolitik bekäme jeder ein individuelles Budget zugeteilt.	Dr. A. Peters	
Maßnahmen der Ordnungspolitik aufgrund des Klimawandels	PhD MLA BSc P. Gaffron	- Dieser Aspekt wird auch von der BAST zurzeit diskutiert (Holte).
Einführung einer obligatorischen Untersuchung	H. Holte	- Dies ist ein Einflussfaktor und kann somit kein Trendbruchereignis sein (W. Schade). Allerdings könnte es dennoch ein Trendbruchereignis sein, wenn als sicheres Ergebnis gelten würde, dass es nicht zur Einführung einer obligatorischen Untersuchung kommt und dies doch geschieht (Prof. Dr. Rudinger).
Von außen kontrollierte Geschwindigkeitsbegrenzungen im automobilen Verkehr	H. Holte	- Noch extremer wäre die Einführung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung (Dr. Mollenkopf). - Wobei die Einführung einer „Tempo 30“-Regelung innerhalb geschlossener Ortschaften in Szenario A enthalten ist (Dr. W. Schade).
Supergau des Atomkraftwerkes Biblis A	Prof. Dr. M. Ehling	
Unbemanntes automatisches Fahren (generell: technologische „Revolutionen“)	Dr. J. Schade	
Umverteilung der Gelder in der Politik und somit weniger Geld für Mobilität	H. Holte	- Dies ist im Sinne eines relativen Sparens in Szenario B enthalten (Dr. Peters).
Erfindung eines „Anti-Aging“-Gens	Dr. W. Schade	- Dafür ist evtl. der Zeitraum von 20 Jahren zu knapp (Prof. Dr. Rudinger). - Wahrscheinlicher wäre die Entwicklung eines Mittels gegen Demenz, dies hätte eine Wirkung auf die Altersbilder in der Gesellschaft (Prof. Dr. Kaiser).
Pkw-Verbot bzw. hohe Pkw-Maut in	C. Schmies	





Städten als gesetzliche Regelung

Ölkrise	Dr. H. Mollenkopf	<ul style="list-style-type: none"> - Laut einer Shell-Studie spielt ein massiver Einbruch – z.B. aufgrund einer Nahosteskalation – keine Rolle (Kraus). Allerdings konstatiert Dr. W. Schade, dass dies durchaus in den nächsten drei Jahren möglich sei. - Unter Umständen ist dieser Aspekt nicht im Sinne einer faktischen, sondern einer gefühlten Knappheit relevant (Prof. Dr. Rudinger).
---------	--------------------------	---

Übereinstimmend wurde festgehalten, dass möglichst wenige Überschneidungen zwischen den Trendbruchereignissen des Projektes MOBIL 2030 und denen vorheriger Mobilitätsszenarien bestehen sollen. Zu diesem Zweck sollen sowohl Abgleiche mit existierenden Szenariostudien wie beispielsweise den Untersuchungen von ifmo vorgenommen werden, als auch die Trendbruchereignisse den internen und externen Experten zur weiteren Ausdifferenzierung vorgelegt werden.

Nächste Schritte

Abbildung 1 stellt dar, dass im **weiteren Verlauf des Projektes**

1. die empirische Befragung umfassend ausgewertet und die Lebensstilanalyse spezifiziert werden sollen.
2. die Zukunftsbilder durch Befragung externer Experten sowie Betroffener evaluiert werden.
3. unter Mitwirkung der Experten sowie zukünftiger Älterer die Erarbeitung konkreter Maßnahmen für Politik, Gesellschaft und Wirtschaft im Sinne einer Politikberatung erfolgt. In diesem Rahmen soll entsprechend betrachtet werden, welche Szenarien erstrebenswert sind und welche nicht, sowie welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um wünschenswerte Entwicklungen zu erreichen bzw. negative zu verhindern.



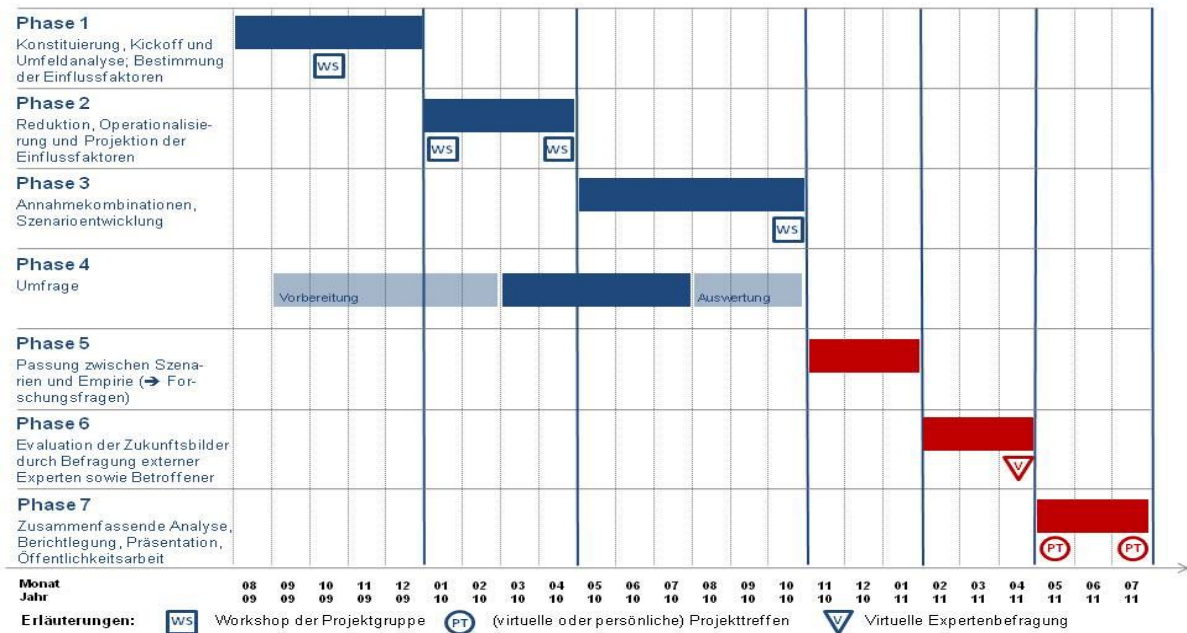
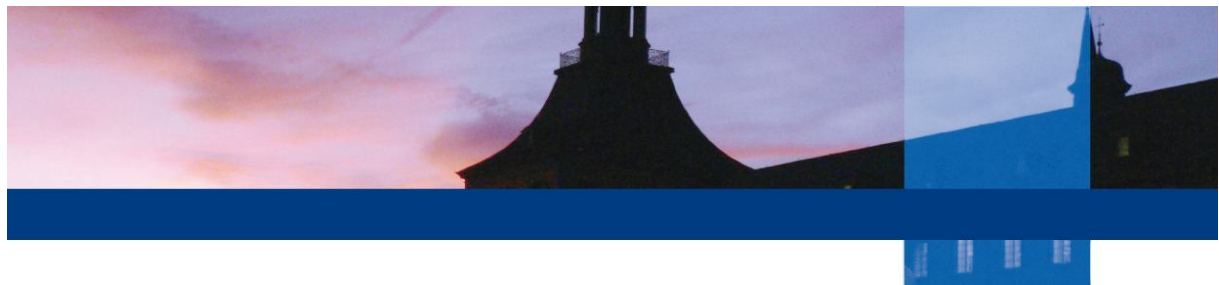


Abbildung 1: Weiterführende zeitliche Planung



Kontaktdaten

Prof. Dr. Georg Rudinger (Projektleitung)

Zentrum für Alternskulturen (ZAK) / Zentrum für Evaluation und Methoden (ZEM)

Oxfordstraße 15

53111 Bonn

Tel.: 0228 – 73 4151

Email: rudinger@uni-bonn.de

Dipl.-Psych. Nicolas Haverkamp

Zentrum für Alternskulturen (ZAK)

Oxfordstraße 15

53111 Bonn

Tel.: 0228 – 73 62334

Email: haverkamp@zak.uni-bonn.de



Politikberatungsworkshop I

Rahmendaten

Veranstaltungsort Universitätsclub Bonn, Konviktstraße 9, 53113 Bonn
Datum 29. April 2011
Uhrzeit 10:30h bis 17:30h

Teilnehmer

Extramurale Experten

Prof. Dr. Manfred Ehling (Statistisches Bundesamt)
Prof. Dr. Michael Falkenstein (Universität Dortmund)
Prof. Dr. Frank Fichert (FH Worms)
Steffen Friedl (Fraunhofer ISI)
Dipl.-Psych. Anuschka Hesse-Germann (GUVU)
Dr. Hardy Holte (BAST)
Claudia Kaiser (BAGSO)
Prof. Dr. Heinz Jürgen Kaiser (Universität Erlangen-Nürnberg)
Bertram Kraus (Universität Erlangen-Nürnberg)
Gabriele Lehnen (Befragungsteilnehmerin)
Hans-Jürgen Lemcke (Befragungsteilnehmer)
Dipl.-Ing. Franz P. Lindner (Planerbüro Südstadt)
Dr. Anja Peters (Fraunhofer ISI)
Monika Salewski (Befragungsteilnehmerin)
Dr. Mehmet Sarikaya (VRS)
Dipl.-Ing. Evelin Unger-Azadi (MBWSV NRW)

Experten der Universität Bonn

Dr. Udo Käser
Prof. Dr. Tilman Mayer
Prof. Dr. Michael-Burkhard Piorkowsky

Zentrum für Alternskulturen

Nicolas Haverkamp
Claudia Krahe (Praktikantin)
Hanna Neugebauer (studentische Hilfskraft)
Prof. Dr. Georg Rudinger



MOBIL 2030 Politikberatungs-Workshop – 29. April 2011

MOBILITÄTSKULTUR IN EINER ALTERNDEN GESELLSCHAFT: SZENARIEN FÜR DAS JAHR 2030

AGENDA

- | | |
|--------|---|
| 10:30h | Einführung in die Veranstaltung und Vorstellungsrunde |
| 10:45h | Vorstellung der Methodik des Forschungsprojekts |
| 11:00h | <p>Einflussumfelder der Mobil 2030 Szenarien:
Präsentation und Diskussion</p> <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Szenario A:</i>
Innovative Veränderungen mit Jüngeren als aktiven Trendsettern▪ <i>Szenario B:</i>
Fortsetzung der bestehenden Situation mit geringen Veränderungstendenzen |
| 13:00h | Mittagessen |
| 13:45h | Allgemeine Diskussion der Implikationen der Szenarien |
| 15:30h | Kaffeepause |
| 16:00h | Ableitung potenzieller verkehrspolitischer Maßnahmen zur lebenslangen Mobilitätserhaltung der „Babyboomer“-Generation |
| 17:30h | Verabschiedung |



**Veranstaltungsort:**

Universitätsclub Bonn
Konviktstr. 9
53113 Bonn

Ansprechpartner:

Dipl.-Psych. Nicolas Haverkamp ☎ 0228 – 73 4139, ✉ haverkamp@zak.uni-bonn.de

Dipl.-Psych. Hanna Neugebauer ☎ 0228 – 73 4139, ✉ neugebauer@zak.uni-bonn.de

Veranstalter:

Zentrum für Alternskulturen (ZAK)
Oxfordstr. 15
53111 Bonn

Sprecher:

Prof. Dr. Georg Rudinger ☎ 0228 – 73 4151, ✉ rudinger@zak.uni-bonn.de





Ergebnisprotokoll

Politikberatungsworkshop am 29.04.2011

**Forschungsvorhaben MOBIL 2030 „Mobilitätskultur in einer altern-
den Gesellschaft: Szenarien für das Jahr 2030“**

- Ein von der VolkswagenStiftung gefördertes Forschungsprojekt -

Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn
Zentrum für Alternskulturen (ZAK)

Prof. Dr. Georg Rudinger

Dipl.-Psych. Nicolas Haverkamp

Cand.-Geogr. Claudia Krahe

Dipl.-Psych. Hanna Neugebauer





Rahmendaten

Die Veranstaltung fand am 29. April 2011 im **Universitätsclub Bonn**, Konviktstr. 9, 53113 Bonn statt.

Teilnehmer des MOBIL 2030 Politikberatungs-Workshops:

- LRD Prof. Dr. Manfred **Ehling** (Statistisches Bundesamt)
- Prof. Dr. med Michael **Falkenstein** (Universität Dortmund)
- Prof. Dr. Frank **Fichert** (Fachhochschule Worms)
- Steffen **Friedl** (Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI))
- Nicolas **Haverkamp** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Dipl.-Psych. Hardy **Holte** (Bundesanstalt für Straßenwesen)
- Dipl.-Psych. Anuschka **Hesse-Germann** (Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V.)
- Frau Claudia **Kaiser** (Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO) e.V.)
- Dr. Udo **Käser** (Universität Bonn)
- Prof. Dr. Heinz Jürgen **Kaiser** (Universität Erlangen-Nürnberg)
- Claudia **Krahe** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Bertram **Kraus** (Universität Erlangen-Nürnberg)
- Gabriele **Lehnen** (Teilnehmerin empirische Befragung)
- Dipl.-Ing. Franz P. **Linder** (Planerbüro Südstadt Köln)
- Prof. Dr. Tilman **Mayer** (Universität Bonn)
- Hanna **Neugebauer** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Dr. Anja **Peters** (Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI))
- Prof. Dr. Georg **Rudinger** (Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn)
- Frau Monika **Salewski** (Teilnehmerin empirische Befragung)
- Dr. Mehmet **Sarikaya** (Leiter Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis)
- Dipl.-Ing. Evelin **Unger-Azadi** (Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen u. Verkehr NRW)





Präsentation der Szenarien sowie der Ergebnisse der empirischen Befragung

Die beiden im Projektverlauf entwickelten Szenarien wurden – strukturiert nach den sechs Einflussumfeldern – überblicksartig dargestellt und um die jeweils relevanten Ergebnisse der empirischen Befragung ergänzt.

Im Anschluss an jedes Einflussumfeld erfolgte eine Diskussion in der Gesamtgruppe über die Implikationen der Szenarien, inklusive möglicher Ergänzungen (z. B. aus der Befragung) und Anmerkungen.

Abschließend wurden Maßnahmen abgeleitet, die die Passung zwischen den Rahmenbedingungen und den Mobilitätswünschen der Babyboomer optimieren könnten.

Im Folgenden werden die Anmerkungen zu den präsentierten Umfeldern der Szenarien sowie mögliche Maßnahmen und Anregungen für eine Politikberatung dargestellt.

Umfeld I

Gesellschaft

Allgemeine Anmerkungen:

- Gewünscht wurden zunächst genauere Angaben aus der empirischen Befragung zu der Frage, wie viele der Babyboomer einen Führerschein besitzen. Diese Information liefert – aufgeteilt nach den drei Lebensstilgruppen – die folgende Tabelle 1. In Bezug auf den kombinierten Besitz eines Pkw- und Motorradführerscheins ergibt sich überdies noch ein erwähnenswerter Geschlechtsunterschied, den Abbildung eins verdeutlicht: Nahezu die Hälfte der befragten Männer (46,7%) weist diese Kombination auf, jedoch nur 13,1% der Frauen.





Tabelle 1: Führerscheinbesitz in Abhängigkeit von der Lebensstilgruppe

Fahrzeuge/ Führerschein	Lebensstilgruppe I (n = 223)	Lebensstilgruppe II (n = 543)	Lebensstilgruppe III (n = 267)
Pkw	157 (70.4%)	365 (67.2%)	181 (67.8%)
Motorrad	2 (0.9%)	3 (0.6%)	2 (0.7%)
Pkw und Motorrad	60 (26.9%)	153 (28.2%)	67 (25.1%)
Weder noch	4 (1.8%)	22 (4.1%)	17 (6.4%)
Gesamt	223 (100%)	543 (100%)	267 (100%)

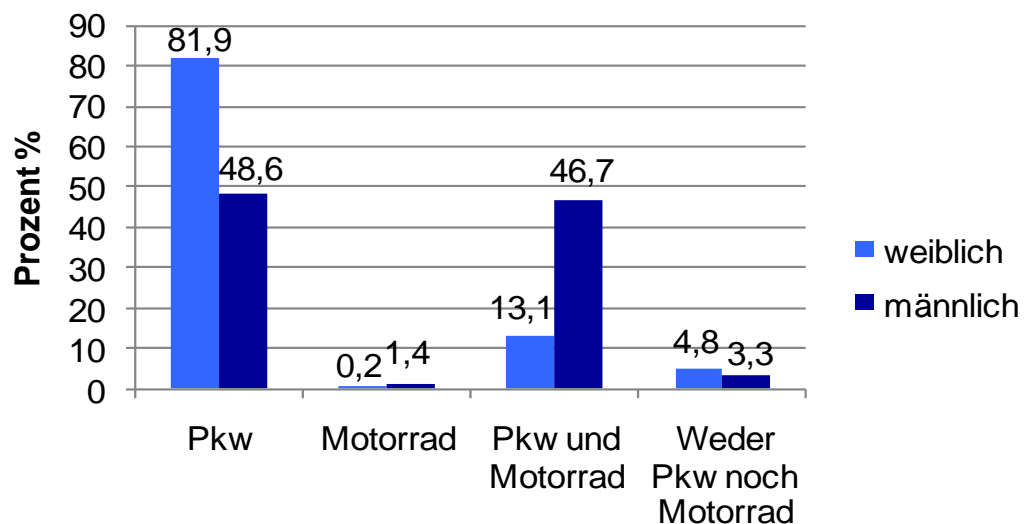


Abbildung 1: Geschlechtsunterschiede in den Fahrzeugklassen des Führerscheins

- Entscheidender für die Mobilität im motorisierten Individualverkehr als der Besitz eines Pkw-Führerscheins ist demnach die Verfügbarkeit eines Pkws im Haushalt, da schätzungsweise über 90% der Babyboomer – und somit fast alle Angehörigen dieser Alterskohorte – einen Führerschein besitzen. Tabelle 2 verdeutlicht jedoch, dass auch die Verfügbarkeit eines Pkws im Haushalt innerhalb der Babyboomer-Generation weit verbreitet ist – von deutlich über neunzig Prozent in Lebensstilgruppe I bis zu knapp 87 Prozent in Lebensstilgruppe III.



Tabelle 2: verfügbare Fortbewegungsmittel im Haushalt in Abhängigkeit von der Lebensstilgruppe

Fahrzeuge/ Führer- schein	Lebensstilgruppe I (n = 223)	Lebensstilgruppe II (n = 543)	Lebensstilgruppe III (n = 267)
Pkw	207 (92.8%)	490 (90.2%)	232 (86.9%)
Motorrad	27 (12.1%)	64 (11.8%)	25 (9.4%)
Motorroller	15 (6.7%)	30 (5.5%)	30 (11.2%)
Fahrrad	177 (79.4%)	437 (80.5%)	208 (77.9%)
Keine Angabe	3 (1.3%)	11 (2.0%)	3 (1.1%)
Gesamt	223 (100%)	543 (100%)	267 (100%)

- Gemeinsam ist der „Babyboomer“-Generation neben der starken Pkw-Präferenz in der Gegenwart laut beiden Szenarien auch, dass sich mit der Perspektive auf das Jahr 2030 ein Wandel vom automobilen Leitbild hin zu einer multimodalen Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel ergibt. So geben um die 40% der Befragten jeder Lebensstilgruppe – wie Tabelle 3 verdeutlicht – an, dass sie den Pkw im Jahr 2030 seltener nutzen werden.

Tabelle 3: Zukünftig gewünschte Autonutzung in Abhängigkeit von der Lebensstilgruppe

Einschätzung, wie oft das Auto im Jahr 2030 im Vergleich zu heute genutzt wird.	Lebensstilgruppe I (n = 217)	Lebensstilgruppe II (n = 511)	Lebensstilgruppe III (n = 245)
Seltener	97 (44.7%)	218 (42.7%)	88 (35.9%)
Genauso häufig	103 (47.5%)	248 (48.5%)	123 (50.2%)
Öfter	17 (7.8%)	45 (8.8%)	34 (13.9%)
Gesamt	217 (100%)	511 (100%)	245 (100%)

- Es ergeben sich einige Unstimmigkeiten zwischen den Bedürfnissen der Babyboomer und den Trends in der Städteplanung: Während in der empirischen Befragung laut Tabelle 4 etwa 50% der Befragten angeben, im Jahr 2030 häufiger zu Fuß zu gehen, wurden Fußgänger in der Stadtplanung in den letzten Jahren vernachlässigt. Hier ergibt sich also Handlungsbedarf. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Straße als „Lebensraum“ der Menschen be-





trachtet wird (als Ort der „Kommunikation“ und des „sich Fortbewegens“). Ein Einklang bzw. eine Harmonisierung zwischen den Basismobilitäten (Fahrradverkehr und Fußverkehr sowie motorisierter Individualverkehr) ist unumgänglich.

Tabelle 4: Zukünftig gewünschtes „Zu-Fuß-Gehen“ in Abhängigkeit von der Lebensstilgruppe

Einschätzung, wie oft im Jahr 2030 im Vergleich zu heute zu Fuß gegangen wird.	Lebensstilgruppe I (n = 223)	Lebensstilgruppe II (n = 537)	Lebensstilgruppe III (n = 266)
Seltener	24 (10.8%)	45 (8.4%)	28 (10.5%)
Genauso häufig	96 (43.0%)	217 (40.4%)	93 (35.0%)
Öfter	103 (46.2%)	275 (51.2%)	145 (54.5%)
Gesamt	223 (100%)	537 (100%)	266 (100%)

- Die Bevölkerung wird „bunter“/heterogener (durch Migration). Wie wirkt sich das auf die Gesellschaft aus? Die Szenarien A und B unterscheiden sich darin, dass in Szenario A von einer gelungenen Integration ausgegangen wird, in Szenario B dagegen von einer misslungenen Integration (Segregation). In den Szenarien wird eher das gesamtgesellschaftliche Phänomen betrachtet und die Frage gestellt, ob die Integration der Migranten allgemein gelingt.

Interessant wäre aber auch die Frage, ob sich das Mobilitätsverhalten der Migranten und der restlichen Bevölkerung unterschiedlich entwickeln wird. Werden mit den Maßnahmen auch Migranten erreicht?

- Wie viele Migranten haben an der Befragung teilgenommen? Es wäre interessant, die Analyse nach den Umfeldern nach Migrationshintergrund (ja/nein) getrennt durchzuführen. Allerdings stößt man hier an die Grenzen der Auswertungsmöglichkeiten: In der Befragung wurde (neben dem aktuellen Wohnort per Postleitzahl) „lediglich“ die Staatsangehörigkeit erhoben; die allgemein gültige Definition von „Migrationshintergrund“ ist jedoch unabhängig von der aktuellen Staatsangehörigkeit.
- Der Migrationshintergrund wurde als weniger entscheidend für das Mobilitätsverhalten einer Person eingeschätzt als die Unterscheidung, in welcher Lebenssituation sich eine Person gerade befindet (wo sie wohnt etc.).





Ein Blick auf die Diskrepanz zwischen den Wohnlagen (operationalisiert durch die Einwohnerzahl des Wohnortes), die evtl. zumindest teilweise auf das niedrigere ökonomische Kapital der Lebensstilgruppe III zurückzuführen ist, führt zu weiteren Differenzen:

Durch die tendenziell eher ländliche Wohnlage (vgl. Tabelle 5) gestaltet sich insbesondere für die Lebensstilgruppe III die generelle Anbindung problematisch.

Tabelle 5: Größe des Wohnorts in Abhängigkeit von der Lebensstilgruppe

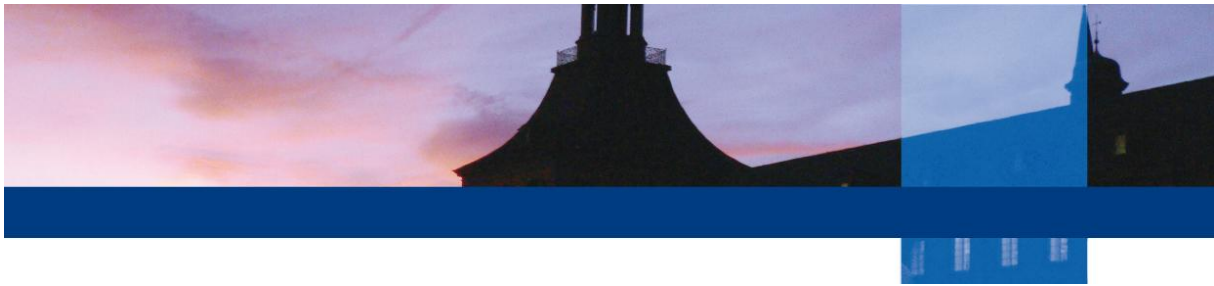
Einwohnerzahl Wohnort	Lebensstilgruppe I (n = 223)	Lebensstilgruppe II (n = 537)	Lebensstilgruppe III (n = 263)
Unter 5.000	45 (20.2%)	156 (29.1%)	96 (36.5%)
5.000 bis 20.000	62 (27.8%)	131 (24.4%)	70 (26.6%)
20.000 bis 100.000	51 (22.9%)	123 (22.9%)	54 (20.5%)
100.000 bis 500.000	30 (13.5%)	71 (13.2%)	26 (9.9%)
500.000 und mehr	35 (15.7%)	56 (10.4%)	17 (6.5%)
Gesamt	223 (100%)	537 (100%)	263 (100%)

- Somit kommt in ländlichen Regionen im Allgemeinen dem Pkw als Fortbewegungsmittel eine besondere Relevanz zu. Unterstrichen wird diese Annahme durch die Erkenntnis aus Tabelle 6, laut der die „unteren“ Lebensstilgruppen sich stärker auf das Automobil als Fortbewegungsmittel angewiesen fühlen.

Tabelle 6: Gebundenheit an den Pkw in Abhängigkeit von der Lebensstilgruppe

Möglichkeit alltäglicher Aktivitäten ohne Pkw	Lebensstilgruppe I (n = 212)	Lebensstilgruppe II (n = 510)	Lebensstilgruppe III (n = 245)
Sehr gut	21 (9.9%)	34 (6.7%)	23 (9.4%)
Eher gut	55 (25.9%)	124 (24.3%)	47 (19.2%)
Eher schlecht	78 (36.8%)	193 (37.8%)	90 (36.7%)
Sehr schlecht	58 (27.4%)	159 (31.2%)	85 (34.7%)
Gesamt	212 (100%)	510 (100%)	245 (100%)





- Generell wurde der sozialen Atmosphäre in Umfeld I eine entscheidende Rolle zugesprochen.

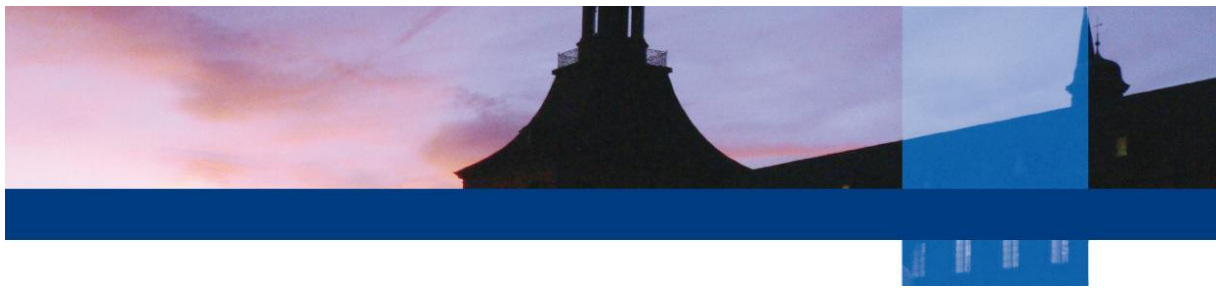
zu Szenario B

- Der Ausdruck „Intermodalität als *Leitbild*“ ist missverständlich, denn Intermodalität umfasst immer auch Anteile des öffentlichen Verkehrs. Daher ist dieser Punkt nicht konsistent mit den anderen Aussagen des Szenarios B, z.B. der sozialen Atmosphäre. Denn wenn die soziale Atmosphäre gut ist, dann werden auch viele Menschen den ÖPNV nutzen, ist das Klima dagegen schlecht, nutzen wenige den ÖPNV. Daher kann man den Begriff der „Intermodalität“ als Trend bezeichnen, der eher jüngere Generation betreffen wird.
- Intermodalität stellt demnach eher ein „*Ziel*“ oder eine „*Notwendigkeit*“ als ein „*Leitbild*“ dar.

Maßnahmen:

- Intermodalität sollte in der Politik als Leitbild vermittelt werden, den Trends „Segregation“ und „Desintegration“ sollte entgegengewirkt werden.
- Haushalts- und Familienstrukturen sollten mit berücksichtigt werden (es gibt mehr Single-Haushalte etc.). Hierzu bleibt festzuhalten, dass die größte Gruppe über alle drei Lebensstilgruppen hinweg in Haushalten mit zwei bis drei Personen lebt, jedoch aus diesem Charakteristikum nur schwer Rückschlüsse auf die Lebenssituation in zwanzig Jahren gezogen werden können.
- Das Sicherheitsbedürfnis hält die 3. Lebensstilgruppe von der ÖV-Nutzung ab. Maßnahmen sollten daher an der Verbesserung der Sicherheit ansetzen. Insbesondere die unterste Lebensstilgruppe ist auf den Pkw angewiesen, da sie schlecht an Alternativen angebunden ist (vgl. Ergebnisse aus den obigen Tabellen 5 und 6). Daher sollte die Netzdichte außerhalb der Stadtkerne verbessert werden. Das Problem beim Ausbau der Netzdichte besteht darin, dass man sich aus ökonomischen Gründen auf den Ausbau in Stadtkernen und auf wirtschaftliche Strecken beschränkt. Die Versorgung ländlicher Regionen und stadtnaher Gebiete bleibt bei diesem Entwicklungstrend auf der Strecke. Eine Maßnahme, dieser Entwicklung entgegenzuwirken, liegt darin, flexiblere Bedienformen im ÖPNV anzubieten. Diese können aus einer Kombination von Bus und Bahnverkehr, sowie Anrufsammeltaxen und Rufbussen bestehen.





Umfeld II

Individuum

Allgemeine Anmerkungen

- Mit der positiven vs. negativen Entwicklung verkehrs- bzw. mobilitätsrelevanter Personenmerkmale sind Persönlichkeitsmerkmale wie z.B. Emotionalität, Risikobereitschaft etc. gemeint. Ein positives Mobilitätsverhalten zeichnet sich z.B. durch rücksichtsvolles, geplantes Handeln aus.
- Weiterhin wurde das Thema Altersteilzeit angesprochen. Es ist fraglich, ob dieses Modell in Zukunft überhaupt noch existieren wird. Es ist auch möglich, dass in Zukunft eher versucht wird, die „Alten“ im Beruf zu halten und sie weniger „ausgegliedert“ werden. Dieser Aspekt wurde u.a. im Bereich des Freizeitverhaltens-/Rentenalter mitdiskutiert.
- Der Begriff „monetäre Kosten“ ist missverständlich bzw. nicht korrekt, da Kosten zunächst immer in monetären Einheiten ausgedrückt werden können. Der Ausdruck soll jedoch deutlich machen, dass es hier nicht um die Gesamtkosten geht, sondern ausschließlich um unmittelbar für den „Betroffenen“ sichtbare Kosten (Benzin, Fahrkarten ÖPNV), die das Mobilitätsbudget strapazieren. Kosten, die z.B. durch die Abnutzung des Fahrzeugs entstehen oder gar externe Kosten wie die Umweltverschmutzung werden nämlich nicht in die Entscheidung „mit eingerechnet“, wenn es um die Frage geht, welches Verkehrsmittel gewählt wird.
- Auch wenn z.B. Benzinpreise weiter in kleinen Schritten ansteigen, bleibt die Mobilität erhalten: Das Auto wird weiterhin genutzt. Die Preiselastizität ist in diesem Fall sehr gering.

Als Beispiel wurde die Befragung einer Diplomandin von Herrn Piorkowsky angeführt, die herausfand, dass das Auto weiterhin als Verkehrsmittel genutzt wird, egal wie hoch die Benzinpreise steigen.

zu Szenario A

- Konsistenzproblem: Einerseits wird das Rentenalter bis zum Jahr 2030 laut Szenario A auf 67 Jahre angehoben sein, andererseits gibt Szenario A ein „früheres Auftreten des Freizeitverhal-





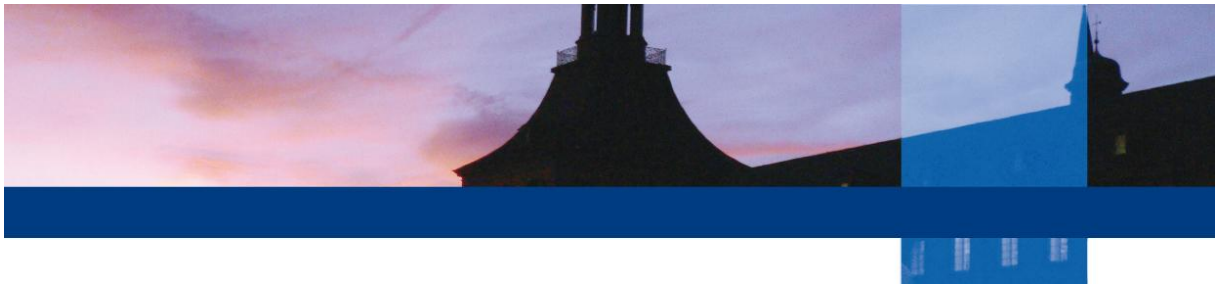
tens der Rentner“ an. Im Vergleich zur Rente mit 70 in Szenario B handelt es sich auch in der Tat um ein „früheres“ Freizeitverhalten. Es muss jedoch stets deutlich gemacht werden, dass Szenario A kein „früheres“ Freizeitverhalten für die Babyboomer im Vergleich zu den Rentnern heute postuliert. Dies stünde nämlich sonst – trotz vereinzelter Gegentrends durch Teilzeitmodelle, frühere Erwerbslosigkeit etc. – im Widerspruch zur heute schon fest stehenden Anhebung des Rentenalters auf mindestens 67 Jahre.

Maßnahmen:

- Es gibt durchaus Programme, die lebenslanges Lernen fördern. Diese werden von der weniger gebildeten Schicht jedoch häufig schlichtweg nicht wahrgenommen.
- Der Begriff „kognitive Altersbeeinträchtigungen“ ist zu allgemein gefasst und sollte stärker differenziert werden; z. B. nimmt die Fähigkeit, die Aufmerksamkeit zu halten, durch die „Berieselung“ heutzutage immer mehr ab. Andere kognitive Fähigkeiten nehmen dagegen zu. Hierzu wurde angemerkt, dass die Szenarien in der gezeigten Präsentation notwendigerweise sehr knapp dargestellt wurden. Differenziertere Entwicklungen können z.B. im Bericht oder den Deskriptorentabellen, in denen die einzelnen Einflussfaktoren inklusive ihrer theoretischen Begründungen, ihrer potenziellen Alternativen und möglicher Auswirkungen detailliert beschrieben wurden, nachgelesen werden.
- Für eine Politikberatung ist es wichtig, dass die Ursachen für diese kognitiven Veränderungen mitgeliefert werden, damit die „Stellschrauben“ bekannt sind und Maßnahmen gezielt ansetzen können. Als Beispiele sollen hier dienen: Das periphere Sehen ist im Alter weiterhin eingeschränkt. Auch die Blendempfindlichkeit nimmt im Alter zu. Im Alter unterliegen einige fahrrelevante kognitive Funktionen einem Leistungswandel. Dazu zählen Schwierigkeiten bei der visuellen Suche und bei Doppeltätigkeit, eine veränderte Zeitwahrnehmung, eine eingeschränkte Handlungsüberwachung und Inhibitionsfähigkeit sowie eine Verschlechterung des Arbeitsgedächtnisses. Im Alter sind verschiedene motorische Funktionen beeinträchtigt. Betroffen ist u.a. die Bewegungskoordinationsfähigkeit.

Die Gesamtprävalenz der häufigsten psychiatrischen und neurologischen Erkrankungen beträgt ca. 35% (Demenz, Depression, M. Parkinson, Schlaganfall).





- Die mentale Buchführung bzgl. des ÖPNV setzt dann ein, wenn die Preise für den ÖPNV steigen, da hier bei jeder einzelnen Fahrt (falls kein Monatsticket o.ä. vorhanden) bezahlt werden muss. Dann werden Verkehrsteilnehmer eher auf das Fahrrad umsteigen!
- Die kognitiven Beeinträchtigungen (z.B. bei der kognitiven Suche) können beeinflusst werden, z. B. durch Training.

Empfehlung an die Politik: Trainingsangebote zur Vorbeugung! Hier ergibt sich jedoch das Problem, wie die gesamte Zielgruppe erreicht werden kann, da erfahrungsgemäß nur ein geringer Prozentsatz der Zielpopulation an solchen Trainings teilnimmt und außerdem eine Selbstselektion in dem Sinne auftritt, als die Teilnehmer tendenziell Personen sind, die ohnehin schon aufgeschlossen gegenüber Fortbildungs- und Trainings-Maßnahmen sind.

Wie kann man die „breite Masse“ mit den Trainingsangeboten erreichen?

A) Zwangsmaßnahmen B) Verordnungen C) obligatorische „Trainings“ D) obligatorische „Beratung“ (siehe unten)

Wichtig ist, dass man in Zukunft Begriffe wie „Führerschein auf Zeit“ oder „Nachprüfungen“ vermeidet, da diese negativ konnotiert sind und diese Prüfungen zudem von einem Großteil aller Verkehrsteilnehmer nicht bestanden würden. Zur Vermeidung einer Diskriminierung älterer Verkehrsteilnehmer müssten derartige Maßnahmen nach dem Führerscheinwerb in festgelegten Zeitintervallen obligatorisch umgesetzt werden – und nicht erst ab einem bestimmten Lebensalter.

Umfeld III

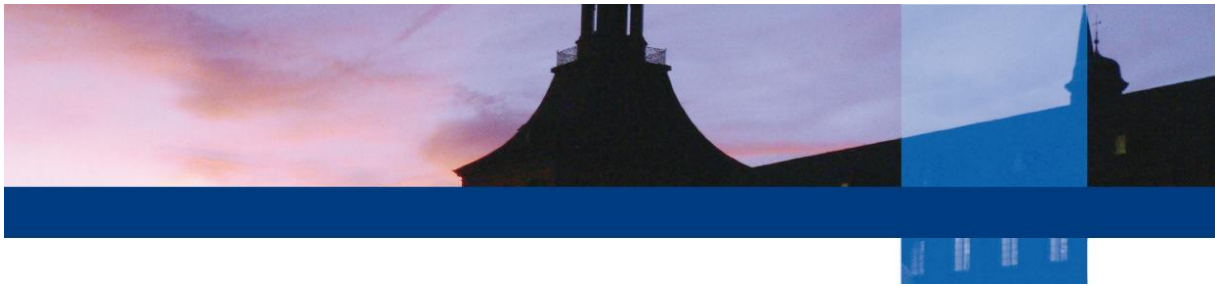
Raumstruktur

Anmerkungen:

„Flexiblere Bedienformen“ im ÖPNV.

- Dies bezieht sich nur auf ländliche Regionen. Es wurde vorgeschlagen, nach Stadt und ländlicher Region zu unterteilen anstelle der gebildeten Lebensstilgruppen. Angesichts der Kategorien der Frage nach der Einwohnerzahl des Wohnorts (vgl. Tabelle 5) müsste für eine solche





Fragestellung noch festgelegt werden, ab wie vielen Einwohnern von einer städtischen vs. ländlichen Region ausgegangen werden soll.

Warum gibt es die unterste Lebensstilgruppe nur auf dem ländlichen Raum?

- Es handelt sich um eine missverständliche Formulierung in den Befragungsergebnissen: Die unterste Lebensstilgruppe lebt nicht nur auf dem Land, sondern auch in der Stadt. Hiermit ist gemeint, dass die unterste Lebensstilgruppe hauptsächlich in strukturschwachen und finanzschwachen ländlichen Kommunen lebt. Dies gilt allerdings auch für den städtischen Bereich. Außerdem ist es wichtig, innerhalb der drei Lebensstilgruppen eine räumliche Differenzierung vorzunehmen. Ein Großteil der untersten Lebensstilgruppe, die im ländlichen Raum lebt, befindet sich in den neuen Bundesländern. Laut Statistiken gibt es ein großes Struktur- und Sozialgefälle zwischen den neuen Bundesländern und dem Rest der Bundesrepublik (mit Ausnahmen: Saarland, Küstengebiete in Niedersachsen). Theoretisch bietet die – freiwillige – Angabe der Postleitzahl in der empirischen Befragung hierzu auch noch eine zusätzliche Auswertungsmöglichkeit.

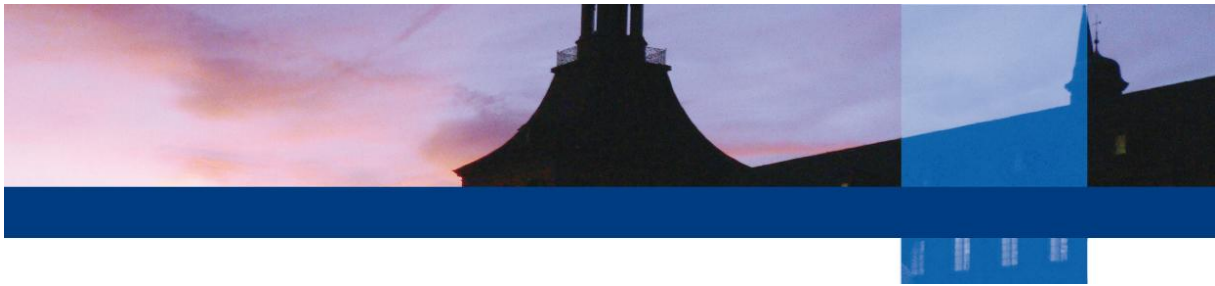
Einführungen neuer Begrifflichkeiten:

- Anstelle der Begriffe „Radwegenetzplanung“ und „Fußwegenetzplanung“ sollte von **Radverkehrsnetzplanung** und **Fußverkehrsnetzplanung** gesprochen werden.
- **Basismobilität** als neuer, übergeordneter Begriff für Rad-/Fußverkehr.

Differenziertere räumliche Gliederung:

- Der Unterschied zwischen Stadt und Land kommt zu kurz. Insgesamt gibt es keinen substantiellen Trend der Reurbanisierung älterer Menschen. Gründe liegen z. B. darin, dass das eigene Haus auf dem Land an Wert verliert und die Preise für ÖPNV steigen. Ältere Menschen können es sich nicht leisten, in die Stadt zu ziehen. Außerdem herrscht in ländlichen Regionen eine Anbindungsproblematik.





- Auch muss der Unterschied zwischen Stadt und Land genauer definiert werden. Eine Einteilung nach dem „Residualmodell“ ist nicht mehr zeitgemäß. Singles ziehen vermehrt in die Städte, um ihre sozialen Kontakte zu pflegen. Häuser in ländlichen Regionen verlieren an Wert (durch fehlende technische und soziale Infrastruktureinrichtungen), im Gegenzug dazu werden die Mobilitätskosten in ländlichen Regionen stark ansteigen.

- Was ist „Counterurbanisation“ bzw. warum spricht man in Zukunft wieder vermehrt davon?

Die Siedlungsentwicklung geht wieder zurück zur Reurbanisierung, daher kann die Annahme einer Counterurbanisierung nicht als plausibel angenommen werden. Allerdings sollte man beachten, dass es in Deutschland großräumige Unterschiede gibt. In den neuen Bundesländern geht der Trend eher hin zur Reurbanisierung, was an technischen und sozialen Infrastrukturdefiziten, Arbeitsplatzverlusten, Zwangsmobilität sowie Finanzierungsengpässen bei der Infrastruktur liegt. Im Westen Deutschlands verläuft der Siedlungsentwicklungstrend eher umgekehrt: die Menschen zieht es in die ausreichend mit sozialer und technischer Infrastruktur ausgestatteten suburbanen und ländlichen Kommunen. Womit die Aussage, dass ältere Menschen in Zukunft vornehmlich in ländliche Regionen umziehen, hauptsächlich auf den Westen Deutschlands zutrifft.

Zudem wurde eine noch genauere Unterteilung in städtischen, suburbanen und ländlichen Raum gefordert.

zu Szenario A:

Was genau versteht man unter kulturellem Wandel in Bezug auf Straßenraumplanung?

- Straße dient nicht nur dem Transport von Personen und Gütern, sondern auch als Lebensraum. Menschen „leben“ auf der Straße.

Straße als „Lebensraum“ anstatt Straße als „öffentlicher Raum“.





zu Szenario B:

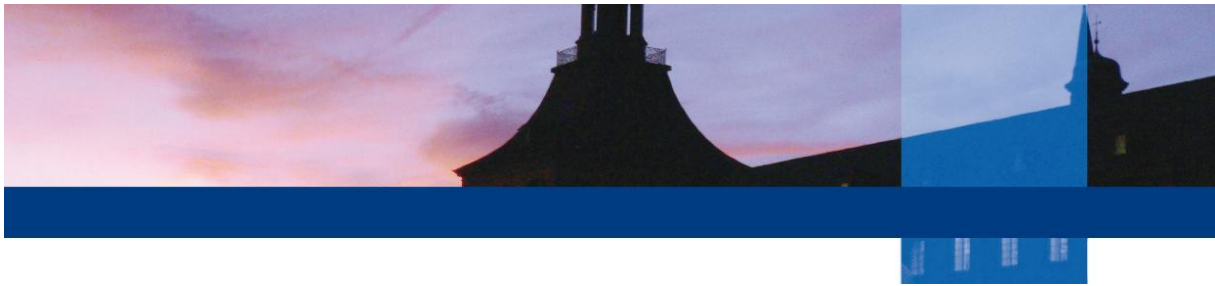
Was genau versteht man unter punktueller Verbesserung des Rad-/ Fußwegenetzes?

- Unter punktuell versteht man, dass es lediglich gezielte Einzelmaßnahmen gibt, die das Rad-/Fußwegenetz verbessern sollen. Wie zum Beispiel das Ziel, nur innerhalb eines bestimmten Bereichs (z. B. einer Innenstadt) eine gute Orientierung für Fußgänger und Radfahrer sicherzustellen.

Maßnahmen:

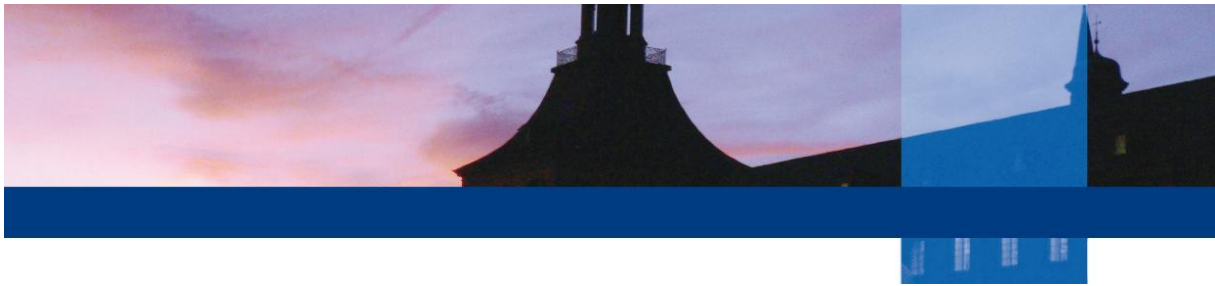
- Die jetzige Infrastruktur ist nicht zukunftsfähig: das Fußverkehrswegenetz wurde in den letzten Jahren stark vernachlässigt, was nun nicht mehr so schnell korrigierbar ist. Fußwege sind heute primär „Ersatzraum“ für Autos und werden z.B. von Autos zugeparkt. Die Aufgabe ist nun, diese Fußwege wieder freizumachen. Die jetzige Infrastruktur wird in Zukunft nicht mehr ausreichen, den Mobilitätsbedarf zu stillen. Der Fußgänger fungiert immer als der „Letzte“ in der „Verkehrskette“; Fußwege dienen demnach bisher vorrangig dem primären Zweck, Ersatzraum für „Parker“ zu sein. Man sollte die „Parker“ verstärkt zur Kasse bitten, um dieses Defizit auszugleichen. Städte sind finanziell nicht in der Lage, die Infrastruktur auszubauen. Es gilt, den Fuß- und Radverkehr wieder attraktiver zu machen, da Bewegung ein großes Heilpotenzial hat und ausgebaute Fuß-/Radverkehrsnetze den Älteren in diesem Sinne nützen können, als sie mit Gehilfen besser überquerbar sind. Diese Aufgabe droht jedoch aus finanziellen Gründen zu scheitern.
- Eine weitere Möglichkeit wäre, mit Fahrradtrassen zu arbeiten (Bsp. Holland). Dadurch wäre das Fahrrad als Verkehrsmittel eine schnelle, sichere und komfortable Alternative für kurze Strecken. Der moderne Ansatz im Straßenbau fängt am Rand an und nicht in der Mitte, wie derzeit in Deutschland der Fall und wodurch am Ende kein Platz mehr für Radfahrer und Fußgänger bleibt. Ein großes Problem stellen die Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand dar, die den Platz, der für Fahrradfahrer und Fußgänger notwendig ist, versperren.





- Weitere Maßnahmen in Bezug auf das Fuß-/Radwegenetzproblem: Freimachen von Fußwegen, neue Konzepte für die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen aufstellen, den Fuß-/Radverkehr stärker aktivieren. Als Heilfaktor hätte dies positive Auswirkungen auf Gesundheit, Lebenserwartung sowie Lebensqualität. In diesem Zusammenhang kann man gar von einem „Heilfaktor der Bewegung“ sprechen. Ratsam wäre eine Orientierung an der beispielhaften Konzentration beim Ausbau des Fahrrad-/Fußwegenetzes auf Mittel- und Oberzentren durch den Bau von urbanen „Fahrradtrassen“ wie beispielsweise in Wuppertal. Diese sind schnell, komfortabel und bieten einen Kontrast zu den eBikes, die andere Trassen benötigen würden. (Bsp. Niederlande: Hier existiert eine Trennung von Fahrradverkehr und motorisiertem Straßenverkehr. Daher liegt der Anteil des Fahrradverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen bei 27%. In Deutschland sind es gerade einmal 10%). Als weiteres Beispiel wurde die bisherige Planersituation in einer Stadt wie Troisdorf genannt: Heute denkt die Vielzahl der Stadtplaner bei der Straßenraumplanung zuerst an die Stellplätze für Autos. In Zukunft müssen Stadtplaner/Verkehrsplaner jedoch in stärkerem Maße an die „**Basismobilität**“ denken (Fuß-/Fahrradverkehr).
- Das Problem der „autoorientierten Planerkultur“ liegt nicht ausschließlich auf Seiten der Stadtplaner, sondern auch bei der Gesellschaft selbst. So sträubt sich beispielsweise der Einzelhandel gegen den Rückbau von Parkplätzen, weil Einnahmeeinbußen befürchtet werden. Um diesem Problem entgegenzuwirken, müssen die Stadtplanungsämter und kommunalen Planungsämter gezielt angesprochen werden.
- **Wie bringt man die Straßenplaner dazu, diesen Ansatz zu verfolgen?** Die Planer sind sich der Problematik bewusst und bemühen sich um angemessene Berücksichtigung der „Basismobilität“ durch die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen. Allerdings scheitert die Umsetzung, da dieser Ansatz gesellschaftlich nicht durchgängig akzeptiert ist (siehe oben: Einzelhändler sind dagegen, dass Parken am Straßenrand in bestimmten Straßen eliminiert wird, da sie um ihr Geschäft fürchten.) Es ist also ein gesellschaftlicher Konsens notwendig. Wichtig in diesem Zusammenhang ist, die Par-





tization zwischen der Gesellschaft und den Bürgern sowie zwischen dem Staat und den Kommunen zu verstärken. Zu diesem Zweck muss gezielt an Kommunalparlamente sowie an Planungsausschüsse der Kommunen herantreten werden.

- In dünn besiedelten Regionen muss der Abwanderung und dem Verlust der sozialen und technischen Infrastruktur durch Anreize, wie neue Arbeitsplätze, entgegen gewirkt werden. Junge Leute ziehen Arbeitsplätzen hinterher; dieser Faktor muss stärker berücksichtigt werden. Maßnahmen könnten im Bereich der Verbesserung der weichen und harten Standortfaktoren in den entsprechenden Regionen liegen, die diese wieder attraktiver für Unternehmen und potentielle Arbeitskräfte machen.

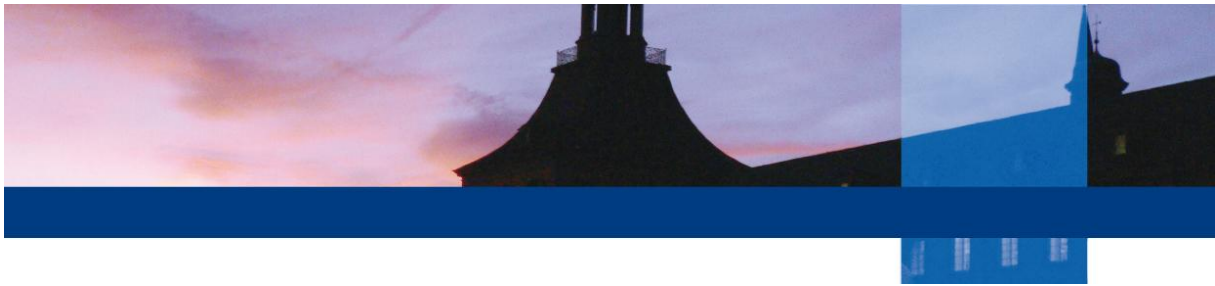
Umfeld IV

Technologieentwicklung

allgemeine Anmerkungen:

- Akzeptanz von Innovationen: Problemkontrolle wird ungern abgegeben. Beim MIV: Alternativen werden grundsätzlich akzeptiert. Falls Innovationen über teilautomatisiertes Fahren hinausgehen, werden sie jedoch eher kritisch betrachtet. Wie kann man diese fördern oder bekannt machen?
- **Was bedeutet „ineffizient“** in Szenario B? Ein besserer Ausdruck wäre „Mobilität ist nicht mehr bezahlbar“.
- Bereich teil-automatisiertes Fahren: Wenn Älteren zu viele Koordinations- und Orientierungsaufgaben abgenommen werden, kann dies Demenz im Extremfall verstärken; darauf muss bei der Entwicklung von Navigationsgeräten geachtet werden.
- Es ist wichtig zu wissen, welche Wege genau ab- und welche zunehmen. Eine Antwort aus der empirischen Befragung hierzu wäre jedoch kaum zuverlässig, da die „Betroffenen“ ihre zu bestreitenden Wege in zwanzig Jahren selbst nur schwerlich zuverlässig einschätzen können.





Umfeld V

Verkehrsgeschehen

allgemeine Anmerkungen:

- Für Aussagen über die Zahl unfallbeteiligter Älterer gilt es stets zu beachten, auf welche Population man die Unfallzahlen bezieht: Absolut nimmt die Anzahl der unfallbeteiligten Älteren zu, relativiert an der Gruppe der Alten nimmt sie jedoch ab. Die Zahl der Älteren insgesamt nimmt nämlich im Verhältnis zu den Unfällen, in die Ältere verwickelt werden, noch deutlich stärker zu. Aber: Führt eine höhere Exponiertheit zwangsläufig zu einer Zunahme der Unfallbeteiligung?
- Ab wann hat ein Tempolimit eine homogenisierende Wirkung? Hierzu liegen widersprüchliche Erkenntnisse vor. Generell wird jedoch davon ausgegangen, dass eine Harmonisierung der unterschiedlichen Geschwindigkeiten zu einer Erhöhung der Sicherheit führt.

zu Szenario A

- Was bedeutet „Verkehrskonflikt“? Damit kann auch ein Fahrfehler gemeint sein. Jüngere müssen demnach die Fehler Älterer kompensieren, was nicht immer gelingt.
- Es wurde auf die Gründung des Netzwerkes „verkehrssicheres Fahren“ hingewiesen, in dem sich dieser Problematik interdisziplinär angenommen wird.

zu Szenario B

- Intergenerationelle Verkehrskonflikte werden wahrscheinlich eher zunehmen (wenn sich die Alten an die Geschwindigkeitsreduzierung halten und die Jüngeren nicht).
- An eine Absenkung des Geschwindigkeitslimits halten sich eher die älteren Verkehrsteilnehmer – sie sind regeltreuer –, jüngere weniger – sie fahren sportlicher. Die Kompensationsmöglichkeiten im Straßenverkehr nehmen auf Grund der hohen Anzahl Älterer ab. Es gibt nicht mehr genügend Jüngere, die kompensieren können; das Defizit muss durch neue Straßenraumgestaltung/ -planung sowie Innovationen im Bereich der Fahrassistenzsysteme zusätzlich kompensiert werden.





Maßnahmen:

- Straßenraumgestaltung (Infrastruktur): Es sollte stärker Einfluss auf die Straßenraumgestaltung genommen werden; der Straßenraum sollte „selbsterklärend sein“ (keine Überfrachtung mit Schildern, es herrscht ein Schilderüberfluss von 60%), als Beispiel wurde das Konzept „simple City“ diskutiert. Straßenquerungen beinhalten ein hohes Unfallrisiko. Die Forderung lautet hier, den Blick auf den Straßenraum auszuweiten.
- Eine kontinuierliche, vernetzte Verkehrssicherheitsplanung ist wichtig, keine Patchwork-Strukturen!

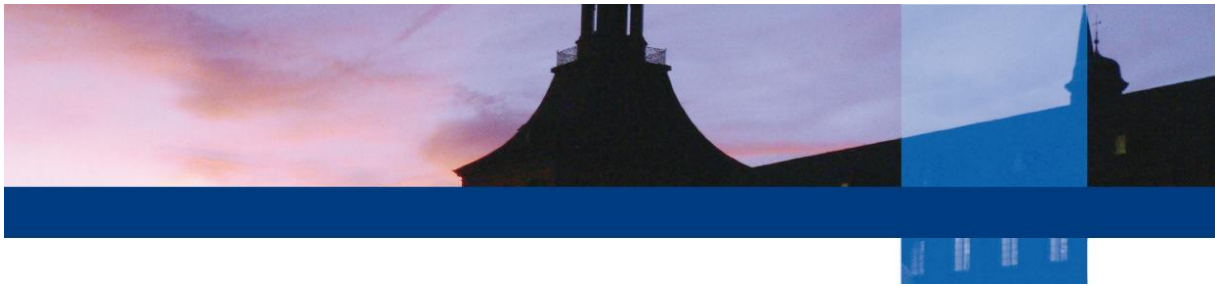
Umfeld VI

Wirtschaft/Politik

allgemeine Anmerkungen:

- Wie lange kann Deutschland dem EU-Druck in Bezug auf die obligatorische Untersuchung stand halten (andere EU-Länder haben sie schon)? Eine gangbare Alternative besteht möglicherweise in einer Anwendung des Hausarztmodells mit dem Hausarzt als Ansprechpartner; hier liegen Beratung, Empfehlung sowie die Entscheidung über eventuelle Maßnahmen beim Betroffenen selbst und es besteht keine ärztliche Meldepflicht.
- Als weitere Anregung zur Auswertung wurde eine genauere Differenzierung der mittleren Einkommen auf die drei Lebensstilgruppen vorgeschlagen.
- Kostendeckender ÖPNV wird als positiv angesehen, „kostendeckend“ ist aber ein neutraler Begriff: Sobald keine Kostendeckung vorliegt, wird ein Eingriff in die Preisstruktur vorgenommen. Demnach sollte die Formulierung angemessener „hoher Kostendeckungsgrad“ als „kostendeckend“ lauten.
- Der Medieneinfluss auf die öffentliche Meinungsbildung muss zurückgefahren werden, da er die Meinung der Bürger oftmals verfälscht darstellen oder gar verfälschen kann (z. B. Stuttgart 21). Inwieweit dies tatsächlich möglich ist, ist jedoch sehr fraglich.
- Die Vorhersage einer obligatorischen medizinischen Untersuchung wird als vage angesehen. Eine obligatorische Beratung wäre eher vorstellbar als eine obligatorische Untersuchung. In der Beratung wird nur eine Empfehlung gegeben; dies entspricht dem Hausarztmodell.



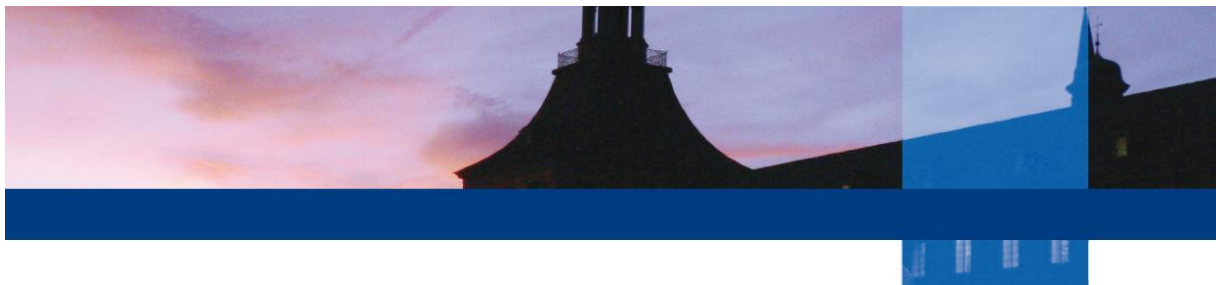


- Im Themengebiet „beschleunigter Strukturwandel“ wird bisher ein zu geringes Augenmerk auf die Gesundheitspolitik gelegt.
- Man müsste den ÖPNV stark reduzieren (bis auf 20%), um ihn kostendeckend anzubieten – das ist aber nicht möglich, da sonst ein Versorgungsdefizit entsteht.
- Bürgerbeteiligung bei Verkehrsprojekten wird in Zukunft immer bedeutender und hat sich auch etabliert. Wenn die Bürger angemessene Anliegen einbringen, so werden sie auch in die Planung einbezogen. Das ist heute nicht mehr wegzudenken. Ein Vorschlag war daher eine Umformulierung der Vorhersage in „Technokratische Verkehrsplanung mit Nutzerpartizipation“. Ob diese Form der Planungsvorbereitung und Durchführung schließlich ausreicht, ist fraglich.
- In Szenario A werden Bürger von Anfang an in Entscheidungsprozesse einbezogen, in Szenario B dagegen wird es trotz Bürgerbeteiligung weiter politische Entscheidungen geben. Als Beispiel dienten hier erneut die „Bürgerradwege“ (vornehmlich durch Bürger finanzierte Radwegenetze auf ausrangierten Bahntrassen) in Wuppertal.
- Der Bürger ist kritisch gegenüber Verkehrsplanungen und –entscheidungen.
- Grundsätzlich wird Kostendeckung angestrebt!
- Für „Preis“ existiert eine unscharfe Definition; hier sollte genauer definiert werden: Der „relative Preis“ ist gemeint.
- Ältere Wahlgesellschaft als Lobbyisten ihrer Interessen.

Maßnahmen:

- Stärken des „Bottom-up“ Prinzips! „Top down“ greift nicht mehr; 2030 darf es keine technokratische Verkehrsplanung mehr geben.
- Ein möglicher Lösungsweg wäre, die Akzeptanz einer breiten Masse für bestimmte Verkehrs-/Bauprojekte zu steigern, indem man die Motivation der Bevölkerung durch Einbezug in gemeinsame Vorbereitungen, Planung und Durchführung von Projekten sowie Ausschreibung von Wettbewerben, Belohnungen und weitere Anreize für Partizipation erhöht. Diese Bürgerbeteiligung „von Anfang an“ verursacht jedoch aller Wahrscheinlichkeit nach hohe Kosten!

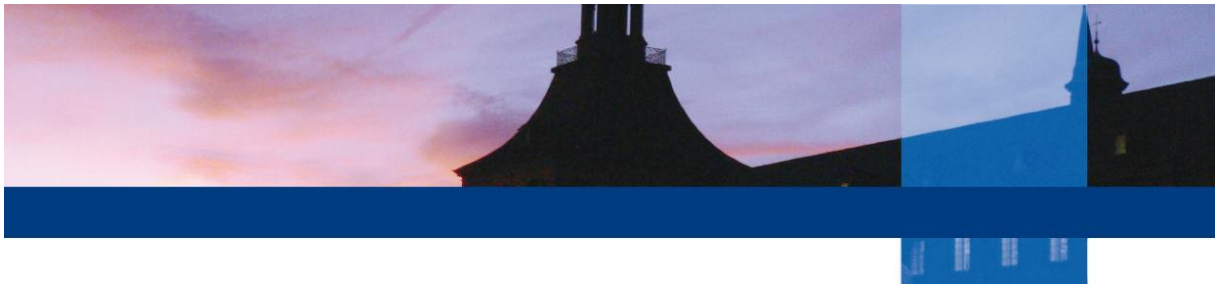




Abschlussdiskussion über allgemeine Maßnahmen:

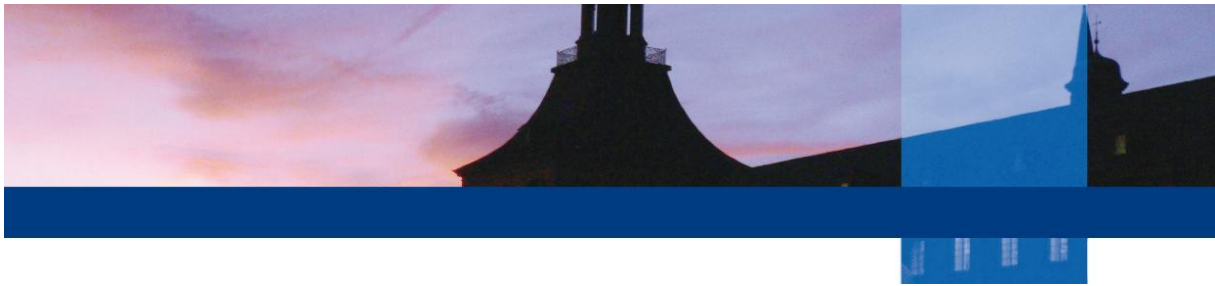
- Es reicht nicht aus, „nur“ über „verkehrs“politische Maßnahmen nachzudenken – der Fokus muss auf die gesamtgesellschaftliche Entwicklung gelegt werden, daher wurde als Leitmotiv für die weitere Politikberatung „Mobilität der Senioren als Herausforderung für die Zukunft“ vorgeschlagen.
- Erklären des Mobilitätsbegriffes für die Öffentlichkeit (damit er allgemein verständlich wird).
- Sichere Mobilität setzt Motilität voraus! Maßnahmen: Individuelle motorische Fertigkeiten sollen gefördert werden, z.B. Zuschüsse für Fitnessstudios von den Krankenkassen.
- Mobilität und Motilität müssen verknüpft werden: Eine Förderung der Nutzung von eBikes, besser noch Pedelecs (auch für bergige Regionen oder auf langen Strecken) ist vonnöten. Hierzu sollten Anreize gesetzt werden, z.B. Bezuschussung von Pedelecs.
- Motorische Fähigkeiten als Schlüsselfunktion: Die Infrastruktur muss daran angepasst werden, denn komfortable Verkehrsflächen besitzen einen Anreizcharakter.
- Basismobilität als eigenständigen Untersuchungsbereich (Fuß-/Fahrradverkehr) aufgreifen und stärker mit dem Themenbereich der Gesundheitspolitik verknüpfen.
- Eine Tabelle soll den Politikern genau aufzeigen: konkrete Ergebnisse der Szenarien / Beratung / Maßnahmen. Diese muss textlich und visuell ansprechend, verständlich und einfach gestaltet werden.
- Es muss an vielen Ansatzpunkten gleichzeitig angesetzt werden: keine Patchwork- bzw. nicht nur punktuelle Maßnahmen.
- Hinsichtlich der räumlichen Aufteilung innerhalb der Lebensstile muss räumlich genauer differenziert werden: Man kann nicht allgemein von der obersten Lebensstilgruppe (und den anderen sprechen) ohne eine räumliche Differenzierung in urbane, suburbane und ländliche Räume vorzunehmen.
- Taxigutscheine helfen, in bestimmten ländlichen Regionen den AST-Verkehr anzukurbeln.





- Elektromobilität ist kein Allheilmittel in Bezug auf nachhaltige Mobilitätssicherung! Nicht nur ökologische Tragfähigkeit, sondern auch ökonomische Stabilität und soziale Ausgeglichenheit müssen gewährleistet werden.
- Bewusste Mobilitätsentscheidungen bei der Verkehrsmittelwahl fördern. „Aufklärung“: Was haben Mobilitätsentscheidungen für Folgen? Mobilitätsberatung in Betrieben, Arbeitsstellen etc. Politik sollte Wissen vermitteln (Broschüren, Beratung in Betrieben, Internet, Fernsehen, Uni, VHS etc., s.u.)!
- Fahrradverkehr hat größte Bedeutung auf der Kurzstrecke (<5km): Diese sollte durch e-Mobilität ausgeweitet werden.
- Politik sollte auf verschiedenen Ebenen angesprochen werden: Dorf/ Stadt, visuell/ Text-/ Bildsprache.
- Was haben Politiker von den Maßnahmen? Kurzfristige Erwartungshaltung, Erfolge müssen kurzfristig sichtbar sein, z.B. Kampagne „Runter vom Gas“, „Alkoholverbot für Fahranfänger“!
- Politiker müssen sich mit Maßnahmen identifizieren; dies fördert die Parteikonkurrenz.
- Gesundheitspolitik sollte mit Mobilität (zum Konzept der „Basismobilität“?) verknüpft werden, dies kann Kosten sparen.
- Reflektierte Mobilitätsentscheidungen fördern, Aufklärung der Bevölkerung vorantreiben sowie die Ansprache hierzu über die Medien (Fernsehen, Radio, Internet) vornehmen (Beispiel: Holländische Unterhaltungssendung bzw. Familienserie zur Verkehrserziehung).
- Wie kommt man an Betroffene heran? Kooperation mit Institutionen vor Ort (VHS, Uni, ADAC); wichtig ist eine Vernetzung bestehender Institutionen. Hierzu müssen vorrangig Strategien entwickelt werden; die Politik muss dazu Material und Geld bereitstellen!
- Welche Maßnahmen brauche ich und wie verkaufe ich diese?
 1. Maßnahmenkatalog erstellen, der konsistent ist;
 2. Überprüfung: sind die Maßnahmen neu? Was gibt es schon und kann evtl. modifiziert werden? Evtl. nur Akzentverschiebung oder Bestärken bestehender Maßnahmen?





- Verknüpfung lebenslanger Mobilität und nachhaltiger Mobilität (ökologische Tragfähigkeit, sozialer Ausgleich und ökonomische Stabilität)
- Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch betriebliche Mobilitätsberatung: Aufklärung über günstigere Verkehrsmittel je nach Mobilitätszweck. Betriebe müssen erkennen, dass sie einen Vorteil davon haben (z. B. Bewegung der MA)! Eine stärkere Verantwortung in Betrieben ist wichtig: dies wird bereits teilweise im Konzept des „Mobilitätsmanagements“ umgesetzt (Testen neuer Mobilitätswege, Belohnungen etc.).
- Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung: wenn etwas Neues gebaut wird, sofort überlegen, wie man an-, hin- / wegkommen soll!
- Emotionalisierung der Wirkung: Visionen schaffen. Beispiel: „Vision Zero“.
- Kooperative und transnationale, interregionale, territoriale Förderprogramme sollen Umsetzung unterstützen, vieles nur noch über Förderprogramme überhaupt umsetzbar!



Politikberatungsworkshop II

Rahmendaten

<i>Veranstaltungsort</i>	Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast), Fritz Heller Saal, Brüderstr 53, 51427 Bergisch Gladbach
<i>Datum</i>	08. Dezember 2011
<i>Uhrzeit</i>	10:30h bis 17:30h

Teilnehmer

Extramurale Experten

Shirley Beul (RWTH Aachen)
Prof. Dr. Michael Falkenstein (Universität Dortmund)
Dr. Tina Gehlert (GDV)
Burkhard Gerkens (DVR)
Dipl.-Geogr. Flemming Giesel (DLR)
Dipl.-Ing. Stephan Günthner (BBSR)
Michael Heissing (BASt)
Dipl.-Psych. Hardy Holte (BASt)
Dr. Claudia Kaiser (BAGSO)
Burkhard Nipper (Landesverkehrswacht NRW)
Heinrich Nöthe (BMVBS)
Prof. Dr. Ingo Pfafferott (Forschungsstelle Mensch-Verkehr)
Dr. Sebastian Poschadel (Universität Dortmund)
Heidrun Reuter (BMVBS)
Dr. Horst Schulze (BASt)
Heike Seefried (BMVBS)
Bianca Trevisan (RWTH Aachen)
Dipl.-Ing. Evelin Unger-Azadi (MBWSV NRW)
Ronald Winkler (ADAC)

Zentrum für Alternskulturen

Nicolas Haverkamp
Katja Mehlis (wissenschaftliche Hilfskraft)
Anne Paulus (studentische Hilfskraft)
Prof. Dr. Georg Rudinger



MOBIL 2030 Politikberatungs-Workshop – 08. Dezember 2011

MOBILITÄTSKULTUR IN EINER ALTERNDEN GESELLSCHAFT: SZENARIEN FÜR DAS JAHR 2030

AGENDA

- 10:30h** Einführung in die Veranstaltung und Vorstellungsrunde
- 10:45h** Vernetzung der Perspektiven:
Die MOBIL 2030 Experten-Szenarien:
- *Szenario A:*
Innovative Veränderungen mit Jüngeren als aktiven Trendsettern
 - *Szenario B:*
Fortsetzung der bestehenden Situation mit geringen Veränderungstendenzen
- vor dem Hintergrund der Befragung der „Babyboomer-Generation“
- 13:00h** Mittagessen
- 14:00h bis 15:30h** Präsentation und Diskussion der Implikationen aus der Vernetzung der Projektergebnisse vor dem Hintergrund des Politikberatungsworkshops vom 29.04.2011
- 15:30h bis 17:00h** Ableitung verkehrspolitischer Maßnahmen zur lebenslangen Mobilitätserhaltung der „Babyboomer“-Generation auf Grundlage der Projektergebnisse
- dazwischen** Kaffeepause(n)
- 17:00h** Verabschiedung



Veranstaltungsort:

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
Fritz Heller Saal
Brüderstr. 53
51427 Bergisch Gladbach

Ansprechpartner:

Dipl.-Psych. Nicolas Haverkamp ☎ 0228 – 73 4139, ✉ haverkamp@zak.uni-bonn.de
Dipl.-Geogr. Katja Mehlis ☎ 0228 – 73 4139, ✉ mehlis@zak.uni-bonn.de

Veranstalter:

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
Brüderstr. 53
51427 Bergisch Gladbach

Zentrum für Alternskulturen (ZAK)
Oxfordstr. 15
53111 Bonn

DirProf Dr. Horst Schulze
(Abteilungsleiter „Verhalten und Sicherheit
im Verkehr“)

Prof. Dr. Georg Rudinger
(Sprecher)



Politikberatungsworkshop „MOBIL 2030“

08.12.2011

Zentrum für Alternskulturen (ZAK) der Universität Bonn
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Bergisch Gladbach

Im Anschluss an die Begrüßung durch Herrn Dr. Horst Schulze (BASt) sowie Herrn Prof. Dr. Georg Rudinger (ZAK, Universität Bonn) erfolgte eine Vorstellung des Projektes MOBIL 2030:

Ziel dieses Forschungsprojektes ist es, Szenarien für die Mobilitätskultur im Jahr 2030 zu entwerfen und die aus diesen resultierenden Implikationen für das individuelle Mobilitätsverhalten der (zukünftig) älteren Menschen zu analysieren. Im Mittelpunkt des Forschungsvorhabens stehen also, im Gegensatz beziehungsweise in Ergänzung zu den in der Forschung bereits existierenden Mobilitätsszenarien, die künftigen älteren Menschen, die im Jahr 2030 65 Jahre und älter sein werden.

Diesen Zukunftsbildern der Verkehrsumwelt mit ihren entsprechenden Implikationen für das individuelle Mobilitätsverhalten sollen im Rahmen einer empirischen Befragung ermittelte zukunftsbezogene Mobilitätswünsche und -bedürfnisse der in 2030 „alten“ Babyboomer-Generation gegenüber gestellt werden.

In der Folge sollen notwendige und wünschenswerte (legislative, verkehrs- und infrastrukturelle, technische, individuelle, ...) Veränderungen identifiziert werden, welche die Passung zwischen antizipierter Verkehrsumwelt sowie Mobilitätswünschen und -bedürfnissen der zukünftig Älteren optimieren. So sollen die entwickelten Zukunftsbilder als Kommunikationsszenarien einen offenen Diskurs über die Implikationen des demographischen Wandels für die zukünftige Mobilitätskultur in Deutschland und mögliche Maßnahmen zur Erhaltung der Mobilität bis ins hohe Alter anstoßen.

Zum Hintergrund des Forschungsprojektes wurde konstatiert, dass das Vorhaben durch die VolkswagenStiftung finanziert wurde. Das Projekt MOBIL 2030 ist im Kontext einer Forschungsinitiative der Volkswagenstiftung mit dem Schwerpunkt „Individuelle und gesellschaftliche Perspektiven des Alterns“ entstanden. Insgesamt wurden ca. 15 Projekte vor dem Hintergrund des für die nächsten ca. 75 Jahre unumkehrbar zu erwartenden demographischen Wandels und der daraus folgenden politischen Herausforderungen gefördert. Die Forschungsprogramme der VolkswagenStiftung betreffen in diesem Zusammenhang u. a. die betriebliche Einbettung, Nutzung der Potentiale des Alterns usw. mit dem grundsätzlichen Ziel, den Ergebnissen von Grundlagenforschung zu gesellschaftlicher Relevanz bzw. Anwendung zu verhelfen. Das Projekt MOBIL 2030 behandelt in diesem Kontext die Facette der Mobilität, die ebenfalls unter den Einflüssen durch den demographischen Wandel betrachtet werden muss.

Als Ziel des Politikberatungs-Workshops wurde ein „Nachdenken über Zukunftsentwicklungen“ auf der Basis sowohl der Expertenmeinungen im Projekt (einige der am Szenariokonstruktionsprozess beteiligten Experten waren daher auch bei dem Workshop vertreten), auf deren Grundlage die Szenarien konstruiert wurden, als auch der Befragung der 1000 „Babyboomer“, welche über ihre Mobilitätsgewohnheiten, -wünsche und -bedürfnisse Auskunft gaben, formuliert: Die Ergebnisse dieser Vernetzung der Perspektiven sollen im Anschluss in einen Katalog von Maßnahmenvorschlägen ausgearbeitet werden.

Vorgehen: Präsentation, um alle auf denselben Stand zu bringen.

1. Teil: Vernetzungsproblematik wird vorgestellt → Ziel: Diskussion.
2. Teil: weitere Implikationen aufgrund der Ergebnisse des 1. Politikberatungsworkshops.
3. Teil: Entwicklung von politischen Maßnahmen.

Vorstellung Ergebnisse/Grundzüge Projekt MOBIL 2030

Ziele des Projektes:

- Entwicklung von Szenarien der Mobilitätskultur für das Jahr 2030 – ältere Babyboomer/demographischer Wandel
- Befragung: Charakterisierung „Babyboomergeneration“ & Erfassung Mobilitätswünsche/ -bedürfnisse/-gewohnheiten
- Lebensstile

1. Teil: Vernetzungsproblematik wird vorgestellt → Ziel: Diskussion.

Vorstellung der Passung/Vernetzung zwischen der Mobilitätskultur, wie sie in der Szenarienkonstruktion prognostiziert wird (Expertenseite), und dem, was die Babyboomer ausgesagt haben (inkl. Lebensstile). (den in der Befragung ermittelten Wünschen/Gewohnheiten/Bedürfnissen)

Definition: Mobilitätskultur

Vorstellung der Einflussumfelder (wichtig: sind nicht trennscharf)

Vorstellung der Szenarien

Szenario A wurde mit dem Schlagwort „Innovative Veränderungen“ überschrieben. Es sieht für das Jahr 2030 einen Trend zur Multimodalität verbunden mit einer Ablösung des Automobils als dominantem Fortbewegungsmittel. Der Generation der Babyboomer wird dabei jedoch eine bleibende Autoaffinität prognostiziert. Gleichzeitig werden Szenario A zufolge eine positive Entwicklung mobilitätsrelevanter Personenmerkmale sowie ein kultureller Wandel in der Straßenplanung stattfinden. Damit verbunden sind zunehmende Partizipation, ein Trend zu alternativen Kraftstoffen, eine hohe Akzeptanz gegenüber Technologien. Verkehrssicherheitsmaßnahmen werden in Szenario A eine bedeutende Rolle in der Mobilitätsgestaltung spielen.

A: Innovative Veränderungen

- Trend zur Multimodalität (Ablösung des Automobils)
- Babyboomer: bleiben autoaffin
- positive Entwicklung mobilitätsrelevanter Personenmerkmale (z.B. Gelassenheit)
- kultureller Wandel in der Straßenplanung (Definierung der Straße als öffentlicher Raum)
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen: aktiver, kohärenter und inklusiver Faktor bei der Gestaltung der Mobilität (Leitmotiv)
- Trend zu alternativen Kraftstoffen
- Bewegung hin zur Partizipation
- hohe Akzeptanz gegenüber Technologie

Im Gegensatz dazu prognostiziert Szenario B eine „Fortsetzung der bestehenden Situation mit geringen Änderungstendenzen“. In diesem Szenario besteht ein Missverhältnis zwischen den Bedürfnissen älterer Verkehrsteilnehmer und den Möglichkeiten individueller Mobilität. Gleichzeitig finden negative Entwicklung in der Gesundheitspolitik und Wirtschaft statt. Konventionelle Antriebsarten und Kraftstoffe herrschen weiterhin vor, was zu einer Verteuerung der PKW-Nutzung führt, wodurch Intermodalität not-

wendig wird. Zusätzlich kommt es zu einer negativen Entwicklung mobilitätsrelevanter Personenmerkmale bei der älteren Generation; neue Technologieentwicklungen stoßen auf geringen Akzeptanz. In der Verkehrsplanung dominieren „technokratische“ Vorgehensweisen, das Szenario sagt darüber hinaus eine Fortschreibung der jetzigen Planungssituation mit „Patch-Work-Strukturen“ voraus.

B: Fortsetzung der bestehenden Situation (mit geringen Änderungstendenzen)

- Missverhältnis zwischen Bedürfnissen älterer und der Möglichkeiten individueller Mobilität
- negative Entwicklungen: Gesundheitspolitik, Wirtschaft
- Intermodalität wird notwendig (Menschen können sich PKW nicht mehr leisten)
- Fortschreibung der jetzigen Planungssituation (kein ganzheitlicher Ansatz) („Patch work“-Struktur)
- negative Entwicklung mobilitätsrelevanter Personenmerkmale bei den Älteren
- konventionelle Antriebsarten und Kraftstoffe
- geringe Akzeptanz von Technologieentwicklungen
- „Technokratie“ in der Verkehrsplanung

In einer empirischen Erhebung wurden 1000 „Babyboomer“ anhand des CATI (Computer Assisted Telephone Interview)-Verfahrens befragt. Die Befragungsteilnehmer stammen aus den Geburtsjahrgängen 1954-56 sowie 1962-64.

In der Befragung. wurden Angaben zur Demographie, mobilitätsbezogene Basisdaten, Angaben zu Fortbewegungsmitteln und dem aktuellen Mobilitätsverhalten sowie Aspekte der Zukunft erfasst. Darüber hinaus wurde die Stichprobe in drei Lebensstilgruppen aufgeteilt. Das Konzept der Lebensstile wurde von Pierre Bourdieu entwickelt. Es geht davon aus, dass sich Menschen anhand von Lebensstilen charakterisieren lassen. Dabei gilt die Konsistenzannahme, d.h. der Lebensstil bleibt im Laufe des Lebens stabil. Für MOBIL 2030 wurden drei Lebensstilgruppen unterschieden:

Gruppe 1 – „Trendsetter“: Zu dieser Gruppe zählen 20% der Befragten. Sie verfügen über ein hohes ökonomisches und kulturelles Kapital.

Gruppe 2 - „Nachahmer“: Diese Gruppe ist mit einem Stichprobenanteil von 50% am größten. Sie zeichnet sich durch ein Streben nach Bildungsbeflissenheit aus.

Gruppe 3 – „Geschmack der Notwendigkeit“: Zu dieser Gruppe zählen 30% der Befragten, die über ein niedriges Kapitalvolumen verfügen.

Befragung:

- Demographie
- Basisdaten
- Fortbewegungsmittel
- aktuelles Mobilitätsverhalten
- Aspekte der Zukunft
- Lebensstile

Mobilitätsrelevante Einflussfaktoren → Lebensstile

Lebensstile: (nach Bourdieu: Theorie: Menschen lassen sich anhand von Lebensstilgruppen charakterisieren, diese sind stabil (Konsistenzannahme)); 3 Lebensstilgruppen konnten abgegrenzt werden.

Gruppe 1: hohes ökonomisches und kulturelles Kapital (ca. 20% der Befragten) „Trendsetter“

Gruppe 2: Streben nach Bildungsbeflissenheit (ca. 50%): „Nachahmer“

Gruppe 3: niedriges Kapitalvolumen „Geschmack der Notwendigkeit“ (ca. 30%)

Vernetzung

Umfeld I: Gesellschaft

Im Umfeld „Gesellschaft“ ist von einer Verringerung der Genderdifferenzen im Mobilitätsbereich sowie von einer Veränderung der Familienstrukturen auszugehen. Dabei ist zu beachten, dass die Genderdifferenzen in der Babyboomer-Generation weniger als in der jüngeren Generation zurückgehen werden. Insgesamt ist vor dem Hintergrund der Befragungsergebnisse mit einer Zunahme der weiblichen PKW-Nutzung auszugehen, insbesondere in Lebensstilgruppe 1.

- Verringerung der Genderdifferenzen (mehr Frauen, die mobil unterwegs sind)
- Veränderung der Familienstrukturen

Die Ergebnisse aus MOBIL 2030 sowie aus „Mobilität in Deutschland“ wurden innerhalb der Gruppe diskutiert. Festgehalten wurde, dass es generell abnehmende Genderdifferenzen gibt, dieser Sachverhalt jedoch differenzierter für die besondere Zielgruppe der „zukünftig Älteren“ betrachtet werden muss. Bei den Babyboomern bestehen nämlich diesbezüglich größere Differenzen. Außerdem sind die Singlehaushalte zu berücksichtigen (Singularisierungstendenzen).

Der Trend einer Abnahme der Genderdifferenzen zeigt sich über alle 3 Gruppen hinweg. Die Nutzungshäufigkeit des Autos bei Frauen in Lebensstilgruppe eins ist höher, dieser Trend ist jedoch gesamtgesellschaftlich zu sehen.

Der Eindruck der Ergebnisse führt zu der Herausforderung, Risikogruppen zu definieren. Außerdem ist es wichtig, die Individualisierung im Blick zu halten: in Zukunft keine klassische Eingruppierung mehr, sondern eine neue Klassifikation wird nötig.

Durch die Veränderung der Gesellschaft (Pflegebedürftigkeit, Multikulturalität) wurde einstimmig eine Veränderung der Mobilitätsnutzung prognostiziert. Von besonderer Bedeutung für die unmittelbare Zukunft erscheint hierbei die Unsicherheit bezüglich der finanziellen Absicherung der Frauen der Babyboomer-Generation: Müssen diese ihren Lebensstil aufgeben?

Diese Problematik wurde vor allem bei den Gruppen II und III als substantiell identifiziert. Auffällig ist zudem der Trend bei der Wohnsituation: Lebensstilgruppe III lebt überwiegend im ländl. Raum und bedarf daher besonderer Berücksichtigung bei der Planung zukünftiger Mobilität.

- Mobilitätsleitbild (Auto (B) vs. ÖPNV (A)) („Multimobilität“) (Befragung → Babyboomer sind stark an das Auto gebunden; Verbesserungsvorschläge ÖPNV: Verbesserung der Sicherheit)

Als Leitfrage zu diesem Aspekt wurde in der Gruppe definiert: „Wie schaffen wir es, den Babyboomern auch im Jahr 2030 ein mobiles Leben zu ermöglichen?“

Die Forschungsergebnisse der Ministerien zur Barrierefreiheit des ÖPNV zeigen hierzu, dass Barrierefreiheit allein nicht in der Lage ist, die Akzeptanz entscheidend zu fördern. Jedoch ist die Förderung und Finanzierung von Barrierefreiheit im ÖPNV dennoch unerlässlich. Der Politik kommt hier vor allem der Auftrag zu, für die Finanzierung zu sorgen. Eine besondere Problematik bei diesem Thema kommt in Mobil 2030 Lebensstilgruppe III zu, die auf das Auto angewiesen bleibt, da der ÖPNV in diesen Räumen ausgedünnt wird; ursächlich für diese Entwicklung ist der Rückgang der Schülerzahlen, durch die der ÖPNV für die Verkehrsbetriebe in ländlichen Regionen nicht länger finanziell lukrativ bleibt.

Die prognostizierte Dominanz des automobilen Leitbildes bei den Babyboomern wurde zudem als Hinweis auf das psychologische Konzept der Gewohnheit interpretiert. Folglich ist die Aussage im Mobil 2030 über das Auto wichtig, da aus ihr die Folgerung abzuleiten ist, dass drastische Maßnahmen ergriffen werden müssen: Den ÖPNV attraktiv zu machen ist nämlich sinnlos, aber: bspw. Mautgebühren, um die Automobilnutzung unattraktiv zu gestalten, verspricht als Maßnahme größeren Erfolg, um die Gewohnheiten zu „brechen“. Als Problem wurde identifiziert, dass niemand derartige Maßnahmen akzeptieren wird. Zudem stellt sich die Frage, ob es sinnvoll ist, die auf das Auto angewiesene und finanziell schwächere Lebensstilgruppe III zusätzlich durch Mautgebühren zu „bestrafen“.

Die Wohnortverteilung der Befragten stellt zudem eine schwer zu prognostizierende Einflussvariable dar (Hintergrund: jetzige 65+ Personen wohnen zu 80% in Stadtrandgebieten bzw. auf dem Land; es wird jedoch ein Trend zur Reurbanisierung für die Babyboomer vorhergesagt). Generell wurde festgehalten, dass die Bereitschaft zu alternativen Mobilitätsformen in den Städten vermutlich steigen dürfte, gerade die Lebensstilgruppe III sich einen Umzug aus den ländlichen Bereichen in die Städte kaum leisten können. Eine Verdrängung der ökonomisch schwachen Gruppe aus der Stadt würde demnach zu zusätzlichen Problemen bei der Versorgung dieser Personen führen.

Als Ergebnis wurde formuliert, dass die Gesellschaft auch in 20 Jahren noch automobilaffin sein wird. Die Benachteiligung der Lebensstilgruppe III droht zudem zuzunehmen durch alles, was die individuelle Automobilität in Frage stellt. Es muss also ein Konzept geben, um die Mobilität der Menschen auf dem Land zu sichern und in der Stadt den multimodalen Umgang mit der Mobilität zu fördern. Zudem finden in der bisherigen Forschung die einzelnen Mobilitätszwecke (Freizeit, Versorgung etc.) noch keine ausreichende Berücksichtigung.

Die Situation erscheint jedoch nicht hoffnungslos, was politische Instrumente angeht. Als Beispiele wurden Rufsammeltaxen, Bürgerbusse oder auch Carsharing genannt. All diese Konzepte sind bereits entwickelt, werden aber bisher nicht nachgefragt; evtl. ist die Kenntnis hierüber nicht vorhanden. Als Problem der bisherigen politischen Praxis diesbezüglich wurde festgehalten, dass die Koordination bisher von keiner zentralen Stelle aus geleistet wird. Aktuell wird in den Ministerien zu diesem Thema ein „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ diskutiert: Es existiert dabei die Idee eines Aktionsplans ÖPNV, in dem der Bund (ÖPNV) nicht zuständig ist, sondern die Länder. Der Bund muss hier allerdings die geforderte Koordinationsfunktion übernehmen.

Umfeld II: Individuum

Inhalt:

- medizinische Faktoren (Beeinträchtigungen sensorisch/motorisch/kognitiv)
- Personenmerkmale
- Freizeitverhalten
- Rolle sozialer Netzwerke

(Szenario A): früheres Einsetzen von Freizeitaktivität

(Szenario B): keine Veränderungen

Befragung: Aktivitätspräferenzen Babyboomer jetzt und in Zukunft? Welche Verkehrsmittel nutzen Sie dazu? → Ergebnisse: verstärkter Besuch von kulturellen Veranstaltungen

Vernetzung: mehr Personen → mehr Freizeitaktivität; Bereitschaft zur Nutzung anderer Verkehrsmittel (A);

Frage: Wie kann man diesem Bedürfnis Rechnung tragen?

Bezüglich der Politik wurde ein Handlungsbedarf, was die Versorgung angeht, konstatiert; beispielsweise genannt wurde eine Anbindung des ÖPNV an kulturelle Veranstaltungen, die bereits zunehmend erfolgt. Kulturelle Anlässe können hierbei dazu dienen, die Babyboomergeneration an andere Verkehrsmittel zu gewöhnen und die Akzeptanz alternativer Verkehrsmittel zum eigenen Pkw zu erhöhen - evtl. verbunden mit Fahrsicherheitstrainings (Verkehrssicherheit), da die älteren Menschen ihre Verkehrsmittelwahl insbesondere danach treffen, was für sie sicher und komfortabel ist. Die Bereitschaft der Babyboomer, sich auf technologische Innovationen einzulassen, ist laut Befragung grundsätzlich stark ausgeprägt.

Kontrovers wurde der Aspekt der Zuständigkeit der Politik diskutiert: Zwar findet der Freizeitverkehr nicht im Berufsverkehr statt, daher ist hier nicht zwingend eine politische Entscheidung nötig, trotzdem wird der Freizeitverkehr in Zukunft zunehmen, daher sind hier Maßnahmen im Infrastrukturausbau notwendig (ÖPNV, Fußwege Städte). Definiert man Freizeitmobilität jedoch als Bestandteil der Sicherung sozialer Teilhabe (bspw. fällt auch die Pflege sozialer Kontakte und Netzwerke darunter), wird daraus sogar ein politischer Aspekt ersten Ranges! Ungelöst bleibt bisher der Finanzierungsaspekt für den ÖPNV bei schwindendem Schülerverkehr. Hier sind innovative Konzepte gefragt.

Angesichts der gesundheitlichen Entwicklung (ca. 35% der Babyboomer sind multimorbid) stellt sich ein Versorgungsproblem: Bsp. BRD: mehrere 100 Schüler werden zu wenigen Lehrern transportiert - im Vergleich dazu legen Ältere viel an Wegstrecke zu Ärzten selbst zurück. Was kann die Politik hier tun? Betont wurde die Notwendigkeit einer interdisziplinären Zusammenarbeit.

Umfeld III: Raumstruktur und Verkehrsplanung / Umfeld VI: Wirtschaft und Politik

Räumliche Regionen und Anbindung an den ÖPNV

(A): Verbesserung der Situation

(B) Verschlechterung der Situation

→ mehr Barrierefreiheit

Frage: Flexible Bedienformen für den ländlichen Raum?

Anbindung an ÖPNV bereits heute ein Problem für Babyboomer → v. a. im ländlichen Raum → welche Lösungen im ÖPNV sind möglich?

Laut „Raumordnungsgesetz“ gilt: Es ist für eine „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ zu sorgen. Hierbei stellt sich die Frage: Wie lässt sich dieser Anspruch für den ländlichen Raum in Zukunft umsetzen? Mögliche Lösungsansätze wurden im Rahmen der Diskussion im technischen Bereich gesehen sowie in Konzepten wie dem Instrument „Kleinbus“ (Sparkasse/Markt kommen im Bus zum Bürger).

Auch auf diesem Gebiet gilt: Viele Förderprogramme existieren bereits, sind jedoch nicht bekannt genug. Zudem bestand Einigkeit über die Unverzichtbarkeit bürgerschaftlichen Engagements.

In der Diskussionsgruppe entstand als Lösungsvorschlag ein Projekt, das „Best Practice“ Ergebnisse zusammenträgt – möglicherweise unter der Leitfrage: „Was können die jungen Alten für die alten Alten tun (als Mobilitätsunterstützung)?“ (Beispiele hierzu: Patenticket; „alt hilft alt“: www.mobilitaet21.de, BMI-Projekt www.aufdemlandmobil.de) Die Bemühungen des Bundes auf diesem Gebiet scheinen bisher trotz hoher Investitionen (aktuell 8,6 Mrd. €) wenig Früchte zu tragen, obwohl Broschüren für die Verkehrsverbände veröffentlicht wurden (Beispiele: „Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge“ bis 2014: Regionen werden ausgesucht, die sich zusammenschließen: Ausprobieren von Kooperationen; integrierte Planung; Demographiebericht: Befundbericht zur Entwicklung einer Demographiestrategie (erscheint Anfang 2012): großer Dialogprozess ist geplant!).

Vorstellung Radwegenetz

(A): punktuelle Verbesserung

(B): kultureller Wandel → Umdefinierung von Straße

→ große Bereitschaft der Babyboomer zu alternativen Verkehrsmitteln.

Diskussion: Straße als „Lebensraum“ für verschiedenste Verkehrsteilnehmer (smart-mode-mobility)

Als Praxisbeispiel aus NRW wurde das geplante „Aktionsprogramm Nahmobilität“ thematisiert, das einen kulturellen Wandel herbeiführen soll durch die Förderung aller nicht-motorisierten Verkehrsmittel (Ausbau von Fahrradschnellwegen; Umdenken in Straßenraumgestaltung).

Der Ansatz, die Straße als „Lebensraum“ („shared space“) umzudefinieren, wurde als nur für bestimmte Strassen geeignet eingestuft, z.B. für Straßen mit hohem Geschäftsbesatz. Ein weiterer Diskussionspunkt bestand in smart Modes in Bezug auf Ältere und Sicherheit: Notwendig ist hier die Rücksichtnahme der Benutzer.

Zur Umsetzung von „shared space“ ist laut Expertenurteil ein großer Aufschlag notwendig, was die Umsetzung im Gesamtprozess deutlich erschwert. Hinzu kommt nämlich, dass sichere Mobilität mit dem Fahrrad bzw. smart modes generell für Ältere flankierenden Maßnahmen verbunden werden muss; z.B. die Zuwachsraten bei Verkehrstoten liegt nämlich vor allem bei Fahrradfahrern und Fußgängern.

Als Fazit wurde hierzu festgehalten: Ältere Verkehrsteilnehmer sind gefährdet und nicht gefährlich!

Teilnehmer

- 1) Prof. Dr. Georg Rudinger (ZAK, Uni Bonn); Forschungsschwerpunkt: Altersforschung & Mobilität
- 2) Frau Evelin Unger-Azadi (Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW), Referat Mobilitätssysteme/Mobilitätsmanagement/Nahmobilität/ Verkehrssicherheit und Luftreinhaltung; Bereich: Verkehrssicherheit/Mobilitätsmanagement
- 3) Herr Hardy Holte (BAST), Referat Verkehrsspsychologie/Verkehrsmedizin
- 4) Herr Michael Heissing (BAST), Verkehrsmediziner (Schwerpunkt: Verkehrssicherheit ältere Verkehrsteilnehmer → letztes Projekt: DRUID (EU-Projekt) (www.druid-project.eu) u.a. Untersuchungen zu Medikamenten in Bezug auf ihre verkehrsrelevanten Eigenschaften.
- 5) Herr Stephan Günthner (Referent BBSR), Stadt- und Regionalplaner/Referat Verkehr und Umwelt, Schwerpunkt: nicht motorisierter Verkehr/ÖPNV vor dem Hintergrund des demographischen Wandels in Stadt und Land.
- 6) Frau Bianka Trevisan (Kommunikationswissenschaftlerin, RWTH Aachen; Lehrstuhl Professur Textlinguistik und Textkommunikation) Schwerpunkt: Innovative Erhebungsmethoden zu Zwecken der Akzeptanzforschung
- 7) Frau Shirley Beul (Kommunikationswissenschaftlerin, RWTH Aachen); Frau Trevisan und Frau Beul vertreten Frau Prof. Dr. Jakobs. Schwerpunkt: Entwicklung mobiler Fahrgastinformationssysteme.
- 8) Herr Ronald Winkler (Fachreferent Stadtverkehr, ADAC e.V.) Ressort Verkehr/Stadtverkehr; Schwerpunkte: Fußgänger und Radverkehr, hier insbesondere Verkehrssicherheitsfragen/Verkehrsmanagement → in den letzten 2 Jahren: Mobilität der Zukunft (Abschlussveranstaltung dazu: September 2011 in Berlin)
- 9) Frau Heidrun Reuter (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) Zusammen mit Herrn Nöthe: Leiterin des Forschungsreferats; auch bei Forschungen des Bundesverkehrsministeriums nehmen die Fragen zum demographischen Wandel zu. Ziel der Teilnahme: Informieren und das, was an Sachverstand da ist, weitergeben.
- 10) Herr Heinrich Nöthe (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) Forschungsbeauftragter. Referatsleiter des Referats UI 30.
- 11) Frau Heike Seefried (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung), Referat: Grundsatfragen des Verkehrs und des demographischen Wandels. Schwerpunkt: Zusammenführung verschiedener Grundlagenarbeiten der Fachreferate in eine schlüssige Gesamtstrategie. Vor dem Hintergrund der Bundesregierung (2009): Entwicklung einer Demografiestrategie. Hier existiert ein interministerieller Arbeitskreis, dem das Referat zuarbeitet.

12) Herr Flemming Giesel (Institut für Verkehrsforschung des deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt (DLR)/Vertretung Frau Dr. Lenz) : Arbeitsgruppe Mobilitätsverhalten und Personenverkehrsgenese) Schwerpunkt: Mobilitätsverhalten von älteren Menschen in unterschiedlichen sozialräumlichen Kontexten.

13) Frau Tina Gehlert (Psychologin/Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.) Schwerpunkt: Verkehrsverhalten/Verkehrspsychologie. Betreuung von Projekten zum Thema: ältere Verkehrsteilnehmer. Aktuell: in Zusammenarbeit mit der TU Dresden: Psychologische Testverfahren zur Vorhersage von Fahrverhalten → Ziel: Entwicklung diagnostischer Instrumente.

14) Herr Burkhard Nipper (Geschäftsführer der Landesverkehrswacht NRW e.V.)

15) Herr Jürgen Kaiser (Institut für Psychogerontologie der Uni Erlangen/Nürnberg; pensioniert); Schwerpunkte: Alterspsychologie und Verkehrsforschung → Experte Mobil 2030.

16) Herr Michael Falkenstein (Institut für Arbeitsphysiologie, Uni Dortmund) Schwerpunkt: Veränderungen älterer in Bezug auf kognitive Leistungen und insbesondere, inwieweit sich dies auf die Mobilität auswirkt; Methodik: Messen von Hirnströmungen bis hin zu Trainings älterer Fahrer. Generell: weites Spektrum: von den Grundlagen bis hin zur Anwendung.

17) Herr Sebastian Poschadel (Institut für Arbeitsphysiologie, Uni Dortmund) Umsetzung der Grundlagenkenntnisse in der Anwendung. Schwerpunkt: kognitives Altern.

18) Herr Ingo Pfafferoth (Forschungsstelle Mensch-Verkehr, Köln) Schwerpunkt: ältere Menschen.

19) Herr Burkhard Gerkens (Deutscher Verkehrssicherheitsrat-DVR) Programme und Angebote für die Zielgruppe: ältere Menschen → Ziel: Förderung Verkehrssicherheit und Erhaltung der Mobilität

20) Frau Claudia Kaiser (BAGSO): Teilnehmerin des 1. Politikberatungsworkshops

21) Herr Horst Schulze (BAST)

21) Nicolas Haverkamp (ZAK, Uni Bonn)

Weitere Teilnehmer:

- Katja Mehlig
- Anne Paulus

2.6 Abstracts mit direktem Projektbezug

Abstracts

- ADAC/BAST Symposium 2009: „Sicher Fahren in Europa“, Baden-Baden, 15. Oktober 2009 (www.bast.de/nn_42640/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-m/2011-2010/m207.html).
- North Rhine-Westphalia: Innovation Alliance. “The Ageing Society”, Brüssel, Belgien, 30. Juni 2010 (www.innovationsallianz.nrw.de).
- NECTAR 2011 Conference: “Smart Networks – Smooth Transport – Smiling People”, Antwerpen, Belgien, Mai 2011, (Vortrag, www.ua.ac.be/nectar2011).
- 9th International Conference on Transport Survey Methods: Scoping the Future While Staying on Track, Termas de Puyehue, Chile, November 2011 (Posterpräsentation, www.isctsc.cl).
- 30th International Congress of Psychology – Psychology Serving Humanity, Juli 2012, Kapstadt, Südafrika. (Vortrag, www.icp2012.com/user_data/programme%20booklet.pdf).

Abstract ADAC/BAST Symposium Baden-Baden 2009

Prof. Dr. Georg Rudinger

Institut für Psychologie, Zentrum für Alternskulturen (ZAK), Universität Bonn

Department of Psychology/Centre for Gerontology, University of Bonn

Demographischer Wandel

Der demographische Wandel hat eine signifikante Zunahme älterer Verkehrsteilnehmer zur Folge. Dies hat seinen Grund nicht nur im steigenden Anteil Älterer an der Gesamtbevölkerung. Ältere Menschen werden aufgrund der länger währenden Mobilität – vor allem auch als Autofahrer – in Zukunft verstärkt aktiv am Straßenverkehr teilnehmen, weil Lebensstil, Freizeit- und Mobilitätsgewohnheiten der gegenwärtig jüngeren Generationen zu einer Zunahme auch der Mobilitätsbedürfnisse zukünftiger Älterer führen.

Schon jetzt stellen sich damit kontrovers diskutierte Fragen, wie die Verkehrssicherheit hiervon beeinflusst wird und wie ältere Autofahrer in den Straßenverkehr integriert bleiben können, bzw. wie groß die Gefährdung durch und aber auch für den älteren Autofahrer denn ist. Die steigende Verkehrsbeteiligung Älterer spiegelt sich nämlich auch in den Unfallzahlen wider. So hat sich der Anteil von Senioren mit Beteiligung an PKW-Unfällen mit Personenschaden in den letzten zwanzig Jahren nahezu verdoppelt. Statistisch betrachtet sind Verkehrsteilnehmer über 65 Jahre jedoch unterproportional an Unfällen mit Personenschäden beteiligt: Ihr Anteil liegt bei 9,2 %, obwohl sie 19% der Bevölkerung stellen.

Eine Analyse der Unfallursachen bei älteren Fahrern deutet darauf hin, dass Unfälle oftmals auf altersbedingte Einschränkungen zurückzuführen sind: Während Normverstöße (z.B. Geschwindigkeitsüberschreitungen, Fahren unter Alkohol) seltener vorzufinden sind, zeigt sich ein Ansteigen von Delikten, die auf Fahrfehlern beruhen.

Insbesondere komplexe Anforderungssituationen wie Vorfahrtsregelungen, oder das Ein- in den und Ausfahren aus dem fließenden Verkehr scheinen älteren Fahrern Probleme zu bereiten. Eine Ursache dafür könnte in altersbegleitenden Veränderungen der Wahrnehmungsfähigkeit, der kognitiven und motorischen Leistungsfähigkeit zu finden sein.

Die Mehrheit der Senioren stellt sich jedoch auf solche Leistungseinbußen ein und passt das Verkehrsverhalten entsprechend an, zeigt verschiedene Kompensationsmuster.

Altersbedingten Leistungsdefiziten stehen langjährige Fahrerfahrung und Routine gegenüber sowie eine defensive und vorausschauende Fahrweise. Die typischen Unfallursachen älterer Menschen lassen sich darüber hinaus zum einen durch entsprechende technische Hilfsmittel (z.B. Fahrerassistenzsysteme) kompensieren.

Zum anderen können Aufklärungs- und Informationskampagnen für diese Defizite sensibilisieren und Wege aus der Gefahr zeigen. Dabei müssen die Maßnahmen inhaltlich auf die auch und gerade im Alter heterogenen Zielgruppen und deren Profile zugeschnitten sein. Eine Binnendifferenzierung u. a. nach Leistungsstand, Gesundheitsstatus und Persönlichkeitsmerkmalen ist notwendig.

Die altersbegleitenden Veränderungen führen allerdings auch zu einer geringeren Widerstandsfähigkeit, zu erhöhter Vulnerabilität. Damit einhergehend ist das Risiko bei einem Unfall gleicher Schwere verletzt zu werden, oder gar zu sterben, für einen älteren Menschen erheblich höher als bei jüngeren Personen. So stellen die Älteren über 22% der tödlich Verunglückten.

Die Unfallzahlen insgesamt belegen, dass ältere Fahrer nicht auffälliger sind als jüngere.

Von älteren Verkehrsteilnehmern geht laut Statistik bis zum 75. Lebensjahr kein erhöhtes Risiko im Straßenverkehr aus. Ein erhöhtes Unfall- und Verletzungsrisiko ist besonders ausgeprägt ab etwa 75

Jahren erkennbar. Dieses zeigt sich im so genannten fahrleistungsbezogenen Unfallrisiko, d.h. in einer höheren Wahrscheinlichkeit an einem Unfall beteiligt zu sein, wenn man die Anzahl der Unfälle auf die (geringere) Fahrleistung bezieht. Bei einem Fahrer Ende 70 ist das allgemeine Unfallrisiko doppelt so hoch wie bei Fahrern zwischen 30 und 60 Jahren. Bei einem Fahrer mit Ende 80 ist das Unfallrisiko mit demjenigen von Fahranfängern vergleichbar.

Allerdings gilt dieses erhöhte Unfallrisiko speziell für die Wenigfahrer, welche ca. 10% der Senioren ausmachen.

Aus den Statistiken geht auch hervor, dass Ältere, die an einem Unfall beteiligt sind, diesen auch häufiger verschulden. Bei all diesen Überlegungen ist jedoch immer zu beachten, dass ältere Autofahrer insgesamt weniger häufig an Unfällen beteiligt sind als die jüngsten Altersgruppen und dass die Beteiligung an PKW-Unfällen mit ca. 10% gemessen am Bevölkerungsanteil unterproportional ist.

Die Unfallzahlen sowie die wissenschaftlichen Erkenntnisse rechtfertigen also keine regelmäßigen und obligatorischen Gesundheits- oder Fahrverhaltensprüfungen (vgl. auch Empfehlungen des *Arbeitskreises VI: Befristung und Beschränkung der Fahrerlaubnis* des 47. Deutschen Verkehrsgerichtstags, 2009). Es gibt bisher keinen Beleg dafür, dass regelmäßige Überprüfungen der Fahreignung von Senioren die Verkehrssicherheit verbessern, zumal kein gesicherter direkter genereller Zusammenhang zwischen zunehmendem Alter, gesundheitsbedingter Leistungseinschränkung und Unfallhäufigkeit besteht.

Demographic change

Demographic change is causing a significant increase in the number of senior road users. This increase is not only due to the growing percentage of senior citizens among the total population. Due to their longer-lasting mobility, especially as car drivers, senior citizens will participate more actively in road traffic in the future. The younger generation's lifestyle as well as their leisure and mobility habits will result in increased mobility needs of future senior citizens.

This raises controversial questions, such as:

How will this affect road safety?

How can elderly motorists remain active road users?

How great is the danger elderly drivers pose to others, and how great is the danger for themselves? Accident statistics reflect the increasing number of elderly road users. The proportion of senior drivers involved in personal injury car accidents has nearly doubled over the past twenty years. However, while road users aged 65 or older constitute 19% of our population, they are still underrepresented in personal injury accidents (9.2%).

A study of the causes of senior drivers' accidents has shown that many of these accidents resulted from age-related impairments: While traffic offences, such as speeding or drink-driving, occur less frequently, there has been an increase in offences resulting from driver errors. Complex situations that require drivers to yield the right of way, or to merge into or to exit a moving-traffic lane, seem to be particularly problematic for senior drivers. One reason for this could be age-related changes in perception, as well as in cognitive and physical performance. However, the majority of senior drivers is prepared for such a decline in capabilities and adapt their traffic behaviour accordingly. The compensation patterns are various. To offset age-related performance deficits, senior road users bring years of driving experience and routine. Also, they are careful and defensive drivers. Moreover, the typical causes of senior drivers' accidents can be compensated for by suitable technical aids, such as driver assistance systems.

Also, education and information campaigns may increase awareness of these deficiencies and show ways to avert danger. Any measures need to be tailored to the specific target groups and their profiles,

which are all the more heterogeneous with increasing age. The groups must be differentiated according to fitness, state of health, and personality traits.

Age-related changes also lead to diminished strength and increased vulnerability. In accidents of equal severity, elderly people face a higher risk of injury or even death than younger people, and the percentage of elderly people among road fatalities is more than 22%.

There is no noticeable difference in overall accident figures between senior drivers and younger drivers. As statistics show, senior road users do not pose an increased road safety risk up to the age of 75. However, beyond approximately 75, there is a particularly marked increase in the risk of accidents and injuries. This is reflected by the so-called mileage-related accident risk, i.e. a greater crash risk can be deduced by correlating the number of accidents with the lesser driven mileage. The overall crash risk of drivers in their late 70s is twice as high as that of drivers aged between 30 and 60 years. Drivers in their late 80s have a crash risk comparable to that of novice drivers. This increased crash risk applies especially to infrequent drivers, i.e. approximately 10% of the senior drivers.

The statistics also show that, where elderly people are involved in accidents, they are more likely to have caused it. However, it should be borne in mind that senior drivers are generally less frequently involved in accidents than the youngest age groups and that the approximately 10% of elderly drivers car involved in accidents constitute a less than proportionate percentage of the population.

Therefore, accident statistics and scientific findings do not justify regular and mandatory health examinations or driving tests (cf. also recommendations made by *Study group VI: Time Limits and Restrictions on Driving Licenses* at the 47th Traffic Court Conference, 2009). There is no evidence that regular driving ability tests for senior drivers will improve road safety. In particular, there is no reliable evidence of a direct general connection between increasing age, diminished capabilities due to deteriorated health, and the frequency of accidents.

Prof. Dr. Georg Rudinger

Institut für Psychologie
Department of Psychology
Kaiser-Karl-Ring 9
D-53111 Bonn, Germany
+49-(0)228 - 73 41 51 (phone), -73 43 61 (Secr.)
+49-(0)228 - 73 45 32 (fax), - 73 45 99 (fax)
www.psychologie.uni-bonn.de

Zentrum für Alternskulturen (ZAK)
Oxfordstr. 15
D-53111 Bonn, Germany
www.zak.uni-bonn.de

MOBIL 2030 – Mobility-oriented culture in an ageing society: Scenarios for 2030¹

Nicolas Haverkamp (University of Bonn – Zentrum für Alternskulturen – ZAK)

Mobility in old age is the basis for independence and social participation as well as a significant factor in the quality of life. With the help of scenarios for the year 2030, MOBIL 2030 wants to conduct an assessment of the role of the future elderly in a traffic environment that is becoming faster and more complex.

What influence on the mobility culture do the elderly exert as an increasingly important sector of society?

How will the elderly cope with the future demands of traffic?

Can this age group's growing needs to be mobile also be adequately satisfied in the future?

In contrast to the already existing scenarios, the focus here is on persons who will have reached the age of 65+ in 2030. The approach is based on the individual mobility behavior of the Babyboomer Generation, their current habits, lifestyles and concepts of the future. This will be collected by means of a representative survey of 1000 people. Needless to say, the technological innovations of the coming years will also be included.

Conclusively, mobility scenarios for the year 2030 will be developed together with experts from various disciplines and discussed with political actors as well as with those affected and involved in order to advance traffic safety and security and to guarantee life-long mobility.

¹ This project is funded by the VolkswagenStiftung from August 2009 – Juli 2011 with € 240.000

Abstract NECTAR 2011 Conference Antwerpen

MOBIL 2030 – “Mobility-oriented culture in an ageing society: Development of Scenarios for 2030“

Prof. Dr. Georg Rudinger,

University of Bonn, Zentrum für Alternskulturen (ZAK),

Oxfordstr. 15, D-53111 Bonn, Germany

Aim and purpose of the study

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 and 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.

Research questions

- 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?

Scenario construction

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, as well as high dynamics 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.

Survey

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.

Further proceeding

Therefore, workshops with experts and people of the baby boomer generation will be organised for the first half of 2011 with the intention to determine legislative, transport, structural and infrastructural, technical and individual arrangements.

Focus on accessibility

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 for buying tickets would lead to a higher acceptance and therefore an increased usage of public transportation systems.

Prof. Dr. Georg Rudinger

Institut für Psychologie
Department of Psychology
Kaiser-Karl-Ring 9
D-53111 Bonn, Germany
+49-(0)228 - 73 41 51 (phone), -73 43 61 (Secr.)
+49-(0)228 - 73 45 32 (fax), - 73 45 99 (fax)
www.psychologie.uni-bonn.de

Zentrum für Alternskulturen (ZAK)
Oxfordstr. 15
D-53111 Bonn, Germany
www.zak.uni-bonn.de

Abstract 9th International Conference on Transport Survey Methods, Chile

Mobility-oriented culture in an ageing society: Development of Scenarios for 2030

Category:	Poster
Groups:	Workshop 4; Poster session B; Uncertain
Keywords:	Mobility / Ageing Society / Survey / Scenario technique
Abstract:	<p>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. Against the backdrop of a steadily increasing proportion of elderly traffic participants and an increasingly complex transport and traffic environment, the need arises for people-oriented and context-oriented measures that have a positive effect on traffic safety in general and preserve the mobility of older people in particular. The aim of the current research project is to conceptualise scenarios for the culture of mobility in 2030 and to analyse their significance for the individual mobility behaviour of (future) elderly people. Basis of scenarios is a model, developed in a transdisciplinary expert group within a framework of workshops showing influence environments that have relevance for the future individual mobility behaviour of elderly people. Experts identified a total of 51 factors within these 6 influence environments. Parallel to the described construction of future images of the transport and traffic environment within the framework of the transdisciplinary group of experts, a representative population survey of 1,000 people of the baby boomer generation, in connection with two empirical mobility surveys from the 80s and 90s, has been carried out representing the beginning and end of the baby boomer phase with the collected age groups. 500 people in the birth cohort from 1954 to 1956 and 500 people in the birth cohort from 1962 to 1964 on their current mobility habits and activities as well as future mobility requirements and needs. In addition to future-related desires, these cohorts' activity preferences and lifestyle characteristics, as well as other mobility-related attitudes, were addressed. Target of discussion is the fit between the developed images of the future and the subsequent implications for the individual mobility behaviour on the one hand, and the empirically determined mobility desires and needs of the "old" in 2030 baby boomers on the other. In addition to this impetus for discussion, the focus is on identifying (legislative, transport structural and infrastructural, technical, individual) measures with which the fit between the environment and the individual in the transport system can be optimised as a central feature of traffic safety.</p>
Time:	Nov 15, 10:49 GMT

Abstract 30th International Congress of Psychology, Kapstadt

Abstract ID :**1905**

Title :**Forecasting the mobility culture of an ageing society: constraints and perspectives**

Author: **Nicolas C. D. Haverkamp, Uwe M. Kleinemas, Georg Rudinger**

Venue: **2.62 (10)**

Date: **2012-07-25**

Time: **12:00:00**

The current study focused on three objectives:

- (1) Conceptualization of scenarios of German Mobility for the year 2030 and evaluation of their significance for mobility behaviour,
- (2) collection of data about the desires and needs of the "baby-boomer"-generation, and
- (3) identification of necessary and desirable changes to optimize their fit with the anticipated traffic environment.

Methodologically, a transdisciplinary working group of experts developed self-consistent scenarios, referring to a model of influence environments.

Furthermore a representative population survey of 1000 "baby-boomers" has been carried out, covering their current mobility habits, future requirements and needs, lifestyle preferences, and mobility related attitudes.

The results show:

(1) Two controversial scenarios, suggesting either innovations with younger people as trend setters or a negative development with a mismatch of needs and mobility reality.

(2) Strong demand for improvements in public transport and expectancy of more frequent slow-mode mobility in the future.

(3) Desirable Changes: Communication of 'Intermodality' as a guiding principle of traffic participation, promotion of innovative developments in slow mode traffic, and 'good design for all'; creating an environment free from hostile properties towards any group of traffic participants.

These results support rational policy decisions.

First of all, they indicate relevance and urgency of intervention to maintain future mobility.

Secondly, they can trigger an open discourse of the implications of demographic change.

Thirdly, they offer operational clues within the intervention levels of the individual, the technology, and the spatial environment.

Anhang

Im nachfolgenden Anhang befinden sich zunächst die Veröffentlichungen in der Reihenfolge aus Kapitel 2.4.

Anschließend wurden – wie in Kapitel 1.3 des Textteils des Abschlussberichts angekündigt – die Ergebnisse des Politikberatungs-Projekts „Aktiv und mobil – für ein selbstbestimmtes Leben im Alter“ in den Anhang integriert.

Lobby der Älteren



Das Magazin der Bundesarbeitsgemeinschaft
der Senioren-Organisationen

Nachrichten

02/2012

ISSN 1430-6204



Senatorin Prüfer-Storcks:
Vision von einem generationen-
freundlichen Hamburg



Beratungsstellen:
Hohe Dunkelziffer bei
Altersdiskriminierung



Bill Mockridge:
Altwerden mit Humor



Die altersfreundliche Stadt

60+

Geimpft

durchs Leben tanzen

Lungenentzündungen durch Pneumokokken treten häufig bei Menschen ab 60 Jahren auf.



DE00975

**Beugen Sie Pneumokokken-Erkrankungen vor.
Lassen Sie sich impfen!**

Liebe Leserinnen und Leser der BAGSO-Nachrichten, liebe Gäste des 10. Deutschen Seniorentages,

mit dieser Ausgabe der BAGSO-Nachrichten begrüßen wir die Besucherinnen und Besucher des 10. Deutschen Seniorentages und heißen sie herzlich willkommen!

Unter dem Motto „JA zum Alter!“ findet er vom 3. – 5. Mai im CCH Hamburg statt. Von der dreitägigen Veranstaltung soll die Botschaft ausgehen: Wir sagen JA zum Alter(n) und versuchen alles, um möglichst gesund und kompetent älter zu werden, um das Älterwerden zu gestalten, um aus den gewonnenen Jahren erfüllte Jahre zu machen!

Der 10. Deutsche Seniorentag findet statt im Europäischen Jahr für aktives Altern und Solidarität zwischen den Generationen. Der Aufruf, an alle europäischen Länder gerichtet, möchte Bürgerinnen und Bürger zur Aktivität im körperlichen, geistigen und sozialen Bereich ermuntern, damit sie möglichst gesund alt werden. Zu einem aktiven Altern gehört aber auch Mitverantwortung für die Menschen unserer Umgebung, Mitverantwortung und gegenseitige Hilfe für jüngere, ältere und auch gleichaltrige. Eine Solidarität

zwischen den Generationen und innerhalb der eigenen Generation wollen wir fördern. Hier wird an die Eigenverantwortung und an die Mitverantwortung appelliert, aber auch die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen müssen stimmen. Was kann der Einzelne dafür tun, was kann die Gesellschaft dafür tun, dass eine hohe Mobilität noch im fortgeschrittenen Alter möglich ist, denn diese ist geradezu Voraussetzung für die Realisierung bürgerschaftlichen Engagements.

In über 100 Einzelveranstaltungen werden Möglichkeiten für eine aktive Lebensgestaltung im Alter aufgezeigt. Themen wie Gesundheit, Engagement, Wohnen und Pflege werden behandelt und mit Ihnen, den Besucherinnen und Besuchern, diskutiert.

Wir nehmen das Älterwerden mit seinen Herausforderungen und Chancen an. Wir versuchen, die vielen vorhandenen Möglichkeiten aufzuspüren und zu nutzen, aber auch die gegebenen Grenzen anzuerkennen. Das Alter hat viele Gesichter; vor möglichen Einschränkungen und Hilfsbe-



dürftigkeit verschließen wir unsere Augen nicht. Altern ist nicht nur eine Herausforderung, sondern auch eine große Chance – für jeden Einzelnen und für die Gesellschaft.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen erlebnisreiche Tage, sodass Sie mit einem Koffer voller neuer Ideen, gestärkt und motiviert wieder nach Hause fahren können!

Ihre



Prof. Dr. Ursula Lehr
Vorsitzende der BAGSO

Editorial	3
Inhalt	4
Seniorenarbeit und Seniorenpolitik	
Befragung Altersdiskriminierung	5
Titel: Die altersfreundliche Stadt	
Städte – Spiegelbild unserer Gesellschaft	7
Ergebnisse der BAGSO-Befragung „Wie altersfreundlich sind unsere Städte?“	9
Unser Ziel: ein generationenfreundliches Hamburg	13
Grundsätze für eine zukunftsfähige Stadtgestaltung	14
Mobilität, Verkehr und Infrastruktur	16
MobilLotsen – ein Programmpunkt zum Abbau von Barrieren	18
Einzelhandel mit Service	20
Mehr Bewegung für die „generationenfreundliche Stadt“	21
Ältere mischen Düsseldorf Kulturszene auf	23
Altersfreundlichkeit der Städte mitgestalten	24
Städte gestalten: Wie sich Senioren- vertretungen einbringen können	24
Interview mit Prof. Dr. Ursula Lehr	26
Weiterführende Informationen	27
Glosse: Stadtleben – Von Lastaufzügen und Wadenbeißen	28
Engagement	
Freiwilliges Engagement in Hamburg: Interview zur Anerkennungskultur	29
Technik und Internet	
Leitfaden zum Einstieg in die digitale Welt	30
Wikipedia sucht Autoren mit „Silberwissen“	31



Seite 29

**Anerkennungskultur:
Der Hamburger Nachweis über
bürgerschaftliches Engagement**



Seite 35

**Noch behandlungsbedürftig:
Der Entwurf des Patientenrechtegesetzes**



Seite 47

**Deutsche Telekom:
Medienkompetenz und Internet für alle**

**Der Wort&Bild Verlag
unterstützt mit dem**



die Arbeit der BAGSO.

Gesundheit

Gesundheitsziel „Gesund älter werden“ verabschiedet	32
Was tun bei Frühjahrsmüdigkeit?	33
Allein leben mit Demenz	34
Kommentar zum Entwurf für ein Patientenrechtegesetz	35
Interview mit Bill Mockridge: „Bühnenprogramme als Alters-Selbsthilfe-Therapie“	36
Schulungen für Multiplikatoren: Im Alter IN FORM – Gesunde Lebensstile fördern	38

Finanzen

Einkommenssteuer: Mehr ist weniger?	39
-------------------------------------	----

Europäisches Jahr 2012

Startschuss für das EJ	40
Nationales Arbeitsprogramm und geförderte Projekte	41

Senioren weltweit

Europaweites Netzwerk für lebensbegleitendes Lernen im Alter	42
---	----

Porträt

Netzwerkerin aus Leidenschaft: Anneliese Kron aus Hamburg	45
--	----

Informationen aus der BAGSO

Neu in der BAGSO: Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnungsanpassung	46
Interview mit der Deutschen Telekom: Neue Medien – Keine Frage des Alters	47
10. Deutscher Seniorentag: Siegerinnen und Sieger auf der SenNova-Bühne	48
Nachruf auf Prälat Anton Schütz	49
Projekte und Positionen der BAGSO-Verbände	50

Impressum

54

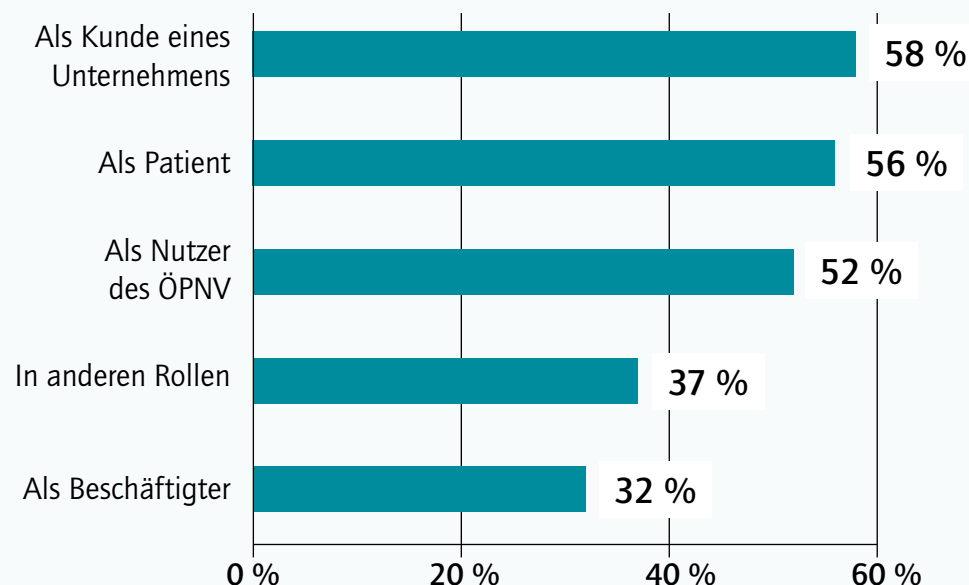
Offenbar hohe Dunkelziffer bei Altersdiskriminierung

Das Lebensalter zählt zwar zu den häufigsten Diskriminierungsgründen in Deutschland, entsprechende Fälle werden aber offenbar nur von einer Minderheit der Betroffenen angezeigt. Das geht aus einer Befragung der BAGSO und des Kuratoriums Deutsche Altershilfe (KDA) im Auftrag der Antidiskriminierungsstelle des Bundes (ADS) hervor, an der sich mehr als 300 Anlaufstellen in Deutschland beteiligt haben, darunter Seniorenorganisationen, Sozial- und Wohlfahrtsverbände, Gewerkschaften, Verbraucherzentralen, Frauen- und Behindertenverbände.

Auch wenn die nachfolgend zusammengefassten Ergebnisse nicht repräsentativ sind, geben sie einen guten Einblick, welche Rolle das Thema „Altersdiskriminierung“ derzeit in der Arbeit zivilgesellschaftlicher Organisationen spielt.

Nach Einschätzung der meisten Organisationen (67%) gibt es bei älteren Menschen erhebliche Hemmungen, gegen Verhaltensweisen vorzugehen, die als diskriminierend erlebt werden. Zumindest teilweise scheint das auf die Sorge zurückzuführen zu sein, im Falle einer Beschwerde weitere Nachteile zu erleiden. Viele der befragten Organisationen (43%) gehen zudem davon aus, dass Benachteiligungen aufgrund des Lebensalters als normal erlebt werden.

In welchen Rollen fühlen Sie sich aufgrund ihres Alters benachteiligt?



Organisationen müssen sich mit Altersdiskriminierung befassen

Mehr als die Hälfte der befragten Anlaufstellen (57%) erhält Beschwerden von Menschen, die sich aufgrund ihres Lebensalters benachteiligt sehen. Besonders bei den Verbraucherzentralen (89%) und den Seniorenvertretungen und parteipolitischen Organisationen (68%) gehen entsprechende Beschwerden ein, relativ selten dagegen bei Gewerkschaften bzw. Berufsverbänden (28%).

Ältere Verbraucherinnen und Verbraucher besonders betroffen

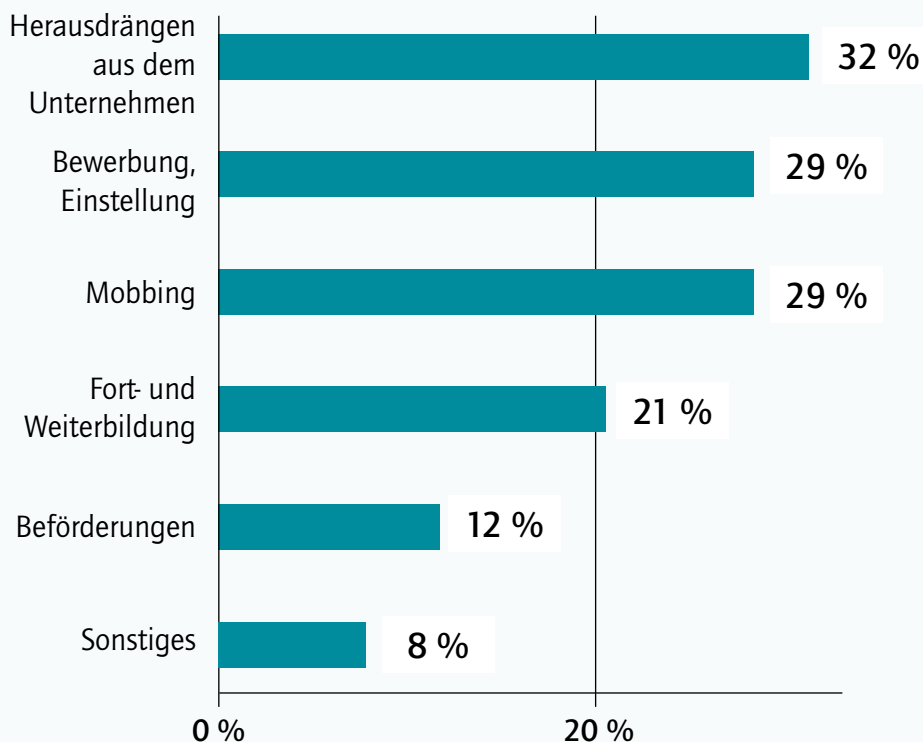
Ältere Menschen fühlen sich vor allem in der Rolle als Verbraucherinnen und Verbraucher, als Patientinnen und Patienten sowie als Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs benachteiligt.

Im Bereich der Arbeitswelt ist der häufigste Grund für Beschwerden das Herausdrängen älterer Beschäftigter aus Unternehmen. Auch die Bevorzugung jüngerer Bewerberinnen und Bewerber bei der Einstellung wird nach Angaben der befragten Organisationen überdurchschnittlich häufig genannt.

„Im Besten Alter. Immer.“ Themenjahr 2012 der Antidiskriminierungsstelle

Eine Aktionswoche Ende April will verstärkt über den gesetzlichen Schutz vor Diskriminierungen aufklären. Zudem lobt die ADS einen Unternehmerpreis für vorbildliches altersübergreifendes Engagement aus. Eine von der ADS im Januar einberufene Kommission erarbeitet darüber hinaus bis Ende November konkrete Handlungsempfehlungen gegen Altersdiskriminierung für die Politik.

Bei der Benachteiligung im Arbeitsleben geht es um ...



Organisationen bieten Information, Beratung und aktive Unterstützung

84 % der befragten Organisationen bieten den Betroffenen Informationen wie das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz und Hinweise auf finanzielle Hilfen oder sie vermitteln weiter. Eine Beratung führen zwei Drittel der Organisationen durch. Aktive Unterstützung wie die des Erledigens von Korrespondenz oder Mediation zwischen den Beteiligten stellen 42 % der Organisationen zur Verfügung, während eine rechtliche Vertretung lediglich 13 % der Anlaufstellen gewährleisten.

Nur ein Drittel der befragten Organisationen verweist Betroffene an die Antidiskriminierungsstelle

des Bundes. Offenbar ist noch zu wenig bekannt, dass die ADS auch beratend tätig ist.

Hoher Bedarf an gezielten Informationen zum Thema Altersdiskriminierung

93 % der befragten Organisationen wünschen sich Informationen zum Thema „Altersdiskriminierung“, vor allem darüber, an wen sich Betroffene in welchen Fällen wenden können. Grundvoraussetzung hierfür ist ein Ausbau der offenbar noch sehr lückenhaften Beratungsstrukturen. Insoweit ist es erfreulich, dass immerhin 41 % der befragten Organisationen Interesse an Schulungs- und Qualifizierungsmaßnahmen zeigen, also bereit sind, das Thema stärker in die eigene Arbeit zu integrieren

und sich damit am Ausbau von Beratungsstrukturen zu beteiligen.

Das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz erfasst nur einen Teil dessen, was als Altersdiskriminierung erlebt wird

Nicht alles, was von älteren Menschen als diskriminierend erlebt wird, wird vom Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG) erfasst. Dies gilt z. B. für Beschwerden über unangemessene, zum Teil strafrechtlich relevante Verhaltensweisen gegenüber Menschen in verletzlichen Lebenssituationen. Bei anderen Beschwerden geht es um das gesellschaftliche Bild vom Altern oder um das Thema „Entberuflichung“. Auch diese nicht vom AGG erfassten, aber gleichermaßen wichtigen gesellschaftspolitischen Fragen sollten von der ADS während des Themenjahres „Im besten Alter. Immer.“ aufgegriffen werden.

Die vollständigen Befragungsergebnisse finden Sie unter www.ads.de sowie www.bagso.de.

Annette Scholl / Guido Klumpp

Die Autoren

Annette Scholl

ist Europa-Referentin des KDA und seit mehr als zehn Jahren deutsches Mitglied in der Expertengruppe „Altersdiskriminierung“ der Europäischen Senioren-Organisation AGE.

Dr. Guido Klumpp

ist Rechtsanwalt und seit 2007 Geschäftsführer der BAGSO.



Die altersfreundliche Stadt



© Foto: fotoVoyager - istockphoto.com

Eine altersfreundliche Stadt bietet Lebensqualität für alle ihre Bewohner.

Städte sind wie andere menschliche Siedlungsformen und Raumstrukturen auch einem ständigen Wandel unterworfen. Von jeher sind sie Ort und Spiegelbild sozialer und gesellschaftlicher Veränderungen. Auch zurzeit erleben wir eine deutliche Veränderung: Anders als noch im 20. Jahrhundert leben immer mehr Menschen in städtischen Regionen – eine Entwicklung, die in allen Industrienationen zu beobachten ist. Eine besonders intensive Urbanisierung findet in den Schwellen- und Entwicklungsländern statt. Weltweit leben erstmals in der Menschheitsgeschichte mehr Menschen in Städten als auf dem Land.

In Deutschland wohnen derzeit rund 85 % der Bevölkerung in Städten. Bei über der Hälfte der Haushalte in den deutschen Großstädten und Stadtstaaten handelt es sich um Einpersonenhaushalte. Am höchsten ist der Anteil der Alleinlebenden in Berlin (55 % der Haushalte; Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2011). Und ein großer Teil dieser Alleinlebenden sind ältere, alte Menschen.

Gleichzeitig verändern sich Städte und Gesellschaft in einer Weise, dass ein befriedigendes, selbstbestimmtes Altern zunehmend gefährdet ist: Kleinere Geschäfte und Läden schließen, eine Post gibt es

in vielen Stadtvierteln schon lange nicht mehr, Wohngebiete differenzieren sich mehr und mehr nach sozialem Status und Einkommen und persönliche Dienstleistungen werden durch Automaten oder den Hinweis auf Internet-Informationen ersetzt.

Nicht alle Städte sind jedoch in gleicher Weise betroffen. Manche kämpfen gegen den Wegzug ihrer Bewohner und den Leerstand von öffentlichen Gebäuden und Wohnungen, in anderen Städten sind die Mieten kaum mehr bezahlbar, weil sie boomen und wachsen. Fast alle aber leiden unter leeren öffentlichen Kassen, unter verstopften



Grünanlagen in der Stadt sind eine Wohltat für Alt und Jung

sicher nutzbar sind, gut zugängliche Gesundheitsdienste, Behörden, kulturelle Veranstaltungen, Sport- und Freizeitangebote und – wo dies nicht in unmittelbarer Nähe möglich ist – attraktive öffentliche Verkehrsmittel und sogenannte „ruhige“ oder „langsame“ Verkehrsarten, also gut ausgebauten Fuß- und Fahrradwege, damit größere Entfernungen überwunden werden können. Dazu gehören auch so einfache Dinge wie Gehsteige ohne Stolperfallen und im Winter geräumte Fußwege, Bänke zum Ausruhen unterwegs und Bürgersteige, die nicht halb zugeparkt, sondern so breit sind, dass sich auch ein älterer Rollator-Nutzer und ein Kinderwagen schiebender Vater begegnen können, ohne dass einer der beiden auf die Fahrbahn ausweichen muss.

Eine altersfreundliche Stadt wäre also zugleich eine Stadt für alle Lebensalter und gut für die Umwelt. „Altersfreundlich“ beinhaltet aber nicht nur technisch-funktionale und bauliche Aspekte wie die Beseitigung von Barrieren oder die Verlängerung von Ampelphasen – so wichtig solche Maßnahmen für mobilitätseingeschränkte Menschen auch sind. Erforderlich sind zudem gesellschaftliche Veränderungen, denn städtische und gesellschaftliche Veränderungen hängen immer unmittelbar zusammen. Ältere Menschen brauchen eine hindernisarme, zugleich aber auch anregende bauliche und natürliche Umwelt – und vor allem eine soziale Umwelt, die geprägt ist durch gegenseitige Achtung, Er-

Straßen und hektischem Autoverkehr. Der Mangel an Geld führt zum Abbau von Dienstleistungen, zu Einsparungen beim öffentlichen Verkehr bis hin zur Verwahrlosung von Gebäuden, Straßen und Grünanlagen. Kein Wunder also, dass immer häufiger zu hören und zu lesen ist von der Suche nach der „intelligenten“, der „modernen“ Stadt, der „Stadt von morgen“ oder der „Stadt der Zukunft“.

Die gegenwärtige Situation ist also günstig, um auch Veränderungen anzuregen, die eine „altersfreundliche“ Stadtentwicklung ermöglichen. Wie aber müsste eine solche Entwicklung aussehen? Was brauchen Menschen, um gesund, selbstbestimmt und aktiv alt werden zu können?

Aus verschiedenen Untersuchungen und aus dem WHO-Programm zu „Global Age-friendly Cities“ wissen wir, dass zu einer altersfreundlichen Stadt Aspekte gehören, die eigentlich für alle Menschen wichtig sind: Straßen und Fußgängerbereiche, in denen man sich sicher und angstfrei bewegen kann, gut zu Fuß erreichbare Geschäfte in der Nähe, um den täglichen Bedarf zu decken, saubere öffentliche Toiletten, Grünanlagen, die zum Entspannen und Bewegen einladen, bezahlbare Wohnungen, in denen man sich wohlfühlt und die auch im Falle von Beeinträchtigungen noch

Zur Person

Dr. Heidrun Mollenkopf

hat viele Jahre am Deutschen Zentrum für Altersforschung an der Universität

Heidelberg zu den Themen Wohnumfeld, Mobilität und Technik im Alter geforscht. Sie ist Mitglied des Expertenrats der BAGSO und Sprecherin der AGE Europe Arbeitsgruppe „Universal Accessibility and Independent Living“.





mutigung und Rücksichtnahme. Konkret bedeutet das zum einen die Schaffung von Möglichkeiten, unter sich zu sein und, wenn nötig, Verständnis, Hilfe und Geborgenheit zu finden, und zum anderen Gelegenheiten zum Kennenlernen von Menschen unterschiedlichen Alters, unterschiedlicher Religionen und Kulturen, um anregendes Neues zu erfahren und gegenseitiges Verstehen und gemeinsames Erleben und Handeln zu ermöglichen. Es beinhaltet die Schaffung verkehrsberuhigter Zonen, sicherer „Wohlfühl“-Gegenden und gut zugänglicher Veranstaltungsorte als Voraussetzung für entspannte Teilhabe am gesellschaftlichen Geschehen einer Stadt, für bürgerschaftliches Engagement und die Entwicklung von Eigeninitiativen,

um die Gestaltung der Umwelt selbst in die Hand zu nehmen.

Auch in dieser Hinsicht gilt: Soziale und emotionale Aspekte sind wie die technisch-funktionalen Aspekte zentral für Bürgerinnen und Bürger jeden Alters. Bisher haben jedoch erst wenige Städte den Mut, sich bewusst in Richtung „altersfreundlich“ zu entwickeln. Altern und Alter haben vielfach noch einen negativen Beigeschmack und das könnte – so wird befürchtet – das Image einer Stadt beeinträchtigen. Deshalb muss insbesondere das Bewusstsein wachsen, dass Maßnahmen zugunsten älterer Menschen keine Belastung sind, sondern einer Stadt und ihrer Bevölkerung insgesamt zugutekommen. Die „altersfreundliche“ Stadt ist eine Stadt,

- die gut für alle Menschen ist
- die gut für die Umwelt ist
- in der Begegnung, Miteinander, gemeinsames Lernen und Erleben möglich sind.

Die Entwicklung zur altersfreundlichen Stadt beinhaltet deshalb große Chancen für die Stadtentwicklung insgesamt, für eine nachhaltige Umwelt- und Verkehrspolitik und für eine menschenfreundlichere Gesellschaft. ■

Heidrun Mollenkopf

Literatur:

Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung im Bund und in den Ländern, Heft 1, 2011.

World Health Organization: Global Age-friendly Cities: A Guide. 2007

Wie altersfreundlich sind unsere Städte? Ergebnisse der BAGSO-Befragung

Die Bevölkerung in unseren Städten wird immer älter. Immer mehr Menschen erreichen ein hohes Alter und gleichzeitig nimmt die Zahl jüngerer ab. So wandeln sich langfristig auch die Bedürfnisse der Einwohner. Damit die Älteren bis ins hohe Alter am städtischen Leben teilhaben können, muss es ausreichend Angebote für sie geben. Ihre Bedürfnisse müssen bei Planungsprozessen be-

rücksichtigt und das Wohnumfeld und die städtische Umgebung so gestaltet werden, dass sich ältere Menschen auch außerhalb ihrer Wohnung selbstständig und sicher bewegen können.

Doch wie altersfreundlich sind unsere Städte tatsächlich? Welche Probleme bestehen bei der Nutzung des Stadtraumes und des öffentlichen Personennahverkehrs?

Welche Lösungsmöglichkeiten und welche guten Beispiele gibt es bereits? Diesen Fragestellungen widmete sich die BAGSO im vergangenen Jahr in einer umfangreichen anonymen Befragung, in der ältere Menschen unmittelbar angesprochen und um ihre persönliche Einschätzung gebeten wurden. Mitmachen konnte jeder ältere Mensch, der in einem Ort mit mindestens 2.000 Einwohnern lebt.*

* Da die Probleme in ländlichen Regionen in mancherlei Hinsicht anders gelagert sind, bedürfen sie einer gesonderten Betrachtung.



Das stört viele: Abfall und Schmutz auf unseren Straßen.

und leben eher in größeren Städten als die Gruppe, die den Papierfragebogen verwendet hat.

Wer hat sich an der Befragung beteiligt?

Der Fragebogen enthielt einige persönliche Angaben, die bei der Auswertung als erklärende Merkmale für die Einschätzungs- und Meinungsfragen verwendet werden können. Hierzu zählen das Alter, das Geschlecht, der Gesundheitszustand und die Wohnortgröße der befragten Person. Das Durchschnittsalter aller Befragten liegt bei 71 Jahren. Knapp 10 % sind unter 60 Jahre, etwa 30 % zwischen 60 und 69 Jahre, gut 40 % zwischen 70 und 79 Jahre und knapp 20 % sind 80 Jahre alt und älter. Somit haben sich Menschen jeden Alters und erfreulicherweise auch viele der höheren Altersgruppen beteiligt.

Insgesamt haben mit 63 % deutlich mehr Frauen als Männer (37 %) den Fragebogen ausgefüllt. Auch wenn man berücksichtigt, dass der Anteil der Frauen in den höheren Altersgruppen der Bevölkerung stets deutlich über dem der Männer liegt, ist dieser hohe Wert nur dadurch zu erklären, dass durch den Aufruf vermehrt Frauen erreicht wurden oder sich diese stärker von der Thematik angesprochen fühlten als Männer.

Die Befragten leben zu beinahe gleichen Anteilen in Klein-, Mittel- bzw. Großstädten. Mit 55 % wohnt mehr als die Hälfte der Befragten in einem Mehrpersonen-

Der sechsstufige Fragebogen konzentrierte sich auf die Themenfelder a) Wohnumfeld und öffentlicher Raum, b) Mobilität und Verkehr und c) soziales und kulturelles Leben. Der Fragebogen konnte von Juni bis Dezember 2011 entweder in der BAGSO-Geschäftsstelle angefordert, ausgefüllt und zurückgesandt oder aber unmittelbar in Form eines Online-Fragebogens auf der Homepage der BAGSO beantwortet werden.

Verbreitung und Rücklauf

Bei der Bekanntmachung und Weiterleitung der Fragebögen war die BAGSO auf die Hilfe ihrer Mitgliedsverbände und Multiplikatoren angewiesen, die die Aktion zum einen presse- und öffentlichkeitswirksam unterstützt und zum anderen Fragebögen auch in größerer Stückzahl angefordert und bis an die Basis weitergeleitet haben. Die Fragebogenaktion hat nicht zuletzt deshalb eine sehr

große bundesweite Resonanz gefunden.

Alle bis zum 31.12.2011 ausgefüllten und zurückgesandten Fragebögen wurden für die Auswertung berücksichtigt, wobei jedoch einige statistisch nicht verwertbar waren, z. B. weil zu wenig Fragen beantwortet waren. Insgesamt liegen somit 1.956 verwertbare Fragebögen vor: drei Viertel davon als Papierfragebögen und ein Viertel als Online-Version. Dieser im Vergleich zu früheren BAGSO-Befragungen relativ hohe Anteil von Online-Teilnahmen zeigt, dass eine zunehmende Zahl älterer Menschen über Internetzugang verfügt und diesen vergleichsweise einfachen Weg der Befragungsteilnahme bevorzugt. Allerdings unterscheiden sich die Gruppen wie erwartet voneinander: die Online-Teilnehmer sind im Durchschnitt knapp drei Jahre jünger, sind überdurchschnittlich häufig männlich



haushalt, 37 % leben allein und 8 % in einer Senioreneinrichtung. Gefragt nach möglichen Mobilitätseinbußen geben immerhin 55 % Probleme beim Gehen oder Bücken, 43 % Seh- und 39 % Hörprobleme sowie 30 % Probleme mit der Fingerfertigkeit an, wobei jeweils leichte gegenüber starken Problemen überwiegen.

Wahrgenommene Probleme und Handlungsbedarf

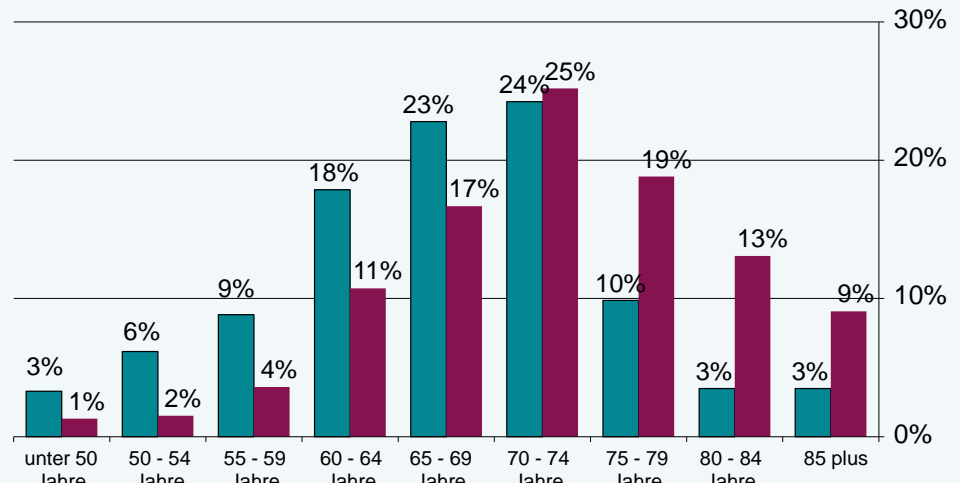
Die offene Frage „Was stört Sie an Ihrer Wohnumgebung, Ihrem Viertel oder Ihrer Stadt am meisten?“ brachte insgesamt 3.667 Nennungen hervor. Am häufigsten wurden Aspekte von mangelnder Sauberkeit und Lärm (Schmutz, Dreck, Luftverschmutzung, Müll,

Lärm), Probleme des motorisierten Verkehrs (defekte Straßenbeläge, zu wenig Parkplätze, parkende Autos auf Gehwegen, Geschwindigkeitsüberschreitungen), Probleme im Stadtbild (zu wenig Grünflä-

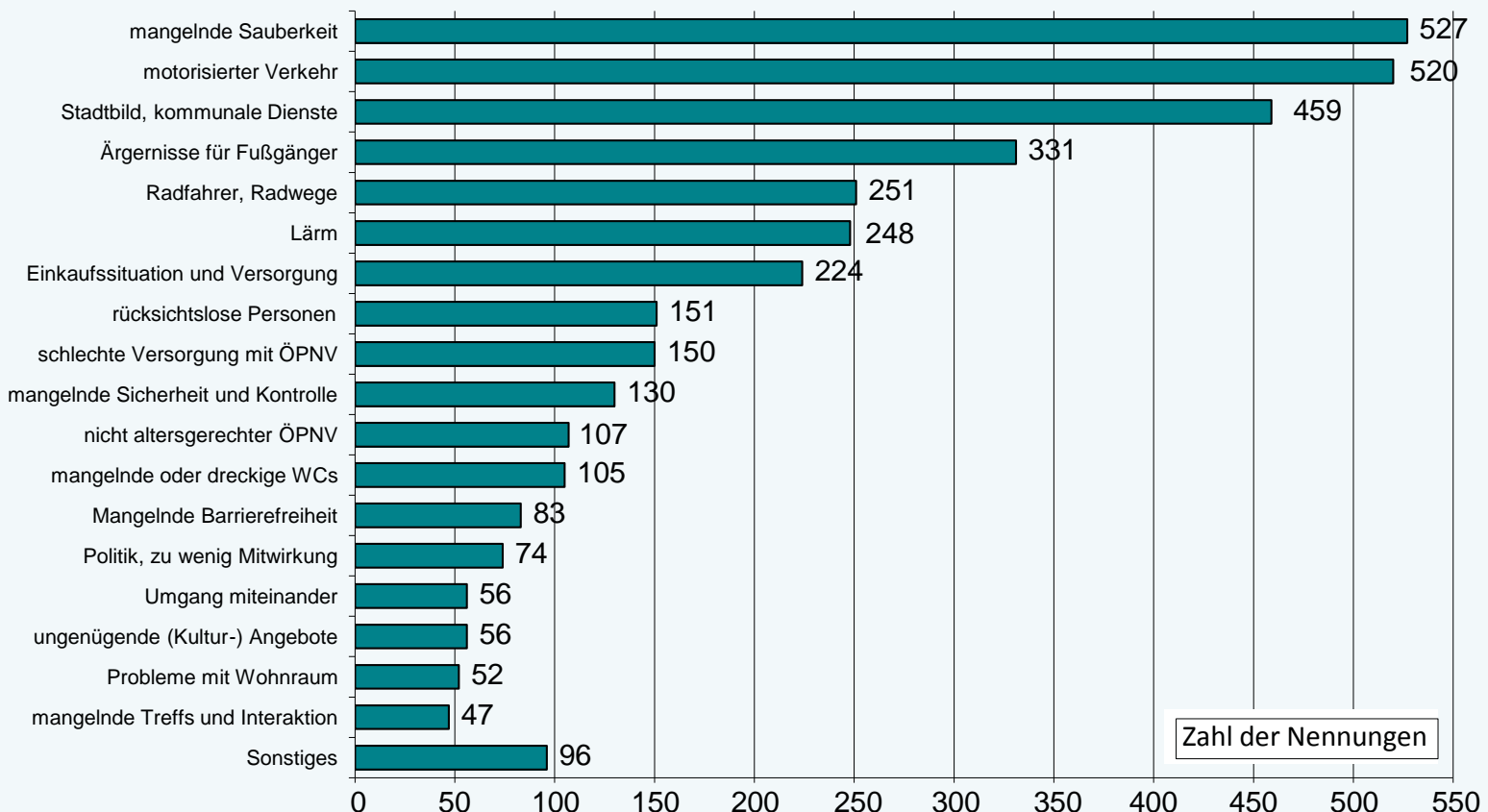
chen, zu wenige Sitzgelegenheiten, zu wenig Straßenlaternen, geringe Attraktivität der Innenstadt), Probleme für Fußgänger und Radfahrer (schlechte Gehwege, unebenes Pflaster, schlechter Winterdienst,

Durchschnittsalter Online: 66,8 Jahre

Durchschnittsalter Druckform: 72,5 Jahre



Was stört an der Wohnumgebung, dem Wohnviertel oder der Stadt am meisten?



zu kurze Ampelschaltung, schlechte Radwege, aber auch rücksichtslose Radfahrer), soziale Probleme (rücksichtslose bzw. unangenehme Personen im ÖPNV oder auf Plätzen) genannt. Ein zu geringes kulturelles Angebot oder mangelnde Möglichkeiten für soziale Aktivitäten wurden dagegen nur von wenigen Personen bemängelt.

Den größten Handlungsbedarf sieht über die Hälfte der Befragten jeweils bei der Sauberkeit in öffentlichen Grünanlagen und auf Plätzen, bei der Sicherheit im Stadtverkehr sowie bei öffentlich zugänglichen Toiletten. Die Themen Sicherheit und Sauberkeit werden deutlich häufiger von Personen in Großstädten als von denjenigen in Klein- und Mittelstädten genannt.

Das Sicherheitsempfinden spielt für die Aktivitäten außerhalb der eigenen Wohnung eine große Rolle. 28 % der Befragten stimmen der Aussage voll zu, dass sie sich bei Dunkelheit außerhalb ihrer Wohnung unsicher fühlen, weitere 29 % stimmen dieser Aussage eher zu. Insgesamt 13 % geben an, dass sie sich auch tagsüber außerhalb ihrer Wohnung unsicher fühlen. Bei beiden Fragen fühlen sich die befragten Frauen deutlich unsicherer als die Männer. Knapp ein Viertel aller Befragten vermisst es sehr oder eher, regelmäßig außerhalb ihrer Wohnung „unter Leute zu kommen“, wobei Personen mit Mobilitätseinbußen dies überdurchschnittlich häufig äußern.

Positive Veränderungen

Im Fragebogen wurde auch nach Beispielen für positive Veränderungen im Sinne von Altersfreundlichkeit in der Wohnumgebung, dem Wohnviertel oder der Stadt gefragt. Es wurden insgesamt 1.706 Beispiele genannt. Dies verdeutlicht, dass die Befragten nicht nur auf Probleme hinweisen, sondern vielmehr auch positive Aktivitäten in ihren Städten wahrnehmen und honorieren.

Besonders häufig werden spezielle Angebote für Ältere genannt (Bring- und Abholdienste, seniorenpolitische, kulturelle oder Mitmachangebote, Begegnungstätten, Freiwilligenagentur, Seniorenbüros), das Entstehen von altersgerechten Wohnformen (Mehrgenerationenwohnprojekte, Alters- und Pflegeheime, Wohngemeinschaften, Quartiersprojekte), städtebauliche Aspekte (Aufstellen von Sitzgelegenheiten, sichere Parkhäuser, bessere Beleuchtung, Aufzüge, bessere Beschilderung, Erneuerung von Gehwegen), Verbesserungen im ÖPNV (Einführung von Rufbussen, zusätzliche Bushaltestellen, Straßenbahnen mit Klimaanlage, aufmerksame Busfahrer, Busbegleiter, höhere Sitze, Niederflurbusse), Möglichkeiten der Mitwirkung und Bürgernähe (aktiver Stadtseniorenbeirat, hauptamtliche Seniorenbeauftragte, Stadtteilibürgerämter, Öffentlichkeitsarbeit, Beteiligung der Bürger) sowie bessere Nah-Versorgungsangebote.

Eine Stadt für alle Generationen

Dass sich eine Stadt auf die Bedürfnisse älterer Menschen einstellen muss, wird durchweg für wichtig gehalten. Gleichzeitig können sich aber nur etwa zwei von zehn Befragten vorstellen, in einer ausschließlich auf ältere Menschen ausgerichteten Gemeinde zu leben. Vielmehr stimmen 97 % der Aussage zu, dass ihre Stadt für alle Generationen attraktiv sein solle, und 88 % sind der Meinung, dass Kindergärten und Spielplätze ebenso wie Seniorenheime mitten in die Stadt gehören.

Ein ausführlicher Bericht mit den Ergebnissen der Befragung „Altersfreundliche Stadt“ kann auf der Homepage der BAGSO heruntergeladen werden (www.bagso.de). ■

Claudia Kaiser

Zur Person

Dr. Claudia Kaiser

ist Sozialgeographin und Gerontologin. Sie war wissenschaftliche Mitarbeiterin an den Universitäten



Halle-Wittenberg und Vechta, bevor sie 2010 als Referentin für Gesundheits- und Pflegepolitik zur BAGSO kam. Sie war u. a. für die Fachtagung „Eine Stadt für alle Lebensalter“ am 20.10.2011 im Körber-Forum in Hamburg verantwortlich und leitete die Befragung „Altersfreundliche Stadt“.



Unser Ziel: ein generationenfreundliches Hamburg

Hamburg ist eine attraktive Stadt, eine Stadt, die für viele junge Menschen und Familien ein Anziehungspunkt ist. Dadurch nimmt der Anteil älterer Menschen im Vergleich mit anderen Städten und Gemeinden in Hamburg langsamer zu. Dennoch muss sich die Stadt – und damit der Senat – in den Planungen stärker auf Menschen einstellen, die ein längeres Leben führen werden, und auf eine insgesamt älter werdende Bevölkerung in der Metropolregion.

Doch wie soll eine altersfreundliche Stadt aussehen? Es gibt kaum einen Politikbereich, der hier nicht gefordert ist. Aber die Politik wird das nicht allein entscheiden, sondern im Dialog mit den Menschen, die es betrifft. Denn in einer altersfreundlichen Stadt sollten wir auch die Mitsprache und Mitwirkung der älteren Menschen bei seniorenspezifischen Entscheidungen auf gesetzlicher Grundlage sicherstellen. Die Selbstbestimmtheit über das eigene Leben ist ein wesentlicher Faktor. Dazu zählt, dass Senioren so lange wie möglich in ihrem eigenen Wohnraum leben können, d.h., es müssen auch für ältere Menschen bezahlbare und attraktive Wohnungen zur Verfügung stehen. Zudem müssen möglichst viele Wohnungen, in denen ältere Menschen schon jetzt leben, altersgerecht umgebaut werden.

Zu einer seniorenspezifischen Stadt zählt es darüber hinaus auch, dass neben der Wohnung das Wohnumfeld barrierefrei ist und wohnungsnahe Grünanlagen und grüne Wegeverbindungen gut zugänglich sind oder dass es nur ein kurzer Weg ist zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, Lebensmitteläden, Apotheken, Arztpraxen oder Bankfilialen.

Doch trotz aller genannten baulichen und infrastrukturellen Maßnahmen wird es im Alter nicht immer möglich sein, ohne Hilfe auszukommen. Dabei stoßen Familien oder Partner zwangsläufig an Grenzen. Wird Unterstützung benötigt, muss deshalb eine gut ausgebaute und leistungsfähige pflegerische Versorgungsstruktur bereitstehen. Zu dieser müssen alle Menschen, unabhängig von ihrem Alter, Zugang haben. Als Alternative zur Heimversorgung können beispielsweise kleine stadtteilintegrierte Wohn- und Pflegegruppen ein Wohnen in einer vertrauten Atmosphäre ermöglichen. Die Transparenz über Kosten und Leistungen der Hilfen spielt dabei eine wesentliche Rolle.

Beim Thema Pflege dürfen wir auch die menschlichen Ressourcen nicht aus den Augen verlieren. Denn eine entsprechende Pflege ist nur möglich, wenn in ausreichender Zahl gut ausgebildete Pflegekräfte zur Verfügung ste-



Cornelia Prüfer-Storcks, Senatorin für Gesundheit und Verbraucherschutz der Freien und Hansestadt Hamburg

hen. Sicherlich kann die häusliche Pflege durch ehrenamtliches Engagement erleichtert und gestärkt werden. Beispiele für entlastende Angebote für die Angehörigen gibt es bereits. Doch weder werden diese Angebote die professionelle Versorgung ersetzen können, noch ist dies die Zielsetzung. Neben der Versorgung hat auch die Prävention im Alter einen hohen Stellenwert. Maßnahmen der Gesundheitsförderung unterstützen unsere Mobilität bis ins hohe Alter. Wachsende Märkte wie Gesundheit und Ernährung, Finanzen und Versicherungen, Kommunikation und neue Medien stellen sich längst auf eine älter werdende Gesellschaft ein. Senioren haben die Chance, immer mehr Produkte zu erwerben, die besondere Anforderungen hinsichtlich Handhabbarkeit, Übersichtlichkeit und Sicherheit erfüllen. Aktionen wie das „Generationenfreundliche Einkaufen im Einzelhandel“ sind, wenngleich nicht ausreichend, ein



Schritt in diese richtige Richtung. Und auch der technische Fortschritt unterstützt mit immer besseren und modernen technischen Hilfsmitteln die Selbstständigkeit der Senioren. Doch sicherlich bestehen hier weitere Möglichkeiten für Industrie und Handel, die es zu nutzen gilt.

Neben dem Alltag stehen aber ebenso die gesellschaftliche Teilhabe und eine abwechslungsreiche Freizeitgestaltung. Auch dazu braucht eine altersfreundliche Stadt für ältere Menschen entsprechende Angebote: z. B. ein vielfältiges kulturelles Angebot, spezielle Bildungsangebote für Senioren, seniorengerechte Bewegungs- und Sportangebote und Seniorentreffs bzw. Seniorenkreise für Menschen, die Kontakte und Anregungen suchen. Senioren nehmen auch in der späten Lebensphase

aktiv am gesellschaftlichen Leben teil. Ihr bürgerschaftliches Engagement fördert darüber hinaus soziale Kontakte, macht Freude und steigert die eigene Lebensqualität.

Alle Senioren – unabhängig von Herkunft oder Nationalität – sind auf diese Weise auch im Alter weiter in die Gesellschaft integriert. In einer funktionierenden Nachbarschaft sind Senioren eingebunden und fühlen sich dadurch wohl in ihrem Quartier. Dabei werden die Potenziale älterer Menschen in der Gesellschaft immer mehr anerkannt. Senioren können ihr Wissen, ihre Lebenserfahrung und ihre Talente an jüngere Menschen weitergeben und leisten so ihren speziellen Beitrag für unser Gemeinwesen. Dies trägt bereits zu einer positiven Veränderung von Altersbildern in der Öffentlichkeit bei.

Nicht nur aus diesem Blickwinkel sollten wir den demografischen Wandel auch als eine Chance für ein intensiveres Miteinander der Generationen sehen und nutzen. Die Solidarität der Generationen wird in einer seniorengerechten Stadt aktiv gelebt.

Ich bin der Überzeugung, dass Hamburg auf einem guten Weg ist, sich zu einer Stadt für alle Lebensalter zu entwickeln, und ich freue mich, dass wir im Mai auf dem 10. Deutschen Seniorentag in Hamburg gemeinsam darüber diskutieren können, was wir noch besser machen können und wie altersfreundliche Städte gestaltet sein sollten. ■

*Cornelia Prüfer-Storcks
Senatorin für Gesundheit und
Verbraucherschutz der Freien und
Hansestadt Hamburg*

Städte für alle – Grundsätze für eine zukunftsfähige Stadtgestaltung

Vor dem Hintergrund einer rasch alternden Bevölkerung besteht dringender Handlungsbedarf hinsichtlich einer Gestaltung von Stadträumen, die an die Bedürfnisse dieser zukünftig großen Gruppe angepasst sind. Wenn auch viele ältere Menschen immer länger mobil sind, sind sie mit zunehmendem Alter überdurchschnittlich häufig von Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkungen

betroffen. Jede Behinderung hat dabei eigene spezifische Merkmale, die es bei Planungen integrativ zu berücksichtigen gilt. Die beschriebenen Prozesse verlaufen bei den Menschen allerdings unterschiedlich und werden stark von unserer individuellen Verfassung beeinflusst. Es lässt sich somit kein kalendarisches Alter festlegen, in dem die Seheistung, der Gleichgewichtssinn oder die Bewegungs-

fähigkeit so stark abgenommen haben, dass die Bewegung im städtischen Raum schwerfällt. Heute bereits absehbar ist vor allem eine Zunahme der altersbedingten Seheinschränkungen wie die Makuladegeneration oder der Gehbehinderungen. Ein Zeichen für diese Entwicklung sind die immer häufiger auf unseren Straßen zu sehenden Rollatoren, von denen jährlich inzwischen bereits über

500.000 auf den Markt gebracht werden.

Ein essenzieller Bestandteil einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Stadt- und Verkehrsraumplanung muss daher barrierefreies Bauen sein! Werden Stadt- und Verkehrsräume nur unzureichend an die Fähigkeiten und Bedürfnisse der zukünftigen Nutzer angepasst, so werden selbstständige Mobilität und aktive gesellschaftliche Teilhabe erschwert oder sogar verhindert. Bei der Planung und Gestaltung sollten insbesondere die Belange der älteren Fußgänger berücksichtigt werden, denn jeder Weg beginnt und endet mit einem Fußweg.

Folgende Punkte sollten bei Stadt- und Verkehrsplanern bei der Gestaltung altersfreundlicher, barrierefreier Räume und Wegenetze stärker Berücksichtigung finden und spielen auch bei der Befragung älterer Menschen immer wieder eine große Rolle:

- Da ältere Verkehrsteilnehmer breitere Geh- oder Radwege bevorzugen, die ihnen mehr Bewegungsspielraum und damit mehr Sicherheit einräumen, sollten bei der Planung und Gestaltung von Verkehrsanlagen die vorgeschriebenen Mindestmaße eher vermieden werden.
- Es ist ein dichtes Netz barrierefrei zugänglicher und nutzbarer Toilettenanlagen notwendig. Besteht ein solches Netz nicht, wird Mobilität erschwert oder sogar verhindert. Neben Toiletten-



Eine ausreichende Anzahl an Sitzgelegenheiten ist wichtiger Bestandteil altersfreundlicher Planung, wobei die Bänke optimalerweise über Armlehnen zum Aufstützen und beim Aufstehen verfügen sollten.

häuschen, die in manchen Fällen auch durch Werbung finanziert werden können, stellen in vielen Städten auch Gaststätten ihre sanitären Anlagen zur Verfügung. Dafür beteiligt sich die Kommune z. B. an den Reinigungskosten. Verfügbare Anlagen werden in einen besonderen Stadtplan aufgenommen.

- Es bedarf eines dichten Netzes barrierefrei gestalteter Überquerungsstellen. Älteren Fußgängern fallen längere Wege oftmals schwer. Überquerungsstellen dienen vor allem auch der Verkehrssicherheit, denn sie teilen die Fahrbahn in Hälften. Sie bieten für Fußgänger daher Schutz, Überquerungsvorgänge werden für alle Verkehrsteilnehmer – auch für Autofahrer – übersichtlicher. Die Mittelinsel sollte so breit sein, dass sich auch Menschen mit Rollator oder Kinderwagen sicher aufstellen können.
- Ist ausreichend Platz vorhanden, kann eine sog. „Doppelquerung“

gebaut werden. Dabei wird ein Teil des Bordsteins auf Fahrbahnhöhe abgesenkt, damit z. B. Rollator- und Rollstuhlbenutzer, aber auch Menschen mit einem Kinderwagen die Fahrbahn ohne störende Kante überqueren können. Daneben wird für sehgeschädigte Menschen der Bordstein angehoben (üblicherweise auf 5–6 cm), damit diese eine sichere, tastbare Kante zum Ausrichten mit dem Langstock haben und nicht versehentlich auf die Fahrbahn laufen.

- Müssen Höhenunterschiede bewältigt werden, sind Treppen, Rampen und manchmal auch Aufzüge nebeneinander zu bauen. Einzelne Stufen sind allerdings zu vermeiden, denn sie können zu gefährlichen Stolperfallen werden. Jede Treppenstufe muss mit einem deutlich erkennbaren Streifen an der Stufenkante markiert werden; nur so ist die Treppe für sehbehinderte Menschen als solche sicher zu erkennen. Rampen dürfen nicht zu steil geneigt sein (max. 6 %)

und sollten immer wieder ebene Podeste aufweisen, damit man sich ausruhen kann. Treppen und Rampen sind mit Handläufen am besten in zwei verschiedenen Höhen auszustatten, um die Benutzung zu erleichtern.

- Eine ausreichende Anzahl von Sitz- und Verweilplätzen ist wichtiger Bestandteil eines barrierefreien Netzes. Dabei können neben Bänken auch Spielgeräte, Sitzplätze an Haltestellen oder auch Mauern einen Beitrag leisten. Neben der Möglichkeit, sich kurz auszuruhen, dienen viele dieser Orte auch immer der Kommunikation und damit dem allgemeinen Wohlbefinden.
- Nicht vergessen werden sollte ein barrierefrei zugänglicher öffentlicher Personennahverkehr, denn er erweitert den Aktionsradius der Mobilität im Stadtquartier (Nahmobilität). Niederflur-

busse halten z. B. am besten am Fahrbahnrand an Haltestellen mit einem erhöhten Bordstein. Dann ist ein nahezu ebenerdiger Einstieg in den meisten Fällen möglich.

- Besondere Bedeutung hat auch die Pflege der bestehenden Infrastruktur. Insbesondere für ältere Radfahrer und Fußgänger bergen Schlaglöcher oder lose Gehwegplatten eine große Stolpergefahr. Stürze haben oftmals schlimme gesundheitliche Folgen. Zudem ergeben sich durch Verwahrlosung des öffentlichen Raumes „Angstbereiche“, welche die Mobilität vieler Menschen stark einschränken. Pflege und Instandhaltung kommen daher eine große Bedeutung zu.

Die umfassende Beteiligung der Nutzer an jedem Schritt des Planungsprozesses im Sinne eines Designs für alle ist sinnvoll und

notwendig, um funktional nutzbare und akzeptierte Lösungen zu erreichen. Nicht zu vergessen ist der umfassende Nutzen einer weitreichend barrierefreien Gestaltung. Diese kommt allen Menschen zugute, unabhängig vom Alter. ■

Dirk Boenke

STUVA e.V.

Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V.

Mathias-Brüggen-Straße 41

50827 Köln

d.boenke@stuva.de

www.stuva.de

Zur Person

Dr.-Ing.

Dirk Boenke

hat u. a. „Empfehlungen zur Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenraum“ erstellt. Er forscht und berät zu barrierefreiem Bauen.



Mobilität, Verkehr und Infrastruktur

Einhergehend mit einem aktiven Lebens- und Freizeitstil wird Mobilität heute und erst recht in der Zukunft in jedem Lebensalter als ein bedeutendes Element der Lebensqualität angesehen. Etwa drei Viertel der über 65-Jährigen haben heutzutage einen Führerschein. Der Anteil an älteren Pkw-Besitzern nimmt zu, in der Altersgruppe 70plus ist immerhin jeder elfte ein Neuwagen-Käufer und die Autos werden auch gefahren.

Schaut man allerdings nur aufs Auto, wird man dem Gesamtspektrum der Mobilität nicht gerecht, denn „alternative“ Mobilitätsformen – das Gehen zu Fuß oder das Fahren mit dem Rad – sind trotz der auch künftig zunehmenden Motorisierung immer noch die Fortbewegungsarten, die gerade von älteren Menschen nicht nur in ihrer Freizeit am häufigsten genutzt werden, sondern vor allem auch bei den täglichen Versorgungsaktivitäten.

Dies ist auch Ausdruck eines durchaus emotional besetzten Autonomiestrebens bis ins hohe Alter. Im häuslichen Umfeld werden zwei Drittel der Wege zu Fuß zurückgelegt. Über 40 % nutzen das Fahrrad sehr häufig als Verkehrsmittel und selbst im Alter ab 70 sind täglich noch 10 % damit unterwegs. Diese sanften, langsamen, nachhaltigen Fortbewegungsarten werden gewählt, wenn es ums Einkaufen geht (36 %), um soziale Kontak-

te (30 %) oder um Arztbesuche (34 %). Mit den Entwicklungen in der Fahrradtechnologie – E-Bikes/ Pedelecs – wird die Bedeutung der „alternativen“ Mobilitätsformen wachsen, denn die damit erwartete bessere Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht auch alternative Mobilität zwischen urbanen, suburbanen und ländlichen Räumen. Mobilitätssicherungspläne sind hier dringend angezeigt, die u. a. mehr (gesicherte) Querungstellen vorsehen, ebenso Kontraste verbessern (Kanten, Trennung der Verkehrsflächen) und spezifische Zielgruppen (z. B. Sehbehinderte) berücksichtigen, um letztendlich barrierefreie Wegeketten aufzubauen.

Bei Stadtplanung, räumlicher Gestaltung, Wegebau, Kombination von Verkehrsmitteln muss es um die Zugänglichkeit zu Einrichtungen für die Grundversorgung gehen, d. h. darum, ob diese fußläufig erreichbar sind („Stadt der kurzen Wege“), und/oder um „Zentralität“, d. h., ob sie mithilfe bezahlbarer, zugänglicher und gut ausgebauter öffentlicher Verkehrsmittel leicht zu erreichen sind. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems kann somit als eine der erforderlichen gerontologischen Interventionsformen betrachtet werden, welche die speziellen Bedürfnisse und Anforderungen älterer Menschen berücksichtigen. Das kann nur durch eine (neue) ganzheitliche Planungskultur geschehen, welche die Senioren

in die Planungen einbezieht, damit deren Mobilitäts- und Lebensstile, aber auch deren verkehrsrelevante Gesundheits- und Leistungseinbußen angemessen berücksichtigt werden.

Für die Benutzerfreundlichkeit öffentlicher Verkehrsmittel und die Verständlichkeit der ÖPNV-Angebote sollte der ältere Mensch Maßstab sein. Negative Auswirkung auf die Akzeptanz des ÖPNV haben schlechte Zugänglichkeit von Bahnhöfen, fehlende Ruhezeiten und Toilettenanlagen, niedrige Bahnsteige und dadurch steile Einstiege in die Züge, mangelnde Hilfe im Bahnhof und im Zug, fehlende Informationen über Fahrpläne, aber auch eine mangelnde nicht-unfallbezogene Sicherheit, d. h. Schutz vor Kriminalität und Belästigung. Das von Älteren wahrgenommene Ausmaß an physischer und psychischer Bedrohung wird in der verkehrsplannerischen Praxis unterschätzt. Das verdeutlicht einmal mehr die Notwendigkeit der Partizipation älterer Menschen in Planungsgremien.

Ob es allerdings dazu kommt, dass der öffentliche Personennahverkehr zumindest in den Städten so stark ausgebaut, elektronisch durchorganisiert und intermodal mit anderen Verkehrsträgern verknüpft ist, dass alte Menschen dort ihr Automobil stehen lassen, um ohne lange Warte- und Umsteigezeiten U-Bahnen, S-Bahnen, Straßenbahnen und Busse zu nutzen, bleibt abzuwarten. Denn werden



die Kommunen je in der Lage sein, diese Ansprüche an die öffentliche Mobilität zu finanzieren? In ländlichen Gebieten werden wohl eher Rufbusse und Sammeltaxis als flexible Instrumente des öffentlichen Transports eingerichtet. Sie gewährleisten aber meist nur eine lückenhafte, temporäre und nicht immer wirtschaftliche Anbindung. Das heißt aber, dass dort auch weiterhin die älteren Menschen auf das eigene Auto angewiesen sind.

Wie aber kommen speziell Ältere dann mit den Anforderungen der Verkehrsumwelt zurecht, wo liegen die besonderen Schwierigkeiten? Die Diskussion, die wir heutzutage führen, dreht sich vornehmlich um ältere Autofahrer.¹⁾ Den skizzierten Verlust an Kompetenzen effektiv und effizient auszugleichen, ist nur dann möglich, wenn die aus gesundheitlichen oder altersbedingten Einbußen resultierenden Einschränkungen bei Regelung und Gestaltung der Verkehrsumwelt und bei der Technikentwicklung für Mobilitätsverlust explizit berücksichtigt werden. Dabei der Maxime „seniorengerecht ist menschengerecht“ zu folgen, erweist sich nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen als sinnvoll, weil die über 65-Jährigen ein wichtiges Marktsegment darstellen.

1) Dieses Thema wird in der nächsten Ausgabe der BAGSO-Nachrichten aufgegriffen werden.

Von Gestaltung gemäß „universal design“ profitieren Menschen aller

Zur Person

Prof. Dr. Georg Rudinger,

geboren 1942 in Leipzig, war von 1974 bis 2010 als Professor für das Fach Psychologie am Institut für Psychologie der Universität Bonn tätig. Seine Forschung ist durch eine Vielzahl von Projekten aus den Bereichen Mobilität, Technik und Alter gekennzeichnet, u. a. leitet er das von der VolkswagenStiftung geförderte Projekt „**MOBIL 2030 – Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft: Szenarien für das Jahr 2030**“. Zurzeit ist Rudinger Mitglied des BAGSO-Expertenrats und Sprecher des Zentrums für Alterskulturen an der Universität Bonn (ZAK), das er 2002 gegründet hat.



Altersgruppen. Dies schafft eine menschliche Lebenswelt, wie es auch die Verwandlung der Städte als Zukunftsentwurf in unserem Szenario MOBIL 2030 zeigt.

In diesem Zukunftsszenario wird sich eine Rückgewinnung des öffentlichen Raumes als Lebensraum vollzogen haben. Die Infrastruktur ist nicht mehr vorrangig auf Geschwindigkeit und Autoverkehr ausgelegt, sondern reflektiert das Bedürfnis nach Entschleunigung und Begegnung. Auch öffentliche Zweckbauten wie Rathäuser, Flughäfen, Bahnhöfe und Einkaufszentren werden mit Ambient Assisted Living-Systemen²⁾ intelligent ausgestattet sein, zunächst im Hinblick auf ihre Energieeffizienz, dann mit Rücksicht auf alte und behinderte Menschen.

Deren sichere Mobilität lässt sich also dadurch erhöhen, dass die

Infrastrukturen des Verkehrs klarer und übersichtlicher gestaltet werden, insbesondere im Bereich von Kreuzungen, d. h., komplexe Situationen sind durch klare Vorrangregelungen entzerrt, gesicherte Verkehrsführung bei Lichtsignalanlagen v. a. für Linksabbieger – auch für Radfahrer! – ist optimiert, grüne Ampelphasen für Fußgänger werden verlängert, der Autoverkehr in den Städten wird verlangsamt.

Selbstbestimmte und sichere Mobilität im Alter kann also durch kluge Verkehrsplanung und intelligente Technologien gewährleistet werden. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine verstärkte Sensibilisierung der Öffentlichkeit vonnöten! Letztlich geht es darum, durch partizipative Politikberatung Rationalität politischer Entscheidungen zu maximieren. ■

Georg Rudinger

Fahren kann jeder

MobilLotsen, ein Programmpunkt zum Abbau von Barrieren

Der Geraer Verkehrsbetrieb (GVB) ist zuständig für den städtischen Nahverkehr in Gera, einer 100.000-Einwohner-Stadt in Ostthüringen. Mit drei Straßenbahn- und 20 Buslinien bietet der GVB auf den Hauptstrecken einen attraktiven 5- oder 10-Minuten-Takt.

Ein Viertel der Einwohner Geras ist jetzt älter als 65 Jahre und in der ehemaligen Arbeiterstadt ist der Anteil der Einwohner mit gesundheitlichen Einschränkungen recht hoch. Der Verkehrsbetrieb und die Stadt konnten dank eines Stadtbahnprogramms und Fördermitteln in den vergangenen

Jahren viel für den Barriereabbau tun.

Programmpunkte zum Abbau von Barrieren

■ **Haltestellen:** Sämtliche Haltestellen, die in den letzten Jahren neu gebaut wurden, sind barrierefrei. Alle Straßenbahn-

2) Unter „Ambient Assisted Living“ (AAL) werden Konzepte, Produkte und Dienstleistungen verstanden, die neue Technologien und soziales Umfeld miteinander verbinden und verbessern mit dem Ziel, die Lebensqualität für Menschen in allen Lebensabschnitten zu erhöhen (Altersgerechte Assistenzsysteme).

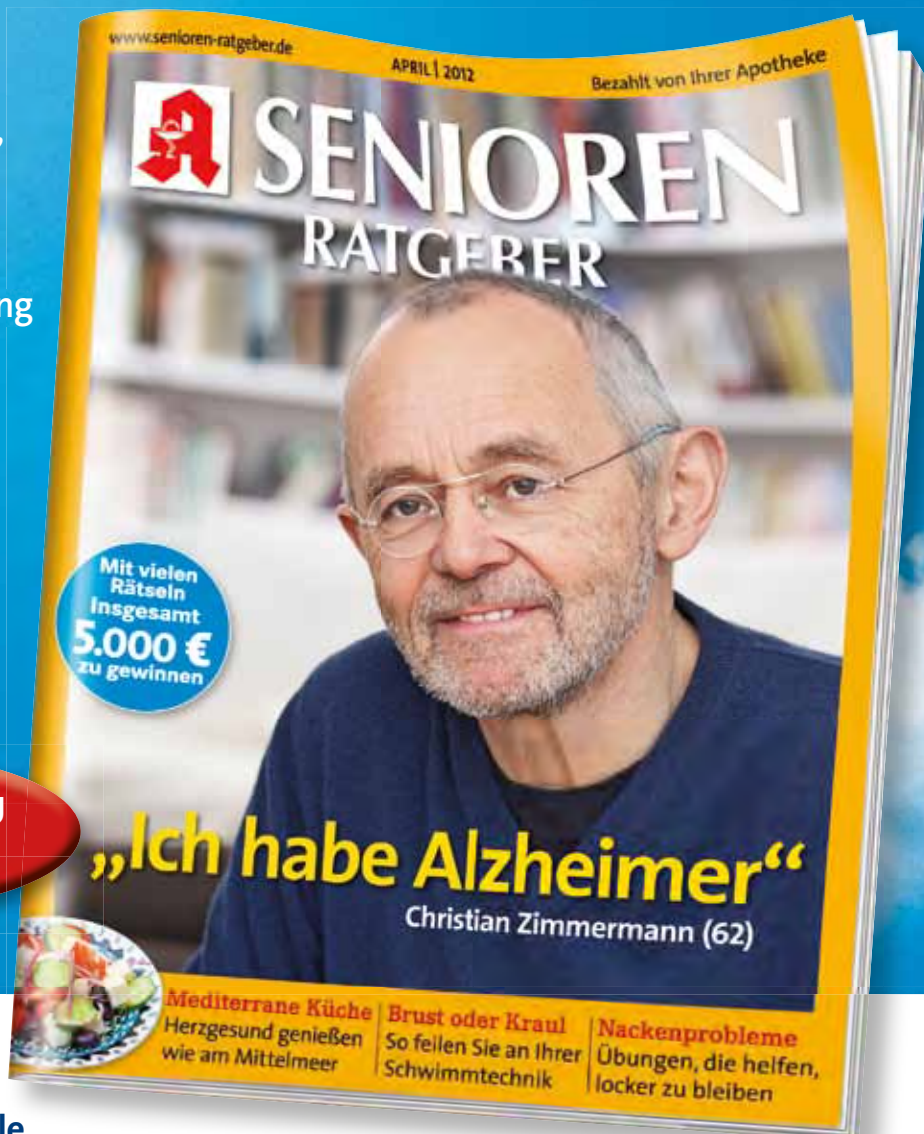


Das neue Bild vom Alter

Der Senioren Ratgeber bietet

- ▶ weitreichende, nützliche Gesundheits-Informationen, die ganz auf die Bedürfnisse der älteren Generation zugeschnitten sind
- ▶ praktische Tipps zu Bewegung und gesunder Ernährung
- ▶ viele Ratschläge, die den Alltag erleichtern und die Lebensqualität verbessern
- ▶ Ausgezeichnet mit dem Gütesiegel der BAGSO für besondere Lesefreundlichkeit, Verständlichkeit und Lebensnähe.

**Jeden Monat NEU
in der Apotheke!**



**An alle
Senioren-Einrichtungen:**

Als wertvolle Informationsquelle sollte zu jedem eingelösten Rezept der Senioren Ratgeber aus der Apotheke gehören!

www.senioren-ratgeber.de



Haltestellen haben Bahnsteige, die einen nahezu ebenerdigen Einstieg ermöglichen.

- **Bahnhöfe:** Die drei vom GVB bedienten Geraer Bahnhöfe sind von den Haltestellen aus ebenerdig oder per Aufzug erreichbar.
- **Fahrzeuge:** Alle Busse und die Straßenbahnen auf zwei der drei Linien haben Niederflureinstiege, auf der Linie 3 bietet mindestens jeder zweite Straßenbahnzug einen Niederflureinstieg.
- **„Sprechende“ Straßenbahnen:** Seit Juni 2010 werden Sehbehinderte an allen Haltestellen, wo mehr als eine Bahnlinie verkehrt, über Außenlautsprecher an den neuen Bahnen automatisch über die Linie und die Richtung informiert.

MobilLotsen, Begleitservice

Seit März 2010 gibt es in Gera einen kostenlosen Begleitservice für Menschen mit Handicap. Wer unsicher, sehbehindert, blind, schlecht zu Fuß ist oder den Rollstuhl braucht, kann den Service unkompliziert anfordern – ob für einen Arzt- oder Behördengang, für einen Weg zum Verein oder zu Freunden. Die MobilLotsen holen

ihre Kunden von zu Hause ab und begleiten sie auf ihren Fußwegen und in Bus und Bahn.

Zwölf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die zuvor arbeitslos waren, sind mittlerweile hier tätig. Derzeit wird ihre Arbeit im Rahmen der Bürgerarbeit aus dem EU-Sozialfonds finanziert. Der Service, das kann man nach zwei Jahren sagen, ist ein großer Erfolg. Die Anzahl der Begleitwünsche ist ständig gestiegen, viele sind Stammkunden geworden und wollen ihre größere Mobilität und die nun möglichen sozialen Kontakte nicht mehr missen. Und die Lotsinnen und Lotsen selbst empfinden ihre Aufgabe als ausgesprochen sinnvoll.

Der Service ist nur durch Zusammenarbeit mehrerer Partner möglich. Der Verkehrsbetrieb stellt Räume und Sachleistungen für die MobilLotsen, die Otegau (Ostthüringer Entwicklungsgesellschaft) ist Arbeitgeber, das Jobcenter sorgt für die Vermittlung und das Entgelt, die Stadt Gera beteiligt sich mit Sachleistungen und der Blinden- und Sehbehindertenverband, auf dessen Engagement alles zurückgeht, bietet Schulungen zur



Eine MobilLotsin begleitet einen Rollstuhlfahrer auf seinen Wegen mit dem GVB. Das ist nicht wegen Barrieren in den Fahrzeugen oder an den Haltestellen nötig, sondern wegen der Hürden auf den Wegen zu den Haltestellen.

Begleitung von Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen. ■

Sabine Stiebale

Zur Person

Sabine Stiebale

ist beim Geraer Verkehrsbetrieb Beauftragte für Qualitäts- und Umweltmanagement und u. a. für den Fahrgastbeirat und die MobilLotsen zuständig. Sie gibt gern Auskünfte unter Tel. 03 65 / 739 01 71 oder sabine.stiebale@gvbgera.de.

Einzelhandel mit Service für alle Generationen

Jeder, der sich die Fähigkeit erhält, Schönes zu erkennen, wird nie alt werden. Diese Aussage Franz Kafkas ist heute aktueller denn je: In unserer sich wandelnden Gesellschaft nehmen die meis-

ten älteren Menschen aktiv am Leben teil und genießen die schönen Dinge. Die sogenannten Junggebliebenen profitieren von ihrer Erfahrung und erwarten beim Einkaufen einen guten Service

und kleine Hilfen, die möglichst diskret sein sollten.

Die GALERIA Kaufhof GmbH hat sich auf diese Wünsche eingestellt und richtet die Filialen nach den



Bedürfnissen aller Generationen aus. Oft sind es kleine Dinge, die das Einkaufen für alle Kunden erleichtern: Dazu gehören besonders breite Gänge, durch die man bequem mit dem Kinderwagen oder einem Rollstuhl fahren kann, oder die Taschenablage an unseren Kassen sowie eine gut lesbare Schrift auf den Hinweisschildern.

Qualitätszeichen „Ausgezeichnet generationenfreundlich“

Die Kunden können schon am Eingang erkennen, ob das Haus generationenfreundlich ausgestattet ist: Bereits rund 60 GALERIA-Kaufhof-Filialen tragen das Qualitätszeichen „Generationenfreundliches Einkaufen“. Um dieses zu erhalten, werden insgesamt 58 Kriterien überprüft, von denen 18 sogenannte A-Kriterien in jedem Fall positiv beurteilt werden müssen. Zusätzlich ist eine Quote von mindestens 70 % der möglichen Punkte erforderlich. Das Unternehmen hat daran mitgewirkt, dass es dieses neue bundesweit

gültige Qualitätszeichen des Handelsverbands (HDE) gibt, zusammen mit Ministerien, Verbänden und einigen anderen Handelsunternehmen. Jeder Einzelhändler, der die Kriterien erfüllt, kann sich zertifizieren lassen und seinen Kunden ein Mehr an Komfort und Service bieten. Mit Hilfe dieses Qualitätszeichens trägt auch der Einzelhandel in Deutschland dazu bei, dass Städte für möglichst alle Altersgruppen attraktiv sind und bleiben.

Das Unternehmen beschränkt sein Engagement nicht auf die Einrichtung einer Filiale, zu der z.B. auch Komfort-Umkleidekabinen gehören. Vielmehr begegnet das Unternehmen den Herausforderungen des demografischen Wandels ganzheitlich, d.h., auch das Sortiment wird zunehmend so zusammengestellt, dass es den Bedürfnissen aller Generationen entspricht. Im Bereich Werbung wird mit Models jeden Alters gearbeitet, denn Mode und Stil sind

keine Frage des Geburtsdatums. Darüber hinaus realisiert das Unternehmen Angebote für seine Mitarbeiter, um diese möglichst lange und gesund im Arbeitsprozess zu halten. ■

Andrea Ferger-Heiter
Demografiebeauftragte der
GALERIA Kaufhof GmbH
www.galeria-kaufhof.de
www.generationenfreundliches-einkaufen.de
andrea.ferger-heiter@kaufhof.de

Zur Person

Andrea Ferger-Heiter, Betriebswirtin, ist seit 2008 Demografiebeauftragte der GALERIA Kaufhof GmbH. Davor war sie u. a. über elf Jahre als Filial-Geschäftsführerin an verschiedenen Standorten des Unternehmens tätig. Sie ist Mitglied im Beirat für das Qualitätszeichen „Ausgezeichnet generationenfreundlich“.



Mehr Bewegung für die „generationenfreundliche Stadt“

In der Diskussion um die „altersfreundliche“ oder gar „generationenfreundliche“ Stadt wird ein Aspekt meist nicht ausreichend beachtet: die „Bewegungsfreundlichkeit“ der Kommune. Dabei ist wissenschaftlich unbestritten, dass ausreichende Bewegung das Risiko, im Alter krank und pfe-

gebedürftig zu werden, wesentlich vermindert. Viele sogenannte Alterskrankheiten lassen sich durch körperliche Aktivität hinauszögern oder sogar verhindern (s. Kasten). Daher sollten bei der altersgerechten Stadtentwicklung auch immer Möglichkeiten zur Bewegung eingeplant werden.

Wie kann eine Stadt bewegungsfreundlich werden?

Bewegungsfreundlichkeit fängt bereits mit Zugänglichkeit an, denn nur wenn sich Ältere sicher in ihrer Umgebung fühlen, werden sie auch aktiv unterwegs sein. Dazu ist es notwendig, dass Gehwege breit genug, ohne Schlaglöcher und



© Foto: playparc Allwetter-Freizeit-Anlagenbau GmbH

Rahmenbedingungen besonders gute Erfolge erreicht werden konnten (z.B. durch die Betreuung und Anleitung durch Trainer von Sportvereinen). Auch die Internationale Gartenschau 2013 in Hamburg wird dieses Thema aufgreifen und attraktive Möglichkeiten vorstellen.

Eine altersfreundliche Stadtentwicklung ist nur dann erfolgreich, wenn auch das Thema Bewegung bedacht und Möglichkeiten zu mehr Bewegung in der Kommune umgesetzt werden. Am sinnvollsten ist es, dies gemeinsam mit den Älteren vor Ort zu planen. Weitere Informationen sowie viele weitere Beispiele können beim Deutschen Olympischen Sportbund, blessing-kapelke@dosb.de, angefragt werden. ■

*Ute Blessing-Kapelke
Deutscher Olympischer Sportbund (DOSB)
Fachgebiet Sport der Generationen
Otto-Fleck-Schneise 12
60528 Frankfurt
blessing-kapelke@dosb.de*

im Dunkeln beleuchtet sind. Auf Spazierwegen oder an Walking-Strecken sollten in Abständen Bänke zum Ausruhen vorhanden sein sowie öffentlich zugängliche Toiletten, denn gerade die Angst, nicht mehr rechtzeitig eine Toilette zu finden, hält viele Ältere vom Laufen ab. Hilfreich können ausgewiesene Walking- und Spazierwege sein, insbesondere auch mit regelmäßigen gemeinsamen Treffpunkten, damit man nicht immer allein gehen muss. Die bestehenden Lauf-Treffs sind hier ein gutes Vorbild.

Sportangebote werden dann besonders gern angenommen, wenn sie wohnortnah stattfinden. Gesundheitssportangebote für Ältere brauchen keine genormte Sporthalle und können z. B. im Gemeindesaal der Kirche oder in einem Klassenraum der nahe gelegenen Schule stattfinden. Mittlerweile gibt es gute Beispiele von Bewegungsgruppen, die abends in Kindergärten turnen, im Rathausaal tanzen oder das Therapiebecken im Schwimmbad des Kranken-

hauses für Wassergymnastik nutzen. Kooperationen helfen hierbei allen. Schwimmbäder sind für Bewegungsangebote für Ältere besonders attraktiv, brauchen aber (wenigstens an bestimmten Tagen) eine etwas höhere Wassertemperatur und ausreichend große Umkleidekabinen.

Attraktive Freiraumgestaltung für Ältere

Je weniger aufwendig es ist, in Bewegung zu kommen, desto eher wird das Bewegungsangebot auch von nicht sportlichen Älteren angenommen. In vielen Kommunen entstehen zur Zeit Bewegungsparcours und Mehrgenerationensportanlagen. In einer Studie des Hessischen Sozialministeriums wurde der Nutzen dieser Bewegungsparcours erprobt und die ersten Ergebnisse sind vielversprechend: Bei regelmäßiger Nutzung der Fitnessgeräte konnten deutliche gesundheitliche Verbesserungen erzielt werden. Das Hessische Sozialministerium wird im Frühjahr seine Ergebnisse veröffentlichen und erläutern, unter welchen

Regelmäßige sportliche Aktivität ...

- ... vermindert das Herzinfarkt-Risiko
- ... verbessert die Cholesterin-Werte
- ... macht geistig fitter
- ... baut Stress ab und hebt die Stimmung
- ... senkt erhöhte Zuckerwerte
- ... stärkt das Immunsystem
- ... sorgt für stärkere Knochen und geschmeidigere Gelenke
- ... reduziert das Risiko für Stürze



Ältere mischen Düsseldorfs Kulturszene auf

In Düsseldorf haben sich in den vergangenen zehn Jahren bemerkenswert viele Kulturangebote für Ältere entwickelt, die Pilot- und Vorbildcharakter besitzen.

Seit über 20 Jahren existiert in Düsseldorf das „Seniorentheater in der Altstadt SeTA e.V.“ 1989 von einer Schar „theaterinfiltrierter“ Senioren gegründet hat das SeTA seither jedes Jahr eine neue Inszenierung herausgebracht und sowohl in der Stadt als auch über die Stadtgrenze hinaus viel Anerkennung erfahren. Die mit professioneller Begleitung erarbeiteten Theaterproduktionen werden seit der Gründung des Theaters durch das Kulturamt bezuschusst.

Ein weiteres traditionsreiches Format für Ältere in Düsseldorf ist der „Kulturherbst“. Seit mehr als zehn Jahren veranstalten das Kulturamt, der Seniorenbeirat und das Seniorenreferat der Stadt die jährlich von September bis Dezember stattfindende Reihe. Sie umfasst inzwischen rund 200 Veranstaltungen. Literatur, Tanz und Musik stehen ebenso auf dem Programm wie Ausflüge in die nähere Umgebung oder historische Rundgänge.

Unter dem Titel „Blauer Montag“ gibt das Düsseldorfer Schauspielhaus in Kooperation mit den Düsseldorfer Netzwerken seit 2000 theaterinteressierten älteren Menschen jeden zweiten Montag im Monat Gelegenheit, mit Regisseuren und Dramaturgen über eine aktuelle Inszenierung ins Gespräch

zu kommen. Die Deutsche Oper am Rhein hat ebenfalls in Kooperation mit den Düsseldorfer Netzwerken 2002 ein analoges Format etabliert. Jeden ersten Dienstag im Monat lädt sie Ältere zum „Operntreff“ ins Theatrumuseum.

Tanzlustigen Älteren macht das Zentrum für Aktion, Kultur und Kommunikation (zakk) ein attraktives Angebot: die „50plus-Party“. Sie fand erstmals im Sommer 2006 statt und stieß auf so große Resonanz, dass sie erst in unregelmäßigen Abständen wiederholt wurde und inzwischen monatlich startet. Auch das Museum Kunstpalast, das zu den größten Düsseldorfer Museen zählt, hält seit vielen Jahren Angebote speziell für Ältere vor. Als Beispiel sei das „Forum Kunst“ erwähnt, eine offene Gesprächsreihe, die seit 2008 durchgeführt wird und deren Themen von den Senioren selbst formuliert werden, z. B. „Wie funktioniert der Kunstmarkt?“, „Wie arbeitet ein Restaurator?“ oder „Der Wert der Kunst“.

Das Forum Freies Theater (FFT), Düsseldorfs Spiel- und Produktionsstätte für professionelles freies Theater, lädt Ältere seit 2007 jeden dritten Freitag im Monat zum „Kultur-Frühstück“ ins Foyer ein. In Zusammenarbeit mit der Stadt-

sparkasse Düsseldorf bietet die Kunsthalle Düsseldorf seit 2007 einmal im Monat den „Treffpunkt Kunsthalle 50plus“ an. Neben kostenlosen Führungen durch die Ausstellungen der Kunsthalle und weitere Kulturinstitute der Stadt wird den Älteren ein Blick hinter die Kulissen des Kulturbetriebs ermöglicht.

Für das Stadtmuseum Düsseldorf stellte die Ausstellung „Jung & Alt. Stadt im demografischen Wandel“ im Herbst 2008 eine Initialzündung dar, Ältere nicht nur als Besucher, sondern auch als Mitwirkende zu aktivieren. Das Museum hat einen Mitarbeiter speziell für die Betreuung der Älteren und beschäftigt außerdem eine Künstlerin, die kontinuierlich mit ihnen arbeitet. So entstehen immer wieder neue Projekte, wie ein Schattentheater oder eine Ausstellung mit selbst fotografierten Bildern von Treppen und Treppenhäusern. Erwähnenswert ist auch der – dank Sponsoren – kostenlose Taxiservice des Stadtmuseums für Senioren.

Es würde den Rahmen sprengen, alle einschlägigen kulturellen Angebote hier aufzuführen. Allein die Initiativen der Stadtbüchereien mit ihren 14 Zweigstellen darzustellen, wäre einen eigenen Aufsatz

wert. Also endet die Auflistung mit der keinesfalls selbstverständlichen Feststellung, dass nahezu alle genannten Angebote von den Senioren selbst initiiert oder zumindest unter ihrer Beteiligung

entwickelt worden sind. In diesem Zusammenhang fällt auf, wie exzellent die aktiven Senioren in Düsseldorf vernetzt sind. Es existiert eine regelrechte „Szene“ älterer Kulturnutzer. ■

*Michael Dimitrov
Stadtverwaltung Düsseldorf
Kulturamt
michael.dimitrov@duesseldorf.de*

Altersfreundlichkeit der Städte mitgestalten

Wie kann das Gesamtkonzept für eine generationenübergreifend sinnvolle Infrastruktur aussehen? Dies untersuchte das Forschungsprojekt „Wohneigentum für Generationen – Siedlungen zukunftsfähig gestalten und entwickeln“ unter der Leitung von Professorin Anette Spellerberg und Professor Karl Ziegler von der Technischen Universität Kaiserslautern. Gefördert wurde es im Rahmen des Landesprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) vom Ministerium der Finanzen sowie dem Ministerium für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz des Landes Rheinland-Pfalz.

Es war spannend zu sehen, wie das von 2009 bis 2011 angelegte Projekt die Motivation der Bewohner weckte: Eine Gruppe plante, das soziale Leben durch ein Café mit Blumenladen aufzuwerten, anderenorts sollte das durch einen überdachten Gemeinschaftsplatz erreicht werden. Besonders aktiv war eine Gemeinschaft in Lahnstein, die zwar idyllisch, aber recht abgeschieden liegt und den höchsten Altersdurchschnitt aufwies. Die Bewohner nahmen Kontakt zum Nexus-Institut auf, um Alternativen zum öffentlichen Personennahverkehr zu entwickeln, z. B. durch einen Bürgerbus. Außer-

dem erreichten sie eine verbesserte Lebensmittelversorgung durch mobile Händler und forderten erfolgreich ihren vor Jahren durch die Post entfernten Briefkasten zurück. „Das Projekt hat uns eindrücklich gezeigt, dass Alter nicht vor Tatkraft schützt“, resümierte Prof. Spellerberg. Außerdem zeigte es, dass eine altersfreundliche Stadt auch selbst mitgestaltet werden kann – durch Ideenreichtum und Eigeninitiative. ■

*Amal Khalil
Verband Wohneigentum
Bund@Verband-Wohneigentum.de
www.Verband-Wohneigentum.de*

Städte für alle Lebensalter – Seniorenvertretungen arbeiten daran mit!

Seniorenvertretungen? Die künden sich doch nur um Parkbänke ...“ Solche Sichtweisen, die die vielfältige Arbeit kommunaler Seniorenvertretungen geringschätzig, abtuend bewerten, sind erfreulicherweise nicht mehr oft

zu hören. Bei vielen ist angekommen, dass Seniorenvertretungen – sofern man ihre Mitwirkung in den Kommunen zulässt – in unterschiedlichsten Handlungsfeldern aktiv sind und dass große wie kleine infrastrukturelle Maßnahmen

bedeutsam für die Lebensqualität älterer Menschen sind. Der Einsatz für solche Maßnahmen, die oftmals generationenübergreifend nützlich sind, ist dabei ein wichtiges Handlungsfeld kommunaler Seniorenvertretungen.

Am Beispiel sogenannter altengerechter Städte (s. Handbuch Altengerechte Stadt 2005 und 2008 der Landesseniorenvertretung Nordrhein-Westfalen) wird aber deutlich, dass es dabei nicht allein um Verbesserungen der Infrastruktur mit dem besonderen Fokus auf die Bedarfe älterer und hochaltriger Menschen geht, sondern auch darum, dass sie die Möglichkeit haben, an Planungs- und Gestaltungsprozessen teilzuhaben. Diese Teilhabe ist eine wesentliche Voraussetzung für alten- bzw. generationengerechte Städte und Gemeinden. Damit wird zugleich deutlich: Teilhabe ist ein altersübergreifendes Thema.

Das Engagement von Seniorenvertretungen für Verbesserungen der Infrastruktur in den Gemeinden setzt sich aus vielen – kleinen, großen, direkten und indirekten – Maßnahmen zusammen. Fußgängerquerungen, gut beleuchtete Parkplätze, Barrierefreiheit im Wohnumfeld, Nachbarschaftshilfen, Stadtteilkonferenzen, Einkaufsmöglichkeiten, Patenschaften älterer Menschen für jüngere, Gemeinschaftsräume in der nahen Umgebung, Bürgerbusse, insbesondere in eher ländlichen Umgebungen, Bewegungsangebote für Ältere und Jüngere, wohnortnahe Hilfs- und Versorgungsmöglichkeiten, gemeinschaftliche Wohnformen unterschiedlicher Generationen, flexible Wohnstrukturen können dazu gehören.

Zunehmend erfahren diese Maßnahmen und Ansätze Aufmerk-



Ein positives Beispiel: Im Gladbecker Stadtteil Zweckel konnte die Seniorenvertretung einige Verbesserungen erreichen.

samkeit und Anerkennung. Dieser Bedeutungsgewinn steht im Zusammenhang mit der demografischen Entwicklung, die immer deutlicher sichtbar wird. Damit erlebt die Arbeit kommunaler Seniorenvertretungen oftmals eine Aufwertung, denn diese wirken vielfach an konkreten, praktischen Verbesserungen in den Wohn- und Lebensräumen mit. Seniorenvertreterinnen und Seniorenvertreter haben durch ihre Tätigkeit Einblicke in die Wohn- und Lebensräume älterer Menschen. Dabei offenbaren sich ihnen sowohl Gestaltungsnotwendigkeiten als auch Gestaltungsmöglichkeiten.

Diese weiter zu vermitteln, ist eine ihrer wesentlichen Aufgaben als Interessenvertreter älterer Menschen. Ein Beispiel dazu: In einem Stadtteil von Gladbeck, in Zweckel, brachte die kommunale Seniorenvertretung mit stark besuchten Stadtteilgesprächen und Stadtrundgängen eine Reihe

von erheblichen Verbesserungen im Wohnumfeld sowie altengerechte Umbauten von Wohnungen im Bestand auf den Weg. Ein Handlungskonzept, mit dem Titel „Älter werden in Zweckel“ kann unter heruntergeladen werden: www.fogera.de/wp-content/uploads/2010/09/Koester_Partizipation_im_Alter.pdf

Wie Veränderungen in Wohn- und Lebensorten grundlegend teilhabeorientiert und praktisch organisiert werden können, zeigt das *Handbuch Altengerechte Stadt*, das die Landesseniorenvertretung Nordrhein-Westfalen (LSV NRW) 2005 in 1. und 2008 in 2. Auflage herausgebracht hat. Es kann von der Internetseite der LSV NRW heruntergeladen werden: www.lsv-nrw.de ■

Barbara Eifert, wissenschaftliche Beraterin der Landesseniorenvertretung Nordrhein-Westfalen
eifert@post.uni-dortmund.de

„Der demografische Wandel ist eine der zentralen Herausforderungen der Stadtentwicklung“

Interview mit der BAGSO-Vorsitzenden Prof. Dr. Ursula Lehr

Wenn man sich die Ergebnisse der BAGSO-Befragung zur Altersfreundlichkeit unserer Städte ansieht, fragt man sich: Welche Forderungen ergeben sich an Politik und Gesellschaft und wer ist hier besonders gefordert?

Alle sind gefordert. So müssen sich unsere Wirtschaft, unsere Märkte, unsere Produktionen, unser Gesundheitswesen, unsere Stadtplanung, die Politik und auch die Tourismusbranche auf den demografischen Wandel und die zunehmende Zahl hochaltriger Menschen einstellen. Als vor rund 100 Jahren viele unserer Städte geplant und gebaut wurden, war es so, dass über 75-Jährige dort extrem selten waren. Das ist heute anders und deshalb müssen unsere Städte der Situation einer älter werdenden Gesellschaft angepasst werden. Es kann mit Fug und Recht behauptet werden, dass der demografische Wandel als eine der zentralen Rahmenbedingungen und Herausforderungen der Stadtentwicklung zu charakterisieren ist, weil er nahezu alle Felder der kommunalen Politik berührt.

Verbesserungsbedarf, das hat die Befragung gezeigt, gibt es reichlich. Wo und wie sollte angefangen werden?

Zunächst einmal ist es wichtig, dass den Stadtplanern überhaupt

klargemacht wird, dass wir eine alternde Gesellschaft sind. Ich denke, das ist zu vielen noch nicht richtig durchgedrungen. Sie müssen auf die bestehenden Problemfelder hingewiesen werden, die dann der Reihe nach bearbeitet werden müssen. Und die Problemfelder sind in der Tat sehr vielfältig. Nicht immer ist die Stadt dafür zuständig, oft ist es der öffentliche Personennahverkehr, oft die Deutsche Bahn. Denn ein ganz großes Problem stellt gerade die Zugänglichkeit der Bahnhöfe dar.

Wichtig ist auch, dass Ampelphasen nicht nur verlängert, sondern auch akustisch angezeigt werden, dass wir leichter lesbare Straßenschilder bzw. Hinweisschilder bekommen, dass Bürgersteige abgeflacht werden, damit Personen mit einem Rollator besser zurechtkommen. Und ich finde, dass Tiefgaragen ohne Aufzüge geradezu verboten gehören, denn dort quälen sich nicht nur ältere Mitbürger die Treppen hinauf, sondern auch Eltern mit einem Kinderwagen. Was übrigens zeigt: Wer seniorengerecht plant und baut, denkt „menschengerecht“.

Oft sind damit bauliche Anpassungen nötig. Die kosten natürlich Geld, unter Umständen viel Geld. Und wenn man sich die Situation

der meisten Kommunen vor Augen führt, weiß man, dass viele hochverschuldet sind.

Diesen Einwand höre ich immer wieder. Dabei kann man auch mit kleinen, aber sehr wirkungsvollen Maßnahmen beginnen, die nicht kostenintensiv sind. Schauen wir uns z.B. Treppen an. Was da gebraucht wird, sind vor allem rechts und links Handläufe oder Geländer. Und ich sage immer: Die unterste und die oberste Stufe müssen markiert sein. Das kostet kaum etwas. Solche wirklich minimalen Veränderungen führen zu maximalen Verbesserungen. Vor allem, wenn man sich vergegenwärtigt, dass bei einem Drittel aller Pflegesituationen Stürze die Ursache sind. Von diesen Stürzen ist gut die Hälfte durch die Umwelt bedingt und somit vermeidbar. Viele Stürze passieren, weil Menschen, die nicht mehr so gut sehen können, die letzte Stufe nicht selten schon für den Gehsteig halten und dann verunsichert ins Schwanken geraten.

Warum werden Ihrer Meinung nach schnell realisierbare Verbesserungen bisher nicht flächendeckend umgesetzt?

Weil es den Verantwortlichen nicht bewusst ist. Viele denken – noch – nicht in der Kategorie Alter.



Ist das eine Generationenfrage: Sind die Verantwortlichen vielleicht zu jung?

Ja. Unsere Umwelt, Stadtplanung und Verkehrssysteme, unsere Architektur, der Wohnungsbau, aber auch unser Möbeldesign einschließlich des sanitären Bereichs werden von jungen Erwachsenen für junge Erwachsene gestaltet, die sich nur sehr schwer in die Situation Älterer einfühlen können. Ich kann Ihnen da ein typisches Beispiel aus unserer Stadt Bonn nennen, das zwar den Willen, etwas für den Komfort der Bürger

zu tun, zeigte – aber leider ging es am Bedarf der älteren Menschen vorbei. Im letzten Jahr sind auf dem Marktplatz, vor dem Rathaus, Bänke aufgestellt worden – so weit, so gut. Aber die Bänke waren schlichtweg zu niedrig und so hat sie kaum ein Älterer genutzt. Sie hatten außerdem weder Rücken- noch Armlehne. Und letztere benötigen Ältere, um sich mit der Hand aufzustützen und besser aufstehen zu können. Mittlerweile wurden die Bänke wieder entfernt. Also: Wenn neue Bänke, dann bitte seniorengerecht!

Sind da nicht die Seniorenvertretungen gefordert: Diese müssten doch beratend tätig werden?

So ist es. Und gerade im kommunalen Bereich haben sie auch schon sehr viel und sehr Gutes geleistet. Aber leider haben sie nicht in allen Kommunen genügend Mitspracherechte.

Im Idealfall sollte es natürlich so sein, dass die Seniorenvertretungen vor jedem Bau eines öffentlichen Gebäudes befragt und in die Planung einbezogen werden. ■

Das Interview führte Ines Jonas.

Weiterführende Informationen zum Thema Altersfreundliche Städte

Falls Sie keinen Internetzugang haben, können Sie die ausführlichen Kontaktdaten bei der BAGSO anfordern.

BKB Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit

Das BKB ist ein privater Zweckverband von derzeit 15 bundesweit tätigen Sozial- und Behindertenverbänden. Sein Ziel ist die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG), insbesondere die Herstellung von Barrierefreiheit.

www.barrierefreiheit.de

Fuß e.V.

Der Fachverband Fußverkehr Deutschland vertritt seit über 25 Jahren die Interessen der Fußgänger in Deutschland. Er setzt sich für eine enge Kooperation der Fußgänger, Radfahrer und Benutzer von Bussen und Bahnen und damit für

eine nachhaltige Mobilität im öffentlichen Personennahverkehr ein.

www.fuss-ev.de

EDAD

EDAD steht für „Europäisches Netzwerk Design für Alle Deutschland“ und ist das deutschlandweite Kompetenznetzwerk rund um das Thema „Design für Alle“ - es berät, informiert, forscht und vernetzt.

www.design-fuer-alle.de

BIK barrierefrei informieren und kommunizieren

Das BIK-Projekt unterstützt die Umsetzung der Barrierefreiheit am Arbeitsplatz in Unternehmen und Verwaltungen und entwickelt

Testverfahren zur Prüfung der Barrierefreiheit von Internet- und Intranetangeboten.

www.bik-online.info

Checkliste „Nutzerfreundliche Printmedien“

Um konkrete Tipps für Verbesserungen von Formularen bis hin zu Zeitschriften zu geben, hat die BAGSO die Checkliste „Nutzerfreundliche Printmedien“ erarbeitet. Bei deren Entwicklung bezog sie ältere Leserinnen und Leser als Experten und die Fachkompetenz des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbandes, der Mitglied der BAGSO ist, mit ein.

www.bagso.de

Stadtleben: Von Lastaufzügen und Wadenbeißen

Kürzlich berichteten die Zeitungen über einen Bürgermeister, der sich – angeregt und angestupst von einem Rollifahrer – just for fun (oder standen gerade Kommunalwahlen an?) für stramme zwei *Stunden* in einen Behindertenrollstuhl setzte und mit dem Initiator der Tat eine kleine Tour durch seine Stadt unternahm. Er soll sehr beeindruckt gewesen sein. Zwei *Wochen* kreuz und quer durch die Stadtteile hätten sicher zu konstruktiven Plänen für die Umgestaltung seiner Kommune geführt.

An wie vielen nicht abgesenkten Bordsteinkanten, ausgedehnten Pflätzen von mittlerer Seengröße, nicht funktionierenden Fahrstühlen, kürzesten Grünphasen, zu engen WC-Drehkreuzen, zu hohen Busstufen und zu ignoranten Mitbürgern er scheiterte, wurde nicht berichtet.

Meine Stadt, in der ich seit mehr als 40 Jahren gern lebe, gibt sich Mühe. Aber Politik ist zäh, sehr zäh. Würde ich heute etwas zu Recht monieren und liefere das durch alle zuständigen Gremien, Ausschüsse, Räte und über die Schreibtische dauerhaft erkrankter, urlaubender, doch nicht zuständiger Sachbearbeiter, so würden die Entscheidungen wohl erst kommen, wenn ich auf einem federleichten Wölkchen Harfe zupfend über den blauen Himmel schwebe und mir das Treiben da

unten voller nie gekannter Gelassenheit betrachte. Kurz gesagt: Vieles dauert ewig. Und manches noch länger.

In meiner Stadt gibt es Stadtteile, die ich armer, müder Oldie nicht erreichen kann. Es sei denn, ich gönne mir ein Taxi für 15 bis 18 Euro, um mal über die kunterbunt-internationale Flaniermeile zu lustwandeln. Und 15 bis 18 Euro für die Rückfahrt. Natürlich gibt es einen öffentlichen Personennahverkehr dorthin, aber die hochgeklappte *unterste* Stufe des Einstiegs liegt so hoch, dass junge Leute springen, Kinderwagenmütter lieber schieben und Oldies daheim bleiben. Das ist seit Anbeginn aller Zeiten so. Leider hat auch mein wichtigster Arzt dort sein Domizil.

Aus dem Bus steigt man bei Eis und Schnee lieber nicht aus, denn entweder öffnet sich die Tür vor einem zusammengeschobenen Schneehaufen in Kniehöhe oder neben einer mit zartem Tauwasserfilm bedeckten Eislandschaft. Ja und dann all das Vornehme! Ich gerate schon ins Schliddern, wenn ich die Edel-Beläge manch öffentlicher Plätze nur *sehe*. Ein bisschen rauer wäre billiger gekommen – und sehr viel sicherer. Für alle.

In meinem Lieblingsmuseum werden Alte, Fußkranke, Rolli- und Rollatorennutzer wenig einladend

mit einem Lastenaufzug in die exklusiven Ausstellungen gehievt – falls sich jemand bereit erklärt, sich und ihn in Bewegung zu setzen.

Nein, es ist nicht einfach, in einer Großstadt zu leben! Dabei ist es doch die Mehrheit, die es etwas einfacher braucht: Hochschwanger, Mütter mit Kinderwagen, kleine Kinder mit kurzen Beinen, Krückenläufer, Rollstuhlfahrer, Rollischieber, Alte und Marode ... – sind statistisch schon lange keine Randgruppen mehr. Aber die pulsierende „junge Großstadt“ legt sich zu Füßen der flotten 16–46-Jährigen und beruft sich ansonsten auf leere Kassen. Das tut sie schon seit der Besiedelung durch die Germanen.

Aber das ist alles nichts gegen den Straßenkampf Alter gegen Alte. Was nutzt mir der stufenlose Einstieg in die S-Bahn, wenn so eine kugelrunde, männliche, 75-jährige Wutmaschine mir beim Einsteigen gegen die Wade tritt, damit er eher drin ist?

Woran man erkennen mag, dass die Absenkung und die Schneeräumung nicht alles sind. Der menschliche Faktor ist es ... und der ist leider maroder als manche Fahrbahn nach eisgängigem Winter! ■

Prof. Dr. Christine Swientek

„Die Zeit, in der Freiwillige das tun, was Hauptamtliche nicht tun möchten, ist einfach vorbei.“

Rund 460.000 Menschen in Hamburg sind freiwillig ehrenamtlich aktiv. Gemessen am bundesweiten Durchschnitt gelingt die Einbindung der Rentner und Pensionäre ins freiwillige Engagement dabei allerdings nicht so recht – wie der Freiwilligen-Survey Hamburg aus dem Jahr 2009 gezeigt hat. Woran das liegt und was man dagegen tun kann, erklärt Andrea Vasse von der Behörde für Arbeit, Soziales, Familie und Integration, Bürgerschaftliches Engagement, die dort auch für das Thema Anerkennungskultur zuständig ist.

Der Freiwilligen-Survey sagt aus, dass 48 % der 60-Jährigen und Älteren nicht zum Ehrenamt bereit seien. Das klingt nicht sehr ermutigend...

Die Aussage muss man differenziert betrachten, denn diese Altersgruppe ist nach oben offen, d.h., dabei sind auch sehr viele Hochaltrige. Und unter diesen ist sicher ein gewisser Prozentsatz, der vielleicht aus gesundheitlichen Gründen kein Interesse zeigt, sich zu engagieren. Aber insgesamt stellen die Älteren ein großes Potenzial für das freiwillige Engagement in Hamburg dar.

Freiwillig-Engagierte zu werben, ist die eine Seite, sie bei der Stange zu halten, die andere. Was tut Hamburg in Sachen Anerkennungskultur?

Da gibt es zum einen die traditionellen Anerkennungsformen wie in anderen Bundesländern: Vergabe von Medaillen und öffentliche Ehrungen. In Hamburg findet jährlich ein großer Empfang des Ersten Bürgermeisters statt, zu dem etwa 1.000 Freiwillige eingeladen werden.

Zum anderen bieten wir ein Ehrenamtszertifikat – den „Hamburger Nachweis über bürgerschaftliches

Engagement“ – an. Entgegen der landläufigen Meinung, dass Ältere darauf keinen Wert mehr legen, haben wir festgestellt, dass dieses Dokument auch von ihnen sehr geschätzt wird. Denn Ältere legen auch zunehmend Wert darauf, dass dokumentiert ist, welche Kompetenzen sie haben und einbringen.

Zur Anerkennung gehören auch Möglichkeiten zur Selbstbestimmung und Partizipation, die von den Älteren immer stärker eingefordert werden. Die Zeit, in der Freiwillige ins Engagement gehen und das tun, was Hauptamtliche nicht tun möchten, ist einfach vorbei.

Wie sieht das mit den klassischen Aufwandsentschädigungen und Mini-Honorierungen aus? Spielt das beim ehrenamtlichen Engagement Älterer eine Rolle?

Viele Ältere sagen, dass ihnen eine Auslagenerstattung vollkommen ausreicht. Wenn es darüber hinaus Möglichkeiten der Finanzierung gibt, wird oft gewünscht, dass dieses Geld in die Projekte fließt. Und sie möchten, dass das, was sie tun, auch öffentlich bekannt wird. Hamburg ist eine Medienstadt und ebenso wie die

Freiwilligen wünschen wir uns eine stärkere Berichterstattung in den Medien.

Hat Ihre Behörde auch Möglichkeiten, auf die Einrichtungen, die Ehrenamtliche beschäftigen, einzuwirken, um die Anerkennungskultur zu verbessern?

Kaum, wir müssen das aber auch nicht in großem Maße, denn ich finde, dass die Träger und Einrichtungen schon eine sehr gute Anerkennungskultur haben. Fast überall beobachten wir einen Umgang mit den Ehrenamtlichen auf Augenhöhe. In Trägergesprächen fordern wir allerdings immer wieder dazu auf, dass z.B. Fortbildungen, die Hauptamtlichen zur Verfügung stehen, auch den Freiwilligen zugutekommen. Denn daran besteht vonseiten der Älteren ein großer Bedarf: Sie wollen nicht nur ihre Kompetenzen einbringen, sondern auch etwas dazulernen und sich weiterentwickeln. ■

Das Interview führte Ines Jonas.

Kontakt:

Behörde für Arbeit, Soziales, Familie und Integration

Andrea Vasse

andrea.vasse@basfi.hamburg.de

www.hamburg.de/engagement

www.aktivoli.de

www.krebshilfe.de

MIT ALLER KRAFT GEGEN DEN KREBS

SPENDENKONTO 82 82 82 KREISSPARKASSE KÖLN BLZ 370 502 99



Gemeinsam mit Albert und Tochter Janine für das Leben.
Albert, 65, erkrankte an Lymphknotenkrebs.

 **Deutsche Krebshilfe**
HELFFEN. FORSCHEN. INFORMIEREN.

Den Einstieg in die digitale Welt vermitteln – Ein Leitfaden für Multiplikatorinnen und Multiplikatoren

Die Handreichung ist für alle Menschen gedacht, die Angebote für Senioren machen bzw. machen wollen: Multiplikatoren im Senioren- oder Generationenbereich, Projekte, die das Themengebiet Internet und ältere Menschen behandeln, Anbieter von Bildungs-, Kultur- oder Informationsveranstaltungen im Non-Profit-Sektor.

In dieser 54-seitigen Broschüre sind Tipps zu finden für die Arbeit mit Menschen, die nicht mit dem Internet vertraut sind oder Vorbehalte haben. Außerdem schildert

sie gute Beispiele zur Nutzung des Internets außerhalb des Feldes von Computer- oder Internetkursen und geht der Frage nach: „Wie kann man den Mehrwert für jeden Einzelnen deutlich machen und gleichzeitig auf die Gefahren und Stolpersteine des Internets hinweisen?“ ■

Zu bestellen bei:
BAGSO Service GmbH
Ingrid Fischer
Bonnigasse 10, 53111 Bonn
Tel.: 0228 / 55 52 55-50
Fax: 0228 / 55 52 55-66
fischer@bagso-service.de



Lebenserfahrene Menschen als Autoren gesucht

Das Wikipedia-Projekt Silberwissen

Wer heute schnell etwas wissen möchte, schaut im Internet nach und landet meist zuerst auf den Seiten von Wikipedia, der nach eigenen Angaben „größten Wissenssammlung der Welt“. Für die freie Online-Enzyklopädie Wikipedia kann jeder Beiträge verfassen, die von anderen ergänzt, korrigiert und weiter verwendet werden können. Unter diesen freiwilligen Autorinnen und Autoren sind über 50-Jährige – gemessen an ihrem Anteil an der Bevölkerung – unterrepräsentiert. Damit sich das ändert, hat Wikipedia das Projekt „Silberwissen“ ins Leben gerufen, wodurch „Menschen mit

umfangreicher Berufs- und Lebenserfahrung als Autoren gewonnen werden sollen“. Dafür werden unter Anleitung von Mentoren potenzielle Autoren in kleinen Gruppen zu rund zehn Personen mit den wichtigsten Regeln der Wikipedia-Arbeit bekannt gemacht. Zugleich wird das technische Grundgerüst für eine Mitarbeit vermittelt. Umgesetzt wird dieses Programm von einem Referentennetzwerk, das Wikimedia Deutschland aufgebaut hat. Erfahrene Autoren leiten die Workshops und können flexibel auf die Wünsche der Teilnehmenden eingehen. Ein weiterer Grund, nun verstärkt ältere Schreiber zu

gewinnen, ist vielleicht schlicht der Umstand, dass der Autorenpool schrumpft. Der Internet-Enzyklopädie gehen nach Angaben ihres Gründers Jimmy Wales nämlich allmählich die Schreiber aus. Der typische Autor sei „ein 26-jähriger, männlicher Streber, der sich dann anderen Dingen zuwende, heiratet und die Website verlässt“, erklärte Wales im letzten Jahr bei der jährlichen Wikipedia-Konferenz. Andere gingen, weil es zehn Jahre nach dem Start von Wikipedia immer weniger Bedarf an neuen Einträgen gebe. ■

Informationen: www.wikimedia.de/wiki/Silberwissen

3-D Pflegevorsorge

**Richtungswechsel
leicht gemacht.**



GENERALI
Versicherungen

Schutz unter den Flügeln des Löwen



Bergauf mit 3 Varianten.

Links, rechts, geradeaus – mit der Generali 3-D Pflegevorsorge stehen Ihnen alle Wege offen. Jetzt abschließen und nach mindestens 12 Jahren können Sie frei auswählen:

- Lebenslanger Pflegerentenschutz
- Auszahlung des Guthabens
- Lebenslange monatliche Altersrente

Und das Beste:

Bei Abschluss bis zum Alter von 70 Jahren werden keine Gesundheitsfragen gestellt.



**Besuchen Sie uns am
Deutschen Seniorentag
mit SenNova Messe vom
3.-5. Mai 2012 in Hamburg.**

Wir sind für Sie da.

Generali Lebensversicherung AG
81731 München
www.generali.de

Ein Unternehmen der Generali Deutschland

Gesundheitsziel „Gesund älter werden“ verabschiedet

Im Januar dieses Jahres hat der Kooperationsverbund „gesundheitsziele.de“ das von einer Arbeitsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern des Verbunds erarbeitete Gesundheitsziel „Gesund älter werden“ verabschiedet.



Gesundheitsziele sind ein Steuerungsinstrument der Gesundheitspolitik. Mit ihnen sollen das Gesundheitswesen stärker auf konkrete Ziele ausgerichtet und ein Beitrag zur Verbesserung der Gesundheit der Bevölkerung geleistet werden. In Deutschland ist die Plattform für die Entwicklung nationaler Gesundheitsziele der Kooperationsverbund *gesundheitsziele.de*, ein Zusammenschluss der wichtigen Akteure im deutschen Gesundheitswesen. Der Gesundheitszieleprozess bietet die Chance, über das Gesundheitswesen hinaus weitere Akteure einzubinden. Ein besonderes Anliegen ist es, Anstöße zu geben, wie soziale Ungleichheiten kompensiert werden können.

Das Gesundheitsziel „Gesund älter werden“ nimmt die Gesundheit älterer Menschen ab ca. 65 Jahren in den Blick, bestimmt auf drei Handlungsfeldern insgesamt 13 Ziele, benennt zur besseren Messbarkeit Teilziele, beschreibt Umsetzungsstrategien, gibt beispielhafte Empfehlungen für Maßnahmen zur Zielerreichung und benennt hierzu Akteure und Umsetzer.

Das Handlungsfeld 1 behandelt die Frage, wie die Autonomie älterer Menschen möglichst lange erhalten bleiben kann. Es werden Empfehlungen ausgesprochen, was geschehen sollte, um die gesellschaftliche Teilhabe älterer Menschen zu unterstützen, ihre Ressourcen und ihre Widerstandskraft zu stärken, körperliche Aktivität und eine ausgewogene Ernährung zu fördern sowie ihre Mundgesundheit zu erhalten.

Beim Handlungsfeld 2 geht es darum, wie die gesundheitlichen, psychosozialen und pflegerischen Versorgungsstrukturen angesichts der zunehmenden Zahl älterer Menschen und damit der Zunahme der Multimorbidität und des chronischen Verlaufs von Krankheiten weiterentwickelt werden müssen. Behandelt wird u.a.,

wie die Zersplitterung der unterschiedlichen Versorgungsbereiche überwunden, die geriatrische Rehabilitation bedarfsgerecht ausgebaut und die Zusammenarbeit im Gesundheitswesen verbessert werden können. Darüber hinaus geht es um die Erhaltung der Gesundheit der pflegenden Angehörigen. Im 3. Handlungsfeld werden die sich aus der demografischen Entwicklung ergebenden besonderen Herausforderungen für das Gesundheitswesen betrachtet: Was kann man tun in Bezug auf Behinderung, psychische Störungen, Demenzerkrankungen, Multimorbidität und Pflegebedürftigkeit?

Das Gesundheitsziel soll noch im Frühjahr gedruckt vorliegen. Für die BAGSO und ihre Mitgliedsverbände, die dank einer Reihe gesundheitsrelevanter Initiativen und Projekte über große Erfahrungen verfügen, stellt sich die Frage, wie sie sich in den Prozess zur Umsetzung des Gesundheitsziels „Gesund älter werden“ einbringen können. ■

*Rudolf Herweck, MinDir a.D.
Vorsitzender der AG 10 „Gesund
älter werden“ von gesundheitsziele.de
und Mitglied des BAGSO-
Expertenrates*

Fit und munter in den Frühling: So hat die Müdigkeit keine Chance

Fühlen Sie sich den ganzen Tag matt und ausgelaugt? Dann hat Sie vermutlich die Frühjahrsmüdigkeit erwischt! Damit sind Sie nicht allein: 50 bis 70 % der Bundesbürger fühlen sich in der Zeit zwischen März und Mai nicht so leistungsfähig wie sonst.

Typische Symptome sind: Kreislaufbeschwerden, Unlustgefühl, starke Stimmungsschwankungen, Schwindelgefühl, Schlaflosigkeit sowie Konzentrations- und Leistungsschwächen. Doch medizinisch gesehen ist das körperliche und seelische Tief zu Beginn des Frühjahrs durchaus zu erklären: Der menschliche Stoffwechsel läuft während der kalten Monate auf Sparflamme und lässt sich nicht „auf Knopfdruck“ wieder hochfahren. Dies ist ein Relikt unserer Ahnen. Hierbei spielen die Hormone eine wichtige Rolle: Wissenschaftler der Georgetown University in Washington zeigten, dass ein zu niedriger Serotoninspiegel eine der Hauptursachen für die Frühjahrsmüdigkeit ist. Die Speicher des Serotonins, das für gute Stimmung zuständig ist, sind nach einem langen dunklen Winter relativ leer, denn unser Körper benötigt für die Produktion des Glückshormons Tageslicht. Umgekehrt steigt durch den Lichtmangel im Winter die körpereigene Produktion des Schlafhormons Melatonin, das müde macht.

In den ersten schönen Tagen produziert der Körper vermehrt Serotonin, gleichzeitig drosselt er die Produktion von Melatonin. Dieses

Auf und Ab der Hormone macht uns müde. Bis der Körper seine Hormonproduktion auf die Frühlingssonne eingestellt hat, dauert es etwa vier Wochen. Ältere Menschen sind im Winter häufig an die Wohnung gebunden, deshalb ist die Frühjahrsmüdigkeit bei ihnen meist stärker ausgeprägt.

Aus naturheilkundlicher Sicht können Kreislaufbeschwerden und Schlafstörungen auch durch sogenannte Schlackenstoffe entstehen, die der Körper während der Wintermonate einlagert. Diese „Abfallprodukte“ können unsere Leistungsfähigkeit beeinflussen. Daher ist es im Frühjahr sinnvoll, die Abfuhr der winterlichen Stoffwechselabfälle anzukurbeln. Dafür eignet sich eine Teekur: vier Wochen Brennnesseltee (Kraut), vier Wochen Löwenzahntee (Wurzel und Kraut), je drei Tassen am Tag, alternativ Frischpresssaft aus dem Reformhaus. Zusätzlich zwei Liter Flüssigkeit (Wasser, stark verdünnte Saftschorle) trinken, damit die gelösten Stoffe gut ausgeschieden werden können. Stimulieren Sie Ihren Lymph- und Blutfluss, indem Sie mit lockeren Fäusten den ganzen Körper von unten nach oben abklopfen, zuerst die linke, dann die rechte Seite.



Eine Teekur kann entschlackend wirken.

Das erfrischt und belebt: morgens ein Rosmarinbad genießen. Für zwischendurch können Sie sich ein paar Tropfen Minzöl auf die Schläfen reiben. Auch mit viel Bewegung an der frischen Luft bei Tageslicht, Kneippschen Wechselbädern oder Bürstenmassagen am Morgen sowie gesunder Ernährung mit viel frischem Obst und Gemüse können Sie der Müdigkeit entgegenwirken. ■

Karen Hoffschulte

Zur Person

Karen Hoffschulte, M.A., Mag.rer.publ. Wissenschaftliche Mitarbeiterin der Stabstelle „Kommunikation und Medien“ der KARL UND VERONICA CARSTENS-STIFTUNG



Allein leben mit einer Demenz – geht das überhaupt?



Angesichts der steigenden Zahl allein lebender Demenzkranker stellen sich diese Frage nicht nur Angehörige. Um die Situation allein lebender Menschen mit einer Demenz zu verbessern und auch ihnen zu ermöglichen, möglichst lange so zu leben, wie sie es sich wünschen, führte die Deutsche Alzheimer Gesellschaft von Januar 2007 bis April 2010 das vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend geförderte Projekt „Allein lebende Demenzkranke – Schulung in der Kommune“ durch.

Zunächst wurden durch Interviews mit zehn Betroffenen deren Wünsche und Bedürfnisse, Ängste und Belastungen erfragt. Des Weiteren sollte der Zugang

zu allein lebenden Demenzkranken verbessert werden. Eine Möglichkeit dazu sind die Aufklärung und Sensibilisierung der Öffentlichkeit, das ist auch ein Wunsch der befragten Betroffenen. Nachdem es bereits Schulungen für Fachkräfte und Angehörige gibt, konzentrierte sich das Projekt verstärkt auf Personen, die in ihrem (Arbeits-)Alltag mit Demenzkranken in Kontakt kommen können. Menschen mit Demenz, die allein leben, haben Nachbarn, kaufen ein, holen Geld von der Bank oder rufen die Polizei, wenn sie sich bestohlen fühlen. Gerade das alltägliche Umfeld, die Kassiererin im Supermarkt, der Mitarbeiter in der Bankfiliale und der Streifenpolizist, sind daher wichtige Adressaten, denen auffallen kann, dass sich jemand über die Zeit verändert, verwirrt ist und Hilfe braucht. Die Schulungen sprechen damit die Vertreter der einzelnen (Berufs-)Gruppen an, aber auch die Bürger einer Kommune. Denn: Demenz geht uns alle an!

Die Schulungen stießen schon bei ihrer Entwicklung und Erprobung auf großes Interesse und wurden rege nachgefragt. Daher wurden die erarbeiteten Materialien in dem Handbuch „Allein leben mit Demenz – Herausforderung für Kommunen“ zusammengefasst, das aktuell in zweiter Auflage erschienen ist.

Das Handbuch enthält:

- Interviews mit allein lebenden Menschen mit Demenz
- Schulungsmaterialien für Mitarbeiter von Polizei, Feuerwehr, Banken, Einzelhandel sowie für die Nachbarschaft
- Best-Practice-Beispiele zur Versorgung allein lebender Demenzkranker
- Tipps und Hinweise für Kommunen

Das Handbuch wird kompakt als DVD oder als Ordner inkl. DVD gegen eine Schutzgebühr von je 10 € versandt. Nähere Informationen und Bestellungen unter: www.deutsche-alzheimer.de ■

Saskia Weiß
Deutsche Alzheimer Gesellschaft e.V.
Selbsthilfe Demenz
Friedrichstr. 236
10969 Berlin

Beratung zum Thema Demenz

Eine umfassende Beratung rund um das Thema Demenz erhalten Betroffene, Angehörige und Interessierte am Alzheimer-Telefon unter:

Tel: 01803 / 17 10 17* oder
030 / 259 37 94 - 14

*9 Cent/Min. aus dem dt. Festnetz



Handbuch „Allein leben mit Demenz“

Nachbesserungen dringend notwendig!

Ein Kommentar zum Entwurf für ein Patientenrechtegesetz

Wenn der Präsident der Bundesärztekammer, Frank Ulrich Montgomery, mit der Aussage zitiert wird, der im Januar 2012 vorgelegte Entwurf für ein Patientenrechtegesetz entspreche „im Wesentlichen dem, was wir mit dem Patientenbeauftragten besprochen haben“ (Dt. Ärzteblatt vom 27. Januar 2012), dann sollte uns das – als Vertreter von Organisationen älterer Menschen und damit auch von Patientinnen und Patienten – unbedingt veranlassen, einen genaueren Blick auf das Dokument zu werfen.

Fangen wir mit dem Positiven an: Der Gesetzesentwurf enthält einige wichtige Änderungen des Sozialgesetzbuchs. So müssen Krankenkassen künftig innerhalb von drei Wochen auf Leistungsanträge ihrer Versicherten reagieren (bzw. fünf Wochen, wenn sich die Krankenkasse dafür entscheidet, eine Stellungnahme des Medizinischen Dienstes einzuholen). Geschieht dies nicht, können Versicherte eine Frist setzen und sich nach Ablauf dieser Frist die erforderliche Leistung selbst organisieren. Die Krankenkasse muss die Kosten dann erstatten.

Erfreulich ist auch die geplante Verpflichtung von Krankenhäusern zur Einführung eines patientenorientierten Beschwerdemanagements. Zudem soll der

Gemeinsame Bundesausschuss Richtlinien für das einrichtungsinterne Qualitätsmanagement festlegen. Dazu gehören vor allem Mindeststandards zur Ein- und Durchführung von Risikomanagement- und Fehlermeldesystemen in Arztpraxen und Krankenhäusern. Auch die Erfahrungen und Sichtweisen der Patientinnen und Patienten sollen dabei Berücksichtigung finden, da sie – wie es in der Begründung des Gesetzesentwurfs zutreffend heißt – „einen wichtigen Beitrag zur Fehleranalyse und Fehlervermeidung leisten können“.

Auch die stärkere Einbeziehung von Patientenorganisationen auf Landesebene, konkret bei der Bedarfsplanung zur Sicherstellung der vertragsärztlichen Versorgung, ist zu begrüßen.

Ganz anders fällt die Bewertung der Vorschriften aus, die in das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) eingefügt werden sollen. Sie stellen den Versuch dar, das von der Rechtsprechung entwickelte Arzthaftungsrecht in geschriebenes Recht zu überführen. Das Urteil von Praktikern aus der Justiz ist allerdings harsch: Der Gesetzesentwurf sei eine Ansammlung von Allgemeinplätzen, Banalitäten und Selbstverständlichkeiten. Kein Fall werde auf der Grundlage dieser Normen anders oder gar besser entschieden als zuvor.

Von einer Stärkung der Rechte des Patienten kann (von ganz geringfügigen Ausnahmen abgesehen) keine Rede sein. Im Gegenteil bleibt der Entwurf an einigen Punkten sogar hinter dem durch die Rechtsprechung längst gewährleisteten Schutz des Patienten zurück. So soll bei geringfügigen Eingriffen künftig anstelle eines Aufklärungsgesprächs eine schriftliche Aufklärung des Patienten genügen (§ 630e Abs. 2 Satz 2 BGB). Eine Regelung, die erhebliche Abgrenzungsprobleme aufwirft: Was ist ein geringfügiger Eingriff? Hier werden geltende Grundsätze zulasten des Patienten aufgeweicht!

Unbedingt zu korrigieren ist auch eine Regelung über die Beweislast bei Aufklärungsfehlern. Bislang genügt es den Gerichten, wenn der Patient plausibel machen kann, dass er sich im Falle einer ordnungsgemäßen Aufklärung in einem ernsthaften Entscheidungskonflikt über die Vornahme des Eingriffs befunden hätte. Die nun vorgeschlagene Neuregelung (§ 630h Abs. 2 Satz 2 BGB) könnte so ausgelegt werden, dass der Patient den (hypothetischen!) Entscheidungskonflikt beweisen muss, was ihm in der Regel nicht gelingen wird. Das kann vom Gesetzgeber nicht gewollt sein. ■

Dr. Guido Klumpp

Bühnenprogramme als Alters-Selbsthilfe-Therapie

„Ich wäre gern der Ritter der Rentner“

„Je oller, je doller – so vergreisen Sie richtig“ heißt das im Februar 2012 erschienene Buch von Bill Mockridge. Der Kabarettist und Schauspieler beschreibt darin auf unterhaltsame und selbstironische Weise seinen Weg vom „Best Ager“ zum „Rest Ager“ und damit seine Reise ins „Seniorenland“.

Herr Mockridge, im Vorwort Ihres neuen Buches sagen Sie Ihren Lesern, dass Ihr Buch diese zwar nicht jünger machen könne, aber dafür ein wenig entspannter älter. Haben Sie etwa einen Senioren-Ratgeber geschrieben?

In erster Linie will ich die Menschen mit meinem Buch unterhalten. Es handelt sich dabei nicht um eine wissenschaftliche Untersuchung und es sind auch keine wirklich ernst gemeinten Ratschläge darin enthalten, bis auf ein paar, vielleicht den: „Nehmen Sie sich Zeit. Für was auch immer. Die Zeit ist kostbar. Denn so wahnsinnig viel haben wir Älteren nicht mehr. Nehmen Sie die Zeit wahr und lernen Sie sie schätzen“. Das ist die große Botschaft, die ich habe.

Wer sollte Ihr Buch lesen?

Ich behaupte: alle Menschen ab 25. Denn es macht den Jungen deutlich, wie man mit Spaß und Würde alt werden kann. Es ist doch so: Mit 25 hast du deinen körperlichen und geistigen Höhepunkt erreicht, danach nimmt alles nach und nach ab. Und davor haben viele Angst. Daher: Ab 25 tut das Buch schon gut. Außerdem trägt es zum Verständnis der Generationen bei. Viele junge Menschen sagen, wenn sie meine Bühnenprogramme gesehen haben, verstehen sie

ihre Eltern oder Großeltern besser. Und daher sehe ich mich auch als Sprachrohr der Senioren. Ich wäre gern der Ritter der Rentner.

„Je oller, je doller“ wird auch Ihr neues Bühnenprogramm heißen. Es ist damit das vierte, in dem Sie sich mit dem Alter beschäftigen. Woher kommt diese Begeisterung für das Thema und seit wann sind Sie mit dem „Altersvirus“ infiziert?

Stimmt, im Kabarett ist das mein Thema geworden. Das fing vor ungefähr 15 Jahren an. Auslöser war mein schicksalhafter 50. Geburtstag, den ich auch im Buch beschreibe. Und das ist mir wirklich passiert: Ich bekomme von einer jungen Frau an der Tür Blumen überreicht, die mir aber dann zum 50. Hochzeitstag gratuliert. Denn an diesem Tag trug ich ein T-Shirt mit der Aufschrift „50 Jahre – gut gemacht!“, das mir meine Frau zum Geburtstag geschenkt hat. Das Blumenmädchen liest also diesen Spruch und sagt dann mit ganz liebevollem Lächeln: „Glückwunsch zur goldenen Hochzeit“. Überlegen Sie mal: Damit das stimmt, hätte ich aber mindestens 70 Jahre alt sein müssen. Sie hat das nicht böse oder ironisch gemeint. Sie war ganz jung und hat mich in dieser Situation als 70-Jährigen wahrgenommen.

Das war dann der Tag, an dem ich mir gesagt habe, ich muss etwas machen: Entweder gehe ich in Therapie und bekomme dort vermittelt: „Du bist nicht mehr der tolle Hecht, der du einmal warst“, oder ich muss mich selbst auf der Bühne und mit Büchern therapieren. Ich habe mich für die zweite Variante entschieden und begann, meine Bühnenprogramme zu entwickeln. Denn ich habe mir gesagt: Wenn ich lernen kann, übers Älterwerden zu lachen, und auch andere dazu bringe, dasselbe zu tun, dann nimmt es den Ernst und den Stachel der Angst.

Sie meinen also, dass Humor eine Eigenschaft ist, die man beim Älterwerden braucht?

Unbedingt. Ich denke, das Lachen hilft wirklich in manchen Situationen, gerade dann, wenn man Angst hat – vor Krankheiten, vor dem Verlust der Jugendlichkeit, dem Verlust der Haare usw. Gleichzeitig will ich den Älteren sagen: Seht her, es gibt noch eine ganze Menge, was wir in dieser Phase lernen und leisten können. Ich sage, wir sind eine völlig neue Generation heutzutage, wir sind länger gesünder, länger fit. Menschen, die heute mit 65 in Rente gehen, sind aktiv. Ich finde es aber wichtig, dass man sich wirklich bewusst auf diese

neue Lebensphase vorbereitet. Vor kurzem habe ich mit einem Mann gesprochen, der sagte, er sei in ein schreckliches Loch gefallen und er habe nichts mit sich anzufangen gewusst, nachdem er in Rente gegangen ist.

Das wird mir nicht passieren. Okay, als Schauspieler bin ich ein etwas anderer Fall und gehe nicht von heute auf morgen in Rente. Aber im letzten Jahr habe ich viele Geschäfte und Produktionen ganz bewusst abgegeben und mich beruflich sehr verschlankt. Das tut mir gut. Und das will ich auch anderen näherbringen: Diese Zeit zwischen 60 bis Mitte 80 ist so wertvoll, so toll. Also, ich freu mich darauf, diese bewusst zu erleben. Und übrigens: Ich werde die 100 knacken.

„Gut zu altern, sei die höchste Kunst im Leben“, habe ich in Ihrem Buch gelesen. Wie gelingt Ihnen denn diese Kunst – außer, dass Sie beruflich etwas kürzer treten?

Zunächst nimmt man Alter ja nur als Verlust wahr, ging mir auch so. Früher konnte ich viele Sachen gleichzeitig tun: Ich konnte kochen, nebenbei Hausaufgaben mit einem meiner sechs Söhne machen und gleichzeitig mit meiner Agentur telefonieren. Jetzt kann ich mich nur noch auf ein Ding konzentrieren. Und da ich viele Jahre so kompetent war, habe ich das wirklich als Verlust empfunden. Ich weiß, dass meine Freunde das ähnlich sehen. Deshalb sage ich, dass man lernen muss, das psychologisch umzudrehen: Da

ist zwar ein Verlust, doch auf der anderen Seite kann etwas wunderbares anderes entstehen. Jetzt im Frühjahr gehen unsere letzten beiden Jungs aus dem Haus und ich freue mich riesig auf die Zeit danach, weil dann etwas Neues beginnt. Ich habe mich auch wieder neu verliebt – nämlich in meine Frau.

Und ich spiele heute nicht mehr Fußball, sondern mache Bogenschießen und spiele Boule. Was ich sagen will: Ich will diese Phase so bewusst leben wie möglich. Im Alter bis 30 habe ich nicht bewusst gelebt. Da ist alles so passiert, man hat eben viel ausprobiert. Von 30 bis 60 standen Familie und Beruf im Mittelpunkt. Das war alles toll, aber auch da habe ich nicht wirklich bewusst gelebt. Wir haben meist nur reagiert, nicht agiert. Jetzt aber kommt die Zeit, da kann ich agieren und ich möchte bewusst neue Dinge tun, so will ich mich intensiv mit der Renaissance auseinandersetzen.

Viele ältere Menschen pflegen auch ihre Lebenspartner, die an einer Demenz oder an anderem erkrankt sind. Was sagen Sie diesen? Kann Humor da auch helfen?

Aber ja. Gerade in so einer Phase, in der man die wichtigste Bezugsperson für jemand ist, sollte man versuchen, gut auf sich selbst zu achten und sich etwas Gutes zu tun. Also: ins Theater, ins Kino gehen, sich mit Freunden zum Essen treffen und mit diesen lachen – sich einfach immer wieder kleine Inseln schaffen.

Zur Person

Bill Mockridge

1947 geboren, ist Comedian, Kabarettist, Schauspieler, Regisseur und Drehbuchautor. Der gebürtige Kanadier lebt seit 1968 in Deutschland, wo er seit über 40 Jahren auf der Bühne steht. Er ist Gründer des „Springmaus Improvisationstheaters“, im Fernsehen bekannt als Erich Schiller aus der „Lindenstraße“ und lebt mit seiner Frau und den gemeinsamen sechs Söhnen in Bonn.

Gibt es Tabubereiche, die Sie kabarettistisch nicht angehen würden?

Ich bin der Meinung, man kann und soll alles behandeln. Man muss es nur mit Respekt tun. Es darf nie menschenverachtend werden. ■

Das Interview führte Ines Jonas.

Verlosung

Mitmachen und gewinnen

Zehn Exemplare seines ersten Buches hat Bill Mockridge handsigniert, Sie können eines davon gewinnen. Bitte senden Sie bis zum 15. Mai 2012 eine Postkarte, eine E-Mail oder ein Fax mit dem Stichwort „Verlosung – Je oller, je doller“ an:

BAGSO-
Pressereferat
Bonngasse 10
53111 Bonn
lenz@bagso.de
Fax: 02 28 /
24 99 93 20



Im Alter IN FORM – Gesunde Lebensstile fördern

Das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz fördert weiterhin Schulungen für Multiplikatoren

Die BAGSO und ihre 110 Mitgliedsverbände unterstützen Deutschlands Initiative IN FORM für gesunde Ernährung und mehr Bewegung und bieten Schulungen für Multiplikatoren, Akteure und Fachkräfte in der Seniorenarbeit an. IN FORM möchte ältere Menschen dazu befähigen, ihre Gesundheit und Lebenskraft durch eine ausgewogene Ernährung möglichst lange zu erhalten.

Die BAGSO bietet in Kooperation mit den Partnern – der Deutschen Gesellschaft für Ernährung, den Verbraucherzentralen der Länder, der Deutschen Gesellschaft für Alterszahnmedizin und dem Deutschen Turner-Bund – Schulungen für folgende Multiplikatoren an:

- **Einführungsschulungen** für Leiterinnen und Leiter von Seniorengruppen und
- **Weiterbildungsschulungen** für Fachkräfte in der ambulanten und stationären Altenpflege.

Verbände, Kommunen, Seniorenbeiräte, Bildungseinrichtungen, Träger von Senioreneinrichtungen usw. können gemeinsam mit dem BAGSO-Projektteam eine Schulung organisieren. Ausführliche Informationen und einen Anmeldebogen erhalten Sie bei der

BAGSO und auf der Internetseite <http://projekte.bagso.de/fit-im-alter/startseite.html>.

Regionaltagungen für Akteure in der Arbeit mit älteren Menschen

Innerhalb des Projektzeitraums (2012–2014) finden bundesweit fünf Regionaltagungen statt. Am 2. Oktober 2012 laden wir zur ersten Regionaltagung nach Nürnberg ein.

Mit Akteuren im Handlungsfeld ältere Menschen auf Kreis- oder Landesebene werden aktuelle Fragen zum Erhalten der Gesundheit und Leistungsfähigkeit von Senioren sowohl im eigenen Wohnumfeld als auch in der stationären Altenpflege erörtert.

Zur Förderung gesunder Lebensweisen von allein lebenden älteren

Menschen sind ambulante Dienstleistungsangebote von Bedeutung. Die BAGSO wird während der Projektlaufzeit einen Leitfaden zur Implementierung entsprechender Dienstleistungsangebote auf kommunaler Ebene erarbeiten. Der Online-Fragebogen zur vorbereitenden Analyse wird im April und Mai auf der BAGSO-Internetseite unter dem Logo IN FORM verfügbar sein. Wir freuen uns, wenn Sie sich daran beteiligen. ■

*Anne von Laufenberg-Beermann,
Projektleiterin
inform@bagso.de*



Die IN FORM MitMachBox ist sehr gefragt

Die IN FORM MitMachBox richtet sich an Gruppen älterer Menschen, die gemeinsam, gegebenenfalls mit einer Gruppenleitung, aktuelle Fragen einer gesunden Ernährung und Lebensweise erörtern sowie Freude an der Bewegung mit Musik finden wollen.

Sie möchte neben der Wissensvermittlung vor allem die Umsetzung einer ausgewogenen Ernährung und gesundheitsfördernden Bewegung im Alltag erlebbar machen. Die IN FORM MitMachBox besteht aus einem Koffer mit vier Ordnern: Wissen, Essen, Bewegen und Quiz mit insgesamt 1.000 Seiten. Abgegeben wird sie gegen eine Schutzgebühr von 20 € nur an Leiterinnen und Leiter von Seniorengruppen. Der Bestellbogen kann bei der BAGSO angefordert oder auf der Internetseite des Projektes heruntergeladen werden.

Mehr ist weniger?

Die Einkommensteuer ist ein Thema, das jeden Bundesbürger betrifft, der Einkünfte hat. In den vergangenen Jahren haben sich die Löhne und Gehälter vielfach deutlich erhöht, auch für die Altersbezüge erfolgte eine moderate Anpassung. Die Höhe anderer Einkünfte, z.B. Mieten, hat sich ebenfalls positiv entwickelt. Sofern die nominalen Einkommenssteigerungen lediglich zu einem Inflationsausgleich führen, bleibt „real“ davon nichts oder nur wenig übrig. Zudem ergibt sich eine höhere Steuerlast, da sich der persönliche Einkommensteuertarif nach den nominal höheren Einkünften bemisst – der Einkommensteuersatz erhöht sich mit jedem über dem Grundfreibetrag „verdienten“ Euro. Zum Abbau dieser „kalten Progression“ hat die Bundesregierung einen Gesetzesentwurf vorgelegt, wonach Erhöhungen der Einkünfte nur dann zu einer Einkommensteuererhöhung führen sollen, wenn der Steuerbürger auch tatsächlich „mehr im Portemonnaie hat“. Der Einkommensteuertarif soll modifiziert werden. Dieser Schritt ist aus Sicht des Steuerbürgers zu begrüßen, geht aber nicht weit genug, da andere „Systemfehler“ bleiben. Dazu möchten wir im Folgenden zwei Fälle beispielhaft darstellen:

Die „Elterngeldfalle“

Das Elterngeld wird nicht besteuert, es beeinflusst aber die Höhe des persönlichen Einkommensteu-

ersatzes, indem es ihn erhöht und es im Ergebnis zu einer höheren Einkommensteuer auf das eigentliche Einkommen ohne Elterngeld führt. Ein Beispiel: Ein Ehepartner bezieht vom 1.1. bis 31.12. ein monatliches Elterngeld von 1.000 €. Aufgrund des Gehalts des anderen Ehepartners beträgt das zu versteuernde Einkommen 40.000 € (Annahme). Die Einkommensteuer inkl. Solidaritätszuschlag, aber ohne Elterngeld beträgt bei Anwendung des Splittingtarifs 5.697 €. Die Steuerlast erhöht sich infolge des sog. „Progressionseffektes“ um rund 1.300 €, d.h., ein Teil des Elterngeldes muss für die Steuerzahlung eingeplant werden. Den gleichen Steuereffekt haben auch andere soziale Leistungen wie Arbeitslosen-, Kurzarbeiter- und Krankengeld.

Die „Rentenfalle“

Die Altersrente wird mit einem Prozentsatz besteuert, der vom Jahr des Rentenbeginns abhängig ist. Alle Renten mit Beginn des Jahres 2005 und davor werden zu 50 % besteuert; der steuerpflichtige Rentenanteil steigt bis 2040 von 50 % auf 100 % an. Ein im August 1950 geborener Arbeitnehmer kann heute mit 65 Jahren und 4 Monaten „in Rente gehen“. Bei einem Rentenbeginn 2015, also mit Vollendung des 65. Lebensjahres, würden 70 % der Rente der Einkommensteuer unterliegen. Die Altersrente kann ab dem 1.1.2016 bezogen werden; in diesem Fall werden 72 % der Rente



© Foto: Volker Wirtz - Fotolia.com

besteuert. Bei einer Rente von z.B. 1.200 € ergibt sich aufgrund des späteren Rentenbeginns eine höhere Steuerbelastung; jährlich sind 2 % von 14.400 €, also 288 €, mehr zu versteuern.

Demgegenüber führt ein vorzeitiger Rentenbeginn zu einem Rentenabschlag, der das ganze Leben lang gilt und sich auch auf Hinterbliebenenrenten auswirkt! Allerdings ergibt sich dann eine niedrigere Steuerbelastung, da zum einen die Rente niedriger und zum anderen der „steuerpflichtige Rentenanteil“ geringer ist. Im Beispiel reduziert sich dieser von 72 % auf 70 %. ■

Volkmar Heun

Tel.: 0 22 51/ 700980

Volkmar.Heun@dhp.de

www.dhp.de

Zur Person

Volkmar Heun

Wirtschaftsprüfer
und Steuerberater,
persönlich
haftender
Gesellschafter der
DHPG Dr. Harzem
& Partner KG, Euskirchen



Startschuss für das Europäische Jahr 2012



zwischen den Generationen zu verstehen ist, wurde auch der Blick auf Europa gerichtet.

Später hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Gelegenheit, sich in vier Foren über die Schwerpunktthemen des Jahres auszutauschen und mit dem Publikum ins Gespräch zu kommen. Neben den Potenzialen und Chancen älterer Beschäftigter wurde auch über Engagement und Teilhabe im Alter und über damit verbundene Potenziale für die Zivilgesellschaft, über Solidarität zwischen den Generationen sowie über Altersbilder in der Gesellschaft diskutiert. Die Gesprächsgrundlage bildeten jeweils ein Referat sowie zwei Praxisbeispiele. Auf dem Markt der Möglichkeiten konnten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer über viele Initiativen zum aktiven Altern informieren. Die Besucherinnen und Besucher nutzten die Gelegenheit, ihren persönlichen Wunschzettel für aktives Altern und Solidarität zwischen den

Prof. Dr. Gerhard Naegele, Bundesministerin Dr. Kristina Schröder, Prof. Dr. Ursula Lehr, Karl Michael Griffig, stellvertretender BAGSO-Vorsitzender

Am 6.2.2012 fiel in Berlin der offizielle Startschuss für das Europäische Jahr für aktives Altern und Solidarität zwischen den Generationen 2012 in Deutschland.

Über 300 Aktive aus Politik, Wissenschaft, Verbänden und der Praxis diskutierten die Frage, wie in einer Gesellschaft für alle Altersgruppen eine Kultur des aktiven Alterns und der Solidarität zwischen den Generationen unterstützt werden kann, wie die Potenziale älterer Menschen angemessen wahrgenommen und für die Gesellschaft fruchtbar gemacht werden können. Bundesministerin Dr. Kristina Schröder und Prof. Dr. Ursula Lehr, Vorsitzende der BAGSO, eröffneten die Tagung im dbb forum berlin.

„Mit dem aktiven Altern kann man nicht früh genug beginnen.

Wir müssen aufhören zu denken, es gäbe hier ein ‚Wir‘ und dort wären die ‚Alten‘. Das neue ‚Wir‘ hat keine Altersgrenze. ‚Wir‘, das sind die, die die Gesellschaft gestalten wollen, die Verantwortung tragen, die helfen und Hilfe brauchen“, so Dr. Kristina Schröder in ihrer Eröffnungsrede. Prof. Dr. Ursula Lehr betonte in ihrer Begrüßung, „dass ein Europäisches Jahr für aktives Altern alle Älterwerdenden zur Mitverantwortung herausfordert im Hinblick auf jüngere und ältere Generationen und dazu beiträgt, dass alle Altersgrenzen infrage gestellt und überwunden werden.“

Durch Impulsreferate von Prof. Dr. Andreas Kruse, Prof. Dr. Pasqualina Perrig-Chiello und Robert Anderson wurde fachlich in die Ziele des Europäischen Jahres eingeführt. Neben der Frage, was unter aktivem Altern und Solidarität

Zur Person

Dr. Carolin Eitner
ist stellvertretende Geschäftsführerin am Institut für Gerontologie an der TU Dortmund. Gemeinsam mit Christine Massion und Dr. Claudia Kaiser leitet sie die Geschäftsstelle für das Europäische Jahr 2012.





Generationen an einen Oliven-Wunschbaum zu hängen.

Im Rahmen einer Podiumsrunde am Nachmittag diskutierten Expertinnen und Experten aus Organisationen, Wissenschaft und Politik gemeinsam mit dem Publikum die Erwartungen und Erfordernisse, die an eine nachhaltige Umsetzung des Europäischen Jahres gestellt werden. Deutlich wurde die Notwendigkeit der Solidarität zwischen den Generationen, die

in beide Richtungen funktionieren sollte.

Prof. Dr. Gerhard Naegele, Direktor des Instituts für Gerontologie an der TU Dortmund, verdeutlichte mit seinen Abschlussworten grundlegende Voraussetzungen für aktives Altern und eine gelungene Umsetzung des EJ in Deutschland. „Aktives Altern geschieht nicht von allein, sondern bedarf entsprechender Rahmenbedingungen auf allen gesell-

schaftlichen Ebenen und für alle Gesellschaftsschichten“, so Naegele. Dann könne das Europäische Jahr zu einem Erfolg werden, dessen Gedanke über 2012 hinaus getragen und gelebt werde. Ihren Ausklang fand die Tagung mit musikalischer Begleitung und intensiven Gesprächen.

Weitere Informationen finden Sie unter www.ej2012.de. ■

Dr. Carolin Eitner

Europäisches Jahr 2012 – Nationales Arbeitsprogramm und geförderte Projekte

Das nationale Arbeitsprogramm der Bundesregierung zum Europäischen Jahr wurde auf der Auftaktveranstaltung am 6.2.2012 präsentiert. Es gibt Auskunft darüber, welche Schwerpunkte auf deutscher Seite die Grundlage für die vielfältigen Aktivitäten bilden. Dazu gehören: Altersbilder und Altersgrenzen, Potenziale Älterer für die Zivilgesellschaft und die Wirtschaft, Solidarität der Generationen, eigenständiges Leben älterer Menschen durch Anpassungen in den Bereichen Wohnen, Wohnumfeld und Infrastruktur, Vereinbarkeit von Pflege und Beruf bzw. Pflege und Familie.

Im Herbst 2011 war in einem bundesweit gestreuten Aufruf des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend für

eine breite Beteiligung der Zivilgesellschaft und aller interessierter Akteure geworben worden. Es wurden Fördermittel in Aussicht gestellt, mit deren Hilfe Projekte und Aktionen im Jahr 2012 finanziell unterstützt werden. Aus den mehr als 300 Vorschlägen wurden 46 Projektideen ausgewählt. Diese reichen von großen Veranstaltungen wie einem landesweiten Aktionstag für ältere Freiwillige in Thüringen über eine rheinland-pfälzische Woche zu neuen Wohnformen und Nachbarschaften bis hin zu kleineren Projekten, bei denen z. B. junge Menschen mit Migrationshintergrund und Menschen mit Demenz im Anfangsstadium Freizeit miteinander gestalten, oder ein Projekt „Kultur-Koffer“, bei dem Freiwillige Alltags- und Hochkultur zu immobilen Älte-

ren bringen. Ein internationales Bildungsforum wird in der Hansestadt Greifswald stattfinden, wo auch die Ostseeanrainerstaaten und deren Erfahrungen einbezogen werden sollen. Selbstständige Handwerker sollen in Lübeck mit Hilfe der Industrie- und Handwerkskammer für den Übergang aus dem Berufsleben vorbereitet werden und für freiwilliges Engagement gewonnen werden. Dabei werden in einigen Projekten auch die Landesgrenzen überschritten, indem Anrainerstaaten beteiligt werden. So wird der Blick auf Europa und damit auf gute Beispiele aus den Nachbarländern möglich. Begleitend zu den ausgewählten Projekten findet eine Reihe weiterer zentraler Veranstaltungen in Deutschland statt, wie der 10. Deutsche Seniorentag, der

Deutsche Fürsorgetag (8. – 10. Mai in Hannover) und ein Fachkongress im Rahmen der Initiative Neue Qualität der Arbeit am 10. Oktober 2012.

Schon jetzt zeichnet sich neben den beschriebenen Aktionen eine bundesweite Unterstützung der Anliegen des Europäischen Jahres und eine Beteiligung unterschiedlicher Akteure ab. Organisationen, Vereine, Institutionen und viele andere greifen dessen Themen an zentraler Stelle auf oder machen sie sogar zum Schwerpunkt ihres Wirkens. Aktives Altern und Solidarität zwischen den Generationen sind nicht erst seit 2012 wichtige

Themen, aber das Europäische Jahr gibt Impulse, praktische Anregungen und Unterstützung zu deren Weiterentwicklung und bietet so die Chance, auf dem Weg zu einer solidarischen Gesellschaft für alle Altersgruppen einen großen Schritt weiterzukommen. „Get involved“ oder „Mach mit“ lautet das Motto, denn jeder zählt und für jeden gibt es eine Rolle zu übernehmen!

Tragen auch Sie Ihre Veranstaltung in den Kalender der Homepage www.ej2012.de ein und berichten Sie in der Projektdatenbank von Ihren Aktivitäten. ■

Geschäftsstelle Europäisches Jahr für aktives Altern und Solidarität zwischen den Generationen 2012
c/o BAGSO e.V.

Bonnngasse 10
53111 Bonn

Ansprechpartnerinnen:

Christine Massion (BAGSO)

Tel.: 0228 / 24 99 93 25

massion@ej2012.de

Dr. Claudia Kaiser (BAGSO)

Tel.: 0228 / 24 99 93 26

kaiser@ej2012.de

Dr. Carolin Eitner (FfG)

Tel.: 0231 / 728 488 20

eitner@ej2012.de

www.ej2012.de

Europaweites Netzwerk für lebensbegleitendes Lernen im Alter

Seit Januar 2012 gibt es ein neues europaweites Netzwerk: „Forage – für lebensbegleitendes Lernen im Alter – wir bauen auf europäische Erfahrung“. Unter Koordination der Universität Leicester in Großbritannien haben sich 18 Organisationen aus Europa zusammengeschlossen, um ihr Expertenwissen zum Thema lebensbegleitendes Lernen im Alter zu bündeln und eine öffentlich zugängliche Plattform zu entwickeln. Im Februar 2012 fand das erste Treffen für das dreijährige Projekt in Leicester statt.

Wir alle wissen um die demografische Veränderung in Europa. Wir leben länger und bleiben auch länger gesund als je zuvor. Sehr oft wird das Altern vom Einzelnen, aber auch von der Gesellschaft als Bedrohung aufgefasst, als Belastung der jüngeren Generation. Wir sollten uns jedoch mehr der Chancen bewusst sein. Ältere Menschen verfügen über wertvolle Fähigkeiten und Erfahrungen, von denen die Jüngeren

profitieren können. Der Schlüssel zu einem positiven Umgang mit den Herausforderungen des Alterns ist, im Alter aktiv zu bleiben.

Es gibt viele Strategien für die Beibehaltung der Unabhängigkeit und für ein Wohlbefinden im späteren Leben. Eine entscheidende Rolle dabei nimmt das lebensbegleitende Lernen ein. Hier sind neue, komplexe Antworten von Lernanbietenden gefordert.

Lernen sollte das Ergebnis der Kooperation einer Vielzahl von Mitwirkenden sein. Lernende, öffentliche und private Anbietende, Entscheidungsträger und Anwender sollten bei der Entwicklung des Lernens zusammenarbeiten. Neue Lehrpläne, Methoden sowie Quellen und Lehranwendungen werden notwendig sein. Alle, die Lernen in irgendeiner Form anbieten, brauchen neue Informationen und Fertigkeiten, neues Wissen



Das Forage Team beim ersten Projekttreffen im Februar 2012 in Leicester, Großbritannien.

und Verstehen. Dieses Lernen erfordert auch neue Planmodelle.

In diesem Zusammenhang gibt es seit vielen Jahren unter dem Grundtvig Programm der Europäischen Union viele innovative Projekte, Programme und Netzwerke auf europäischer, regionaler und lokaler Ebene. Sowohl die Anforderungen älterer Menschen an die Gesellschaft als auch die Verantwortlichkeiten der Staaten gegenüber ihren älteren Mitbürgern wurden beleuchtet. Es wurden Trainingsprogramme und Seminare entwickelt und soziale Netzwerke für ältere Menschen geschaffen. Viele Projektprodukte in Form von Unterlagen, Kursen und Programmen geraten jedoch nach Projektende sehr schnell wieder in Vergessenheit, oft auch deshalb, weil den Projektträgern Mittel, Wege und Wissen fehlen, dem entgegenzuwirken.

Wir sollten aber alle diese reichen Erfahrungen besser nutzen, darauf aufbauen, die Informationen und Erfahrungen teilen, analysieren und

bewerten und in die Erwachsenenbildung, die politischen Strategien und in die Forschung einfließen lassen. Es geht darum, dass die neuen Zugänge und Erkenntnisse, die aus dieser europaweiten Projektarbeit hervorgegangen sind, für nachhaltiges und effektives Lernen für ältere Erwachsene in Europa genutzt werden.

Forage setzt sich aus Organisationen und Expertinnen und Experten zusammen, die auf nationaler und internationaler Ebene im Bereich des lebensbegleitenden Lernens für ältere Menschen aktiv sind. Das Netzwerk bietet eine strategische europäische Zusammenarbeit, um thematisch und systematisch Ergebnisse und Produkte von nationalen und europaweiten Projekten zusammenzufassen und einen Überblick über die aktuelle Praxis zu geben.

Kernstück des Netzwerkes wird eine Internetseite in allen europäischen Sprachen sein. Alle gesammelten Informationen zum Thema werden dort gebündelt und

verbreitet. Es ist eine Plattform für Lernende, Lehrende, Experten und Entscheidungsträger. In Diskussionsgruppen werden neue Entwicklungen erörtert. Die Plattform wird Informationen und Ratschläge für Organisationen und für Lernende bieten. Themen wie Lernen, Lehren, Projektarbeit und Netzwerkarbeit werden unter Berücksichtigung der Wünsche und Bedürfnisse älterer Erwachsener aufbereitet. Das Forage Netzwerk sucht weitere assoziierte Partner aus allen europäischen Ländern. Bei Interesse kontaktieren Sie bitte die Autorin. ■

Mag. Manuela Hinterberger
bia-net NETZWERK BILDUNG
IM ALTER
 Schöckelblickstrasse 2
 A - 8044 Graz
manuela.hinterberger@bia-net.org
www.bia-net.org

Informationen:
<https://swww2.le.ac.uk/departments/lifelong-learning/research/LLAG/forage>
 Die Website ist im Aufbau.



50 Jahre für Selbstbestimmung im Alter

Das Kuratorium Deutsche Altershilfe setzt sich seit fünfzig Jahren dafür ein ältere Menschen zu stärken und ihre Lebensräume lebenswert zu gestalten – für ein selbstbestimmtes Alter! Essen auf Rädern, bedarfsgerechte Altenwohnungen, Tages- und Kurzzeitpflege und Pflegeversicherung: All diese heute selbstverständlichen Hilfen für ältere und pflegebedürftige Menschen hat das Kuratorium Deutsche Altershilfe (KDA) ins Leben gerufen oder mit angestoßen. Das KDA gibt seit seiner Gründung neue Impulse, um das Leben älterer und pflegebedürftiger Menschen zu verbessern. Damals wie heute entwickeln wir als neutrale und unabhängige Institution aus unserer fachlichen Überzeugung heraus Lösungsansätze und Konzepte für Deutschland, um für ältere Menschen mehr Selbstbestimmung zu erreichen. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit, so dass wir uns auch in Zukunft für ein selbstbestimmtes Älterwerden wirkungsvoll einsetzen können.

Unser Spendenkonto:
Kontonummer: 8 000 000
Bank für Sozialwirtschaft
Bankleitzahl: 370 205 00

www.kda.de



50 Jahre für Selbstbestimmung im Alter
Kuratorium Deutsche Altershilfe

Fasziniert vom Netzwerken auf Augenhöhe

Von solchen Mitarbeitenden träumt doch jeder Arbeitgeber: Menschen, die mit Freude, Elan und Herzblut dabei sind, ständig nach neuen Herausforderungen bei der Arbeit suchen und sich diesen gern stellen. Anneliese Kron ist so eine. Doch von ihrem Einsatz profitiert weder ein Vorgesetzter noch ein einzelnes Unternehmen, sondern die Gesellschaft, denn die 73-jährige Hamburgerin engagiert sich seit 2004 freiwillig als *seniorTrainerin*.

seniorTrainerinnen unterstützen ehrenamtlich gemeinnützige Initiativen, setzen sich zeitlich befristet für eine Initiative ein, beraten Gruppen, koordinieren und organisieren Projekte, vernetzen Stadtteilarbeit und entwickeln neue Ideen.

„Ich empfinde diese Tätigkeit als unglaublich spannend“, berichtet die ehemalige Lehrerin und Grundschulkoordinatorin. „Ständig bin ich mit neuen Dingen konfrontiert, sodass mir auch schon mal das Herz bis zum Hals klopft und ich denke: Kann ich das überhaupt?“ Solche Gefühle kommen bei ihr auf, wenn sie z. B. an einer Diskussionsrunde teilnimmt und ihr Gegenüber ein Senator ist oder wenn sie in einer Arbeitsgruppe im Ministerium mitwirkt. „Da frage ich mich schon mal, ob ich es überhaupt schaffe, die Anliegen richtig rüberzubringen.“

Offensichtlich ist ihr das bis jetzt erfolgreich gelungen, denn im September 2010 wurde ihr für ihre Tätigkeit das Bundesverdienstkreuz verliehen.

Dabei wusste Anneliese Kron, als sie nach fast 40-jähriger Schultätigkeit in den Ruhestand ging, am Anfang gar nicht so genau, was sie nun mit ihrer neu gewonnenen Freizeit anfangen sollte. Ihr war nur klar, dass sie sich irgendwie engagieren wollte. Da wurde sie 2003 auf die *seniorTrainerinnen*-Ausbildung aufmerksam.

Als Modellprogramm „Erfahrungswissen für Initiativen (EFI)“ von Bund und Ländern bis 2006 initiiert – wurden inzwischen in vielen Städten und Gemeinden über 4.000 *seniorTrainerinnen* fortgebildet. In Hamburg haben 135 Seniorinnen und Senioren an dem EFI-Programm teilgenommen.

Als sie ein Jahr als *seniorTrainerin* tätig war und an diversen Projekten mitgewirkt hatte, legte der Bund das Programm Freiwilligendienst aller Generationen auf – und Anneliese Kron hatte einen neuen Zuständigkeitsbereich. Ihre Aufgabe ist es, Menschen aller Altersgruppen, die sich ebenfalls freiwillig engagieren wollen, auf dem Weg zum passenden Ehrenamt zu unterstützen. Dafür arbeiten sie und ihre *seniorTrainer*-Kollegen in einem Netzwerk mit vielen Hauptamtlichen zusammen.



Anneliese Kron (links) berät über ehrenamtliches Engagement auf der Freiwilligenbörse in Hamburg.

„Das ist eine gute Mischung aus Haupt- und Ehrenamt“, schwärmt sie. „Da kommen so viele verschiedene Professionen zusammen und wir profitieren alle voneinander.“ Rangeleien zwischen Haupt- und Ehrenamtlichen gebe es nicht: Man arbeite sehr vertrauensvoll zusammen, „absolut auf Augenhöhe.“ Die Netzwerkarbeit stehe im Mittelpunkt und von der ist Anneliese Kron einfach nur fasziniert. Nach Auslaufen des Programms Freiwilligendienst aller Generationen haben sie und ihre haupt- und ehrenamtlichen Kollegen neue Pläne: „Wir arbeiten daran, dass das, was wir bisher miteinander aufgebaut haben, in einer Fortbildungsakademie mündet.“ Denn das treibt Anneliese Kron an: „Ziele haben, dabei mit Gleichgesinnten in die gleiche Richtung gehen und gemeinsam vorankommen, bedeutet mir sehr viel.“

Weitere Informationen:
www.seniortrainer-hamburg.de ■

Ines Jonas

Neu in der BAGSO: die Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnungsanpassung

Die Bundesarbeitsgemeinschaft ist der Zusammenschluss der Wohnberaterinnen und -berater und der Wohnberatungsstellen in Deutschland. Unsere Mitglieder setzen sich für das selbstständige Wohnen älterer und behinderter Menschen in ihren ganz normalen Wohnungen ein. Die Anpassung der Wohnung an die veränderten Fähigkeiten und Wohnwünsche der Bewohner mit Hilfe von Wohnberatung steht im Mittelpunkt der Tätigkeit.

Wir setzen uns auf vielen Ebenen für den weiteren Auf- und Ausbau von Wohnberatungsangeboten sowie für die Verbesserung der Rahmenbedingungen der Wohnberatung ein. Jeder ältere oder behinderte Mensch soll ein Beratungsangebot in seiner Nähe vorfinden können.

Bei Veränderungsmaßnahmen in der Wohnung leistet eine unabhängige Wohnberatung wichtige Unterstützung. Sie informiert frei von Verkaufsinteressen über mögliche Maßnahmen, berät zu evtl. vorhandenen Finanzierungshilfen, hilft beim Beauftragen von Handwerkern und klärt über Hilfsmittel und deren Beschaffung auf. Außerdem wissen Wohnberater, welche Wohnalternativen vor Ort vorhanden sind, falls ein Verbleib in den eigenen vier Wänden nicht mehr möglich ist. In der Regel findet die



Die Badewanne ist aufgrund von Bewegungseinschränkungen nicht mehr benutzbar.



Aus der Wanne wurde eine bodengleiche Dusche.

Beratung nach einem Erstgespräch bei einem Hausbesuch statt, damit die Berater die Örtlichkeiten und Wohngewohnheiten kennenlernen und darauf abgestimmte Lösungen finden können.

Wohnberatungsstellen sind in Deutschland sehr unterschiedlich ausgestaltet und verteilt. Von einem flächendeckenden Angebot kann noch lange nicht gesprochen werden. Die Bemühungen dazu sind je nach Bundesland unterschiedlich: So gibt es in Nordrhein-Westfalen ein recht gut ausgebautes Netz, in Hamburg und Bremen gibt es zentrale, an Ausstellungsräume gekoppelte Beratungsstellen. Im Saarland, in Berlin, Rheinland-Pfalz und Bayern sind die Beratungsstellen oft in allgemeine Beratungsangebote für ältere Menschen integriert, vereinzelt ist das auch in Schleswig-Holstein der Fall. In Hessen, Bayern und

Niedersachsen bieten „Fachstellen für Wohnberatung“ Informationen und Schulungen, sodass hier immer mehr Beratungsangebote, zumeist bei kommunalen Trägern, entstehen. In Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen gibt es Angebote, die mit ehrenamtlichen Kräften arbeiten. Weitgehend „weiße Flecken“ in Sachen Wohnberatung sind mit wenigen Ausnahmen die östlichen Bundesländer. Unter www.wohnungsanpassung-bag.de können Sie Adressen von Beratungsangeboten in Ihrer Nähe finden. ■

*Katrin Hodler, 1. Vorsitzende der Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnungsanpassung e.V.
c/o Niedersächsische Fachstelle für Wohnberatung
Hildesheimer Str. 20
30169 Hannover
k.hodler@wohnungsanpassung-bag.de*

Neue Medien – Keine Frage des Alters

Dr. Barbara Keck, Geschäftsführerin der BAGSO Service Gesellschaft, sprach mit Niek Jan van Damme, Vorstandsmitglied der Deutschen Telekom AG, die als Sponsor den 10. Deutschen Seniorentag unterstützt.

Der Wettbewerb „Internet: Keine Frage des Alters“ ist am 7. Februar 2012 gestartet. Was möchten Sie als Schirmherr damit erreichen?

Neue Kommunikationsformen nehmen einen immer wichtigeren Platz ein. Für viele Menschen ist das eine spannende neue Welt. Für andere, gerade für die ältere Generation, besteht dabei die Sorge, technisch abgehängt zu werden. Wir als Deutsche Telekom setzen uns dafür ein, dass alle Menschen in Deutschland an der modernen Wissens- und Informationsgesellschaft teilhaben

können. Wir möchten verhindern, dass sich in unserer Gesellschaft die sogenannte „digitale Kluft“ vergrößert. Dazu dient auch unser Wettbewerb, der speziell darauf ausgerichtet ist, Seniorinnen und Senioren für die neuen Medien fit zu machen. Ausgezeichnet werden vorbildliche Bildungs- und Beratungsangebote zum Umgang mit dem Internet sowie praktische Anwendungen, sogenannte Apps, die einen speziellen Nutzen für ältere Menschen haben.

Wir trauen den Seniorinnen und Senioren in punkto Medienkompetenz viel zu. Internet ist wirklich keine Frage des Alters. Klar, es gibt Berührungängste und statistisch gesehen sind noch vergleichsweise viele ältere Menschen offline. Aber: Das Internet bietet gerade für die Generation der über 60-Jährigen

viele Möglichkeiten, das eigene Leben einfacher und komfortabler zu gestalten. Viele sind schon online und den anderen helfen wir gern, diese Möglichkeiten kennenzulernen. Dazu wird dieser Wettbewerb einen wertvollen Beitrag leisten, die Prämierung findet am 3. Mai auf dem 10. Deutschen Seniorentag statt.

Sie haben außerdem die Schirmherrschaft für den Expertenkreis übernommen, der sich aus älteren Kunden zusammensetzt und bei dem ihre Wünsche und Erwartungen im Fokus stehen. Welche Ziele verfolgen Sie hier?

Ja, beim Expertenkreis suchen wir den direkten Kundendialog, um noch besser die Kundenwünsche, Servicebedürfnisse, aber auch Hindernisse im Umgang mit unseren Produkten zu verstehen. Ziel ist es hier, die modernen Kommunikationsmedien und ihre Vorteile der älteren Kundengruppe näherzubringen bzw. greifbarer zu machen. Entscheidend ist doch, dass unsere Produkte für den Kunden da sind und nicht umgekehrt.

Was haben Sie aus dem ersten Treffen des Expertenkreises mitgenommen?

Ein wesentlicher Punkt war: Der demografische Wandel lässt sich nicht aufhalten und wir als Unternehmen bestimmen, wie wir mit den Veränderungen umgehen. Vor diesem Hintergrund gilt umso mehr, dass wir nur gemeinsam mit



v. l.: Niek Jan van Damme, Deutsche Telekom AG, Dr. Barbara Keck, BAGSO Service GmbH, Peter Behrens, Klicksafe

den Kunden als Unternehmen besser werden können! Ein weiterer Punkt war, dass insbesondere moderne Kommunikationsmittel große Chancen für das aktive Altern bieten.

Mit Blick auf die demografische Entwicklung engagiert sich die Telekom, durch Technikeinsatz Gesundheit und komfortables Wohnen zu fördern. Ist das eine Zukunftsvision oder schon Wirklichkeit?

Von einer Zukunftsvision kann keine Rede sein. Wir befinden uns mitten in der Entwicklung inno-

vativer Lösungen. Ein Beispiel ist unsere Sturzdetection, die als Passivlösung funktioniert, die bislang benachteiligte Gruppen wie demenziell Erkrankte unterstützt und die im Rahmen der SenNova gezeigt wird. Unser ausgereiftes Produkt ist das Resultat mehrerer Jahre intensiv gesammelter Erfahrungen mit Pflegediensten und potenziellen Nutzern.

Sie sind Jahrgang 1961. Manch einen in Ihrer Altersgruppe ärgert die Bezeichnung 50plus. Wie sehen Sie das?

Ich glaube, dass wir vorsichtig sein müssen mit Definitionen wie Best Ager oder 50plus. Sie leiten uns zu schnell in die Irre. Manchmal verbergen sich bis zu drei Generationen unterschiedlicher Prägung hinter diesen Begriffen. Meiner Meinung ist die Lebenssituation entscheidender als das Lebensalter. Und eins ist mir im vergangenen halben Jahr aufgefallen: Es ist eigentlich nichts Besonderes dazuzugehören. Im Gegenteil, ich habe den Eindruck, dass es wirklich die besten Jahre werden! ■

10. Deutscher Seniorentag – Siegerinnen und Sieger auf der SenNova-Bühne

„Internet – keine Frage des Alters“

Die Deutsche Telekom will älteren Menschen den Umgang mit dem Internet erleichtern. Dazu startete der Konzern im Februar 2012 den gleichnamigen Ideenwettbewerb. Gesucht wurden Projekte im Bereich Schulung und Beratung sowie benutzerfreundliche Anwendungen, die sich vor allem an über 60-jährige Menschen richten. Die besten Initiativen prämiiert der Konzern mit einem Preisgeld bis zu 5.000 Euro pro Projekt. Ermittelt werden die Preisträgerinnen und Preisträger von einer unabhängigen Jury aus Vertretern der Politik, Wirtschaft und Wissenschaft. Die Gewinner werden am 3. Mai 2012 um 12.45 Uhr auf der SenNova-Bühne geehrt.

Fotowettbewerb „JA zum Alter!“

Unter dem Motto „JA zum Alter!“ haben Feierabend Online Dienste für Senioren AG und BAGSO einen Fotowettbewerb zum 10. Deutschen Seniorentag ausgeschrieben. Die „Top 10“, die ermittelt werden über eine Abstimmung via Internet, an der jeder bis Mitte April teilnehmen kann, sind in einer Fotoausstellung auf der SenNova zu finden. Die Besucherinnen und Besucher können hier die Favoriten wählen und damit die Sieger bestimmen. Am 5. Mai 2012 um 13.30 Uhr werden diese auf der SenNova-Bühne bekannt gegeben.

Ohne Oma und Opa geht nichts!

Großeltern sind die heimliche Stütze unserer Gesellschaft und

spielen eine wichtige Rolle für das Aufwachsen der Enkel. Außerhalb des engsten Familienkreises erfahren Großeltern jedoch kaum öffentliche Anerkennung. Das will der Verlag Reader's Digest ändern und setzt sich mit der Initiative „Großeltern-Tag“ dafür ein, dass auch in Deutschland jedes Jahr ein nationaler Großeltern-Tag gefeiert wird. Ein erster Schritt in diese Richtung ist die Wahl der „Großeltern des Jahres“. Auf der SenNova-Bühne stellt Reader's Digest prominente Gewinnerinnen und Gewinner vor und sucht Kandidaten aus der Bevölkerung für die nächste Wahl. Bitte unterstützen auch Sie die Initiative! Näheres erfahren Sie, wenn Sie eine E-Mail an Reader's Digest schicken (presse@readersdigest.de).

In Erinnerung an Prälat Anton Schütz



Damit aus einer jungen Bundesarbeitsgemeinschaft ein Dachverband von heute 110 Mitgliedsorganisationen wird, braucht es gerade in der Anfangszeit Menschen mit Visionen, Durchsetzungskraft und langem Atem. Als Prälat Schütz, der am 27. Januar 2012 im Alter von 82 Jahren verstarb, nach Einrichtung der Geschäftsstelle 1991 das Amt des Schatzmeisters übernahm, war das für die BAGSO ein Glücksfall. Als Vorsitzender des damaligen Katholischen Altenwerks war es ihm ein besonderes Anliegen, den Aufbau der BAGSO zu fördern und bei Bedarf mit der Kraft seines Amtes in der Deutschen Bischofskonferenz zu unterstützen. Obwohl er durch seine vielfältigen beruflichen Aufgaben mehr als ausgelastet und – wie er sagte – zu Lande, zu Wasser und in der Luft ständig auf Reisen war, nahm er sich, wenn es ntotat, die Zeit, ein wichtiges Gespräch zu führen oder sich der Lösung eines Problems anzunehmen. Welche Visionen motivierten damals Prälat Schütz und das Sprechergremium, die BAGSO voran zu bringen? – Ich sehe drei Beweggründe:

- Die BAGSO wollte einer freien Seniorenarbeit Bahn schaffen, die sich an den Interessen, Bedürfnissen und kreativen Ideen der Senioren selbst orientiert. Vor allem in den Anfangsjahren gab es mannigfache Vorurteile und Widerstände zu überwinden, auch vonseiten der etablierten Institutionen der Altenhilfe, die dem „Häuflein Ehrenamtlicher“ kein professionelles Vorgehen zutrauten.
- Ausgangspunkt war: Alle Mitglieder sind gleich wichtig und haben jeweils eine Stimme, egal, ob es sich um einen kleinen oder großen Verband handelt, ob er wenig oder viel zahlt. Dahinter stand die Erfahrung, dass innovative Impulse für die Seniorenarbeit oft gerade von kleinen Gruppen kommen, sie also einen wichtigen Beitrag leisten.
- Prälat Schütz setzte sich als Schatzmeister unermüdlich und mit wachsendem Erfolg dafür ein, eine solide finanzielle Basis für die Arbeit der BAGSO zu schaffen. Das war auch dringend notwendig, denn in den ersten Jahren gab es häufig finanzielle „Zitterpartien“, bedingt durch

die jeweils nur für ein Jahr und unter den Voraussetzungen der Fehlbedarfsfinanzierung gewährten Fördermittel des BMFS-FJ. Dafür ein Beispiel: Als nach dem Deutschen Seniorentag 1992 in Berlin die finanzielle Situation prekär war, hat Prälat Schütz einen herzerreißenden Bettelbrief an Rudi Carrell formuliert und dadurch erwirkt, dass er den BAGSO-Preis von 500 DM, der ihm in aller Öffentlichkeit in der Deutschlandhalle überreicht worden war, nicht in Anspruch nahm.

Auch nach seinem Wegzug aus Bonn begleitete er unsere Aktivitäten und war z. B. noch einige Zeit Vorsitzender der Fachkommission „Aktuelle Fragen der Seniorenpolitik“. Die persönliche Verbindung mit ihm blieb bis zuletzt erhalten. – Er wird denen, die ihn kannten, sehr fehlen. Und ich bin überzeugt, dass ohne ihn die BAGSO nicht zu dem Dachverband geworden wäre, den sie heute darstellt. Dafür sind wir ihm dankbar. ■

Dr. Erika Neubauer

Projekte und Positionen der BAGSO-Verbände

Deutsche Alzheimer Gesellschaft

Tagung „Miteinander – Füreinander“

Die Deutsche Alzheimer Gesellschaft führt seit 2009 das Projekt „Mehrgenerationenhäuser als Orte für Demenzzranke und ihre Angehörigen“ durch, das vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend gefördert wird. Es geht vor allem der Frage nach, wie soziale Teilhabe von Menschen mit einer Demenz und ihren Angehörigen in Mehrgenerationenhäusern gelingen kann. Am 4. Juni 2012 findet in Berlin die Abschlusstagung des Projektes statt. In Vorträgen und Workshops werden erfolgreiche Konzepte wie Alzheimer-Tanzcafés oder generationenübergreifende Angebote vorgestellt und Erfahrungen ausgetauscht. Anmeldeschluss ist am 15. Mai 2012, die Teilnahme ist kostenlos. Dem Teilhabegedanken folgend hat das „letzte Wort“ der Tagung Helga Rohra, die an einer Lewy-Body-Demenz erkrankt ist und sich als Fürsprecherin für die Betroffenen engagiert.

Weitere Informationen und Anmeldung:

Christa Waschke
Tel.: 030 / 259 37 95-17
christa.waschke@deutsche-alzheimer.de
www.deutsche-alzheimer.de

Deutscher Olympischer Sportbund (DOSB)



Neue Broschüre „Familienfreundlichkeit im Sportverein“

Sportvereine sind familienfreundlich und sehr attraktiv für Familien – dies wird an vielfältigen Beispielen und Informationen in der neuen Broschüre des DOSB „Familienfreundlichkeit im Sportverein“ deutlich. Obwohl Familien seit jeher eine wichtige Zielgruppe für die Sportvereine waren, gab es bisher noch keine systematische Aufarbeitung des Themas „Familienfreundlichkeit im Sportverein“. Dies wird nun in der neuen Broschüre anhand von acht Kriterien geleistet, von der Angebotsgestaltung, über die Beteiligung der Familien, die Einbindung in das soziale Umfeld, die Familienfreundlichkeit in der Vereinsführung, die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit bis hin zur Beitragsgestaltung, zu dem notwendigen Personal und der Infrastruktur. „Familien leisten einen unermesslichen Beitrag zum Zusammenhalt unserer Gesellschaft“, so Präsident Thomas Bach, „schon allein aus diesem Grund misst der DOSB dem The-

ma Familienfreundlichkeit eine hohe Bedeutung zu. Familien sind unsere Zukunft – der Sport ist dabei, wenn es gilt, Deutschland familienfreundlicher zu gestalten!“ Die Broschüre ist kostenlos zu bestellen unter bretz@dosb.de.

Ute Blessing-Kapelke
Deutscher Olympischer Sportbund
„Sport der Generationen“
Otto-Fleck-Schneise 12
60528 Frankfurt
www.richtigfit-ab50.de

Deutscher Senioren Ring

Neuer Gesundheits-Pass

Die neuen Gesundheits-Checks sind wie ein Früherkennungsradar speziell auf die gesundheitliche Situation von Frauen und Männern der Generation 50plus, 60plus und 70plus abgestimmt. Jeder Gesundheits-Check wird im gelben Gesundheits-Pass dokumentiert. Er gilt für jeweils zehn Jahre und ist Eigentum des Patienten. Er beinhaltet die Ergebnisse der durchgeführten Vorsorgeuntersuchungen und ärztlichen Beratungen. Die Dokumentation ermöglicht jedem Arzt und dem Pass-Inhaber, die Entwicklung des Gesundheitszustandes regelmäßig zu verfolgen und Veränderungen zu erkennen. Eventuelle Risiken können vom Arzt leichter und schneller aufgespürt und entsprechend behandelt werden. Der Gesundheits-Pass ist in jeder Apotheke gegen eine Gebühr erhältlich.



Ausführliche Informationen auf www.dergesundheitspass.de.

Der Mitinitiator, der Deutsche Senioren Ring e.V. (DSR), stellt die Gesundheits-Checks auf dem 10. Deutschen Seniorentag am 3.5.2012 um 16.30 Uhr vor. Muster der Pässe erhalten Sie kostenlos am Info-Stand des DSR.

*Vertrieb für den Deutschen
Senioren Ring e.V.
Dr. Hausmanns GmbH
Raschwitzer Str. 26-28
04416 Markkleeberg
Tel.: 0800-35 85 333
www.dr-hausmanns.de*

Deutscher Evangelischer Verband für Altenarbeit und Pflege e.V. (DEVAP)

Altenarbeit im Gemeinwesen

Demografisch geboten – politisch notwendig – verlässlich finanziert
Unsere immer älter werdende Gesellschaft stellt Politik und Zivilgesellschaft, Bund, Länder und Kommunen vor ganz neue Herausforderungen, die kommunale Daseinsvorsorge zu gestalten. Dazu gehört auch eine verlässliche Finanzierung gemeinwesenorientierter Altenarbeit: weg von der zeitlich begrenzten Modell- und Projektförderung, hin zu einem

verlässlichen Budget.

Die Handreichung des Diakonischen Werks der EKD „Altenarbeit im Gemeinwesen“ zeigt anhand guter Praxisbeispiele Wege zu einer verlässlichen

Sockelfinanzierung und stellt Regelungen vor, die eine nachhaltige und verlässliche Finanzierung möglich machen. Diese Vorschläge sollen auf einer Tagung mit Fachleuten der Politik aus Bundes-, Landes- und Kommunalebene, der Diakonie, der Praxis und mit Engagierten aus der Seniorenarbeit vorgestellt und diskutiert werden.

Dazu laden der Bundesverband und Landesverbände der Diakonie nach Berlin ein: Die Tagung „Altenarbeit im Gemeinwesen“ findet statt am 5. Juni 2012 von 9.30 bis 17 Uhr im Haus des Militärbischofs in 10623 Berlin, Jebenstr. 3, in der Nähe des Bahnhofs Zoologischer Garten. Eingeladen sind alle, die auf kommunaler, verbandlicher, kirchlicher Ebene haupt- oder ehrenamtlich in Seniorenpolitik und Seniorenarbeit tätig und an einer verlässlichen Finanzierung interessiert sind.

Flyer und Anmeldeunterlagen zur Tagung sind ab Mitte April abrufbar unter www.diakonie.de/aktives-altern
Informationen zur Tagung unter rkottnik@diakonie.de

Evangelisches Seniorenwerk (ESW)

Von letzten Dingen

Ein Schwerpunkt der Aktivitäten des ESW beim Evangelischen Kirchentag waren Gespräche zu den Themen Patientenvorsorge, Patientenverfügung, Vorsorgevollmacht und Betreuungsverfügung, denn diese Fragen über „die letzten Dinge“ interessierten viele ältere Kirchentagsbesucher. Durch eine fundierte Ausarbeitung von ESW-Vorstandsmitglied Dr. Karl Dieterich Pfisterer waren die ESW-Informierenden gut vorbereitet und konnten Fragen kompetent beantworten sowie auf grundlegende Veröffentlichungen zur „Christlichen Patientenvorsorge“ seitens der Kirchen und zu „Patientenverfügungen aus christlich-diakonischer Sicht“ seitens des Diakonischen Werks verweisen. Die Nachbarschaft des ESW-Standes zur Evangelischen Arbeitsgemeinschaft für Altenarbeit EAfA, zur BAGSO und zum Deutschen Evangelischen Verband für Altenarbeit und Pflege DEVAP erwies sich als hilfreich.



Patientenverfügung als Thema am ESW-Stand beim Dresdner Kirchentag

Gesellschaft für Gehirntaining – Gut fürs Gehirn



Wie kann ich mein Gehirn optimal aktivieren, um in jedem Alter eine hohe geistige Leistungsfähigkeit zu erzielen? Dieser Frage geht die Gesellschaft für Gehirntaining e.V. (GfG) seit über 20 Jahren nach. Eine der Antworten ist das von ihr entwickelte „Mentale AktivierungsTraining“ (MAT), ein effektives und effizientes Arbeitsspeichertraining.

Für die Entspannung gibt es das „Mentale RelaxationsTraining“ (MRT). Die Auswirkungen von Bewegung und Ernährung auf geistige Leistungsfähigkeit werden ebenfalls erforscht. In der GfG treffen sich Wissenschaftler, Trainer für mentale Aktivierung und Lern- und Gedächtnistrainer, die die wissenschaftlichen Erkenntnisse in unterschiedliche Bereiche einbringen.

Viele interessierte Mitglieder unterstützen die GfG und ziehen für sich Nutzen aus den Anregungen und Übungen. Im GfG-Trainerkolleg werden MAT-Trainer sowie Lern- und Gedächtnistrainer ausgebildet. Weitere Informationen unter: info@gfg-online.de und www.gfg-online.de.

*Gesellschaft für Gehirntaining e.V.
Postfach 1420
85555 Ebersberg*

Sozialwerk Berlin

Das Sozialwerk Berlin feierte sein 40-jähriges Bestehen

In ihrem Grußwort würdigte Prof. Dr. Ursula Lehr die Leistung von Käte und Harry Tresenreuter: „Mit beispielhaftem Engagement und einem Durchhaltevermögen, das in Anbetracht mancher Hürden und gravierender Rückschläge nur bewundert werden kann, haben Sie den Gedanken der Selbsthilfe älterer Menschen konsequent umgesetzt. Ihr Altenselbsthilfe- und Beratungszentrum – das erste in Deutschland – wurde von älteren Menschen geplant, gebaut und es wird seitdem auch eigenverantwortlich von ihnen geführt. Für viele Tausend Menschen ist es zu einer Heimat geworden, wo sie Tag für Tag menschliche Zuwendung und ein offenes Ohr für ihre Nöte finden. Das Zentrum, das auch schon seit 28 Jahren besteht, ist aber auch ein Ort, wo ältere Menschen ihre freie Zeit sinnvoll gestalten, etwas für sich tun. Und es ist ein Ort, an dem

sich Menschen freiwillig für andere engagieren, indem sie einen der zahlreichen Dienste übernehmen, die notwendig sind, um ein großes Haus so freundlich und einladend zu gestalten. Die Aktivitäten derer, die sich im Sozialwerk Berlin freiwillig engagieren, reichen aber vielfach über die Selbsthilfe hinaus: Viele Mitglieder des Sozialwerks besuchen im Heim lebende alte Menschen und bringen ihnen so ein Stück Leben und Freude. Oder sie holen die Menschen zu sich ins ‚Schlösschen‘, um hier mit ihnen Weihnachten zu feiern. Wobei auch dies wieder ein Stück Selbsthilfe bedeutet, denn wie ich oft sage: ‚Gutes tun, tut gut.‘“

„Das Altenselbsthilfe- und Beratungszentrum“, so Käte Tresenreuter, „ist mein Lebenswerk.“ Es trägt jetzt auch ihren Namen.

Sozialwerk Berlin

Käte-Tresenreuter-Haus

Humboldtstr. 12

14193 Berlin

www.sozialwerk-berlin.de



UNIONHILFSWERK Landesverband Berlin

Diva für einen Tag – Fotoaktion setzte Bewohner eines Pflegewohnheims des Berliner UNIONHILFSWERKS in Szene

Welchen Effekt eine gute „Maske“, glamouröse Accessoires und ein Kameraobjektiv bei hochbetagten, z. T. auch demenziell erkrankten alten Menschen erzeugen können, zeigte sich bei einer Fotoaktion im Pflegewohnheim Plänterwald in Berlin.



Gerda Mundt, 100 Jahre „jung“: „Ich war ganz überrascht von den schönen Bildern – das soll ich sein?“ sagt die gebürtige Weddingerin.

Der Hobbyfotograf Martin Raab fotografierte ehrenamtlich eine Woche lang 60 Damen und Herren im Alter zwischen 80 und 100 Jahren. Ursprünglich war das als preisgünstiges Weihnachtsgeschenk für Angehörige gedacht.

Mit den Ergebnissen hatte keiner gerechnet: Dank versierter Schmink- und Verkleidungskünste der Mitarbeiter fühlten sich die weiblichen „Models“ wie Prinzessinnen und Diven. Die Herren waren bei der Aktion etwas zurückhaltender, hatten aber auch Spaß daran, mit Zylinder oder Al-Capone-Hut zu posieren. Wie sehr alle bei der Aktion aufblühten, das zeigen die 40 imposanten Fotos, die als Ausstellung auch in weiteren Berliner Einrichtungen zu sehen sein werden.

UNIONHILFSWERK
Landesverband Berlin
Richard-Sorge-Str. 21 A
10249 Berlin

wohnen im eigentum

„Seniorengerecht“ heißt nicht: barrierefrei

Wer ein Haus oder eine Wohnung fürs Alter sucht, darf sich nicht auf das Werbeversprechen „seniorengerecht“ verlassen. Es garantiert den Käufern nicht etwa Barrierefreiheit oder bestimmte Ausstattungsmerkmale wie Haltegriffe im Bad. Das ergibt sich aus einem Urteil des Oberlandesgerichts Koblenz (10 U 1504/09), teilt der Verbraucherschutzverein wohnen im eigentum e.V. mit.

Im entschiedenen Fall verlangte ein Ehepaar Schadensersatz, weil der Balkonzugang in seinem neu erworbenen Domizil wegen einer hohen Stufe nicht barrierefrei war. Der Verkäufer hätte in Prospekten, Anzeigen und auf dem Bauschild „seniorengerechte“ Wohnungen versprochen.

Doch das – so das Oberlandesgericht – sagt im Grunde gar nichts. Der Begriff „seniorengerecht“ habe keine klar umrissene Bedeutung, aus der sich bestimmte Ausstattungsmerkmale herleiten ließen. Er sei anders als „behindertengerecht“ kein Rechtsbegriff mit festem Inhalt. Jedenfalls bedeute er nicht, dass die Wohnung barrierefrei und komplett mit Rollstuhl oder Rollator begehbar sein müsse. Schließlich sei nicht jeder Mensch im fortgeschrittenen Alter auch behindert. Sandra Weeger-Elsner, Rechtsberaterin bei wohnen im eigentum, rät: „Wer für seine Wohnung oder sein Haus eine bestimmte Ausstattung haben will, muss dafür sorgen, dass dies

detailliert in Bauvertrag, Baubeschreibung und Bauplänen festgehalten ist.“

wohnen im eigentum e.V.

Thomas-Mann-Str. 5

53111 Bonn

Tel.: 0228 / 304 12 670

Fax: 0228 / 721 58 73

info@wohnen-im-eigentum.de

www.wohnen-im-eigentum.de

wir pflegen e.V.

wir pflegen

Interessenvertretung begleitender Angehöriger und Freunde in Deutschland e.V.

Der Verein „wir pflegen“, seit 2011 Mitglied der BAGSO, tritt für eine stärkere gesellschaftliche Anerkennung und Wertschätzung pflegenden Angehöriger ein, denen bisher auch in der politischen Diskussion zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Das wollen wir ändern und sind stolz auf erste sichtbare Erfolge! Beim 10. Deutschen Seniorentag in Hamburg sind wir präsent mit einem Messestand, an dem wir interessierten Besuchern Informationen über unsere Arbeit geben. Am 5. Mai veranstalten wir um 9.30 Uhr einen Workshop unter dem Motto „Pflegenden Angehörigen Mut machen“. Dabei werden fünf unserer Mitglieder mit kurzen Beispielen aus ihrem Pflegealltag über ihre Probleme und Erfahrungen berichten und Lösungsansätze aufzeigen! Eine Clownin wird den Workshop begleiten und zeigen, dass Humor in der Pflege gut tun kann!

Ingrid Blättner

info@ingridblaettner.de



Öffne deine Augen für meine Welt. Werde Pate!

Nähere Infos:
040-611 400

www.plan-deutschland.de

Plan International Deutschland e. V.



Plan
gibt Kindern eine Chance

Impressum

BAGSO-Nachrichten

20. Jg., Nr. 2/2012
Zeitschrift für Aktive in Seniorenarbeit und Seniorenpolitik
(ISSN 1430-6204)

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Redaktionsschluss der Ausgabe
3/2012: 21. Mai 2012

Redaktion

Dr. Guido Klumpp, Geschäftsführer
(V.i.S.d.P.)
Ursula Lenz, Pressereferentin
Ines Jonas, Dipl.-Päd./Journalistin

Herausgeber

Bundesarbeitsgemeinschaft der
Senioren-Organisationen e.V.
(BAGSO)
Bonngasse 10, 53111 Bonn
Tel.: 02 28 / 24 99 93 0
Fax: 02 28 / 24 99 93 20
E-Mail: kontakt@bagso.de
www.bagso.de

Der Vorstand der BAGSO e.V.

Vorsitzende:
Prof. Dr. Dr. h. c. Ursula Lehr
1. Stellvertreter, Schatzmeister:
Karl Michael Griffig
2. Stellvertreterin:
Helga Walter
Beisitzer/innen:
Ruth Brand
Dr. Rudolf Gottlieb Fitzner
Dr. Erika Neubauer
Dieter Seipp

Ehrenvorsitzende:
Roswitha Verhülsdonk *

Vertreterin im Europäischen
Wirtschafts- und Sozialausschuss
(EWSA):
Dr. Renate Heinisch *

Vertreterin beim Verbraucherzentrale
Bundesverband (vzbv):
Irmtraut Pütter *

Wolfgang Haehn *

Anzeigen

Dr. Barbara Keck
Tel.: 02 28 / 55 52 55 0
E-Mail: kontakt@bagso-service.de

Ursula Lenz
Tel.: 02 28 / 24 99 93 18
E-Mail: lenz@bagso.de

Korrekturat

Helga Vieth

Layout

Nadine Valeska Schwarz
Köslinstraße 40
53123 Bonn
www.nadine-schwarz.de

Produktion

Druckerei Engelhardt
Eisenerzstr. 26
53819 Neunkirchen

Fotonachweis Titel

Titelbild:
© Peter Maszlen – Fotolia.com
Titel, linke Spalte, Mitte:
© bilderbox – Fotolia.com

Abonnement

16 € inkl. MwSt. jährlich
12 € inkl. MwSt. für Mitglieder
eines BAGSO-Verbandes

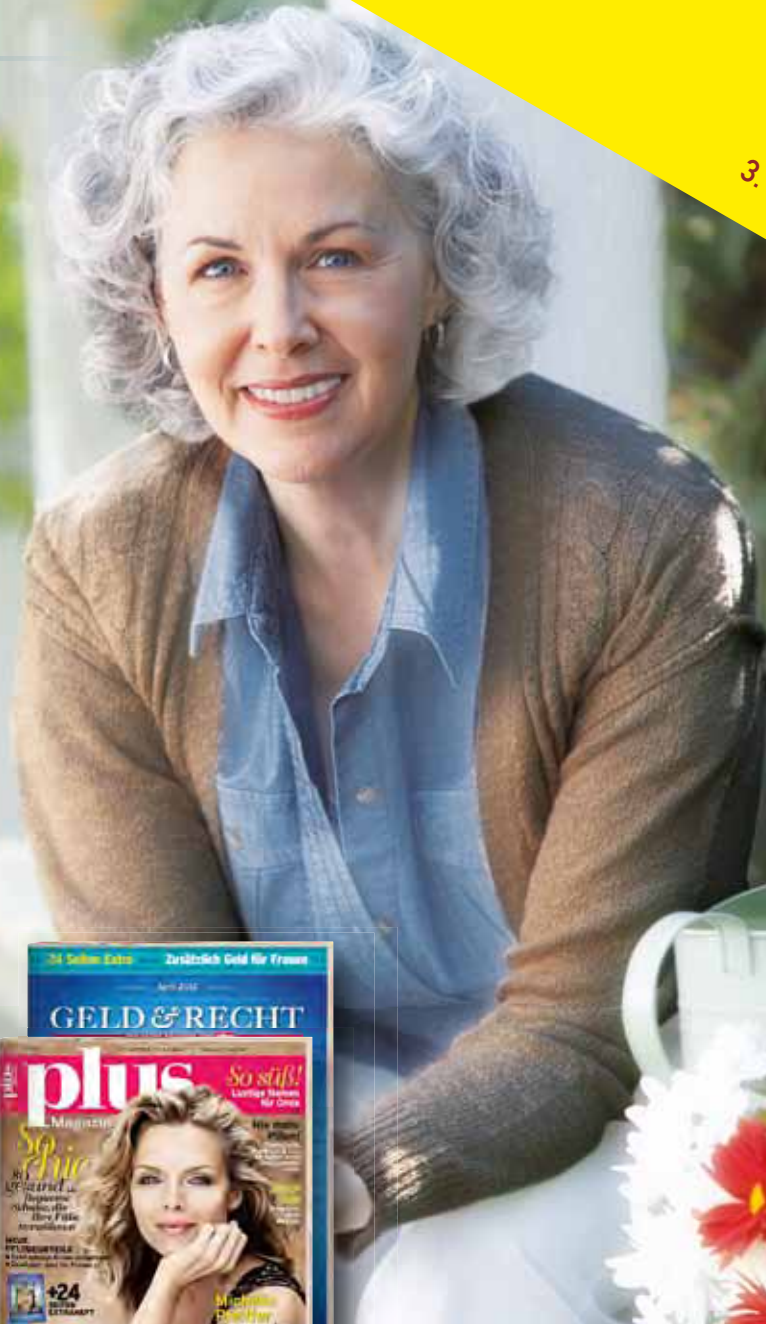
Hinweis

Namentlich gekennzeichnete Artikel
geben nicht unbedingt die Meinung
der Redaktion wieder. Die Autoren
sind im Sinne des Presserechtes für
den Inhalt selbst verantwortlich. Die
Redaktion behält sich vor, einge-
reichte Beiträge zu kürzen und zu
überarbeiten.

Der Nachdruck von Textbeiträgen
ist gegen Quellenangabe und Beleg-
exemplar kostenfrei gestattet, die
Nutzung von Fotos nur nach Rück-
sprache mit der BAGSO.

* kooptierte Vorstandsmitglieder

Besuchen
Sie uns auf der
Messe **SenNova**
in Hamburg vom
3. - 5. Mai 2012, Stand FY14



Ihr Dankeschön Schlüsselanhänger »Schutzengel«

Dieser charmante Schlüsselanhänger in Form eines Engels wird Ihr Herz im Nu erobern. Ca. 5 cm, aus Metall.
Ihr Dankeschön dürfen Sie auf jeden Fall behalten.

Jeden Monat bietet plus Magazin für alle, die selbstbestimmt und aktiv am Leben teilnehmen, wertvolle Informationen von Experten und Fachärzten zu den Themen: **Unser Leben, Gesundheit & Partnerschaft, Reise & Kultur, Kreatives für Haus & Garten.** Inklusive Extra-Heft „Geld & Recht“!

Coupon bitte einsenden an:

Aboservice, plus Magazin, Heuriedweg 19, 88131 Lindau

Bestell-Tel.: **0180 / 52 601 47*** Bestell-Fax: **0180 / 52 601 48***
(*Nur 14 Cent/Min. Festnetz; maximal 42 Cent/Min. Mobilfunk)

E-Mail: **abo.plus@guell.de**
Bitte Bestell-Code 9282 angeben

Internet: **www.plus-mag.de**

Vertragspartner: Bayard Media GmbH & Co. KG, Böheimstraße 8, 86153 Augsburg, HRA 15029 Augsburg. Geschäftsführung: Horst Ohligschläger. Wir nutzen nur Ihre anlässlich von Bestellungen anfallenden Daten für die Bestellabwicklung und für Werbezwecke. Sie können der Nutzung oder Übermittlung Ihrer Daten für Zwecke der Werbung oder der Markt- oder Meinungsforschung jederzeit widersprechen. Geschenk, solange Vorrat reicht.

Ihr Vorteils-Angebot mit 30% Ersparnis!

☐ **Ja**, ich bestelle 3 Ausgaben von plus Magazin für nur € 6,90 statt € 9,90. Wenn ich danach weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte dann plus Magazin jeden Monat für zur Zeit nur € 3,30 pro Heft (12 Ausgaben im Jahr) frei Haus. Ich kann den Bezug nach 3 Ausgaben jederzeit beenden. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland. **Mein Geschenk darf ich auf jeden Fall behalten.**

Anschrift

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ

Ort

Tel.-Nr. (f. Rückfragen und bes. Angebote)

E-Mail (f. Rückfragen und bes. Angebote)

☐ Ich zahle bequem per Bankeinzug!

Kontonummer

Bankleitzahl

Geldinstitut

☐ Ich zahle per Rechnung

☐ **Ja**, ich möchte von weiteren Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich einverstanden – jederzeit widerruflich –, dass Bayard Media mich zukünftig per Telefon und/oder E-Mail über interessante Angebote und Aktionen informiert.

Datum



Unterschrift

9282



Bei uns finden Sie Verbündete.

Mit zunehmendem Alter steigen die Ansprüche und Bedürfnisse des Menschen. Und weil wir von LINDA in jedem Kunden immer zuerst den Menschen sehen, nehmen wir uns viel Zeit für persönliche Beratung. Wir hören Ihnen zu und gehen auf Ihre individuellen Wünsche ein. Wie groß unser Interesse und unsere Kompetenz für das Wohlbefinden gerade unserer älteren Kunden sind, zeigt die Partnerschaft mit der BAGSO e.V.

Erleben Sie es selbst – in einer von über 1.400 LINDA Apotheken in ganz Deutschland!

www.linda.de

LINDA®
Apotheken

Wir kennen unsere Kunden

Lobby der Älteren



Das Magazin der Bundesarbeitsgemeinschaft
der Senioren-Organisationen

Nachrichten

03/2012

mit Bild-Dokumentation 10. Deutscher Seniorentag

ISSN 1430-6204



10. Deutscher Seniorentag



IN FORM-Wettbewerb



Die stillen Heldinnen



plus
Magazin

EINFACH MEHR VOM LEBEN



Ihr Dankeschön
Schlüsselanhänger
»Schutzengel«

Dieser charmante Schlüsselan-
hänger in Form eines Engels
wird Ihr Herz im Nu erobern.
Ca. 5 cm, aus Metall.
**Ihr Dankeschön dürfen Sie auf
jeden Fall behalten.**

Jeden Monat bietet plus Magazin
für alle, die selbstbestimmt und
aktiv am Leben teilnehmen, wert-
volle Informationen von Experten
und Fachärzten zu den Themen:
**Unser Leben, Gesundheit &
Partnerschaft, Reise & Kultur,
Kreatives für Haus & Garten.**
**Inklusive Extra-Heft „Geld &
Recht“!**

Coupon bitte einsenden an:

Aboservice, plus Magazin, Heuriedweg 19, 88131 Lindau

Bestell-Tel.: **0180 / 52 601 47*** Bestell-Fax: **0180 / 52 601 48***
(*Nur 14 Cent/Min. Festnetz; maximal 42 Cent/Min. Mobilfunk)

E-Mail: **abo.plus@guell.de**

Internet: **www.plus-mag.de**

Bitte Bestell-Code 9165 angeben

Vertragspartner: Bayard Media GmbH & Co. KG, Böheimstraße 8, 86153 Augsburg, HRA 15029 Augsburg.
Geschäftsführung: Horst Ohligschläger. Wir nutzen nur Ihre anlässlich von Bestellungen anfallenden Daten für die
Bestellabwicklung und für Werbezwecke. Sie können der Nutzung oder Übermittlung Ihrer Daten für Zwecke der
Werbung oder der Markt- oder Meinungsforschung jederzeit widersprechen. Geschenk, solange Vorrat reicht.

Ihr Vorteils-Angebot mit 30% Ersparnis!

☐ **Ja, ich bestelle 3 Ausgaben von plus Magazin für nur € 6,90 statt € 9,90. Wenn
ich danach weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte dann plus
Magazin jeden Monat für zur Zeit nur € 3,30 pro Heft (12 Ausgaben im Jahr) frei
Haus. Ich kann den Bezug nach 3 Ausgaben jederzeit beenden. Dieses Angebot
gilt nur in Deutschland. Mein Geschenk darf ich auf jeden Fall behalten.**

Anschrift

☐ **Ich zahle bequem per Bankeinzug!**

Name, Vorname

Kontonummer

Straße, Hausnummer

PLZ

Bankleitzahl

Ort

Geldinstitut

Tel.-Nr. (f. Rückfragen und bes. Angebote)

E-Mail (f. Rückfragen und bes. Angebote)

☐ **Ich zahle per Rechnung**

☐ **Ja, ich möchte von weiteren Vorteilen profitie-
ren. Deshalb bin ich einverstanden – jederzeit
widerruflich –, dass Bayard Media mich zukünf-
tig per Telefon und/oder E-Mail über interessante
Angebote und Aktionen informiert.**

Datum

X
Unterschrift

9165

Liebe Leserinnen und Leser der BAGSO-Nachrichten,

im September 2012 kommen in Wien die für Seniorenfragen zuständigen Ministerinnen und Minister der UNECE-Länder zusammen – dazu gehören neben den europäischen Staaten auch die USA, Kanada, Israel sowie die Nachfolgestaaten der Sowjetunion.

Anlass des Treffens ist der zehnte Jahrestag des im April 2002 in Madrid verabschiedeten Zweiten Weltaltensplans und der im September 2002 in Berlin beschlossenen Umsetzungsstrategie. In dieser haben sich die UNECE-Staaten in zehn „Commitments“ verpflichtet, das Thema „Altern“ auf nationaler Ebene zu einer politischen Querschnittsaufgabe zu machen, die Integration und Teilhabe älterer Menschen zu gewährleisten, für mehr Beschäftigung älterer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu sorgen, lebenslanges Lernen zu fördern, ein möglichst unabhängiges und selbstbestimmtes Leben im Alter sicherzustellen und vieles mehr.

Die UNECE-Staaten verpflichteten sich außerdem, „in enger Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft [...], insbesondere den älteren Menschen selbst, nationale Aktionspläne zur Bewältigung der

demografischen Herausforderungen zu erarbeiten und umzusetzen.“

Im Jahr 2007 hat die Bundesregierung – die Federführung lag beim Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend – einen solchen Plan vorgelegt. Zum Teil wurde kritisiert, dass das 165-seitige Papier, das auf der Internetseite www.bmfsfj.de heruntergeladen werden kann, eher eine Bestandsaufnahme als ein Handlungsplan geworden ist. Gleichwohl belegt der Bericht, dass sich einiges getan hat seit 2002.

Dass das Altern des Einzelnen und der Gesellschaft zu einem herausragenden politischen Thema geworden ist, zeigt nicht nur das Bemühen um eine gemeinsame Demografiestrategie über die Ressort- und Zuständigkeitsgrenzen. Es spiegelt sich auch darin wider, dass sowohl Bundespräsident Gauck als auch Bundeskanzlerin Merkel im Mai den 10. Deutschen Seniorentag in Hamburg besuchten.

Zudem ist es – nicht zuletzt mithilfe des Fünften und des Sechsten Altenberichtes – gelungen, ein differenziertes Bild vom Alter und vom Älterwerden in die Mitte der



Gesellschaft zu tragen. Es werden heute sowohl die Potenziale gesehen, über die die meisten älteren Menschen bis ins höchste Alter verfügen, als auch die besondere Verletzlichkeit des Alters. Die Erkenntnis, dass das Alter ungeeignet ist als Kriterium dafür, ob jemand etwas kann oder nicht, setzt sich zunehmend durch.

Natürlich gibt es zahlreiche Herausforderungen im Querschnittsbereich „Seniorenpolitik“. In ihrer Abschlusserklärung zum 10. Deutschen Seniorentag haben die BAGSO-Verbände die aus ihrer Sicht dringlichsten Aufgaben formuliert (siehe Bild-Dokumentation im Innenteil S. 28). Auf dieser Grundlage könnte ein neuer Handlungsplan entwickelt werden. Die Ministerkonferenz in Wien wäre eine gute Gelegenheit, eine solche Initiative anzukündigen.

Ihr

Dr. Guido Klumpp
Geschäftsführer

Editorial	3
Inhaltsverzeichnis	4
Seniorenarbeit und Seniorenpolitik	
Ältere Verkehrsteilnehmer – Gefährdet oder gefährlich?	5
5. Bundeswettbewerb „Fit im Alter – Eigenverantwortung fördern, Angebote schaffen“	8
BAGSO-Fachtagung „Im Alter IN FORM – Gesunde Lebensstile fördern“	9
BAGSO-Internetwoche „Wir zeigen es Euch“	9
8. Familienbericht	10
Mobile Rehabilitation	11
Wegweiser durch die digitale Welt: Neuauflage bald verfügbar	12



Heftmitte

Bild-Dokumentation des 10. Deutschen Seniorentages

Finanzen

Ein Arbeitgeber: zwei Arbeitsverträge – ein Weg in die Steuerfreiheit **13**

Europäisches Jahr 2012

Beispiele der praktischen Umsetzung in Deutschland **15**

Senioren weltweit

Die Welt altert **17**

Internationaler Fachaustausch in Japan **19**

Informationen aus der BAGSO

Neu in der BAGSO: Bundesselbsthilfeverband für Osteoporose e.V. **21**

Glosse

Na-Ja zum Alter **22**

Impressum

23

Der Wort&Bild Verlag unterstützt mit dem



die Arbeit der BAGSO.

BAGSO-aktuell, ...

der elektronische Newsletter der BAGSO, erscheint alle zwei Wochen, in der Regel donnerstags mit Informationen aus der BAGSO und ihren Verbänden, mit Hinweisen auf Veranstaltungen und neue Bücher und mit Hörfunk-Tipps... Sie können sich in den Verteiler aufnehmen lassen über die Internetseite der BAGSO oder eine E-Mail an Marianne Riedel: aktuell@bagso.de.

Die BAGSO-Nachrichten erscheinen alle drei Monate. Sie können die Öffentlichkeitsarbeit der BAGSO unterstützen, indem Sie die BAGSO-Nachrichten abonnieren – für 16 € im Jahr bzw. für nur 12 €, wenn Sie Mitglied eines BAGSO-Verbandes sind. Wenn Sie interessiert sind, wenden Sie sich bitte an Susanne Wittig in der BAGSO-Geschäftsstelle: 0228 / 24 99 93 11 und wittig@bagso.de

Und noch eine Bitte an alle, die die BAGSO-Nachrichten beziehen: Teilen Sie uns mit, wenn sich Ihre Kontaktdaten ändern! Herzlichen Dank!



Ältere Verkehrsteilnehmer – Gefährdet oder gefährlich?



© Foto: Dr. Hardy Holte

Immer wieder werden – medienwirksam getrieben nach spektakulären (Un-)Fällen – für ältere Kraftfahrer gesetzlich vorgeschriebene regelmäßige Fahrtauglichkeitsprüfungen gefordert, seien Senioren als Lenker von Motorfahrzeugen im Straßenverkehr doch besonders *gefährlich*. Politik, Verbände und Wissenschaft stellen dagegen die Frage, ob eindeutig nachweisbar ist, dass das Kollektiv der älteren Kraftfahrer ein größeres Gefahrenpotenzial darstellt als andere Altersgruppen. Ältere Kraftfahrer! Was heißt älter? 65plus? Nun, 65plus umfasst auch 75plus, umfasst auch 80plus etc. Zweiter Blick: Erst ab 75plus findet ein stärkerer Anstieg der Unfälle statt, – da lohnt dann ein dritter Blick: Bei 75plus steigt die Rate bei denjenigen an, die relativ wenig Fahrleistung im Jahr

(< 3000 km) erbringen. Diese relativ kleine Risikogruppe 75plus mit wenig Fahrerfahrung kann in der Unfallrate mit den jüngeren Männern (18–24 Jahre) konkurrieren. Im Übrigen gilt für alle Altersgruppen: je geringer die Fahrleistung, desto höher das Unfallrisiko pro gefahrenen Kilometer. Die Statistiken – differenziert betrachtet – widerlegen also den Mythos eines besonders hohen Unfallrisikos bei älteren Fahrern. Ein gesonderter Handlungsbedarf für restriktive Maßnahmen gegen alle älteren Kraftfahrer lässt sich so nicht begründen.

Fakt ist andererseits: Ältere Menschen treten vor allem, d.h. überproportional zu ihrem Bevölkerungsanteil, als *gefährdet* mit stark erhöhtem Verletzungs- und Todesrisiko in Erscheinung. In

dieser Hinsicht sind Seniorinnen und Senioren heute bereits besonders betroffen: Von allen getöteten Fußgängern und Fahrradfahrern sind ungefähr 50 % älter als 65 Jahre.

Natürlich zeigen viele ältere Verkehrsteilnehmer altersbedingte Einbußen. Sie sehen schlechter, ihre Motorik lässt nach und verschiedene Medikamente können sich auf ihre Fahrtüchtigkeit auswirken. Wegen dieser Einschränkungen werden Ältere in ihrer Leistungsfähigkeit häufig übergeneralisierend fehleingeschätzt. Offensichtlich sind ältere Fahrer

Zur Person

Prof. Dr. Georg Rudinger, geboren 1942 in Leipzig,

war von 1974 bis 2010 als Professor am Institut für Psychologie der Universität Bonn tätig. Seine Forschung ist durch viele Projekte aus den Bereichen Mobilität, Technik und Alter gekennzeichnet, das jüngste, 2009–2012: „MOBIL 2030 – Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft: Szenarien für das Jahr 2030“, gefördert von der VolkswagenStiftung. Er ist Mitglied des BAGSO-Expertenrats und Sprecher des Zentrums für Alterskulturen an der Universität Bonn (ZAK), das er 2002 gegründet hat.



jedoch in der Lage, altersbedingte Beeinträchtigungen aufgrund langjähriger Fahrpraxis durch eine angepasste Fahrweise auszugleichen. Sie entwickeln sog. kompensatorische Strategien. Ältere fahren nicht schlechter als Jüngere, sie fahren anders. So fahren sie z.B. eher am Tag als nachts und meiden Fahrten bei schlechtem Wetter. Viele ältere Kraftfahrer begrenzen in realistischer Einschätzung der eigenen Fahreignung das Autofahren von sich aus oder verzichten ganz darauf. Auch unter diesen Gesichtspunkten ist eine altersdiskriminierende Ungleichbehandlung nicht gerechtfertigt. Die Selbsteinschätzung hat natürlich auch ihre blinden Flecke. Insbesondere dann, wenn es darum geht, komplexe Verkehrssituationen zu bewältigen, überschätzt sich (auch) mancher ältere Autofahrer. Wenn unter Zeitdruck schnelle Entscheidungen gefällt werden müssen, wenn auf Kreuzungen keine expliziten Vorfahrtsregelungen vorgegeben sind, wenn die Ampeln ungünstig stehen, beim Linksabbiegen, bei Gegenverkehr, in solchen Situationen häufen sich dann für die höheren Altersgruppen durchaus typische Unfälle.

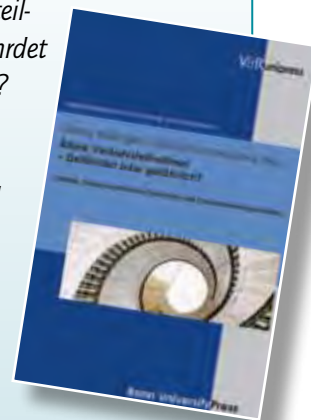
Bekanntermaßen gibt es große individuelle Unterschiede im Alterungsprozess, die sich auch darin widerspiegeln, wann und in welchem Grad die Fahrtauglichkeit nachlässt, ein weiterer Grund, sich vehement gegen gesetzlich vorgeschriebene Fahrtauglichkeitsüberprüfungen ab einem bestimmten Alter zu wenden. Stattdessen plädieren wir für ein Beratungskonzept, in welchem dem Hausarzt eine Schlüsselrolle zufällt. Er soll seine älteren Patienten individuell über krankheitsbedingte Gefahren und auch über mögliche Nebenwirkungen von Medikamenten informieren, Ratschläge, die mit hoher Wahrscheinlichkeit selbstverantwortlich und freiwillig angenommen werden. Darüber hinaus empfehlen Experten die Gründung von Netzwerken, bestehend aus eben den Hausärzten, aus Senioren-Organisationen und Fahrlehrern. Sie könnten geeignete Schulungen und Trainings für Senioren durchführen und damit deren Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen.

Möchte man älteren Menschen im Straßenverkehr insgesamt besser gerecht werden, dann sollte man sich nicht primär mit der Gefährlichkeit der Älteren für den Straßenverkehr beschäftigen, sondern

Georg Rudinger und Kristina Kocherscheid (Hrsg.) (2011).

Ältere Verkehrsteilnehmer – Gefährdet oder gefährlich? Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten.

Bonn University Press bei V&R unipress, ISBN: 978-3-89971-885-0



mit der erhöhten Gefährdung älterer Menschen durch Unfälle und deren Folgen. Für Verkehrspolitik und Verbände bedeutet dies, dass auf schwache, ungeschützte, verwundbare Verkehrsteilnehmer im gesamten Lebenszyklus (Kinder und Ältere) ein besonderes Augenmerk zu legen ist. Wir brauchen eine Gestaltung der Verkehrsumwelt, die allen Bevölkerungs- und Altersgruppen eine sichere Mobilität ermöglicht, die bis ins hohe Alter – sei es mit, sei es ohne Auto – in unserer heutigen Gesellschaft einfach Lebensqualität bedeutet. ■

Prof. Dr. Georg Rudinger
BAGSO-Expertenrat



Im Rahmen des BAGSO-Projektes „Gemeinsam für den Klimaschutz – Ältere übernehmen Verantwortung“ wurde die Broschüre „Mobil bleiben – Klima schonen“ erarbeitet. Sie kann bei der BAGSO-Geschäftsstelle – auch in einer größeren Anzahl – angefordert werden.



Das neue Bild vom Alter

Der Senioren Ratgeber bietet

- ▶ weitreichende, nutzwertige Gesundheits-Informationen, die ganz auf die Bedürfnisse der älteren Generation zugeschnitten sind
- ▶ praktische Tipps zu Bewegung und gesunder Ernährung
- ▶ viele Ratschläge, die den Alltag erleichtern und die Lebensqualität verbessern
- ▶ Ausgezeichnet mit dem Gütesiegel der BAGSO für besondere Lesefreundlichkeit, Verständlichkeit und Lebensnähe.

**Jeden Monat NEU
in der Apotheke!**



**An alle
Senioren-Einrichtungen:**

Als wertvolle Informationsquelle sollte zu jedem eingelösten Rezept der Senioren Ratgeber aus der Apotheke gehören!

www.senioren-ratgeber.de

5. Bundeswettbewerb „Fit im Alter: Eigenverantwortung fördern, Angebote schaffen“

Körperliche, geistige und soziale Aktivitäten tragen neben einer ausgewogenen Ernährung zu einem möglichst gesunden Alterwerden bei, so heißt es in der „Hamburger Erklärung“ der BAGSO zum Abschluss des 10. Deutschen Seniorentages. Der Wettbewerb „Im Alter IN FORM – Gesunde Lebensstile fördern“ greift diesen Gedanken auf und regt Multiplikatoren an, Gruppen von älteren Menschen aktiv an die Themen **vollwertige Ernährung, sachgerechte Mund- und Zahnpflege sowie personengerechte Bewegung** heranzuführen und die Empfehlungen dazu kreativ umzusetzen.



Werden Sie Preisträger 2012!

In diesem Jahr findet der Bundeswettbewerb bereits zum fünften Mal statt. Die eingereichten Beiträge der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass viele Seniorengruppen bei ihren regelmäßigen Treffen und auch stationäre Einrichtungen im Rahmen ihrer Arbeit mit krea-

tiven Ideen und attraktiven Maßnahmen die drei Ziele in die Praxis umsetzen.

Teilnahmebedingungen

1. Am Bundeswettbewerb „Fit im Alter: Eigenverantwortung fördern, Angebote schaffen“ können Multiplikatoren teilnehmen wie
 - ehrenamtliche Akteure aus den Bereichen Betreuung, Versorgung, Bewegung
 - hauptamtliche Fachkräfte aus Hauswirtschaft, Pflege und medizinischer Versorgung
 - Organisatoren von Angeboten für ältere Menschen.
2. Das Gruppenangebot findet regelmäßig mit Personen im Alter ab 50plus statt. Es kann sich auch an Menschen mit heterogener Altersstruktur, mit unterschiedlichem Grad an körperlicher oder mentaler Leistungsfähigkeit richten und Mitbürgerinnen und Mitbürger aus unterschiedlichen Nationen einbeziehen.
3. Die Angebotskonzepte sollen dauerhaft ausgerichtet sein und möglichst die drei Themenbereiche Essen/Trinken, Bewegung und Mundgesundheit beinhalten.
4. Es werden Angebote berücksichtigt, die bereits vor Juni 2012 angelaufen sind.

Einsendeschluss ist der 7. September 2012.

Die eingereichten Angebotskonzepte und Dokumentationen werden von einer Jury bewertet und prämiert.

Die Preisträger werden im Oktober 2012 benachrichtigt. Die Preisverleihung findet am 23./24. Oktober 2012 in Bonn statt. Anreise- und Übernachtungskosten der Preisträger werden erstattet.

Die attraktiven Geldpreise im Gesamtwert von 3.000 € werden gestiftet vom Generali Zukunftsfonds sowie ein Sonderpreis von dem Unternehmen GABA in Höhe von 1.000 €. Wir danken für die Unterstützung! ■



Das Anmeldeformular, Anregungen und Informationen erhalten Sie auf der Projektwebseite <http://projekte.bagso.de/fit-im-alter/bundeswettbewerbe.html> und beim Projektteam der BAGSO:

Anne von Laufenberg-Beermann
Projektleiterin

„Im Alter IN FORM“
Bonngasse 10, 53111 Bonn
Tel.: 0228 / 24 99 93 22
inform@bagso.de

BAGSO-Fachtagung „Im Alter IN FORM – Gesunde Lebensstile fördern“ am 2. Oktober 2012 in Nürnberg

Die Fachtagung steht unter der Schirmherrschaft von Staatsminister Helmut Brunner, Bayerisches Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten.

Expertinnen und Experten aus den Bereichen Ernährung, Bewegung, Zahngesundheit und kommunale Verwaltung nehmen Stellung und diskutieren mit Teilnehmenden die Fragen:

- Welche Bedeutung haben Ernährung, Bewegung und Zahn-

gesundheit für die Erhaltung der Gesundheit und Leistungsfähigkeit älterer Menschen?

- Wie sollten Angebote zur Förderung der Gesundheit älterer Menschen im eigenen Wohnumfeld gestaltet sein?
- Wie können Kommunen und Akteure ausreichende Angebote für ältere Menschen im eigenen Wohnumfeld sicherstellen?

Eingeladen sind haupt- und ehrenamtlich Aktive im Bereich Seniorinnen und Senioren in Kommunen und Vereinen, Träger

von ambulanten und stationären Einrichtungen der Altenpflege, Anbieter von ambulanten Dienstleistungen sowie Akteure aus Sportvereinen.

Das Programm erhalten Sie bei der BAGSO und auf der Internetseite www.bagso.de unter dem Projektlogo IN FORM. ■

BAGSO-Projekt

„Im Alter IN FORM“

Bonnigasse 10, 53111 Bonn

inform@bagso.de

Tel.: 0228 / 24 99 93 22

BAGSO-Internetwoche „Wir zeigen es Euch!“

29. Oktober bis 4. November 2012

Die BAGSO möchte mit der Internetwoche aufzeigen, wie sich Ältere im Netz bewegen, welche Chancen sie sehen und wie sie mit Technik- und Sicherheitsfragen umgehen. In Zusammenarbeit mit den BAGSO-Verbänden und weiteren Partnern sind Aktionen geplant wie Wettbewerbe, Informationsveranstaltungen, Workshops und die Veröffentlichung von Checklisten und Tipps.

Dabei können die BAGSO-Verbände die Internetangebote und -aktivitäten ihrer Mitglieder bekannt machen und den Mehrwert des Internets aus ihrer Sicht aufzeigen.

Die Aktionswoche startet am 29. Oktober 2012, dem Internationalen Tag des Internets, und wird jährlich stattfinden. Sie wird in Berlin mit der Preisverleihung an die Sieger des Wettbewerbs „Wir zeigen es Euch – Die schönen Seiten im Internet“ eröffnet. Partner des Wettbewerbs sind Deutschland sicher im Netz e.V. (DsiN), Google Deutschland und BAGSO.

Ihre Beteiligung ist möglich:

Wenn Sie sich als Verband oder Verein an der BAGSO-Internetwoche beteiligen wollen, wenden Sie sich an Stefanie Chowaniec, kontakt@bagso-service.de.

Im Vorfeld der Aktionswoche findet am 23. und 24. Oktober die BAGSO-Fachtagung „Internet ohne (Älter-)Grenzen“ in Bonn statt. Sie wird vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend und Partnern wie Google Deutschland gefördert. ■

Stefanie Chowaniec

BAGSO Service GmbH



Achter Familienbericht „Zeit für Familie“



Im Juli 2010 wurde eine interdisziplinär zusammengesetzte Sachverständigenkommission eingesetzt, die sich mit den Gestaltungsmöglichkeiten einer zukünftigen Zeitpolitik für Familien in Deutschland auseinandersetzt. Inzwischen liegen sowohl der Sachverständigenbericht als auch die Stellungnahme der Bundesregierung vor.

Die Kommission betont, dass Familien unverzichtbare Leistungen für das Gemeinwesen erbringen und dabei Schutz und Unterstützung durch Staat und Gesellschaft benötigen. Neben ökonomischen Ressourcen brauchen Familien ein hinreichendes und verlässlich verfügbares Maß an Zeit. Eine zeitorientierte Familienpolitik müsse an den Handlungsfeldern Zeitsouveränität, Zeitumverteilung, Zeitsynchronisation und Zeitkompetenz ansetzen.

Bei der Stärkung von Zeitsouveränität gehe es darum, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen,

dass Menschen ihr Familienleben im Rahmen allgemeiner Grundsätze nach ihren eigenen Vorstellungen gestalten können.

In einer lebenslaufforientierten *Zeitumverteilung* und der Umverteilung von Zeitressourcen zwischen den Generationen, sozialen Gruppen oder auch Geschlechtern sieht die Kommission ein wichtiges Mittel der Entlastung von Familien mit (kleinen) Kindern in der „Rush Hour des Lebens“.



Eine bessere *Zeitsynchronisation* zielt auf eine optimierte Passung familienexterner Zeitregimes, z. B. von Arbeits- und Öffnungszeiten der kommunalen Infrastruktur. Zudem gelte es, die *Zeitkompetenz* der Menschen zu verbessern, damit sie ihre Zeit selbstverantwortlich so strukturieren können, dass sie ihre Handlungsziele gut verwirklichen können.

Der Achte Familienbericht wurde von der Fachöffentlichkeit über-

wiegend kritisch aufgenommen. Die strikte Kostenneutralität, die den Empfehlungen der Kommission zugrunde liegt, führe dazu, dass weitgehend auf freiwillige Vereinbarungen von Arbeitgebern und Sozialpartnern, auf das bürgerschaftliche Engagement der Zivilgesellschaft und die Selbstkompetenz der Familien abgestellt werde. Der Staat dagegen werde weitgehend aus der Verantwortung entlassen.

Dafür werde von älteren Menschen gefordert, dass sie die ihnen zur Verfügung stehenden Zeitressourcen (noch) stärker für andere Menschen innerhalb und außerhalb der Familie, zum Beispiel im Rahmen der Großelternzeit oder des Bundesfreiwilligendienstes, einsetzen. Der Vorschlag zur Einführung von Zeitkontenmodellen, bei dem ältere Menschen mit ihrem Engagement ein „Zeitguthaben“ aufbauen können, um dann im Falle der eigenen Hilfe- und Pflegebedürftigkeit wiederum auf die Zeitreserven anderer zurückgreifen zu können, werfe in der Praxis viele Fragen auf.

Der Achte Familienbericht kann beim Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend bestellt werden (www.bmfsfj.de sowie Tel.: 0180 / 190 70 50). ■

Dr. Claudia Kaiser
Referentin für Gesundheits- und
Pflegepolitik in der BAGSO

Mobile Rehabilitation

Die mobile Rehabilitation ist eine neue Form der ambulanten medizinischen Rehabilitation. Ein ärztlich geleitetes Team aus Physiotherapeuten, Ergotherapeuten, Logopäden, Pflegekräften, Sozialarbeitern erbringt alle Leistungen in der Wohnung des Patienten. Selbstverständlich kommt nicht das ganze Team auf einmal ins Haus, sondern pro Tag werden in der Regel zwei Behandlungen in jeweils 45 Minuten von zwei verschiedenen Fachdisziplinen durchgeführt. Behandlungen müssen nicht jeden Tag erfolgen, aber mindestens an drei Tagen in der Woche.

Von der mobilen Rehabilitation profitieren vor allem ältere hilfe-

und pflegebedürftige Menschen, die in besonderem Maße auf die Unterstützung ihrer Angehörigen angewiesen sind und ihre vertraute Umgebung brauchen, um erfolgreich rehabilitiert werden zu können. Indiziert ist sie bei Schlaganfallpatienten oder Patienten mit einer Oberschenkelfraktur oder auch anderen Erkrankungen, die zusätzlich – und dies ist für die Indizierung entscheidend – Schädigungen der Seh- und Hörfunktionen, der Sprech- und Sprachfunktionen oder der mentalen Funktionen, z.B. des Gedächtnisses und der Orientierung oder auch Verhaltensstörungen, aufweisen.

Ein großer Vorteil der mobilen Rehabilitation ist, dass sie konkret auf Probleme reagieren kann, die bei der Bewältigung des Alltags auftreten. Die Therapeuten trainieren die Körperfunktionen, optimieren die häusliche Versorgung und tragen dazu bei, dass der Rehabilitand das größtmögliche Maß an Autonomie und Selbstständigkeit zurückgewinnt.

Seit 2007 – mit Inkrafttreten des GVK-Wettbewerbsstärkungsgesetzes – ist die mobile Rehabilitation reguläre Leistung der gesetzlichen Krankenkassen. In Deutschland gibt es dennoch erst zehn mobile Rehabilitationsdienste mit einer jährlichen Kapazität von etwa 100 bis 140 Patienten pro Einrichtung. Der Bedarf wird aber allein



für den Bereich der Geriatrie auf mindestens 25.000 Menschen pro Jahr geschätzt. Insofern ist es dringend geboten, den weiteren Ausbau der mobilen Rehabilitation voranzutreiben, zumal sich der gesundheitspolitische Grundsatz „Rehabilitation vor und in der Pflege“ ohne aufsuchendes Rehabilitationsangebot letztlich nicht realisieren lässt. ■

Carola Schweizer
Soziologin am iso-Institut
in Saarbrücken
Trillerweg 68, 66117 Saarbrücken
2. Vorsitzende der BAG Mobile
Rehabilitation e.V.
schweizer@iso-institut.de



Wegweiser ins Internet: Neuauflage bald verfügbar

Über 140.000 Mal wurde sie von Internet-Novizen bestellt, als Schulungsmaterial in Computerkursen eingesetzt und von Seniorenbüros und Seniorenvertretungen ausgegeben: Die Broschüre „Wegweiser durch die digitale Welt“ ist die erfolgreichste Publikation der BAGSO.

Sie erschien erstmals 2008 mit Förderung des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Weitere Auflagen und eine Hörbuchfassung für blinde und sehbehinderte Personen wurden durch das Ministerium und Sponsoren finan-

ziert, zuletzt durch die Deutsche Telekom AG anlässlich des 10. Deutschen Seniorentages.

Dank einer erneuten Unterstützung des Bundesverbraucherschutzministeriums wird bald eine vollständig überarbeitete Auflage zur Verfügung stehen. Wieder beteiligten sich viele Engagierte aus den BAGSO-Verbänden mit Tipps am „Wegweiser“. Dieser zeigt, welche Internet-Seiten zu den Themen Gesundheit, Reisen, Online-Einkauf, Bankgeschäfte und Freundschaftsbörsen gerade für ältere Menschen lohnenswert und hilfreich sind. Neue Kapitel



zu sozialen Netzwerken und zum Internet-Surfen mit Smartphones und Tablet-PCs schließen sich an.

Die Broschüre kann über den Publikationsversand der Bundesregierung bezogen werden: Postfach 48 10 09, 18132 Rostock, E-Mail: publikationen@bundesregierung.de, Tel.: 0 18 05 / 77 80 90 ■

3-D Pflegevorsorge

**Richtungswechsel
leicht gemacht.**



GENERALI
Versicherungen

Schutz unter den Flügeln des Löwen

Bergauf mit 3 Varianten.

Links, rechts, geradeaus – mit der Generali 3-D Pflegevorsorge stehen Ihnen alle Wege offen. Jetzt abschließen und nach mindestens 12 Jahren können Sie frei auswählen:

- Lebenslanger Pflegerentenschutz
- Auszahlung des Guthabens
- Lebenslange monatliche Altersrente

Und das Beste:

Bei Abschluss bis zum Alter von 70 Jahren werden keine Gesundheitsfragen gestellt.



Generali Lebensversicherung AG
81731 München
www.generali.de

Ein Unternehmen der Generali Deutschland



JA zum Alter!

3. bis 5. Mai 2012 in Hamburg

10. Deutscher Seniorentag

mit Messe **SenNova** 

Inhalt

Vorwort	3
Festveranstaltung zur Eröffnung des 10. Deutschen Seniorentages	4
Ansprache Bundeskanzlerin Angela Merkel	8
TALK in Hamburg: „JA zum Alter!“	10
Ökumenischer Gottesdienst	12
Abendveranstaltung der Körber-Stiftung	13
Rund 100 Einzelveranstaltungen	14
Live-Sendungen vom Deutschen Seniorentag	17
Rahmenprogramm	18
SenNova	20
Aktiv-Parcours auf der SenNova	24
Die GenerationenInsel	25
Hamburger Treff	26
Fotowettbewerb	27
Hamburger Erklärung	28
Barrierefreiheit	29
Bilanz in Zahlen	30
Danksagung	31



Liebe Leserinnen und Leser,

der 10. Deutsche Seniorentag war ein großer Erfolg: Etwa 20.000 Menschen nutzten das reichhaltige Veranstaltungsprogramm und die Angebote der begleitenden Messe SenNova mit ihren 230 Ausstellern. Die Vielfalt des Alters, seine Herausforderungen und Chancen spiegelten sich sowohl in den Themen der Veranstaltungen als auch auf der SenNova wider.

Ein Höhepunkt war die fulminante Eröffnungsrede unseres Bundespräsidenten, der sofort zu erkennen gab: „Ich bin einer von Ihnen!“ Sehr positiv aufgenommen wurde auch die Rede unserer Bundeskanzlerin, die u. a. das Engagement der BAGSO und ihrer Mitgliedsverbände würdigte.

Die vorliegende Bild-Dokumentation – eine ausführliche Fassung erscheint im Herbst 2012 – lässt drei ereignisreiche Tage mit diesen und weiteren Höhepunkten Revue passieren: die Podiumsdiskussion „Gemeinsam älter werden in Deutschland“, den ökumenischen Gottesdienst in der St. Michaelis-Kirche, den kulturellen Abend im „Haus im Park“ der Körber-Stiftung und den „TALK in Hamburg“.

Ich wünsche und hoffe, dass die vielen Ideen, die in den Diskussionen und in den Gesprächen am Rand entwickelt wurden, in den nächsten Jahren verwirklicht werden und dass die Kontakte, die geknüpft wurden, weiter bestehen – zum Erfahrungsaustausch, zur Planung gemeinsamer Aktivitäten und zur gegenseitigen Ermutigung, wenn die angestrebten Ziele nicht so zügig umgesetzt werden können, wie wir es uns wünschen.

Danken möchte ich allen, die den 10. Deutschen Seniorentag durch ihre Unterstützung ermöglicht haben: dem Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz der Freien und Hansestadt Hamburg, der Körber-Stiftung, den beiden Hauptsponsoren Pfizer Deutschland und Deutsche Telekom, den Medienpartnern und ganz besonders allen Verbänden und Organisationen, die Veranstaltungen durchgeführt haben und an der SenNova beteiligt waren, aber auch den vielen, die ehrenamtlich und ohne Honorar mitgewirkt haben. Last, but not least: allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BAGSO für ihr außergewöhnliches Engagement! ■

Ihre

Ursula Lehr

BAGSO-Vorsitzende





Mit Spannung erwarteten die etwa 3.000 Menschen, die zum Teil schon eine Stunde vor Beginn der Veranstaltung in den Saal 1 gekommen waren, den Bundespräsidenten und seine Rede. Joachim Gauck begrüßte die Besucherinnen und Besucher mit den Worten: „Ich stehe heute vor Ihnen als Verbündeter: als einer, der hoffentlich bald zum dritten Mal Urgroßvater wird und der jetzt, mit 72 Jahren, eine neue, schöne und ehrenvolle Aufgabe übernehmen durfte, und als einer, der Hoffnungen hat und Pläne und so das Motto dieses Seniorentages auf seine ganz eigene Gaucksche Weise mit Leben erfüllt.“

Der Bundespräsident betonte das Glück, das die im Alter gewonnenen Jahre bedeuten können. Mit diesen gewonnenen Jahren

gut umzugehen – jeder für sich und die Gemeinschaft als Ganzes –, das sei der beste Weg, Befürchtungen, die mit dem Altern verbunden sind, entgegenzutreten. „Wir dürfen uns von ihnen nicht überwältigen und vor allem nicht einschüchtern und nicht ängstigen lassen. Wir sollten sie als Anstoß nehmen, die Dinge anders und besser zu gestalten. Die höhere Lebenserwartung ist uns schließlich auch nicht einfach in den Schoß gefallen, sie ist erarbeitet und manchmal auch erkämpft worden, von Ihnen, von unseren Vorgängern. Und so liegt es jetzt auch in unserer Verantwortung, das längere Leben zu einem Gewinn für alle zu machen.“

Von den Medien wurde insbesondere das Plädoyer des Bundespräsidenten für einen flexiblen

Übergang in den Ruhestand aufgegriffen.

„Ich wünsche mir, dass jene, die es wollen, länger im Beruf bleiben können, unter besseren Bedingungen täten das bestimmt heute schon viele. Dazu gehört auch, dass wir individuelle Übergänge ermöglichen: zwischen den Lebensphasen und zwischen unterschiedlichen Arten des Tätigseins. Ich wünsche mir, dass wir Älteren eine Chance geben, sich weiter zu entwickeln, ihnen Achtung und Wertschätzung entgegenbringen und ihren Bedürfnissen pragmatisch entgegenkommen. Gewiss ist es nicht jedem vergönnt, bis ins hohe Alter tätig zu bleiben. Es gibt Krankheiten, Schicksalsschläge. Mancher ist früh ausgelaugt von lebenslanger harter Arbeit und lebenslangen Strapazen. Deshalb wünsche ich mir auch: Niemandem soll Unzumutbares zugemutet werden, aber das Zumutbare schon.“

Der Bundespräsident resümierte „JA zum Alter!“ heißt also für mich: Ja zum eigenverantwortlich gestalteten Leben, und Ja zu den Veränderungen, die wir dafür als Einzelne und als Gesellschaft anstoßen, manchmal auch ertragen müssen.“

Den vollständigen Text der Rede finden Sie unter www.bundespraesident.de.

zur Eröffnung des 10. Deutschen Seniorentages



Bundesministerin Dr. Kristina Schröder begrüßte die Pro-Aging-Position der BAGSO und das Motto des 10. Deutschen Seniorentages „JA zum Alter!“. „Ich bin dankbar, dass Sie dem Anti-Aging den Kampf ansagen und zeigen: Älterwerden bedeutet mehr! So wie zum Lachen auch die Lachfalten gehören, müssen wir „JA zum Alter!“ in allen seinen Facetten sagen! Als Bundesseniorenministerin will ich dafür die Rahmenbedingungen schaffen. Es geht darum, die seniorenpolitischen Maßnahmen an den Bedürfnissen älterer Menschen auszurichten.“



Der **Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg Olaf Scholz** verlieh zu Beginn seines Grußwortes seiner Freude über die Langlebigkeit der Menschen Ausdruck: „Ich möchte am heutigen Tag in Hamburg allen Alten und Jungen, allen Senioren und Junioren, allen Stadtbewohnern und Gästen zurufen: Es ist eine überaus positive, eine ganz wunderbare Entwicklung, dass immer mehr Frauen und Männer ein höheres Lebensalter erreichen als in früheren Generationen.“



Dr. Lothar Dittmer, Vorstand der Körber-Stiftung, betonte in seinem Grußwort insbesondere die Potenziale des Alters: „Wenn wir darüber reden, wie die gewonnenen 15 Jahre genutzt werden können, dann ist das weit mehr als nur eine demografische und eine ökonomische Frage. Die bisherigen Vorstellungen, Bilder und Modelle vom Alter reichen für die Zukunft nicht mehr aus. Wir brauchen neue Entwürfe für die Rolle der Älteren und der Alten in unserer Gesellschaft. Wir müssen das Alter neu erfinden.“



Den musikalischen Rahmen zur Festveranstaltung lieferte das Landesjugendorchester Hamburg unter der Leitung von Fausto Fungaroli.

Podiumsgespräch „Gemeinsam älter werden in Deutschland“



Im Rahmen der Festveranstaltung diskutierten Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Gewerkschaft, Kirchen und Wissenschaft über die Zukunft des Miteinanders in einer älter werdenden Gesellschaft, die zugleich auch kulturell und sozial heterogener wird. Das Podiumsgespräch wurde von Elisabeth Niejahr, Redakteurin der Wochenzeitung DIE ZEIT, moderiert.

Anders als noch vor Jahren werde inzwischen sehr viel differenzierter über das Alter und das Verhältnis der Generationen zueinander gesprochen. Laut Prof. Dr. Andreas Kruse sei es notwendig, „eine generationenübergreifende

Perspektive zu verwirklichen, in die alle Generationen ihre Stärken und Kräfte einbringen können“. Da es auch innerhalb von Generationen eine bemerkenswerte Ungleichheit gebe, müsse ebenfalls die Frage nach der intragenerationellen Gerechtigkeit gestellt werden.

Während die Nachkriegsgeneration im Hinblick auf ihre Lebenschancen relativ privilegiert war, werde sich die Situation für die jüngere Generation schwieriger darstellen, so Alois Glück. Frauen seien dabei aufgrund der Familienarbeit stärker von Altersarmut betroffen, stellte Aydan Özoğuz heraus. Julia Böhnke unterstrich, wie sehr die geforderte Flexibilität auf dem Arbeitsmarkt die jüngere Generation in ihrer eigenen Lebensplanung beeinträchtige und den Spielraum für ein familiäres oder gesellschaftliches Engagement begrenze.

Präses Nikolaus Schneider warnte davor, die Einschränkungen, die das Alter mit sich bringen kann, zu individualisieren. „Zum Alter braucht man weiter Mut.“ Zum Altern in Würde gehöre vor allem, in eine Gemeinschaft (Familie, Generationenzusammenhang und soziales Umfeld) eingewoben zu sein. ■



zur Eröffnung des 10. Deutschen Seniorentages

Auszüge aus der Diskussion:

„Wir müssen (...) über den gesamten Lebenslauf die Frage der Gerechtigkeit intensiv diskutieren, also der Frage nachgehen: Was kann ich tun, dass Menschen früh die Möglichkeit haben, Ressourcen aufzubauen?“

Prof. Dr. Andreas Kruse, Direktor des Instituts für Gerontologie an der Universität Heidelberg, Vorsitzender der Sechsten Altenberichtscommission

„Ich glaube, dass es eine ganz wesentliche Herausforderung der etablierten Politik ist, für junge Menschen weiter offen zu sein, damit diese dann auch mit alten Menschen gemeinsam profitieren und Tandemprojekte starten können.“

Julia Böhnke, Stellvertretende Vorsitzende des Deutschen Bundesjugendrings (DBJR) / DGB-Jugend

„Wir müssen uns mitverantwortlich fühlen für die Themen unserer Zeit und nicht Zuschauer sein.“

Alois Glück, Präsident des Zentralkomitees der deutschen Katholiken (ZdK), Landtagspräsident a.D.

„Wenn ich an die Gastarbeitergeneration denke, dann haben die meisten sehr hart gearbeitet (...) Ich glaube, dass man irgendwann im Alter auch mal sagen darf: (...) du darfst so sein, wie du bist, und du darfst auch deine Sprache sprechen (...) Also miteinander natürlich, aber nicht verkrampft.“

Aydan Özoğuz, MdB, Stellvertretende SPD-Vorsitzende und Integrationsbeauftragte der SPD-Bundestagsfraktion

„Dieses Zusammenspiel, dass einer respektiert wird in seiner Identität und dass er eingewoben bleibt im gesellschaftlichen Zusammenhalt und dass er hoffentlich eine Familie genießen kann. Das ist Würde des menschlichen Lebens.“

Präses Dr. h.c. Nikolaus Schneider, Vorsitzender des Rates der Evangelischen Kirche in Deutschland (EKD)



Prof. Dr. Andreas Kruse



Julia Böhnke



Alois Glück



Aydan Özoğuz



Präses Dr. h.c.
Nikolaus Schneider



Ansprache Bundeskanzlerin Angela Merkel



Am Nachmittag des 4. Mai 2012 konnte die BAGSO-Vorsitzende – vor knapp 3.000 Zuhörerinnen und Zuhörern im Saal 1 des CCH – die Bundeskanzlerin begrüßen. Prof. Dr. Ursula Lehr betonte, dass die älteren Generationen – auch vor dem Hintergrund ihrer persönlichen Erfahrungen im Kriegs- und Nachkriegsdeutschland – politisch interessiert sind und unsere Gesellschaft mitgestalten wollen. In Politik und Gesellschaft habe sich zwischenzeitlich die Erkenntnis durchgesetzt, dass das Alter, also die Anzahl der Lebensjahre, kein

Kriterium für die Fähigkeiten und Fertigkeiten des Einzelnen ist. Sie wies aber auch auf drängende Herausforderungen wie die Schaffung sozialer Sicherheit für künftige Rentnergenerationen, das Thema Demenz und eine „seniorengerechte“ Gestaltung von Wohnungen und Wohnumfeld hin.

In ihrer Ansprache dankte Angela Merkel den älteren Menschen in Deutschland, „die ganz wesentlich zum Aufbau unseres Landes beigetragen haben“, dafür, dass sie nicht nur für sich, sondern auch für andere sorgen.

Die Älteren aus dem öffentlichen Leben herauszuhalten, nannte die Bundeskanzlerin den vielleicht „größte[n] Verlust, den sich unsere Gesellschaft an vielen Stellen zugemutet hat“. Sie stimmte der BAGSO-Vorsitzenden zu, dass „wir alles daran setzen [müssen], dass die soziale Absicherung im Alter – dazu gehört auch die Pflegeversicherung – nachhaltig gestaltet wird“. Sie sprach sich dafür aus, „Flexibilität in die verschiedenen Arbeits- und Altersgrenzen hineinzubringen“, betonte aber auch ihre Überzeugung, „dass die Lebensarbeitszeit nicht kürzer werden kann, sondern gra-



Ansprache Bundeskanzlerin Angela Merkel

duell länger werden muss“. In dem Zusammenhang sei es gut, dass die Anzahl der ab 55-Jährigen, die sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind, „in den letzten Jahren massiv gestiegen ist. Denn wenn das nicht passieren würde, dann wäre die Rente mit 67 nur eine Rentenkappung – und das darf sie nicht sein.“

Im Hinblick auf das Thema Demenz sei ein erster Schritt gemacht worden, die besondere Situation demenziell erkrankter Menschen in der Pflegeversicherung stärker zu berücksichtigen. Die Kanzlerin bekannte jedoch: „Wir werden hier in den nächsten Jahren aber noch sehr viel tun müssen.“

Schließlich lobte Angela Merkel die Arbeit der Verbände: „Zu einer starken Generation gehören auch starke Verbände. Die BAGSO ist so eine Organisation. Sie bündelt Kräfte unter einem Dach. Über 100 Verbände gehören ihr an – rund 13 Millionen Menschen repräsentieren sie. Das ist eine wirklich beeindruckende Zahl. [...] Es ist ein Glücksfall, dass Sie sich zu einer Dachorganisation zusammengeschlossen haben, die natürlich in ganz anderer Weise als jede Organisation für sich die Anliegen bündeln kann

und die auch ein wichtiger Gesprächspartner für die Politik ist.“ Und weiter: Auf dem Seniorentag „diskutieren Sie über zentrale Felder unserer Gesellschaft. Dass Sie das so selbstbewusst tun und Ja zum Alter sagen, aber auch Ja zur Einmischung, Ja zum Mitreden und Ja zum Engagement, das ist unendlich wichtig für uns.“

Den vollständigen Text der Ansprache der Bundeskanzlerin finden Sie unter www.deutscher-seniorentag.de. ■





Beim TALK in Hamburg diskutierten zum Abschluss des 10. Deutschen Seniorentages Persönlichkeiten aus Politik, Kultur und Gesellschaft darüber, warum wir uns mit dem eigenen Älterwerden so schwertun. „Wir brauchen kein Anti-Aging, sondern ein Pro-Aging“, sagte die BAGSO-Vorsitzende Ursula Lehr in ihrer Begrüßung. Die Talkgäste sprachen sehr offen über die Chancen und Herausforderungen, die das Alter mit sich bringen kann.

Unter der Moderation von Julia-Niharika Sen, NDR-Fernsehen, äußerten sich die Talkgäste auch persönlich zu der Frage, was für sie „alt“ bedeutet. „Wenn man eine Situation nicht mehr beherrscht, dann kommt man sich alt

vor. Das ist dann gar nicht eine Frage des biologischen Alters, sondern der jeweiligen Verfassung“, sagte Fritz Pleitgen. Claudia Röttger unterstrich, dass immer auch die individuelle Einstellung zum Leben entscheidend ist: „Was erwarte ich vom Leben und wie genieße ich das Leben (...) bei allen Handicaps?“

Nadja Tiller berichtete von ihren positiven Erfahrungen in einer Seniorenresidenz und ermutigte jede und jeden dazu, sich frühzeitig darüber Gedanken zu machen, wie man die letzte Etappe des Lebens verbringen möchte. Bill Mockridge gab einen humorvollen Einblick in den Alltag seines Dreigenerationen-Haushaltes. Mehrere Talkgäste betonten den Stellenwert des bürgerschaftlichen Engagements Älterer sowohl für sich selbst als auch für die Gesellschaft.

Die sensiblen Themen Krankheit, Pflegebedürftigkeit und Sterben beschäftigen viele, nicht nur ältere Menschen. Hier gelte es weiterhin, sich für bessere Bedingungen einzusetzen, so Hannelore Rönsch. Julia-Niharika Sen beendete die Diskussion mit einer Schlussrunde zu den persönlichen Wünschen und Hoffnungen in Bezug auf das eigene Alter der Talkgäste. ■



„JA zum Alter!“

Auszüge aus der Diskussion:

„Ich selbst bin in vielen Ehrenämtern tätig. Das hält mich natürlich auf Trab, manchmal ist es auch ein bisschen viel. Aber dort sehe ich alles. Ältere Menschen, die sich in unterschiedlichen Bereichen engagieren (...), ich ziehe vor diesen Menschen den Hut (...). Ohne diese würde unsere Gesellschaft gar nicht existieren.“

Fritz Pleitgen, Journalist, Präsident der Deutschen Krebshilfe



Fritz Pleitgen

„Wir dürfen Alter und Pflegebedürftigkeit nicht in die Gesellschaft entsorgen. Sie gehören als Erstes in die Familie und auch die Verantwortung gehört in die Familie.“

Hannelore Rönsch, Vorsitzende des DRK Hessen, Bundesministerin a.D.



Hannelore Rönsch

„Es besteht heute eine gewisse Tendenz, das (Thema Tod) wegzuschieben. Wir müssen lernen, damit umzugehen, und das ist sicher nicht das Einfachste.“

Nadja Tiller, Schauspielerin



Nadja Tiller

„Es ist wissenschaftlich belegt, dass der Blick auf das Glas, ob es halb leer ist oder halb voll, einen großen Unterschied macht in Bezug auf die körperliche Gesundheit. Es ist tatsächlich gut, zu lachen und diesen optimistischen Blick im Auge zu haben.“

Claudia Röttger, Chefredakteurin SENIOREN RATGEBER, Wort & Bild Verlag



Claudia Röttger

„Wir reden immer vom Alter, als ob das irgendwie fünf Jahre wären, aber es ist eine ungeheuer lange Zeit, in der man alt wird. (...) Ich bin so aufgeregt, als würde ich zum ersten Mal in ein neues Land fahren, und neugierig auf alles, was auf mich zukommt, und freue mich außerordentlich auf diese Zeit. Ich sage „Ja zum Alter!“

Bill Mockridge, Schauspieler, Kabarettist und Buchautor



Bill Mockridge



Ökumenischer Gottesdienst

„Ja, ich will euch tragen...“

Einer guten Tradition folgend luden das Bundesforum Katholische Seniorenarbeit (BfKS) und die Evangelische Arbeitsgemeinschaft für Altenarbeit (EAfA) zum ökumenischen Gottesdienst ein. Unter der Losung „Ja, ich will euch tragen...“ aus dem Buch des Propheten Jesaja versammelten sich in der Hamburger Hauptkirche St. Michaelis rund 1.000 Menschen. Das Motto des Seniorentages aufnehmend gab das Jesaja-Wort ihm zugleich eine spezielle Wendung, indem es hervorhebt, dass das „JA zum Alter“ sowohl Zuspruch als auch Anspruch ist: Es spricht dem gebrechlichen Menschen Trost zu, den aktiven fordert es heraus.

In ihrer Ansprache ging die Hamburger Bischöfin Kirsten Fehrs auf das aktive Altern ein und wies darauf hin, „dass auch das älter werdende Leben vor allem Bewegung ist und nach vorn gelebt werden will.“ Die Theologin sprach den Versammelten Anerkennung und Dank aus: „Ohne Sie gäbe es keine ehrenamtliche Hospizbewegung, keinen Mitternachtsbus für Obdachlose, keine Kirchenvorstände und keine Sportvereine, ohne Sie keine Lesehilfe für Migrantenkinder und keine Hamburger Tafel.“ Die Erfahrung der Älteren, ihr

Kenntnisreichtum, ihre Lebensfreude und ihre Sinnsuche seien elementar für das soziale Gesicht des Landes.

Weihbischof Hans-Jochen Jaschke lenkte den Blick auf das gebrechliche Alter und forderte, dass die Ehrfurcht vor dem Leben bis zuletzt gelten müsse: „Wir lassen uns nicht einreden, das Leben habe irgendwann einmal keinen Wert mehr.“ Notwendig seien ein angemessener Umgang mit dem Tod und ein würdiges Sterben, z.B. durch den Ausbau von Hospizen und den Einsatz moderner Medizin für ein schmerzfreies Leben. Auf die Generationensolidarität eingehend sagte er: „Wir brauchen eine langfristige Politik des fairen Ausgleichs im Gesundheits- und Versorgungswesen. Eine solidarische Gesellschaft verträgt keinen Egoismus ..., sondern gibt allen eine Perspektive.“

Dass der Gottesdienst von den Teilnehmenden als festlich-geistliche Stunde bezeichnet wurde, war neben der anspruchsvollen Chor-, Orgel- und Bläsermusik und den beiden Predigten auch dem Ort selbst, dem frisch renovierten, strahlenden „Hamburger Michel“, zu verdanken. ■



„Alter neu erfinden“

Konstantin Wecker im Haus im Park der Körper-Stiftung

Auf dem 10. Deutschen Seniorentag startete die Körper-Stiftung ihren neuen Schwerpunkt „Alter neu erfinden“. Unter diesem Motto stand auch der Kulturabend mit Konstantin Wecker im Haus im Park, dem BegegnungsCenter der Körper-Stiftung. Dieses besondere Stadtteilzentrum in Hamburg-Bergedorf bietet Menschen jenseits der beruflichen Tätigkeit Bildungs-, Freizeit- und Gesundheitsangebote sowie Engagementmöglichkeiten.

Die Körper-Stiftung und das BegegnungsCenter wollen dazu beitragen, dass Menschen aller Generationen über die Chancen, aber auch über die Verantwortung, das Alter zu gestalten, nachdenken. Mit den Worten „Wir altern länger, gesünder, aktiver und anders. Hier im Haus im Park erfinden wir das Alter täglich neu, arbeiten an einem differenzierten Altersbild“ eröffnete Anja Paehlke, Leiterin des Haus im Park, den Abend.

Rund 500 Mitstreiter waren der Einladung der Körper-Stiftung gefolgt und ließen sich von den vielen im Haus im Park tätigen Ehrenamtlichen das Be-



gegnungsCenter zeigen. Kultureller Höhepunkt war der Auftritt des Liedermachers Konstantin Wecker. Mit Liedern wie „I werd oid“ gab er sehr persönliche Einblicke in das Thema. Sein humorvoller Umgang mit dem Altern und den eigenen körperlichen Veränderungen wurde mit tosendem Applaus aufgenommen. Zwischen den Liedern kam er mit Karin Haist, Leiterin des Bereichs Gesellschaft, ins Gespräch und stellte fest, dass die Alten revoltieren müssen, da es die Jungen nicht tun. „Empört Euch“ war das lauteste Stück des Abends, gleichzeitig ein Appell an die begeisterten Gäste, die Chancen des Alters zu nutzen und Verantwortung zu übernehmen. ■



Rund 100 Einzelveranstaltungen



Neben den Einzelveranstaltungen beleuchteten dreiteilige Reihen am zweiten Tag seniorenrelevante Themen aus verschiedenen Blickwinkeln. Der überwiegende Teil war gut besucht, teilweise sogar ausgebucht. Allen gemeinsam waren engagierte Diskussionen und interessierte Zuhörerinnen und Zuhörer.

Erfreulich war auch das Interesse junger Menschen am Deutschen Seniorentag. So konnten wir wieder Schülerinnen und Schüler von Fachschulen für Altenpflege sowie Studierendengruppen der Hamburger Universitäten und Fachhochschulen begrüßen.

An drei Tagen wurden insgesamt nahezu 100 Veranstaltungen angeboten. Eine breite Palette gab den Besucherinnen und Besuchern Gelegenheit, sich umfassend rund um das „Älterwerden“ zu informieren und Brennpunkthemen der Seniorenpolitik mit Vertreterinnen und Vertretern des Deutschen Bundestages sowie mit Experten u. a. aus den Themenbereichen Gesundheit, Pflege, Rente und Wohnen zu diskutieren.

Erstmals gab es einige Veranstaltungen, die mit ihrem Angebot gezielt ältere Migrantinnen und Migranten z. B. zu den Themen bürgerschaftliches Engagement und gesundheitliche Prävention ansprachen. Hier wurde deutlich: Es besteht ein großes Bedürfnis nach Information. ■



Rund 100 Einzelveranstaltungen

Eine Einladung zum Mitmachen an der Baustelle des Gemeinwesens“ war eine Veranstaltung, die die Besucherinnen und Besucher aufforderte, sich einzumischen, mitzumischen, sie ermutigte, auf allen Ebenen mitzuarbeiten: in der Kirche, den Parteien und Kommunen. Dabei müssen sich die Angebote und Rahmenbedingungen an den Bedürfnissen der älteren Menschen orientieren.

Theater- und Tanzaufführungen sowie Lesungen rundeten das Gesamtprogramm ab. Unter dem ironischen Titel „Eine Frau wird erst schön in der Küche“ gab die Theatergruppe „Spätzünder“ eine musikalische Satire zum Besten. In dem generationenübergreifenden Theaterstück „Oh wie Oma“ fragte das Musiktheater LUPE nach Gemeinsamkeiten und Unterschieden im Alltagsleben von Großeltern und Kindern in Afrika und Deutschland.

Mit ihrer Buchpräsentation „Was mir immer wieder auf die Beine hilft“ gab Schauspielerinnen und Autorin Barbara Rütting Tipps, die helfen sollen, gesund alt zu werden. Der Dachverband Altenkultur thematisierte Sinneserfahrungen mit Lesungen wie „Wirf Deine Angst



in die Luft“ und einer Tanzgruppe mit blinden- und sehbehinderten Menschen unter Leitung von Mascha Kaufmann. Zahlreiche Verantwortliche berichteten, dass Kontakte zu anderen Organisationen geknüpft wurden, die bundesweite Projektideen auf regionaler Ebene anbieten werden. Darüber hinaus gaben die Veranstaltungen Impulse für die Teilnehmenden zur Vernetzung.

Eine ausführliche Zusammenfassung aller Veranstaltungen und einen Überblick zu allen verantwortlichen Organisationen finden Sie in der Dokumentation „10. Deutscher Seniorentag“, die voraussichtlich im Herbst 2012 erscheinen wird. ■



Rund 100 Einzelveranstaltungen

Zahlreiche Veranstaltungen widmen sich den Themen soziale Sicherung, Rente und altersngerechte Arbeitswelt. Lebenslanges Lernen muss zur Selbstverständlichkeit werden. Gewerkschaften, Sozialverbände und Seniorenorganisationen müssen gemeinsam für die Stärkung der gesetzlichen Rente eintreten und sich für die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes gegen Altersarmut einsetzen.

Mit der Veranstaltung „Eine Welt für alle – barrierefrei und inklusiv“ wurde hinterfragt, wie „eine Gesellschaft für alle“ aussehen kann und gestaltet werden muss, damit alle ohne Ausnahme gleichberechtigt daran teilhaben können, und welche Maßnahmen von politischer und gesellschaftlicher Seite ergriffen werden müssen, um bestehende Barrieren abzubauen.

Anregungen zur Prävention von Demenzerkrankungen, Informationen zum Thema Demenz sowie Entlassungsangebote für pflegende Angehörige stießen auf großes Interesse.

Das Thema Wohnen wurde von allen Seiten beleuchtet: Wohnraumanpassung, gemeinschaftliche Wohnprojekte



gegen Vereinsamung, neue Wohnformen für Menschen mit Demenz und Wohnen im Quartier. Um selbstbestimmtes Wohnen im Alter zu ermöglichen, müssen neue soziale Netze aus Familie, Freundeskreis, Nachbarschaften, Engagierten und professionellen Diensten geknüpft werden.

Große Nachfrage herrschte wie immer bei den Angeboten zur körperlichen und geistigen Fitness: Gehirnjogging, Bridge sowie Yoga, Energy Dance, Seniorentanz und Übungen zur Sturzprävention luden zum Mitmachen ein. Begeistert erkundigten sich Besucherinnen und Besucher nach Kursempfehlungen vor Ort, um die Übungen auch in ihrem Alltag fortführen zu können. ■



Live-Sendungen vom Deutschen Seniorentag

Erstmals in der Geschichte der Deutschen Seniorentage übertrug der NDR, Medienpartner der BAGSO für den 10. Deutschen Seniorentag, ausgewählte Veranstaltungen per Livestream. So konnten Interessierte, die nicht die Möglichkeit hatten, nach Hamburg zu reisen, über das Internet die Angebote verfolgen.

Außerdem waren das Hamburg Journal und NDR 90,3 mit einem mobilen Studio zu Gast auf der SenNova und gestalteten täglich ein abwechslungsreiches Programm mit bekannten Persönlichkeiten aus Hamburg und Umgebung.

Live vom BAGSO-Stand auf der SenNova sendete der Deutschlandfunk die 70-minütige Sendung „Lebenszeit“ zum Thema „Aktives Altern“. Die Moderatoren Andreas Stopp und Daniela Wiesler sprachen mit Wissenschaftlern, Politikern, Künstlerinnen und Künstlern sowie sozial Engagierten über Voraussetzungen und Wege des aktiven Alterns. Der Satz einer Interviewpartnerin brachte es auf den Punkt: „Fange nie an aufzuhören, höre



nie auf anzufangen.“ Dies charakterisiert am besten den Prozess des aktiven Alterns.

Zu den Gästen gehörten u. a.: die Gerontologen Prof. Dr. Gerhard Naegele und Prof. Dr. Andreas Kruse, die Schauspielerin und Buchautorin Barbara Rütting, die Gründerin der Agentur „Granny Aupair“ Michaela Hansen und die BAGSO-Vorsitzende Prof. Dr. Ursula Lehr. ■



Rahmenprogramm



Kulturelle und spirituelle Angebote ergänzten das breite Themenspektrum der Informations- und Diskussionsveranstaltungen.

Einen Blick über den Tellerrand ermöglichte die Ausstellung „Das Ü60-Szenario“ von HelpAge Deutschland. In zwei begehbaren Würfeln erfuhren die Besucherinnen und Besucher mehr über

das Leben älterer Menschen in anderen Teilen der Welt und darüber, wie weltweite Entwicklungen das Leben der Seniorinnen und Senioren in Deutschland zukünftig beeinflussen könnten.

Die Wanderausstellung des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend „Was heißt schon alt?“ zeigte die vielfältigen Facetten des Alters und belegte, dass es nicht nur „ein“ Altersbild gibt.

An fünf Mitmach-Stationen des Projektes „Im Alter IN FORM – Gesunde Lebensstile fördern“ der BAGSO konnten die Besucherinnen und Besucher ihr Wissen über gesunde Ernährung, den Zusammenhang zwischen Bewegung und Energieverbrauch und die Bedeutung der richtigen Zahnpflege in einem ungewöhnlichen Quiz testen.

Der Bundesverband Seniorentanz e.V. lud zur aktiven Mittagspause ein. Durch das Tanzen leicht erlernbarer Tänze aus aller Welt wurden Körper und Geist aktiviert und die Besucherinnen und Besucher kehrten beschwingt zum Veranstaltungsprogramm zurück.



Rahmenprogramm

Der Raum der Stille stellte eine Ruhezone zum „Auftanken“ und Atemholen dar. Außerdem wurde die Möglichkeit zum Gebet oder zu einem persönlichen Gespräch mit einem Pfarrer geboten.

Unter der Leitung von Liane Andersen stellte die orientalische Seniorinnen-Tanzgruppe „Hanan“ Tänze zwischen Orient und Okzident vor und begeisterte u. a. mit dem „Kerzentanz“ das Seniorentagspublikum.

Der letzte Tag des Deutschen Seniorentages begann mit einer Morgenveranstaltung zur Musik Johann Sebastian Bachs unter dem Motto „Soli deo gloria! – Allein Gott sei Ehre!“, in der Professor Dr. Andreas Kruse dem Schöpferischen des Menschen im Alter nachspürte.

Den Schlusspunkt der dreitägigen Veranstaltung setzte der Kabarettist und Schauspieler Bill Mockridge mit Auszügen aus seiner Lese-Show „Je oller, je doller!“ und beendete den 10. Deutschen Seniorentag mit einer extragroßen Portion Humor. ■



Die Messe SenNova begeisterte Besucher und Aussteller



Bundesministerin Kristina Schröder eröffnete die SenNova und begrüßte Aussteller und Besucher. Insgesamt zeigten über 270 Aussteller Innovatives und Altbewährtes. Von Automobilumrüstung bis zu unterschiedlichen Wohnformen – die Angebotspalette war vielfältig. Firmen, Organisationen, Verbände, die Bundesministerien für Senioren, Verbraucherschutz, Arbeit und Forschung sowie die Bundesregierung mit ihrer Initiative „Erfahrung ist Zukunft“ standen mit ihrem Fachwissen beratend zur Seite.

Das informative und abwechslungsreiche Bühnenprogramm erweiterte das Angebot und wurde gut angenommen. An den drei Veranstaltungstagen drehte sich alles um die Themen Mobilität, Gesundheit und Vorsorge. ■

„Es ist toll hier, endlich habe ich das gefunden, was ich schon so lange gesucht habe.“

Besucher

„Ich freue mich über die vielen Verbände und Organisationen. Ich möchte mich engagieren und konnte mir hier schon einen ersten Eindruck verschaffen.“

Besucherin

„Wir haben gemerkt, dass die Besucher richtig Lust auf die Veranstaltung hatten. Zudem konnten wir interessante Kontakte knüpfen.“

Daniel W., Aussteller

„Wir haben ein sehr positives Feedback erhalten und der Ausstellungsstand war durchgehend gut besucht. Gefreut habe ich mich zudem über die große Besucherzahl und die sehr schöne Atmosphäre auf der Messe.“

Tina S., Ausstellerin



Thementag Mobilität – 3. Mai 2012

Die Palette der Bühnenbeiträge war bunt: Vorträge und Talks z. B. zu Sicherheitsempfehlungen, Weiterbildungsangeboten, Assistenzsystemen, Verkehrssicherheit sowie zu Internet und neuen Medien lockten die Besucherinnen und Besucher an die Bühne.

„Wir wollen älteren Menschen den Umgang mit dem Internet erleichtern und engagieren uns



seit Langem für den Aufbau von Medienkompetenz. Aktiv an der Gesellschaft teilzuhaben, bedeutet auch neue Medien nutzen zu können. Viele ältere Menschen und Multiplikatoren konnten wir auf der SenNova und dem Deutschen Seniorentag erreichen und auf die Wichtigkeit dieser Teilhabe hinweisen. Besonders der intelligente Notruf und die weiteren neuen Entwicklungen fanden großes Interesse bei den Besuchern und den Medien.“

Maud Pagel, Beauftragte für Barrierefreiheit bei der Telekom

ThemenInsel – Mobil unterwegs

Mobil und aktiv zu sein, sind wichtige Kennzeichen eines freien und selbstbestimmten Lebens. Möglichkeiten, die eigene Mobilität zu erhalten, gibt es viele: von Gehstöcken über Rollatoren bis zu Elektroscootern – die Produktpalette ist vielfältig. Eine Auswahl dieser und weiterer nützlicher Produkte wurde vorgestellt.

Wir danken der Fachmesse REHA-CARE für die Unterstützung bei der ThemenInsel.



Im Rahmen der SenNova-Eröffnung gratulierte Bundesministerin Kristina Schröder als Schirmherrin des Wettbewerbs „Internet – Keine Frage des Alters!“ den sieben Preisträgern. Ausgezeichnet wurden Aktivitäten aus der ganzen Bundesrepublik, die allesamt ein herausragendes und nachhaltiges Engagement für Senioren vorzuweisen haben. ■

Wir danken der Deutschen Telekom für die Unterstützung des Thementages Mobilität.





Thementag Gesundheit – 4. Mai 2012

Expertinnen und Experten unterschiedlicher Patientenorganisationen sowie der BAGSO-Verbände informierten in Vorträgen und Gesprächsrunden über gesunde Ernährung und Bewegung, Pflege und Demenz sowie über Psychotherapie und Inkontinenz.

An allen drei Tagen konnten die Besucherinnen und Besucher im Rahmen des Gesundheitsparcours Tests zur eigenen Gesundheit durchführen, kostenlose Messungen in Anspruch nehmen und sich über spezielle Gesundheitsthemen informieren. Ob Sehtest, Hörtest, Fußdruckmessung oder Schlaganfall-Risikotest, das Angebot war umfangreich und wurde gut angenommen.

Unter dem Motto „Fit im Alter – Gesund essen, besser leben“ informierten Experten auf dem InForm-Stand, wie sich ausgewogene Ernährung und Bewegung in den Alltag einbauen lassen. Es wurden Fitmacher und Durstlöscher zubereitet und viele Mitmach-Aktionen angeboten. ■

*Wir danken Pfizer
Deutschland für die
Unterstützung
des Thementages
Gesundheit.*



„Umfassende Informationen und ein gutes Verhältnis zum Arzt oder zur Ärztin sind wichtige Voraussetzungen, gesund zu werden oder mit einer chronischen Erkrankung leben zu können. Deshalb arbeitet auch Pfizer mit Patienten- und Seniorenvertretern zusammen. Wir konnten viele interessante Gespräche mit Patienten und Angehörigen führen, aufklären, informieren und vom großen Erfahrungswissen der Älteren profitieren.“

Christina Claußen, Director Patient Relations & Alliance Development Pfizer Deutschland



Thementag Vorsorge – 5. Mai 2012

In verschiedenen Lebensbereichen vorzusorgen, das geht alle Generationen an. Ob Vorsorgevollmacht und Patientenverfügung, selbstständiges Wohnen im Alter und Sicherheit zu Hause, die Themen des Bühnenprogramms waren so vielfältig wie das Publikum. ■



„Ich bin heute mit meiner Mutter hier und freue mich, endlich Experten anzutreffen, die mir wirklich weiterhelfen.“
(Besucher)

„Im Alter zu Hause zu leben, ist mir ganz besonders wichtig. Danke für die Informationen, die ich dazu hier bekommen habe.“
(Besucherin)

ThemenInsel – Wir brauchen Euch

Wieso sollte man seine Lebens- und Berufserfahrung nicht über den Renteneintritt hinaus einsetzen, etwa im ehrenamtlichen Engagement? Auf der ThemenInsel standen der Übergang vom Arbeitsleben in den Ruhestand und die Gestaltung der neu gewonnenen Zeit im Zentrum. Die ThemenInsel informierte über Einsatz- und Kontaktmöglichkeiten für engagementbereite Ältere, deren Einsatz durch den demografischen Wandel verstärkt an Bedeutung gewinnen wird.

*Wir danken dem
Generali Zukunftsfonds für die
Unterstützung bei
der ThemenInsel.*



Machen Sie mit, probieren Sie aus und informieren Sie sich!



Im Mittelpunkt des **Bewegungs-Parcours** standen motorische und sinnliche Erlebnisse. Neben vielfältigen Möglichkeiten, auf unterschiedlichen Geräten und Bodenflächen zu balancieren, wurde die sinnliche Wahrnehmung im sogenannten Fühlparcours gefördert. Wer darüber hinaus Lust hatte, die eigene Fitness, Geschicklichkeit und Kraft zu testen, konnte dies im „Testareal“ unter fachlicher Anleitung tun.

Verantwortlich: Hamburger Sportbund / Verband für Turnen und Freizeit, gestalterisch unterstützt von der Internationalen Gartenschau 2013 (igs 2013)

Lange Schlangen bildeten sich vor den verschiedenen Parcours und Mitmach-Angeboten:

Am **Osteoporose-Parcours** erhielten die Besucherinnen und Besucher Angebote zum persönlichen Vorsorge-Check-up, Beratung zu knochenstärkender Ernährung und Bewegung, die Möglichkeit eines Balance- und Reaktionstests, eine kostenfreie Knochendichtemessung und vieles mehr.

Verantwortlich: Netzwerk Osteoporose e.V.

Auf dem **Gedächtnistrainings-Parcours** wurden Übungen angeboten, die folgende Trainingsziele verfolgten: Verbesserung der Wahrnehmung, Konzentration, Merkfähigkeit, Wortfindung, Formulierung, assoziatives und logisches Denken, Strukturieren, Urteilsfähigkeit, Fantasie, Kreativität und Denkflexibilität.

Verantwortlich: Bundesverband Gedächtnistraining e.V.



Generationen im Dialog

Die Zukunftsfähigkeit unserer Gesellschaft hängt in erheblichem Maße von der Qualität ihrer Generationenbeziehungen ab. Einschlägige Untersuchungen belegen, dass sie innerhalb familiärer Kontexte weitgehend intakt sind. Bedeutsam aber ist auch, wie sich das Miteinander der Generationen in Arrangements außerhalb der Familien gestaltet. Politik, Wirtschaft und andere gesellschaftliche Institutionen haben bisher mit unterschiedlichen Maßnahmen den Dialog zwischen den Generationen gefördert.

Im „Europäischen Jahr für aktives Altern und Solidarität zwischen den Generationen 2012“ ist es ein besonderes Anliegen, generationenverbindende Projekte vorzustellen und in Gesprächsrunden Anregungen für die eigene Tätigkeit zu geben.

Zusammengestellt wurde das dreitägige Programm von der BAGSO in Kooperation mit dem Zentrum für Allgemeine Wissenschaftliche Weiterbildung (ZAWiW) der Universität Ulm, dem Projektbüro „Dialog der Generationen“ sowie ViLE e.V.

Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner aus 30 Projekten führten rege Gespräche und diskutierten mit Interessierten folgende Themen: Lernaustausch zwischen Alt und Jung, Dialog in Mehrgenerationenhäusern, Mentoring, europäische Netzwerke, Internet als Chance des Dialogs, Filmemachen als Lebenshilfe, Großeltern-Enkel-Reisen, Informations- und Koordinierungsstelle für Großelterndienste, Ersatz-Großeltern, Großelternntag, Servicehelfer, Seniorexperten helfen bei Ausbildungsplatzsuche, Lernpartnerschaften, Fair Trade als Generationenprojekt, Sport und Gesundheitsförderung im Miteinander.

Das vielseitige und informative Programm konnte mit Unterstützung des Ministeriums für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren des Landes Baden-Württemberg, der Robert Bosch Stiftung, Readers Digest, GEPA (Gesellschaft zur Förderung der Partnerschaft mit der Dritten Welt mbH) und der Autostadt Wolfsburg dargeboten werden.

Eine Übersicht der beteiligten Projekte finden Sie unter www.deutscher-seniorentag.de. ■



Regionale und lokale Angebote

Auf dem Hamburger Treff präsentierten sich zusammen mit der Freien und Hansestadt Hamburg rund 80 regionale Anbieter aus Hamburg. Unternehmer, Verbände und Vereine u. a. aus den Bereichen Handwerk, Wohnen, Gesundheit, Kultur, Bildung, Engagement und Freizeit ermöglichten spannende Einblicke und gaben neue Impulse. An den Ausstellerständen war vieles zu entdecken und auszuprobieren. Dazu gehörten sowohl Hör- und Blutzuckertests zur Prävention als auch praktische Ernährungstipps, die Appetit auf eine gesunde Ernährung machen. Zudem war es möglich, digitale Medien zu erleben, um Berührungängste abzubauen und Menschen jeden Alters zu ermutigen, Neues zu erlernen. Umrahmt von künstlerisch arrangierten Ballons begeisterte auch der Gemeinschaftsstand der Gesundheitshandwerke mit den Bereichen Mobilität, Wohlbefinden und Sicherheit.

Mittelpunkt des Hamburger Treffs war der Messestand der Freien und Hansestadt Hamburg. Der hohe weiße Turm mit dem Hamburg-Logo – rote Burg und blaue Welle – war auch aus entfernten Winkeln der Halle gut zu erkennen.



Zusammen mit den Hamburger Behörden und Bezirksämtern präsentierten sich dort der Landes-Seniorenbeirat Hamburg, die Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen und verschiedene Hamburger Vereine und Einrichtungen mit ihren seniorenspezifischen Angeboten und Leistungen aus den Schwerpunktthemen „Gesundheit und Begleitung“, „Engagiert und mittendrin“, „Bildung und Begegnung“ und „Zu Hause und unterwegs“.

Daneben gab es persönliche Beratungsmöglichkeiten, ein breites Spektrum an Informationsmaterial, Fachvorträge, Mitmach-Aktionen und musikalische Darbietungen. Der Hamburg Treff ist in den drei Messetagen zu einem Ort der Begegnung und des Austausches geworden, an dem Gäste und Gastgeber gemeinsam „JA zum Alter!“ sagten. ■



Fotowettbewerb „JA zum Alter!“

Wie bereits bei den Deutschen Seniorenentagen 2003, 2006 und 2009 haben die BAGSO und Feierabend wieder gemeinsam einen Fotowettbewerb ausgeschrieben, bei dem das Motto „JA zum Alter!“ von Hobbyfotografen im

Bild festgehalten werden sollte. Zehn durch eine Online-Abstimmung ermittelte Favoritenfotos wurden auf der Sen-Nova ausgestellt und das Publikum bestimmte durch Punktvergabe die Sieger, die ersten drei stellen wir Ihnen vor:

Sieger ist das „Geburtstags-Ständchen für Roswitha“. Das Foto wurde im Skulpturenpark Odenwald aufgenommen und soll vom Kulturleben auf dem Land zeugen. „Wo Anne-Sophie Mutter mit ihrer Geige nicht hinkommt, müssen die Leute selbst Musik machen“, so Paul August Wagner aus Breuberg, der diese Szene fotografierte.



Auf **Platz 2** landete das „Seniorenballett“, das während eines Urlaubs in Dänemark entstand. „Am Hafen war eine Künstlerwerksatt, diese Figuren standen vor dem Eingang. Sie schauten so lieb und – obwohl aus Metall – strahlten sie so viel Wärme aus, dass ich mich spontan einreihete“, schreibt Sabine Taberné, die 4. Ballerina, aus Schwalmstadt.



3. Platz: Günter Oswald aus Weiskirchen, der das Schlittenrennen fotografierte, erinnert sich: „Im letzten Winter forderte Enkel Noah seine Oma zu einem Wettrennen heraus: ‚Wer von uns beiden hat den schnellsten Schlitten?‘. Oma Ingrid stürzte bald und kullerte in den Schnee, Noah freute sich sehr und lachte von Herzen.“

4. Enkel Anton und Opa schwimmen im Glück von Dr. Andreas Türk • 5. Oma (75) + Hund (11) = Junggeblieben von Holger Rochow • 6. Schneiderin im Kraichgau von Renate Rubel • 7. „Wie werde ich aussehen, wenn ich älter bin?“ von Therese Helmich • 8. Liebe zur Musik von Erwin Sittig • 9. Unbeschwerte Fahrt von Dr. Heinz-Peter Jost • 10. Höhenflug im Alter von Dieter Stumpf

Diese Fotos finden Sie unter www.deutscher-seniorentag.de.

Hamburger Erklärung: „JA zum Alter!“

Das Motto des 10. Deutschen Seniorentages „JA zum Alter!“ ist auch der Titel der „Hamburger Erklärung“, die zum Abschluss der Veranstaltung am 5. Mai 2012 vorgestellt wurde.



Einleitend heißt es: „Die in der BAGSO zusammengeschlossenen Organisationen setzen sich für ein selbstbestimmtes, aktives und engagiertes Älterwerden in sozialer Sicherheit ein. Sie sind überzeugt, dass die Teilhabe älterer Menschen dem Einzelnen, aber auch der gesamten Gesellschaft zugutekommt. In einer Gesellschaft, die nicht nur älter wird, sondern auch schrumpft und ‚bunter‘ wird, kann die von vielen Älteren praktizierte Solidarität mit allen Generationen Vorbild sein. Sagen wir also JA zu einem Älterwerden in einer Gesellschaft für alle!“

Gesellschaft, die nicht nur älter wird, sondern auch schrumpft und ‚bunter‘ wird, kann die von vielen Älteren praktizierte Solidarität mit allen Generationen Vorbild sein. Sagen wir also JA zu einem Älterwerden in einer Gesellschaft für alle!“

Damit knüpft die Erklärung an die Zweite Weltversammlung zu Fragen des Alterns (Madrid, 2002) an, die unter dem Motto stand: „Eine Gesellschaft für alle Lebensalter“.

Bei der Verwirklichung dieses Ziels einer Gesellschaft für alle (Lebensalter) sind ältere Menschen keineswegs nur Adressaten, sondern vor allem auch Akteure. Ihre Mitwirkung, ihre Gestaltungskraft und ihre Vorbildrolle sind gefragt.

In den einzelnen Kapiteln der Erklärung wird das „JA zum Alter!“ für einzelne Bereiche konkretisiert. Im Einzelnen geht es den Seniorenorganisationen um ein

- JA zu einem möglichst gesunden Älterwerden
- JA zu einem lebenslangen Lernen
- JA zu einem engagierten Alter
- JA zu einer Gesellschaft des Miteinanders
- JA zu einem selbstbestimmten Wohnen
- JA zu einem Alter in sozialer Sicherheit
- JA zu einem würdevollen Sterben.

Die vollständige Erklärung finden Sie unter www.bagso.de/publikationen/positionen.html. ■



Barrierefreiheit wird immer bedeutender

Mit dem Ziel, den Deutschen Seniorentag so barrierefrei wie möglich zu gestalten, begleitete der „Arbeitskreis Barrierefreiheit“, der sich aus Vertreterinnen und Vertretern von Hamburger Behinderten- und Seniorenorganisationen sowie Mitgliedern der BAGSO zusammensetzte, die Vorbereitung und Organisation der Großveranstaltung.

Im Vorfeld wurde der Internetauftritt möglichst barrierearm gehalten und bot spezielle Informationen zur Anreise sowie das Programmheft in Großdruck. Die baulichen Voraussetzungen im Congress Center Hamburg ermöglichten es, alle Säle und Veranstaltungsräume über Rampen oder mit Aufzügen zu erreichen. Zusätzlich gab es Helferinnen und Helfer, die bei Unterstützungsbedarf aktiv wurden.

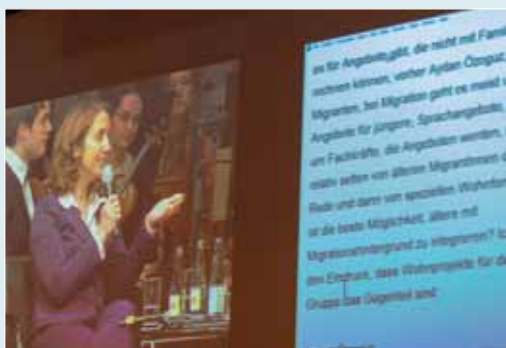
In einer Reihe von Sälen ist die Empfangstechnik für Schwerhörige fest installiert, weitere Räume sowie die Bühne auf der Messe SenNova wurden mit der entsprechenden Technik ausgestattet.

Für Schwerhörige und Hörgeschädigte konnten in ausgewählten Veranstaltungen

Schrift- und Gebärdensprachdolmetscherinnen eingesetzt werden, die das gesprochene Wort sichtbar machten. Blinden und Sehbehinderten wurde das Programmheft in Großdruck, Brailleschrift und auf einer DAISY-CD als Hörversion zur Verfügung gestellt. Diese Maßnahmen konnten dank der finanziellen Unterstützung des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) realisiert werden.

Für Interessierte, die keine Gelegenheit hatten, den 10. Deutschen Seniorentag zu besuchen, wurde die Möglichkeit geschaffen, eine Auswahl von Veranstaltungen per Live-Übertragung durch den NDR im Internet zu verfolgen.

Auch zukünftige Deutsche Seniorentage sollen möglichst barrierefrei gestaltet werden. Die Erfahrungen aus Hamburg sind hierbei wichtige Bausteine. ■



Bilanz in Zahlen

Wir können mit Stolz auf den 10. Deutschen Seniorentag zurückblicken. Alle wichtigen Ziele wurden erreicht: über 100 Einzelveranstaltungen auf hohem Niveau, im Congress Center und auf der SenNova-Bühne, ein

Rekord bei den Besucherzahlen – insgesamt waren es an den drei Veranstaltungstagen 19.500 – und eine intensive Berichterstattung in den Medien, die unsere Themen in die Öffentlichkeit gebracht haben. ■

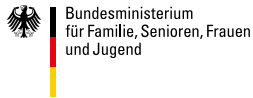
Erfolg in Zahlen	
Besucherinnen und Besucher an drei Tagen	19.500
Einzelveranstaltungen	98
Aktionen auf der SenNova	38
Gesamtzahl Aussteller	270
· BAGSO-Verbände	77
· weitere Aussteller	193
Ausstellungsfläche SenNova in qm	8.000

Medienberichterstattung	
Medium	Veröffentlichungen und Berichte
Print-Medien (Zeitungen, Zeitschriften)	2.087
Online-Medien	1.142
Hörfunk (Hinweise, Berichte, Interviews)	1.136
TV	27
Gesamt	4.392
akkreditierte Journalisten und Fotografen	267



Danksagung

Veranstaltung gefördert von



In Kooperation mit



Wir danken für die Unterstützung von



Medienpartner



Ausführliche Dokumentation 10. Deutscher Seniorentag 2012

Der 10. Deutsche Seniorentag wird über diese Kurzfassung hinaus ausführlich dokumentiert. Das Erscheinen der Dokumentation ist im Herbst 2012 geplant. Vorbestellungen unter dst@bagso.de. ■

Impressum

Herausgeber

Bundesarbeitsgemeinschaft der
Senioren-Organisationen e.V.
(BAGSO)
Bonngasse 10 • 53111 Bonn
Tel.: 02 28 / 24 99 93 0
Fax: 02 28 / 24 99 93 20
E-Mail: kontakt@bagso.de
dst@bagso.de
www.bagso.de
www.deutscher-seniorentag.de

Auflage
20.000

Redaktion/Texte

Katharina Braun
Stefanie Chowaniec
Heike Felscher
Dr. Claudia Kaiser
Elisabeth Kleinhans
Dr. Guido Klumpp
Jens-Peter Kruse
Ursula Lenz
Felix Rathofer
Katerina Römmer
Elvira Barbara Sawade
Cornelia Schröder

Korrektorat
Helga Vieth

Fotonachweis

BAGSO/Frederika Hoffmann
(S. 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14,
15, 16, 17, 18, 19, 28, 29, 30, 32)
BAGSO/Uli Deck
(S. 4, 5, 8, 9, 10, 14, 19, 20, 21, 22,
23, 24, 25)
BAGSO/Torsten Kollmer
(S. 11, 17, 22, 26)
BAGSO/Tina Rentzsch (S. 29)
Körber-Stiftung/Jann Wilken
(S. 7, 13, 15, 32)
Mona Meier (S. 26)
Freie und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Gesundheit und
Verbraucherschutz der (S. 26)

Layout

Nadine Valeska Schwarz
www.nadine-schwarz.de

Impressionen vom 10. Deutschen Seniorentag

J A Z U M A L T E R !



Kontakt **BAGSO e.V.**

Bundesarbeitsgemeinschaft der
Senioren-Organisationen e.V.
(BAGSO)
Bonngasse 10 · 53111 Bonn
www.bagso.de

Tel.: 02 28 / 24 99 93 - 0
Fax: 02 28 / 24 99 93 - 20
E-Mail: dst@bagso.de
www.deutscher-seniorentag.de

Kontakt **SenNova** 

BAGSO Service GmbH
Hans-Böckler-Str. 3 · 53225 Bonn
Tel.: 02 28 / 55 52 55 - 53
E-Mail: kontakt@bagso-service.de
www.sennova.de

Ein Arbeitgeber: zwei Arbeitsverträge – ein Weg in die Steuerfreiheit!

Grundsätzlich wird eine der in § 3 Nr. 26 EStG genannten Tätigkeiten nebenberuflich ausgeübt, wenn sie weniger als ein Drittel einer Haupttätigkeit ausmacht. Wie aber ist eine Arbeit für denselben Arbeitgeber, für den man auch hauptberuflich tätig ist, als Nebentätigkeit abzugrenzen? Die Finanzbehörde wird grundsätzlich zunächst beide Vergütungen zusammen sehen und den „Übungsleiterfreibetrag“ nach § 3 Nr. 26 EStG nicht gewähren. Eine Nebentätigkeit ist derart eng mit der Haupttätigkeit verbunden, dass eine getrennte Beurteilung nicht möglich ist, wenn beide Tätigkeiten gleichartig sind oder der Arbeitnehmer aus seinem Dienstverhältnis – faktisch oder rechtlich – obliegende Nebenpflichten erfüllt.

Das Finanzgericht Düsseldorf hat sich aktuell mit nachfolgendem

Fall beschäftigt: Ein gemeinnütziger Verein hat die Betreuung von Kindern im offenen Ganztags an mehreren Schulen übernommen. Es wurden Arbeitnehmer als pädagogische Mitarbeiter (durchschnittliche Arbeitszeit von 30 Stunden pro Woche) zur Betreuung der Kinder bei den Hausaufgaben und beim Spielen sowie bei der Einnahme von Mahlzeiten eingestellt.

Darüber hinaus wurden nach zusätzlicher Anmeldung den Kindern weitere Aktivitäten angeboten. Für diese wurden externe Honorarkräfte, andere Institutionen und auch Mitarbeiter, die hauptberuflich als pädagogische Mitarbeiter für den Verein tätig sind, eingesetzt. Der Mitarbeiter, der sich freiwillig für diese Aufgabe gemeldet hat (*keine Nebenpflicht* aus der Haupttätigkeit!), betreute

maximal zwei Projekte wöchentlich; der Arbeitsumfang lag bei ca. vier Stunden pro Woche. Für die so eingebundenen Mitarbeiter wurde eine gesonderte Vereinbarung (zweiter – eigenständiger – Arbeitsvertrag) geschlossen.

Das Finanzgericht gewährte (im Lohnsteuerabzugsverfahren) den „Übungsleiterfreibetrag“.

Nach unserer Einschätzung lassen sich die Überlegungen des Finanzgerichtes auf den Ehrenamtsfreibetrag übertragen und wohl auch auf die Abgrenzung von „Minijob“ und Haupttätigkeit bei einem Arbeitgeber. Minijob und Übungsleiterfreibetrag zu kombinieren, ist dann das „i-Tüpfelchen“.

Die sozialversicherungsrechtliche Beurteilung sollte in der Regel der lohnsteuerlichen Beurteilung folgen – im Einzelfall empfiehlt sich eine vorhergehende Beratung. Wichtig ist es in der Praxis auch, die „besonderen Spielregeln“ bei der vertraglichen Ausgestaltung dieser Maßnahmen zu beachten, damit eine Trennung von Haupt- und Nebentätigkeit erreicht werden kann. ■

Volkmar Heun
Tel.: 0 22 51 / 700 980
Volkmar.Heun@dhp.de
www.dhpg-euskirchen.de

Mögliche Beispiele für die Trennung von Haupt- und Nebentätigkeit:

Arbeitgeber (gemeinnütziger Verein) ist tätig als	Haupttätigkeit	Nebentätigkeit, die dem Grunde nach begünstigt wäre:
Träger „offener Ganztags“	Betreuung Kinder	Leitung zusätzlicher Projekte mit den Kindern
Träger Pflegeheim	Arbeit im Pflegebereich	Leitung zusätzlicher (Beschäftigungs-) Projekte
Kirchengemeinde	Arbeit in der Verwaltung	Chorleitung



Verlosung

Mitmachen
und
gewinnen

Singen kennt keine Grenzen! Und: Singen kennt kein Alter! Egal wie alt oder jung wir sind, Singen wirkt als Lebenselixier.

Für das Projekt „Singen kennt kein Alter“, einer Initiative zur Förderung des Singens mit älteren Menschen von Caritas, Diakonie, Samariterstiftung, SWR2, Reclam und Carus Verlag, wurde eine Auswahl von 94 der schönsten katholischen und evangelischen alten Kirchenlieder zusammengestellt.

Der Carus Verlag hat der BAGSO zehn Bücher – mit bebilderten Liedtexten und je drei CDs in meisterhaften Interpretationen renommierter Sängerinnen und Sänger – zur Verfügung gestellt. Weitere Informationen unter: www.singen-kennt-kein-alter.de

Sie können eines der zehn Bücher mit CDs gewinnen, wenn Sie sich an der Verlosung beteiligen.

Bitte senden Sie bis zum 31. August 2012 eine E-Mail, ein Fax oder eine Postkarte mit dem Stichwort „Verlosung Singen kennt kein Alter“ an:

BAGSO
Bonngasse 10
53111 Bonn
Fax: 0228 / 24 99 93 20
lenz@bagso.de



Wir beraten Sie persönlich.



Wir begleiten Sie sicher auf Ihrem Weg, bei der Realisierung Ihrer Aufgaben und Ziele.

Gerne helfen wir Ihnen, sprechen Sie uns an!

Ansprechpartner
Wirtschaftsprüfer Steuerberater Volkmar Heun

DHPG Dr. Harzem und Partner KG
Wirtschaftsprüfung • Steuerberatung
Carmanstr. 48
53879 Euskirchen
Tel.: 0 22 51 - 700 980
www.dhpg-euskirchen.de



Member of

Das Europäische Jahr (EJ) 2012: Beispiele der praktischen Umsetzung in Deutschland

Während des 10. Deutschen Seniorentages präsentierte sich das Europäische Jahr für aktives Altern und Solidarität zwischen den Generationen 2012. Am Stand des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) informierte die Geschäftsstelle über die Ziele des EJ und die verschiedenen Maßnahmen, die auf deutscher Seite durchgeführt werden. Besonders attraktiv waren die Mitmach-Aktionen am Stand, die von drei Projekten angeboten wurden, die im EJ durch das BMFSFJ gefördert werden.

Die Universität Erlangen-Nürnberg erprobt im Feldexperiment MobiSen (Senioren lernen mobil), ob ältere Menschen den Zugang zur digitalen Welt besser über herkömmliche Computer oder über

transportable Tablet Computer finden. Paul Held, Sonia Hetzner und Elena Coroian vom Institut für LernInnovation (ILI) hatten Tablet PCs mitgebracht und lockten ältere Messebesucher zum spontanen Selbstversuch. Fachlich vom Team der Universität angeleitet, gelang es allen, innerhalb weniger Minuten eine E-Mail zu versenden oder eine Internetseite zu öffnen. Ein erster Erfolg, der Interesse geweckt hat!

Begeisterung fand auch das Angebot von Franziska Klemm vom offenen Hörfunkkanal „Wartburg-Radio 96,5“ aus Eisenach. In diesem Projekt „Ferienradio on tour“ gestalten Alt und Jung im Sommer gemeinsam eine Radiosendung zum Thema Natur und Nationalpark. Franziska Klemm motivierte ältere Damen und Herren,

eine Meldung ins Mikrofon zu sprechen. Der Mitschnitt wurde mit Hilfe der Technik von Versprechern befreit und schon nach wenigen Minuten hörten sich die neuen Rundfunksprecher ihre Meldungen an: die einen durchaus stolz, die anderen sichtlich amüsiert, aber allesamt beeindruckt!

Ein besonderer Hingucker waren die Plakate, die Kerstin Motzer, Seniorenbeauftragte der Stadt Leipzig, mitbrachte und am Stand ausstellte. Die bunten Motive illustrieren das Thema aktives Altern und Solidarität zwischen den Generationen auf sehr ansprechende Weise und werden 2012 in ganz Leipzig plakatiert. Sie regen den Dialog über Altersbilder, Potenziale Älterer, lebenslanges Lernen und Solidarität zwischen den Generationen an und machen auf das umfangreiche Programm aufmerksam, das Leipzig im EJ durchführt.

Neues aus geförderten Projekten

Das „Evangelisch-Lutherische Diakoniewerk Neuendettelsau KdÖR“ beteiligt sich am EJ 2012 mit dem Projekt „Aktives Altern und die Solidarität der Generationen“, einer breit angelegten Kampagne aus Veranstaltungen, Konferenzen und einer Broschüre. Während des Jahresfestes am 11.5.2012 setzten die Projektträger mit einer großen Menschenkette ein Zeichen für die



v.l: Elena Coroian, Paul Held, Sonia Hetzner, Institut für Lern-Innovation, Universität Erlangen-Nürnberg



Initiativen wird in ganz Hessen eine Debatte zwischen den Generationen angestoßen. Durch den Austausch werden die Beteiligten ermutigt, sich auf Ziele festzulegen, die nachhaltige Lösungen für die Herausforderungen des demografischen Wandels bieten.

In Tandems von Jung und Alt ist eine Tour durch Hessen geplant. An ausgewählten Schulen wird das Thema „Solidarität zwischen den Generationen“ diskutiert und es werden praxisorientierte Ideen entwickelt. Weitere Informationen unter: www.volunta.de. ■

Solidarität der Generationen und ließen das Motto „Generationen verbinden“ lebendig werden. In einem Kurzfilm „Altern in Würde“ stellt die Diakonie ihr Engagement zum „Leben im Alter“ vor. So geht es um Quartiersarbeit mit Seniorinnen und Senioren sowie neue Versorgungs- und Aktivierungskonzepte in einer alternden Gesellschaft. Weitere Informationen unter www.diakonieneuendettelsau.de.

sam freiwillig engagiert sind.

Das DRK Hessen und die Volunta gGmbH zielen mit ihrem Projekt „Alt macht Schule – die Generation 50+ und das, was sie zu sagen hat – Werte, Engagement und Solidarität“ auf das Zusammenleben zwischen Alt und Jung. Im Rahmen von Konferenzen, Schulveranstaltungen und regionalen

Informationen über alle 45 geförderten Projekte finden Sie auf der Seite www.ej2012.de.

Christine Massion, M.A.

Dr. Claudia Kaiser

Dr. Carolin Eitner

Geschäftsstelle „Europäisches Jahr für aktives Altern und Solidarität zwischen den Generationen 2012“ info@ej2012.de

Der Verein Bürger Europas e.V. (www.buerger-europas.de) führt die Veranstaltungsreihe „Mitten im Leben – Mitten in Europa“ durch. In bundesweit 120 Veranstaltungen für Seniorinnen und Senioren sowie junge Menschen in Rathäusern, Freizeiteinrichtungen und Schulen wird das solidarische Miteinander der Generationen thematisiert. Der Kurzfilm „Solidarität zwischen Generationen“ zeigt, wie jüngere und ältere Menschen ihren Alltag erleben und gleichzeitig gemein-



Kerstin Motzer

Die Welt altert – Schutz vor Diskriminierung immer dringender



Vier Aids-Waisen mit ihrer Großmutter

HelpAge unterstützt eine Altenrechts-Konvention

Lag die Zahl älterer Menschen 1950 noch bei 200 Mio., so wird sie bis 2050 auf etwa zwei Milliarden ansteigen. Erstmals in der Menschheitsgeschichte wird es dann weltweit mehr Ältere als Kinder unter 15 Jahren geben. Dabei verläuft der Alterungsprozess in den ärmeren Ländern wesentlich rasanter als in den Industrieländern. Mitte dieses Jahrhunderts werden 80 % der alten Menschen in den ärmeren Weltregionen leben. Während die Industriestaaten zuerst reich und dann alt wurden, altern die Entwicklungsländer heute, bevor sie die Chance hatten, ihre wirtschaftliche Entwicklung voranzubringen.

Alt = ausgeschlossen und arm

Für die große Mehrheit der heute etwa 740 Mio. Menschen über 60 Jahre in den Entwicklungsländern ist alt sein = arm sein. Nur eine Minderheit verfügt über eine soziale Grundsicherung in Gestalt von Renten oder Krankenversicherung und diese liegt oftmals an der Armutsgrenze. 100 Mio. leben von weniger als einem US-Dollar am Tag. Altersarmut ist chronisch und trägt ein weibliches Gesicht, sie ist aber nicht nur ein individuelles Schicksal, sondern zieht in einer Art Domino-Effekt generationenübergreifende und gesamtgesellschaftliche Konsequenzen nach sich und hat destabilisierende Wirkungen auf die sozialen Systeme einer Gesellschaft.

Großeltern als Überlebensretter

Trotz Armut vollbringen alte Menschen in den Entwicklungsländern großartige Leistungen für die Gesellschaft. Ohne sie wären viele Gemeinschaften längst zusammengebrochen. In Subsahara-Afrika wird mehr als die Hälfte der Aids-Waisen von den Großeltern, überwiegend den Großmüttern, aufgenommen. 30 % aller Haushalte werden von ihnen gemangt. Sie sind oftmals die Einzigen, die noch traditionelles Wissen an die Enkelgeneration weitergeben können. Hilfe für diese wichtigen Aufgaben erhalten sie kaum. Doch eine Zukunft für Millionen Aids-Waisen wird es ohne diese „stillen Heldinnen“ nicht geben.

Alterserkrankungen nicht im Blickpunkt

Gleichzeitig erleben alte Menschen neben der Armut weitere Ausgrenzungen und Diskriminierungen. So absorbieren Infektionskrankheiten wie Aids und Malaria sowie Maßnahmen der Familienplanung in den Entwicklungsländern heute den größten Teil der Ausgaben im Gesundheitswesen. Doch nicht übertragbare Erkrankungen wie Schlaganfall, Herzinfarkt, Krebs oder Demenz sind bei zwei von drei Todesfällen weltweit die Ursache. 85 % der Todesfälle aufgrund von Schlaganfall geschehen in den Entwicklungsländern und dort natürlich überwiegend bei



älteren Menschen. Zwei Drittel der Menschen, die an einer Demenz erkrankt sind, leben in den Entwicklungsländern – ein bisher vollkommen vernachlässigtes Problem. Neben nicht vorhandenen finanziellen Mitteln für die Behandlung chronischer Erkrankungen spielen auch die fehlende Ausbildung und Sensibilität des Gesundheitspersonals in den meisten Ländern eine große Rolle bei der schlechten Versorgung alter Menschen. In den Gesundheitseinrichtungen werden sie regelmäßig allein aufgrund ihres Alters benachteiligt.

Soziale Grundsicherung und Basisrenten – ohne geht's nicht

Ohne staatliche Maßnahmen zur sozialen Grundsicherung werden Armut und Ausgrenzung der Älteren angesichts immer geringerer Unterstützung durch die Großfamilien weiter zunehmen. Eine besondere Bedeutung haben hierbei beitragsfreie, soziale Basisrenten. Dort, wo solche Renten gezahlt werden, profitieren nicht nur die Alten, sondern auch die Kinder und andere Familienangehörige. So werden die Renten zu einem großen Teil in Gesundheit, Ernährung und Schulgelder investiert. Und trotz aller Unkenrufe sind sie für viele Länder auch finanzierbar, wenn der politische Wille vorhanden ist.

Auf dem Weg zu einer Altenrechts-Konvention?

In der Vergangenheit hat es verschiedene Bemühungen gegeben, das Recht alter Menschen auf so-

Zur Person

Michael Bünthe, geb. 1953, ist Mitbegründer von **HelpAge Deutschland**, einer Hilfsorganisation, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, über die Situation alter Menschen in Entwicklungsländern zu informieren, Lobbyarbeit für deren Interessen zu betreiben und konkrete Hilfsprojekte zu fördern.

ziale Absicherung und Teilhabe zu verankern. Die UN-Weltaltenkongferenz von 2002 verabschiedete den zweiten Weltaltenplan (MIPAA). Mit seiner Annahme verpflichteten sich 159 Regierungen, die Belange älterer Menschen stärker zu fördern und Diskriminierungen zu vermeiden. Doch die Umsetzung lässt auch nach zehn Jahren sehr zu wünschen übrig. Deshalb haben die Vereinten Nationen auf Initiative lateinamerikanischer Regierungen nun die Diskussion über eine Altenrechts-Konvention begonnen und auch der Europarat debattiert darüber, wie die Rechte Älterer besser geschützt werden können. In Europa ist die Unterstützung für eine neue Konvention bisher noch sehr zurückhaltend, doch HelpAge und eine internationale Allianz von Altenrechtsorganisationen drängen darauf, die Lebensrealitäten von Millionen alter Menschen in den Entwicklungsländern nicht aus dem Auge zu verlieren, sondern auch ihren Anspruch auf ein Leben in Würde ernst zu nehmen. ■

Michael Bünthe

Internationaler Kongress zur Stärkung von Altenrechten weltweit

Vom 5. bis 7. Dezember 2012 veranstaltet HelpAge mit seinem internationalen Netzwerk in Osnabrück den Kongress „Strengthening the rights of older people worldwide“. Dort werden Experten und Betroffene über die Diskriminierung Älterer und verstärkte Schutzmöglichkeiten diskutieren, u.a. wird die UN-Hochkommissarin für Menschenrechte, Navanethem Pillay, erwartet. Weitere Infos: www.helpage.de

Fotobuch „Die großen Mütter“ – Leben mit Aids in Afrika

Der Fotograf Christoph Gödan war zwei Monate in Tansania und Südafrika unterwegs. Dort besuchte er von Aids betroffene Familien. Neben Porträtfotografien entstanden dabei Interviews mit alten Frauen, die erzählten, wie die Immunschwächekrankheit das Leben ihrer Familie verändert hat und von welchen Schwierigkeiten ihr alltäglicher Überlebenskampf geprägt ist. Henning Scherf schrieb das Vorwort.

Zu beziehen über HelpAge: www.helpage.de

Internationaler Fachaustausch in Japan



Deutschland und Japan verbindet eine mehr als 150-jährige Freundschaft, die durch eine enge wirtschaftliche, politische und kulturelle Zusammenarbeit geprägt ist. Um den Fachaustausch im sozialen Bereich zu fördern und internationale Netzwerke zu stärken, lud der Premierminister Japans jeweils zwölf junge Fachleute aus Deutschland, darunter vier Vertreterinnen und Vertreter aus BAGSO-Organisationen, aus Dänemark und Neuseeland ein.

Zentrale Themenfelder waren das bürgerschaftliche Engagement und soziale Aktivitäten aus den Bereichen ältere Menschen, behinderte Menschen und Jugend. Die deutsche Delegation wurde auf Vorschlag der Fachstelle für Internationale Jugendarbeit (IJAB) im Einvernehmen mit dem BMFSFJ

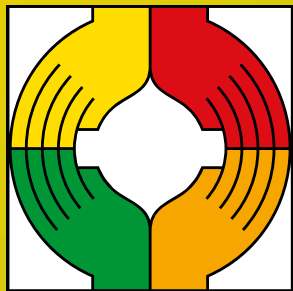
zusammengestellt. Die BAGSO hat sich dafür eingesetzt, dass die Delegationsmitglieder zum Thema ältere Menschen aus ihren Mitgliedsverbänden kamen. Es waren Katja Bauer (Volkssolidarität Dresden), Christian Hanke (Volkssolidarität Rostock) Ragnar Hoenic (Sozialverband Deutschland – SoVD) und Maike Michalowski (Verein für Alter und Soziales/Stadt Ahlen).

Das Austauschprogramm, das in englischer Sprache stattfand, wurde vom japanischen Zentrum für Internationalen Jugendaustausch (CENTERYE) organisiert. Der 1. Teil befasste sich mit der Frage, welchen Beitrag gemeinnützige Organisationen (NPOs) für einen stärkeren Zusammenhalt in der Gesellschaft leisten und wie sie besser in politische Entscheidungs-

prozesse eingebunden werden können. In Kleingruppen tauschten die Fachleute Praxiserfahrungen mit Vertretern von japanischen Organisationen aus und erarbeiteten Vorschläge, wie die Rolle der NPOs, bezogen auf politische Meinungsbildung sowie die Zusammenarbeit mit der öffentlichen Verwaltung, gestärkt werden kann. Diese wurden in einer Stellungnahme zusammengefasst und der japanischen Regierung vorgelegt.

Den 2. Teil bildeten Lokalprogramme, an denen die Delegierten nach ihren Fachgebieten gegliedert teilnahmen. Als Fachgruppe „Ältere Menschen“ reisten die vier Vertreterinnen und Vertreter der BAGSO-Organisationen mit je vier Kolleginnen und Kollegen aus Dänemark und Neuseeland nach Oita. Die südwest-japanische

REHACARE[®]
INTERNATIONAL



Fachmesse und Kongress

Kongress:



Wohn(t)raum

**Komfortables, barrierefreies
Wohnen für alle Generationen**

**Spezialthema: Aktiv altern -
zu Hause wohnen bleiben**

**Düsseldorf,
10. – 13. Oktober 2012**

www.rehacare.de/kongress

**Basis for
Business**



**Messe
Düsseldorf**

Präfektur gehört zu den am schnellsten alternden Regionen in dem ohnehin rasant alternden Land: Es wird damit gerechnet, dass die Bevölkerung

(ca. 128 Mio.) bis 2050 um 40 Mio. sinkt und mehr als 40 % der Einwohner dann über 65 Jahre alt sein werden. Es verwundert daher nicht, dass die Lebenssituation älterer Menschen ein zentrales Thema in Oita (ca. 1,19 Mio. Einwohner) ist. Von besonderer Bedeutung ist die Situation der demenziell erkrankten Menschen und ihrer Familien, denn in den nächsten 25 Jahren wird deren Zahl um rund ein Fünftel steigen.



Der Delegation wurden verschiedene Maßnahmen vorgestellt, mit denen die Lebenslage der demenziell Erkrankten und ihrer Familien verbessert werden soll. Ein zentrales Ziel der Seniorenpolitik ist, das Wissen der Bevölkerung über die Erkrankung zu vergrößern und so das Verständnis für sie zu verbessern. Als bemerkenswertes und für Deutschland nachahmenswertes Projekt fiel die Verleihung von orangefarbenen Armbändern an Bürgerinnen und Bürger auf, die sich in einer Schulung Kenntnisse der lokalen Unterstützungsstrukturen für Demenzkranke angeeignet haben. Mit den Bändern tragen sie ein sichtbares Zeichen, das sie als Lotsen im Hilfesystem ausweist. Auch ein Stadtplan mit besonders gekennzeichneten Dienstleistungen lokaler Unternehmen (z. B. Restaurants und Geschäfte), die sich auf die Bedürfnisse dieser Gruppe eingestellt haben, beeindruckte die deutschen Besucher. Darüber hinaus besuchten sie ein Pflegeheim für Demenzkranke und ein Mehrgenerationenprojekt.

Zum Abschluss des zweiwöchigen Austauschs wurden die Ergebnisse der Lokalprogramme der japanischen Regierung in Tokio vorgestellt. Im Fokus standen die Erkenntnisse, die die Vertreter aus dem Austausch mit regional und lokal tätigen Fachkräften und Engagierten gewonnen haben. Die BAGSO-Vertreterinnen und -Vertreter danken der japanischen Regierung, dem BMFSFJ, dem IJAB, der BAGSO und ihren eigenen Organisationen, dass sie an diesem außergewöhnlichen Austausch teilnehmen konnten. ■

Ragnar Hoenig, Sozialverband Deutschland

Neu in der BAGSO: Bundesselbsthilfeverband für Osteoporose e.V.



Der Bundesselbsthilfeverband für Osteoporose e.V. ist ein gemeinnütziger Verein der Gesundheitsselbsthilfe und wird von einem fünfköpfigen ehrenamtlichen Vorstand geführt.

Er wurde 1987 in Düsseldorf gegründet und hat im Mai 2012 sein 25-jähriges Jubiläum mit einer Festveranstaltung in Frankfurt am Main gefeiert. In Düsseldorf befindet sich auch die Geschäftsstelle des Verbandes, die mit drei hauptamtlichen Kräften besetzt ist.

Der Bundesselbsthilfeverband für Osteoporose e.V. hat ca. 15.000 Mitglieder, die in ca. 300 örtlichen Selbsthilfegruppen bundesweit aktiv sind. Dort treffen sich Osteoporose-Kranke und Interessierte zu Gedankenaustausch und Aktivitäten. Neben diesem psychosozialen Aspekt spielt die gemeinsame Durchführung einer speziellen Os-

teoporose-Gymnastik eine zentrale Rolle. Dieses sog. Funktionstraining wird in den Selbsthilfegruppen des Verbandes in Form von Trocken- und auch Wassergymnastik praktiziert. Es wird von den gesetzlichen Krankenkassen auf der Basis einer ärztlichen Verordnung finanziert und von qualitätsgesichert ausgebildeten Physiotherapeuten o. Ä. geleitet.

Der Bundesselbsthilfeverband für Osteoporose e.V. ist Mitglied in der Bundesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe, der International Osteoporosis Foundation und seit kurzem auch in der BAGSO. Eine Mitgliedschaft in der BAGSO wurde angestrebt, da beide Verbände eine große Schnittmenge in der Mitgliederstruktur aufweisen und daher auch die zu vertretenden Interessen in vielen Themengebieten übereinstimmen: Ca. 90 % der Mitglieder des Bundesselbsthilfe-

verbandes für Osteoporose sind weiblich und über 60 Jahre.

Vorstand und Geschäftsführung unseres Verbandes vertreten die Interessen der Osteoporose-Betroffenen gegenüber der Politik und setzen sich insbesondere für eine bessere Versorgung und eine zuverlässige und frühe Diagnose ein. Man schätzt, dass es aktuell ca. acht Mio. Betroffene gibt. Allerdings ist nur knapp die Hälfte dieses Personenkreises auch tatsächlich diagnostiziert. Daher setzen wir uns beispielsweise beim Gemeinsamen Bundesausschuss für eine Ausweitung der Erstattungsfähigkeit der Knochendichtemessung ein.

Mit Präventionsprojekten wird Aufklärungsarbeit zum Krankheitsbild in Kindergärten und Schulen geleistet.

Von der Mitgliedschaft in der BAGSO versprechen wir uns eine stärkere Bündelung gemeinsamer Interessen und eine größere Effektivität bei der Durchsetzung relevanter Forderungen an Politik und Gesellschaft. ■

*Bundesselbsthilfeverband für Osteoporose e. V.
Kirchfeldstr. 149, 40215 Düsseldorf
Tel.: 0211 / 30 13 14-20
Fax: 0211 / 30 13 14-10
Info@Osteoporose-Deutschland.de
www.osteoporose-deutschland.de*

Glosse: Na-Ja zum Alter



Welches **Alter** eigentlich? Er ist schon drei Jahre **alt** ... Im **Alter** von 21 Jahren ging sie ... In manchem **Alter** hat man ... Im **Alter** von nur ... starb er ...

Na gut, ich will nicht so tun, als ob ich es nicht wüsste, aber merkwürdig ist es schon, dass alle zu glauben wissen, was mit **Alter** gemeint ist: grau, unflexibel, nur schwer zu motivieren und im schlimmsten Fall verbissen und verkrampft auf Jung machend. Natürlich kann man sich dann auf die andere Schiene begeben – auf die der Jung-, Mittel- und Altsenioren. Auf die, die das Glück der Touristikunternehmen in der Saure-Gurken-Zeit sind und die

Kontinente in heiteren Gruppierungen fluten. Oder auf die Oldies in den Gazetten, die vor allem von ihnen selbst gelesen werden, die zuvor aber dreieinhalb Stunden in der Maske saßen und dann mit Weichzeichner und abgedämpftem Licht in quälender Mühsal abgelichtet werden und die bei einer Noteinweisung ungestylt im Krankenhaus von niemandem erkannt werden. Überhaupt scheint es im Business der Zeit en vogue zu sein kundzutun, dass man auch schon 70 sei – als ob wir Mit-Alten uns das nicht ohnehin ausrechnen könnten, wenn wir sie als Teenager schon auf der Filmleinwand vergötterten...

Wenn ich ehrlich bin, bin ich eher für ein gepflegtes „Na-Ja“ zum Alter. Ein „Nein“ entfällt, denn das müsste tödliche Konsequenzen haben. Und das jubelnde „Ja“ fällt einem gelegentlich doch schon recht schwer. Aber in welchem Alter mit all seinen Pubertäts-, Beziehungs-, Erziehungs- und Karriere Krisen fiel ein solches schon länger als zwei Tage so richtig frohen Herzens aus?

Meine Mutter war eine zurückhaltende Frau. Aber wenn ich ihr mit meinen juvenilen Sprüchen zu dumm kam, konnte sie drastisch werden: „Wer nicht alt werden will, muss sich früh aufhängen!“ Ich habe nicht viel von ihr übernommen. Aber dieser Spruch ist in mein Repertoire eingegangen. Zumindest **denke** ich ihn mir, wenn mal wieder so eine aufgetakelte 42-Jährige sinniert, dass sie sooo alt wie ihre Schwiegereltern (mein Jahrgang) nun wirklich nicht werden wolle. Das sei so unwürdig!

Was bleibt uns? Ein realistisches Na-Ja! Wir sind noch am Leben, haben altersbedingte Macken, Wehwehchen und Einschränkungen, die nicht weniger werden. Aber wir genießen die Sonne, die städtischen Blumenrabatten, die Enkelkinder, die Reisen, die nur ein paar kleine Stunden dauern, und sind dankbar, dass wir das Rentensystem des 3. Jahrtausends und nicht das des ausgehenden 19. Jahrhunderts in Anspruch nehmen dürfen. Ansonsten arbeiten wir kosmetisch im Sprachgebrauch, in der Kleiderordnung und im Straßenverkehr an unserer Alterswürde! Die Langsamkeit, die diese Würde erfordert, zeichnet uns ja schon aus und die Schwerhörigkeit lässt uns manches Diskriminierende gar nicht erst wahrnehmen, sodass wir auch in solchen Situationen würdig lächelnd ein besonnenes Na-Ja zum Alter sagen können. Na-Ja ... oder so! ■

Prof. Dr. Christine Swientek

Zur Person

Prof. Dr. Christine Swientek ist Autorin mehrerer Bücher über das Älterwerden, u. a. „Letzter Ausweg Selbstmord. Was alte Menschen in den Tod treibt.“





Aus Liebe zum Menschen.

„Wir bewegen wöchentlich über 300.000 ältere Menschen in Deutschland.“

Wir, das sind 8.000 sozial engagierte ÜbungsleiterInnen, die fachlich ausgebildet sind und regelmäßig fortgebildet werden.



Bewegungsprogramme. Lange gut leben.

Eine aktuelle Studie des Instituts für Gerontologie der Universität Heidelberg belegt: Durch die Teilnahme an DRK-Bewegungsprogrammen wie Gymnastik, Tanz und Wassergymnastik fördern Sie aktiv Ihre Gesundheit!

Infos unter: 0180 365 0180*
oder beim DRK-Kreisverband in Ihrer Nähe.

*Festnetzpreis 9 ct./min; Mobilfunkpreise maximal 42 ct./min.

Impressum

BAGSO-Nachrichten

20. Jg., Nr. 3/2012
Zeitschrift für Aktive in Seniorenarbeit und Seniorenpolitik
(ISSN 1430-6204)

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Redaktionsschluss der Ausgabe
4/2012: 15.08.2012

Redaktion

Dr. Guido Klumpp, Geschäftsführer
(V.i.S.d.P.)
Ursula Lenz, Pressereferentin
Ines Jonas, Dipl.-Päd./Journalistin

Herausgeber

Bundesarbeitsgemeinschaft der
Senioren-Organisationen e.V.
(BAGSO)
Bonngasse 10, 53111 Bonn
Tel.: 02 28 / 24 99 93 0
Fax: 02 28 / 24 99 93 20
E-Mail: kontakt@bagso.de
www.bagso.de

Der Vorstand der BAGSO e.V.

Vorsitzende:
Prof. Dr. Dr. h. c. Ursula Lehr
1. Stellvertreter, Schatzmeister:
Karl Michael Griffig
2. Stellvertreterin:
Helga Walter
Beisitzer/-innen:
Ruth Brand
Dr. Rudolf Gottlieb Fitzner
Dr. Erika Neubauer
Dieter Seipp

Ehrenvorsitzende:
Roswitha Verhülsdonk *

Vertreterin im Europäischen
Wirtschafts- und Sozialausschuss
(EWSA):
Dr. Renate Heinisch *

Vertreterin beim Verbraucherzentrale
Bundesverband (vzbv):
Irmtraut Pütter *

Wolfgang Haehn *

* kooptierte Vorstandsmitglieder

Anzeigen

Dr. Barbara Keck
Tel.: 02 28 / 55 52 55 0
E-Mail: kontakt@bagso-service.de

Ursula Lenz
Tel.: 02 28 / 24 99 93 18
E-Mail: lenz@bagso.de

Korrektorat

Helga Vieth

Layout

Nadine Valeska Schwarz
Köslinstraße 40
53123 Bonn
www.nadine-schwarz.de

Produktion

Druckerei Engelhardt
Eisenerzstr. 26
53819 Neunkirchen

Fotonachweis Titel

© tina7si - Fotolia.com

Abonnement

16 € inkl. MwSt. jährlich
12 € inkl. MwSt. für Mitglieder
eines BAGSO-Verbandes

Hinweis

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Autoren sind im Sinne des Presserechtes für den Inhalt selbst verantwortlich. Die Redaktion behält sich vor, eingereichte Beiträge zu kürzen und zu überarbeiten.

Der Nachdruck von Textbeiträgen ist gegen Quellenangabe und Belegexemplar kostenfrei gestattet, die Nutzung von Fotos nur nach Rücksprache mit der BAGSO.



Bei uns finden Sie Verbündete.

Mit zunehmendem Alter steigen die Ansprüche und Bedürfnisse des Menschen. Und weil wir von LINDA in jedem Kunden immer zuerst den Menschen sehen, nehmen wir uns viel Zeit für persönliche Beratung. Wir hören Ihnen zu und gehen auf Ihre individuellen Wünsche ein. Wie groß unser Interesse und unsere Kompetenz für das Wohlbefinden gerade unserer älteren Kunden sind, zeigt die Partnerschaft mit der BAGSO e.V.

Erleben Sie es selbst – in einer von über 1.400 LINDA Apotheken in ganz Deutschland!

www.linda.de

LINDA®
Apotheken

Wir kennen unsere Kunden

Gesucht: Kompensatorische Verkehrsplanung ...

...und intelligente Technologien

Einhergehend mit einem aktiven Lebens- und Freizeitstil wird Mobilität heute und erst recht in der Zukunft für Menschen in jedem Lebensalter als ein bedeutendes Element der Lebensqualität angesehen. So besitzen etwa drei Viertel der über 65-Jährigen heutzutage einen Führerschein. Der Anteil an älteren Pkw-Besitzern nimmt zu, in der Altersgruppe 70plus ist immerhin jeder Elfte ein Neuwagen-Käufer, und die Autos werden auch gefahren...

Von Prof. Dr. Georg Rudinger, Bonn

► Schaut man nur aufs Auto, wird man dem Gesamtspektrum der Mobilität nicht gerecht. »Alternative« Mobilitätsformen – das Gehen zu Fuß oder das Fahren mit dem Rad – sind trotz der auch künftig zunehmenden Motorisierung immer noch die Fortbewegungsarten, welche gerade von älteren Menschen in ihrer Freizeit vor allem auch bei den täglichen Versorgungsaktivitäten am häufigsten genutzt werden. Dies ist auch Ausdruck eines durchaus emotional besetzten Autonomiestrebens bis ins hohe Alter. Im häuslichen Umfeld werden zwei Drittel der Wege zu Fuß zurückgelegt. Über 40 Prozent nutzen das Fahrrad sehr häufig als Verkehrsmittel und selbst im Alter ab 70 sind täglich noch zehn Prozent damit unterwegs. Diese sanften, langsamen, nachhaltigen Fortbewegungsarten werden – wo immer es die Infrastruktur zulässt – gewählt, wenn es ums Einkaufen geht (36 Prozent), um soziale Kontakte (30 Prozent) oder um Arztbesuche (34 Prozent). Mit den Entwicklungen in der Fahrradtechnologie – E-Bikes, Pedelecs – wird die Bedeutung der »alternativen« Mobilitätsformen wachsen, denn die damit erwartete bessere Anbindung an den Öffentlichen Nah-Verkehr (ÖV) ermöglicht auch intermodale Mobilität zwischen urbanen, suburbanen und ländlichen Räumen.

Erreichbarkeit und Zentralität

Bei der Stadtplanung, der räumlichen Gestaltung von Strukturen, dem Wegebau und der Kombination von Verkehrsmitteln muss es um die Zugänglichkeit zu Einrichtungen für die Grundversorgung gehen. Sind diese fußläufig erreichbar? Leben die Menschen in einer »Stadt der kurzen Wege«? Ist die »Zentralität« von Zielen gegeben beziehungsweise sind sie mithilfe bezahlbarer, zugänglicher und gut ausgebauter öffentlicher Verkehrsmittel leicht zu erreichen? Der Ausbau des öffentlichen Verkehrssys-

tems ist eine der erforderlichen wichtigsten gerontologischen Interventionsformen, welche die speziellen Bedürfnisse und Anforderungen älterer Menschen berücksichtigen. Das kann nur durch eine (neue) ganzheitliche Planungskultur geschehen, die die Senioren als aktiv Beteiligte in die Planungen einbezieht, damit deren Mobilitäts- und Lebensstile aber auch deren verkehrsrelevante Gesundheits- und Leistungseinbußen angemessen Berücksichtigung finden.

Ganz in diesem Sinne sollte für die benutzerfreundliche Gestaltung öffentlicher Verkehrsmittel und die »Verständlichkeit« der ÖV-Angebote der ältere Mensch Maßstab sein. Wir wissen: Schlechte Zugänglichkeit von Bahnhöfen, fehlende Ruhezonen und Toilettenanlagen, niedrige Bahnsteige und dadurch bedingte steile Einstiege in die Züge, mangelnde Hilfe im Bahnhof und im Zug, fehlende Informationen über Fahrpläne, vor allem aber die nicht unfallbezogene Sicherheit, wie Schutz vor Belästigung, Kriminalität haben negative Auswirkungen auf die Akzeptanz öffentlicher Verkehrsangebote. Das von Älteren empfundene Ausmaß an physischer und psychischer Bedrohung wird in der verkehrsplanerischen Praxis unterschätzt. Das verdeutlicht einmal mehr die Notwendigkeit der Partizipation älterer Menschen in Planungsgremien.

Ob es zukünftig allerdings dazu kommt, dass der öffentliche Verkehr zumindest in den Städten so stark ausgebaut, elektronisch durchorganisiert und intermodal mit anderen Verkehrsträgern verknüpft ist, dass alte Menschen ihr Automobil stehen lassen, um ohne lange Warte- und Umsteigezeiten U-Bahnen, S-Bahnen, Straßenbahnen und Busse zu nutzen, bleibt abzuwarten. Denn werden die Kommunen je in der Lage sein, diese Ansprüche an die öffentliche Mobilität zu finanzieren? In ländlichen Gebieten werden wohl eher Rufbusse und Sammeltaxis als flexible

Instrumente des öffentlichen Transports eingerichtet. Sie gewährleisten aber – wenn überhaupt – meist nur eine lückenhafte, temporäre und nicht immer wirtschaftliche Anbindung. Das heißt aber, dass dort auch die älteren Menschen weiterhin auf das eigene Auto angewiesen sind.

Ältere am Steuer

Wie aber kommen speziell Ältere dann mit den Anforderungen der Verkehrsumwelt zurecht, wo liegen die besonderen Schwierigkeiten? Die Diskussion, die wir heutzutage dazu führen, dreht sich vornehmlich in fast immer gleicher Weise um ältere Autofahrer. So werden – medienwirksam getrieben von spektakulären (Un-)Fällen – für ältere Kraftfahrer gesetzlich vorgeschriebene regelmäßige Fahrtauglichkeitsprüfungen gefordert, denn Senioren als Lenker von Motorfahrzeugen im Straßenverkehr sind doch

besonders gefährlich. Allerdings erscheint die Frage durchaus legitim, ob eindeutig nachweisbar ist, dass das Kollektiv der älteren Kraftfahrer ein größeres Gefahrenpotenzial darstellt als andere Altersgruppen. Und: Welche Gruppe ist mit der Umschreibung »ältere Kraftfahrer« gemeint? Erst bei der Altersgruppe 75plus ist ein stärkerer Anstieg der Unfälle zu konstatieren. Eine differenzierte Betrachtung zeigt, dass in der Gruppe die Unfallrate bei denjenigen ansteigt, die relativ wenig Fahrleistung im Jahr (weniger als 3.000 Kilometer) erbringen. Diese relativ kleine Risikogruppe 75plus mit wenig Fahrerfahrung kann bezüglich Unfallrate mit den jüngeren Männern (18 bis 24 Jahre) konkurrieren. Im Übrigen gilt für alle Altersgruppen: Je geringer die Fahrleistung, desto höher das Unfallrisiko pro gefahrenen Kilometer. Die Statistiken – differenziert betrachtet – widerlegen also den Mythos eines besonders hohen Unfallrisikos bei älteren Fahrern. Ein gesonderter Handlungsbedarf für restriktive

Maßnahmen ausschließlich für alle älteren Kraftfahrer lässt sich so nicht begründen. Im Gegenteil: Ältere Menschen treten vor allem, das heißt überproportional zu ihrem Bevölkerungsanteil als gefährdete Verkehrsteilnehmer mit stark erhöhtem Verletzungs- und Todesrisiko in Erscheinung: Von allen getöteten Fußgängern und Fahrradfahrern sind ungefähr 50 Prozent älter als 65 Jahre.

Kompensatorische Strategien

Natürlich zeigen viele ältere Verkehrsteilnehmer altersbedingte Einbußen. Sie sehen schlechter, ihre Motorik lässt nach und verschiedene Medikamente können sich auf ihre

Fahrtüchtigkeit auswirken. Wegen dieser Einschränkungen werden Ältere in ihrer Leistungsfähigkeit häufig übergeneralisierend fehleingeschätzt. Offensichtlich sind ältere Fahrer jedoch in der Lage, altersbedingte Beeinträchtigungen aufgrund langjähriger Fahrpraxis durch eine angepasste Fahrweise auszugleichen. Sie entwickeln sogenannte kompensatorische Strategien. Ältere fahren nicht schlechter als Jüngere, sie fahren anders. So fahren sie zum Beispiel eher am Tag als nachts und meiden Fahrten bei schlechtem Wetter. Viele ältere Kraftfahrer begrenzen in realistischer Einschätzung der eigenen Fahreignung das Autofahren von sich aus oder verzichten ganz darauf. Auch unter diesen Gesichtspunkten ist eine altersdiskriminierende Un-Gleichbehandlung nicht gerechtfertigt. Die Selbsteinschätzung hat natürlich auch ihre blinden Flecke: Insbesondere wenn es darum geht, komplexe Verkehrssituationen zu bewältigen, überschätzt sich (auch) mancher ältere Autofahrer. Wenn unter Zeitdruck schnelle Entscheidungen gefällt werden müssen, wenn auf Kreuzungen keine expliziten Vorfahrtsregelungen vorgegeben sind, wenn die Ampeln ungünstig stehen, bei Linksabbiegern, bei Gegenverkehr – in solchen Situationen häufen sich dann für die höheren Altersgruppen durchaus typische Unfälle.

Bekanntermaßen gibt es große individuelle Unterschiede im Alterungsprozess, die sich auch darin widerspiegeln, wann und in welchem Grade die Fahrtauglichkeit nachlässt – ein weiterer Grund, sich vehement gegen gesetzlich vorgeschriebene Fahrtauglichkeitsüberprüfungen schlicht ab einem bestimmten Alter zu wenden. Stattdessen plädieren wir für ein Beratungskonzept, in welchem dem Hausarzt eine Schlüsselrolle zufällt. Er soll individuell über krankheitsbedingte Gefahren und auch über mögliche Nebenwirkungen von Medikamenten informieren. Ratschläge, die mit hoher Wahrscheinlichkeit selbstverantwortlich und freiwillig angenommen werden. Darüber hinaus empfehlen Experten die Gründung von Netzwerken, bestehend aus eben den Hausärzten, aus Senioren-Organisationen und Fahrlehrern. Letztere könnten geeignete Schulungen und Trainings für Senioren durchführen und damit deren Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen.

Universal Design

Den skizzierten Verlust an Kompetenzen effektiv, effizient und vor allem nachhaltig auszugleichen ist nur dann möglich, wenn die aus gesundheitlichen oder altersbedingten Einbußen resultierenden Einschränkungen bei Regelung und Gestaltung der gesamten – und nicht nur der autobezogenen – Verkehrsumwelt und bei der Technikentwicklung für Mobilitätserhalt explizit berücksichtigt werden. Dabei sollte man sich jedoch nicht primär mit der Gefährlichkeit der Älteren für den Straßenverkehr beschäftigen, sondern mit der erhöhten Gefährdung älterer Menschen durch Un-



Themenrückschau

**Anzeige
xxx**

fälle und ihre Folgen. Für Verkehrspolitik und Verbände bedeutet dies, dass auf schwache, ungeschützte, vulnerable Verkehrsteilnehmer im gesamten Lebenszyklus (Kinder und Ältere) ein besonderes Augenmerk zu legen ist. Die sichere Mobilität auch alter (aber eben nicht nur alter) Menschen lässt sich dadurch erhöhen, dass die Infrastrukturen des Verkehrs klarer und übersichtlicher gestaltet sind, insbesondere im Bereich von Kreuzungen. Komplexe Situationen sind durch klare Vorrangregelungen zu entzerren, eine gesicherte Verkehrsführung bei Lichtsignalanlagen für Linksabbieger (auch für Radfahrer) zu verbessern, grüne Ampelphasen für Fußgänger müssen verlängert werden, der Autoverkehr in den Städten sollte langsam erfließen. Mobilitätssicherungspläne sind hier dringend angezeigt, die unter anderem mehr (gesicherte) Querungsstellen vorsehen, Kontraste verbessern (Kanten, Trennung der Verkehrsflächen) und letztendlich sind barrierefreie Wegeketten aufzubauen. Von einer solchen Gestaltung gemäß »universal design« profitieren Menschen aller Altersgruppen. Dies schafft eine menschliche Lebenswelt.¹⁾



In der »menschlichen Lebenswelt« hat sich eine Rückgewinnung des öffentlichen Raumes als Lebensraum vollzogen. Die Infrastruktur ist nicht mehr vorrangig auf Geschwindigkeit und Autoverkehr ausgelegt, sondern reflektiert das Bedürfnis nach Entschleunigung und Begegnung. Auch öffentliche Zweckbauten wie Rathäuser, Flughäfen, Bahnhöfe und Einkaufszentren sind im Zuge der Implementierung privater »Ambient Assisted Living-Systeme« intelligent umgerüstet worden, zunächst im Hinblick auf ihre Energieeffizienz, dann mit Rücksicht auch auf alte und behinderte Menschen.

Selbstbestimmte und sichere Mobilität im Alter kann also durch kluge Verkehrsplanung und intelligente Technologien gewährleistet werden, welche allen Bevölkerungsgruppen eine sichere Mobilität ermöglicht, die bis ins hohe Alter – sei es mit, oder ohne Auto – in unserer Gesellschaft einfach Lebensqualität bedeutet. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine verstärkte Sensibilisierung der Öffentlichkeit vonnöten. Letztlich geht es darum, durch partizipative Politikberatung auf der Basis dieser Erkenntnisse die Rationalität politischer Entscheidungen zu maximieren.

Literatur:

Georg Rudinger und Kristina Kocherscheid (Hg): Ältere Verkehrsteilnehmer – Gefährdet oder gefährlich? Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten, 2011.

¹⁾Vergleiche hierzu auch die Studie »Mobil 2030 Mobilitätsstruktur in einer alternden Gesellschaft: Szenarien für das Jahr 2030«. ■

Anzeige xxx

Infrastruktur und Verkehr

Georg Rudinger & Kristina Kocherscheid

Zusammenfassung

Altersgerechte Stadt- und Verkehrsplanung sollte eine Infrastruktur schaffen, die älteren Menschen hilft, ihr Leben möglichst lange autonom zu gestalten, damit die Teilnahme am ökonomischen, politischen und sozialen Leben der Gesellschaft gewährleistet bleibt. Da Mobilität in all ihren Modalitäten (vom motorisierten Individualverkehr bis zum Radfahren und Zufußgehen) zukünftig auch und gerade für Ältere eine größere Rolle spielt, gehören zu den notwendigen strukturell-planerischen Maßnahmen u. a. Ermöglichung der Mobilität durch die Herstellung weitgehend barrierefreier Räume genauso wie durch entsprechende technische Assistenzsysteme und mithilfe eines entsprechend angepassten Verkehrsangebots, v. a. durch Ausbau des ÖPNV inklusive eines entsprechenden verkehrstechnischen Umfelds. Es bedarf der Sensibilisierung von Politik und Gesellschaft für die Förderung einer generationengerechten Mobilitätskultur.

Einführung

Räumlich-zirkuläre Mobilität (Verlassen des Hauses, der Wohnung und Rückkehr dorthin) stellt in unserer mobilen Gesellschaft eine wesentliche Voraussetzung für die Möglichkeit der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben dar. Wesentlich ist also eine ausgewogene bedarfs- und vor allem altersgerechte städtebauliche Gestaltung des unmittelbaren Wohnumfeldes, welche soziale Integration fördert, welche Infrastruktureinrichtungen wie Einkaufsmöglichkeiten vorhält oder die Versorgung mit Ärzten gewährleistet. Infrastrukturelle Schwächung durch zunehmende Verdrängung von Lebensmittelgeschäften, Bankfilialen und Postämtern aus den Wohnvierteln benachteiligt vor allem diejenigen älteren Menschen, die nicht mehr in der Lage sind größere Entfernungen zu Fuß zurückzulegen, ein eigenes Fahrrad oder ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen. Nach einer internationalen, in sechs europäischen Städten und ländlichen Regionen durchgeführten Studie mit 3.950 Befragten ab 55 Jahre (Mollenkopf, 2003) findet knapp die Hälfte (44%) aller Wege innerhalb von einem Kilometer - also in der näheren Umgebung der Wohnung - statt. Ein weiteres Viertel erstreckt sich auf eine Entfernung bis zu drei Kilometern. Über die Hälfte dieser Wege legen Ältere zu Fuß zurück. Ohne einem Defizit-Modell des Alterns das Wort reden zu wollen: Ältere Menschen büßen allmählich einen Teil der Kompetenzen ein, die sie zur Bewältigung des Alltags benötigen. Es kommt vor allem zu Geh- und Sehbehinderungen und damit zu einer Einschränkung der

Mobilität. Auch mobilitätsrelevante kognitive Fähigkeiten lassen nach, wie die Reaktionsschnelligkeit und die Geschwindigkeit der Informationsverarbeitung. Dieser Prozess vollzieht sich natürlich individuell sehr unterschiedlich, aber von der Tendenz her betrifft er alle – früher oder später (Rudinger & Kocherscheid, i. Dr.).

Diesen Verlust an Kompetenzen auszugleichen ist nur dann möglich, wenn die aus gesundheitlichen oder altersbedingten Einflüssen resultierenden Einschränkungen bei der Gestaltung der Umwelt umfassend bedacht und mobilitätsbehindernde Barrieren vermieden bzw. beseitigt werden (Ackermann & Gerlach, 2005). Dies ist durch Mobilitätssicherungspläne erreichbar, die u. a. mehr (gesicherte) Querungsstellen vorsehen, ebenso Kontraste verbessern (Kanten, Trennung der Verkehrsflächen) und spezifische Zielgruppen (z. B. Sehbehinderte) berücksichtigen, um letztendlich barrierefreie Wegeketten aufzubauen (Gerlach et al., 2007). Zumindest jedoch ist ein möglichst breites Spektrum an Mobilitätsformen, auf das ein Mensch mit zunehmendem Alter zurückgreifen kann, als notwendige Basis für die Aufrechterhaltung der Mobilität zu gewährleisten.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Hauptkriterien der beschriebenen Planungskonzepte sind also die Zugänglichkeit zu Einrichtungen für die Grundversorgung, d. h. ob diese fußläufig erreichbar sind („Stadt der kurzen Wege“) und/oder „Zentralität“, d. h. ob sie mithilfe bezahlbarer, zugänglicher und gut ausgebauter öffentlicher Verkehrsmittel leicht erreicht werden können. Der *Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems* gehört somit zu den erforderlichen gerontologischen Interventionsformen (Wahl, 2000). Um möglichst vielen älteren Menschen zu erlauben, so lange wie möglich in ihrem gewählten Zuhause zu leben, müssen diese Maßnahmen allerdings so verwirklicht werden, dass sie auch älteren Personen in entlegenen Gebieten gestatten, in ihrer eigenen Häuslichkeit zu bleiben. Dann kann der ÖPNV gar vollständiger Ersatz für das Autofahren werden (Engeln, Schlag & Deubel, 2002). Fehlende oder ungenügende ÖPNV-Angebote zwingen hingegen regelrecht zum Autobesitz und machen in hohem Maße abhängig vom Pkw (Altenburg, Gaffron & Gertz, 2009).

Für die Benutzerfreundlichkeit öffentlicher Verkehrsmittel und die Verständlichkeit der ÖPNV-Angebote sollte der ältere Mensch Maßstab sein. Zu den Faktoren, die eine negative Auswirkung auf die Mobilität älterer Menschen und von Menschen mit Behinderungen haben, gehören die schlechte Zugänglichkeit von Bahnhöfen, fehlende Ruhezonen und Toilettenanlagen, niedrige Bahnsteige und dadurch steile Einstiege in die

Züge, mangelnde Hilfe im Bahnhof und im Zug, fehlende Informationen über Fahrpläne, über zugängliche Bahnhöfe, Züge und Busse (UNECE, 2010).

Neben Gebrauchsfähigkeit ist es vor allem die nicht-unfallbezogene Sicherheit, welche bei älteren Menschen für die Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote im Vordergrund steht. Der Schutz vor Kriminalität und Belästigung, das (subjektiv wahrgenommene) Ausmaß an physischer und psychischer Bedrohung rangiert als - in der verkehrsplanerischen Praxis hinsichtlich ihrer Relevanz gerade für Ältere - unterschätztes Kriterium vor dem der Verkehrssicherheit. Das verdeutlicht einmal mehr die Notwendigkeit der Partizipation älterer Menschen in Planungsgremien (Boenke et al., 2010).

Eine generelle Voraussetzung für die Nutzbarkeit von ÖPNV Angeboten sind allerdings erschwingliche Preise. Einen Vorschlag zur Sicherung der räumlichen Mobilität unterbreiten Altenburg, Gaffron und Gertz (2009). Politik sollte einerseits auf Subventionen zurückgreifen, sodass herkömmliche Mobilitätsmuster mittels Stabilisierung von Preisen bzw. durch Zuschüsse an die Nutzer sichergestellt werden, z. B. durch Pendlerpauschalen, Senkung der Mineralöl- bzw. Kfz-Steuer, Mobilitätsgeld und Mobilitätsgutscheine. Ganz in diesem Sinne hat eine Anzahl von Mitgliedsländern der *United Nations Economic Commission for Europe* (UNECE) beschlossen, kostenlose oder günstige Fahrausweise für Senioren anzubieten (UNECE, 2010). Solche Zuschüsse sind jedoch mit erheblichen staatlichen Kosten verbunden. Eine langfristige und nachhaltige Umstrukturierung des Raum- und Verkehrssystems würde hingegen darauf abzielen, gewissermaßen krisenfeste Mobilitätsmuster z. B. durch kurze Wege und eine Nutzung von Alternativen zum Auto zu erreichen. Die Maßnahmen erstrecken sich in diesem Fall vom ÖPNV-Ausbau über eine verkehrssparsame Siedlungsentwicklung und den Aufbau einer funktionierenden Nahversorgung bis hin zur Förderung alternativer Mobilitätsformen. Die Gewährleistung regionaler Mobilität erfordert die Kombination beider Strategien.

Innovationen im ÖPNV, welche IuK-Technologie, bauliche, fahrzeugtechnische und organisatorische Maßnahmen bis zum verbesserten Marketing umfassen und letztlich zur vereinfachten Nutzung führen, werden im Szenario MOBIL 2030 (Rudinger, 2011) mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit (70%) prognostiziert. Durch Einbindung des ÖPNV als Rückgrat in ein intermodales, leistungsfähiges und flexibles Gesamtverkehrsangebot können gar individuelle Kundenwünsche berücksichtigt werden, z. B. durch Taxibusse, Bürgerbusse. Auf Dauer werden somit nur integrierte Verkehrsangebote, die den Anspruch an Flexibilität und

Individualität erfüllen, dazu beitragen, ältere Bürger am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu lassen (Boenke et al., 2010).

Smart Modes

Erhöhtes Augenmerk sollte auch auf „*alternative*“ *Mobilitätsformen* gelenkt werden, sog. *Smart Modes* (das Gehen zu Fuß oder das Fahren mit dem Rad), da trotz einer wohl auch künftig weiter zunehmenden Motorisierung es immer noch diese *Smart Modes* sind, die gerade von älteren Menschen nicht nur in ihrer Freizeit am häufigsten genutzt werden, sondern auch für die Erledigung täglicher Versorgungsaktivitäten von großer Bedeutung sind. Mit zunehmendem Alter nimmt die subjektive Relevanz des nicht-motorisierten Verkehrs zu und ist auch Ausdruck eines Autonomiestrebens bis ins hohe Alter. So sind etwa 10% der Älteren bis 70 Jahren täglich mit dem Fahrrad aktiv; über 40% der Älteren nutzen das Fahrrad am häufigsten als Verkehrsmittel; 86% aller Älteren nehmen als Fußgänger am Verkehr teil. Ältere legen über 2/3 aller Wege im Wohnumfeld zu Fuß zurück: Täglich tun dies z. B. 36% aller Älteren für Einkäufe, 30% für soziale Kontakte, 34% für Arztbesuche. Die verkehrs- und städteplanerischen Implikationen sind schon erwähnt worden.

Gerade vor dem Hintergrund neuer Entwicklungen in der Fahrradtechnologie wie E-Bikes oder Pedelecs, bei denen das Fahrradfahren durch einen zusätzlichen Elektromotor unterstützt werden kann, ist zu erwarten, dass die Bedeutung von *Smart Modes* weiter wachsen und neue Ausdrucksformen finden wird (E-Roller, E-Scooter), welche zu einer Zunahme der Bedeutung und des Anteils des nicht-motorisierten Individualverkehrs führen werden. E-Bikes werden - erschwänglich und von hoher Akzeptanz gefördert - das Spektrum der Mobilitätsressourcen und den Mobilitätsradius älterer Menschen erweitern, denn es wird eine Anbindung zum ÖPNV erwartet, die auch für höhere Mobilität aus dem urbanen in den suburbanen und ländlichen Bereich sorgt, sodass auch entferntere Ziele besser erreichbar sind (vgl. wieder MOBIL 2030 - Rudinger, 2011). Interventionsbedarf anderer Art scheint dann allerdings angezeigt, denn eine zunehmende Gefahr schwerer Unfälle der Älteren zeichnet sich bei diesen neuen Fortbewegungsformen ab.

Technik als Intervention für selbständige Lebensführung im Alter

Technik kann als eine „wesentliche Ressource der Umwelt älterer Menschen“ betrachtet werden die einerseits der Kompensation von Leistungseinbußen und Behinderungen und andererseits auch der Optimierung der Lebensqualität und Bereicherung des ganz alltäglichen Alterns dient (Mollenkopf, 2006). Technische Innovationen sind geeignet, einen wichtigen

Beitrag zur Gestaltung einer altersfreundlichen Umwelt leisten (Wolter 2007). Hier sind u. a. Entwicklungen im Bereich der Fahrerassistenzsysteme (FAS) für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu nennen, wie Komfortsysteme (z. B. Einparkassistent, Tempomat), Informationssysteme (z. B. Navigationssystem, Verkehrszeichenerkennung) und Sicherheitssysteme (z. B. ESP, Abstandsregelsysteme mit Kollisionswarnung, Spurhalteassistent), welche schon heute bei älteren Nutzern hohe Akzeptanz genießen und denen zur Sicherung der Mobilität (in Form des MIV) auch und insbesondere für Ältere von Experten großes Potential zugeschrieben wird. Gerade bei technischen Interventionen bleiben Fragen, z. B. bzgl. des Problems der Verteilungsgerechtigkeit, welches zu einer – eher negativ zu bewertenden - Heterogenität der Technisierung führen kann oder nach dem Verhältnis von Funktionalität und Bedienungsfreundlichkeit, d.h. von Nutzen und Aufwand im Sinne des Einsatzes kognitiver Ressourcen. Man kann wohl davon ausgehen, dass es für künftige ältere Generationen - technikerfahren wie keine Generation zuvor - kein *technological gap* geben wird, vor allem dann nicht, wenn die Nutzer (sozusagen *bottom-up*) in die Entwicklung einbezogen werden. Ein Schlüsselfaktor für den erfolgreichen Einsatz technischer Systeme ist neben der Zuverlässigkeit der Funktion in allen Situationen vor allem eine Konzeption, welche die Technik dem Benutzermodell anpasst, also den Bedürfnissen des Nutzers entsprechend konstruiert wird. Dies würde personenorientierte Interventionen, bei der das Benutzermodell dem Designmodell durch aufwändige Trainingskurse angepasst wird, minimieren.

Ein Zugewinn an Sicherheit, Komfort, Unabhängigkeit und Selbstbestimmung wird nicht nur für die Mobilität von einer noch anderen Seite her erwartet, den Altersgerechten Assistenzsystemen („Ambient Assisted Living“ - AAL). Es geht um Konzepte, Produkte und Dienstleistungen, die unter Einsatz neuer Technologien und unter Berücksichtigung sozialer Aspekte Menschen im Alltag unterstützen (BMBF, 2008). Diese Altersgerechten Assistenzsysteme werden nicht auf das Wohnumfeld (Indoor-Assistenz: z. B. Telemedizin, Robotik für Hausarbeit) begrenzt bleiben, sie umfassen intuitiv bedienbare Kommunikationsmittel, die den Kontakt mit dem sozialen Umfeld erleichtern und ermöglichen auch die Teilhabe älterer eingeschränkter Menschen am öffentlichen Leben (Outdoor-Assistenz: z. B. durch Orientierungs- und Ortungssysteme).

Ausblick

Um Stadtplanung, Wegebau und Verkehrsmittelkombinationen auf die sich wandelnden Sozial- und Bedürfnisstruktur explizit abzustimmen, sollten die speziellen Bedürfnisse und

Anforderungen älterer Menschen sorgfältiger berücksichtigt werden. Diesem Ziel dient u. a. das erwähnte Szenario MOBIL 2030, welches die Mobilitäts- und Lebensstile auch der künftigen Älteren einbezieht, ebenso wie Trends der Raumplanung, Siedlungsstruktur, Infrastruktur, politische Planungen bzgl. verkehrsregulierender Maßnahmen und technologische Innovationen. Dadurch sollen notwendige und wünschenswerte legislative, verkehrs- und infrastrukturelle, technische, individuelle Maßnahmen identifiziert werden, welche die Passung zwischen antizipierter Verkehrsumwelt sowie Mobilitätswünschen und -bedürfnissen auch der zukünftig Älteren optimieren, geht es doch um die Mobilitätssicherung gegenwärtiger und zukünftiger Generationen. Alle Elemente zur Sicherung der Mobilität sind dabei stets unter dem Gesichtspunkt von Effektivität, Zielgenauigkeit, Wirkungszeitraum, Kosten, Durchsetzbarkeit und Kompatibilität mit anderen Zielen zu betrachten (Donaghy, Poppelreuter & Rudinger, 2005). Neben der praktischen Bedeutung für die Erhaltung einer selbstständigen Lebensführung besitzt Mobilität auch einen hohen emotionalen Wert, und zwar gesellschaftlich wie individuell. Sie ist ein wichtiger Garant für Freiheit und Selbstbestimmung, sie bedeutet Unabhängigkeit, Flexibilität und Individualität bei der Verwirklichung eigener Interessen und führt zu hoher Lebenszufriedenheit im Alter (Mollenkopf & Flaschenträger, 2001). Letztlich soll auf dieser *Beteiligungs-* und Wissensbasis Politikberatung konzipiert werden, um die Rationalität politischer Entscheidungen für Maßnahmen und Interventionen dergestalt zu maximieren, dass generationengerechte Verkehrs- und Infrastrukturkonzepte entstehen.

Literatur

- Ackermann, K.; Gerlach, J. (2005). Planung des Verkehrsraums unter Berücksichtigung der Mobilität älterer Menschen. In W. Echtermann (Hrsg.), *Strategien zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen* (S. 134-154). Köln: TÜV Verlag.
- Altenburg, S., Gaffron, Ph. & Gertz, C. (2009). *Teilhabe ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen – Mobilität sozial gestalten*. WISO Diskurs. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Boenke, D., Gerlach, J. Rönsch-Hasselhorn B. & Conrad, V. (2010). *Empfehlungen zur Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenraum*. Köln: TÜV Verlag.
- Bundesministerium für Bildung und Forschung (2008). *AAL, Altersgerechte Assistenzsysteme für ein gesundes und unabhängiges Leben, Ambient Assisted Living*. Berlin: BMBF.

- Donaghy, K., Poppelreuter, S. & Rudinger, G. (Eds.) (2005). *Social dimensions of sustainable transport: Transatlantic perspectives*. Aldershot: Ashgate.
- Engeln, A., Schlag, B. & Deubel, K. (2002). Verbesserung der Attraktivität öffentlicher Verkehrsangebote für ältere Autofahrerinnen und Autofahrer – Probleme und praktikable Lösungen. In B. Schlag & K. Megel (Hrsg.), *Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter*. Schriftenreihe des BMFSFJ, (Bd. 230). Stuttgart: Kohlhammer.
- Gerlach, J., Neumann, P., Boenke, D., Bröckling, F., Lippert, W. & Rönsch-Hasselhorn, B. (2007). *Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr - Forschungsdokumentation*. Köln: TÜV Verlag.
- Mollenkopf, H. & Flaschenträger, P. (2001). *Erhalt von Mobilität im Alter*. Schriftenreihe des BMFSFJ, (Bd. 197). Stuttgart: Kohlhammer.
- Mollenkopf, H. (2003). Impact of transportation systems on mobility of elderly persons in Germany. In K. W. Schaie, H. W. Wahl & H. Mollenkopf et al. (Eds.), *Aging in the community: living arrangements and mobility* (pp. 130-147). New York: Springer.
- Mollenkopf, H. (2006). Techniknutzung als Lebensstil? In S. Kimpeler & E. Baier, (Hrsg.), *IT-basierte Produkte und Dienste für ältere Menschen – Nutzeranforderungen und Techniktrends*. Tagungsband zur FAZIT-Fachtagung 'Best Agers' in der Informationsgesellschaft. Stuttgart: IRB Verlag.
- Rudinger, G. & Kocherscheid, K. (im Druck). Einführung: Ältere Verkehrsteilnehmer - Gefährdet oder gefährlich? In G. Rudinger & K. Kocherscheid (Hrsg.), *Ältere Verkehrsteilnehmer - Gefährdet oder gefährlich? Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten* (S. 1-34). Göttingen: V&Runipress.
- Rudinger, G. (2011). *MOBIL 2030 - Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft: Szenarien für das Jahr 2030* - Ein von der VolkswagenStiftung gefördertes Forschungsprojekt. Verfügbar unter <http://www.zak.uni-bonn.de/forschung/projekte/mobil-2030> [15.03.2011].
- UNECE - United Nations Economic Commission for Europe (2010). *Integration und Teilhabe älterer Menschen in der Gesellschaft*. Policy Brief on Ageing, No. 4. Verfügbar unter http://www.unece.org/pau/docs/age/2010/Policy-Briefs/4-Policybrief_Participation_Ger.pdf [15.03.2011].

- Wahl, H.-W. (2000). Zur Veränderung des Alterns heute und morgen - Beiträge der Interventionsgerontologie. *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie*, 33 (7), 85-89.
- Wolter, F. (2007). *Alter und Technik. Eine interdisziplinäre Betrachtung der Chancen und Herausforderungen*. Saarbrücken: VDM Verlag.

Sonderdruck aus

Georg Rudinger / Kristina Kocherscheid (Hg.)

Ältere Verkehrsteilnehmer – Gefährdet oder gefährlich?

Defizite, Kompensationsmechanismen
und Präventionsmöglichkeiten

Mit 28 Abbildungen

V&R unipress

Bonn University Press

ISBN 978-3-89971-885-0

ISBN 978-3-86234-885-5 (E-Book)

Inhalt

Vorwort	7
-------------------	---

Georg Rudinger / Kristina Kocherscheid	
Einführung – Ältere Verkehrsteilnehmer: Gefährdet oder gefährlich? . . .	9

Teil I: Altersbedingte Leistungseinbußen in ihrer Bedeutung für Mobilität und Sicherheit

Michael Falkenstein / Sebastian Poschadel / Nele Wild-Wall / Melanie Hahn	
Kognitive Veränderungen im Alter und ihr Einfluss auf die Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer: Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten	43

Hardy Holte	
Alters- und krankheitsbedingtes Unfallrisiko	61

Sophie Birck	
Profile von Senioren mit Autounfällen – Ergebnisse des Projektes PROSA	85

Udo Käser	
Ältere Menschen als Fußgänger und Radfahrer: Potentiale und Risiken von Smart Modes	115

Teil II: Kompensation altersbedingter Leistungseinbußen und Präventionsmöglichkeiten

Heinz Jürgen Kaiser	
Sicheres Autofahren im Alter – Vom Umgang mit Problemen der Fahreignung im Rahmen einer Mobilitätsberatung	131

Kristina Kocherscheid Konzeption und Evaluation einer ärztlichen Fortbildung zur Mobilitätsberatung älterer Kraftfahrer	151
Tülin Engin Assessments als Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit – Entwicklung eines Screening-Tests zur Erfassung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer	165
Eva-Maria Jakobs / Martina Ziefle Mobilität für Ältere: Fahrerassistenzsysteme für ältere Fahrer	181
Dirk Boenke / Jürgen Gerlach Gestaltung nutzbarer Straßenräume für uns älter werdende Menschen . . .	207
Teil III: Künftige Handlungsfelder – Implikationen für die Praxis	
Heidrun Mollenkopf / Ursula Kloé Bedeutung und Voraussetzungen für Mobilität im Alter	241
Georg Rudinger / Kristina Kocherscheid Künftige Handlungsfelder – Implikationen für die Praxis	253
Autorenverzeichnis	259

Künftige Handlungsfelder – Implikationen für die Praxis

Auf der Basis der Beiträge, aber auch unter Einbezug eigener neuerer Studien, wie MOBIL 2030 (Rudinger, 2011), KOSIMA (Poschadel et al., in Vorbereitung), VeBo (Kocherscheid et al., 2007), SCREEMO (Engin, Kocherscheid, Feldmann & Rudinger 2010), PROSA (Pottgießer, Rudinger, Kleinemas & Domes 2009), FRAME (Rudinger, Holz-Rau & Grotz, 2006), AEMEIS (Jansen, 2001; Rudinger & Jansen, 2003) lassen sich einige Zielvorstellungen zu Verkehrssicherheitsperspektiven vor allem Ältere betreffend formulieren, die eine politische Konzeption zu folgenden Aspekten erkennbar machen:

Älteren Menschen die eigenverantwortliche Bewältigung des Lebens erleichtern

- Die *Aufrechterhaltung der Unabhängigkeit der Lebensführung* durch die Bewahrung von Fertigkeiten inklusive der Ermutigung zur Mobilität spielt für Ältere eine besonders wichtige Rolle. Mobilität als eine wesentliche Dimension der Lebensqualität im Alter wird deshalb auch künftig eine große Rolle spielen.

Die selbständige Mobilität älterer Menschen so lange wie möglich erhalten

- Bestmögliche *Sicherheit der Verkehrsteilnahme* und möglichst *uneingeschränkte Mobilitätsteilhabe* sind gesellschaftliche und individuelle Aufgaben und in dieser Form Qualitätsmerkmal der künftigen Mobilität (d.h. beispielsweise für die Individuen: höhere technische und individuelle Sicherheitsanforderungen, Mehrbedarf an Information, transparente Regelungen und Normen etc.).

Die Lebensfreude älterer Menschen fördern

- Wichtige Beiträge für mehr Lebensqualität im Alter leisten barrierereduziertes Bauen und barrierefreie Mobilität sowie Kommunikation. Zum Beispiel öffentliche Bereiche, bzw. das infrastrukturelle Wohnumfeld, können so gestaltet werden, dass sie für jeden einfach nutzbar und komfortabel sind. Besondere Bedeutung für den Erhalt der Lebensqualität werden auch Pro-

dukte und Dienstleistungen erlangen, die dem lebenslangen Lernen und der Förderung und dem Erhalt von Gesundheit, Wohlbefinden und Beweglichkeit dienen.

Zu diesen drei Aspekten finden sich in den Buchbeiträgen konzeptionelle und praktische Aussagen, die sich im Wesentlichen den Bereichen (1) *Technikentwicklung*, (2) *Regelung und Gestaltung der Verkehrsumwelt* sowie (3) *Informations- und Schulungsmaßnahmen* (Beratung, Trainings, Kampagnen) zuordnen lassen.

Technikentwicklung

- Technologische Systeme (z.B. *Telematik*) können die Mobilitätsplanung erleichtern und (bis zu einem gewissen Grad) Verluste in Fertigkeiten und Fähigkeiten zur Verkehrsteilnahme kompensieren und auf diese Weise zur Unfallreduktion beitragen. Der Einsatz von Fahrerassistenzsystemen erfordert jedoch einen sensiblen »Trade-off« zwischen Unterstützung einerseits und Zusatzbelastung durch die Verarbeitung zusätzlicher Information andererseits, der gerade für ältere Fahrer aufgrund altersbedingter Aufmerksamkeitseinschränkungen kritisch ist.
- *Altersgerechte Fahrerassistenzsysteme* können somit nur dann erfolgreich gestaltet werden, wenn die Anforderungen, Bedürfnisse und Wünsche älterer Fahrer verstanden und adäquat berücksichtigt werden. Damit dies gelingt, ist es erforderlich, Nutzer systematisch in den Entwicklungsprozess einzubeziehen, ihre Interaktion, Kommunikation und Zufriedenheit mit dem System empirisch zu untersuchen und die Ergebnisse iterativ für eine Systemoptimierung zu nutzen.
- *Kommunikative Usability* besitzt für Ältere, die viel Wert auf nachvollziehbar gestaltete und dokumentierte Technik legen, hohe Bedeutung. Sie ist ein wesentlicher Aspekt von Barrierefreiheit im derzeit diskutierten Sinn (Zugänglichkeit von Technik). Wichtige Aspekte der Barrierefreiheit sind bezogen auf Navigationssysteme: Qualität und Quantität der Anleitung zur Installation (bzw. Wartung) und Bedienung des Systems (Navigation im System, Ein- und Ausgabe, etc.) sowie die Brauchbarkeit der erhaltenen Informationen für Fahrerhandlungen.
- Ein Zugewinn an Sicherheit, Komfort, Unabhängigkeit, Selbstbestimmung wird die Mobilität von einer noch anderen Seite her erwartet, den *Altersgerechten Assistenzsystemen* (»Ambient Assisted Living« AAL). Es geht um Konzepte, konkrete Produkte und Dienstleistungen, die unter Einsatz neuer oder verbesserter Technologien und unter Berücksichtigung sozialer Aspekte

Menschen im Alltag unterstützen. Diese Altersgerechten Assistenzsysteme werden nicht aufs Wohnumfeld (Indoor-Assistenz) begrenzt bleiben, sondern auch die Teilhabe älterer eingeschränkter Menschen am öffentlichen Leben ermöglichen, d.h. Outdoor-Assistenz mit dem Ziel barrierefreier Mobilität. Unter Obhut ortsunabhängiger Notfallerkennungs- und Assistenzsysteme können sich ältere Menschen auch unterwegs sicher fühlen. Ein unauffälliges, einfach zu bedienendes Armband oder eine Weste, die Puls, Blutdruck und andere Vitaldaten messen und an eine telemedizinische Servicezentrale übertragen, inklusive der Ortung orientierungsloser Fußgänger, ist schon heute keine Utopie.

Regelung und Gestaltung der Verkehrsumwelt

- Um höhere Straßenverkehrssicherheit – nicht nur für Ältere – zu erreichen, ist eine stärkere Orientierung auf *schwache, ungeschützte, vulnerable Verkehrsteilnehmer* notwendig.
- Die Teilnahme am Straßenverkehr ist Ergebnis eines lebenslangen Lernprozesses. Mobilitätsgewohnheiten, die während des Lebenslaufes erworben wurden, werden auch im Alter (unter Einsatz *diverser Kompensationsstrategien*) zum Großteil beibehalten. Das heißt, dass Mobilität für Ältere mit Hilfe technischer Möglichkeiten und durch Gelegenheiten zu Training entsprechender Fertigkeiten aufrechterhalten und gar gefördert werden sollte.
- *Bedarfsgerechte Raumplanung* sowie die *Erreichbarkeit* und *Zugänglichkeit aller öffentlichen Einrichtungen*, können die Teilhabe auch für die Älteren sicherstellen. Das ist nur dann möglich, wenn die aus gesundheitlichen oder altersbedingten Einflüssen resultierenden Einschränkungen bei der Gestaltung der Umwelt umfassend berücksichtigt und mobilitätsbehindernde Barrieren vermieden bzw. beseitigt werden. Dies betrifft beispielsweise eine Minimierung von Ablenkungen. Die Verkehrsumwelt sollte im Sinne einer Informationsreduktion und -konzentration gestaltet werden. In diesem Kontext ist darauf zu achten, dass Gestaltungsprinzipien die Ausübung von Mehrfachaufgaben verhindern. Als Negativbeispiel wäre die erhöhte Fahr-schwierigkeit in einer Baustelle zu nennen, die durch komplexe Schilder zusätzlich erhöht wird. Hinweisreize sind darüber hinaus für Ältere möglichst früh, deutlich und wiederholt darzubieten. Demnach sind z. B. auf der Fahrbahndecke angebrachte Geschwindigkeitsbegrenzungen für Senioren sinnvoller als einmalige Schilder.
- Alle Elemente zur *Sicherung räumlicher Mobilität* müssen dabei stets unter dem Gesichtspunkt von Effektivität, Zielgenauigkeit, Wirkungszeitraum, Kosten, Durchsetzbarkeit und Kompatibilität mit anderen Zielen betrachtet

werden. Hierzu sollten Gebietskörperschaften zukünftig Mobilitätssicherungspläne für ältere Menschen erstellen. Unter Beteiligung der betroffenen Personengruppen und mit Fachplanern sind Mängelanalysen zu erstellen, die die Grundlage zur Auswahl und Priorisierung geeigneter Maßnahmen zur Mobilitätssicherung und Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit älterer Menschen bilden.

- *Barrierefreie Planungen* sollten sich nicht nur auf Neubaumaßnahmen beschränken. Stattdessen sollten in den Gebietskörperschaften Routen definiert werden, die barrierefrei zu gestalten sind. Im Zuge dieser Achsen, die Wegeketten älterer Menschen berücksichtigen, sollte nach und nach auch der Bestand umgestaltet werden. Im Gegenzug kann bei Neubaumaßnahmen außerhalb der Achsen und mit Einzelfallprüfung auf aufwändige spezielle Maßnahmen zur Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Menschen verzichtet werden.
- Augenmerk sollte auch auf »*alternative*« *Mobilitätsformen* gelenkt werden: *Smart Modes* (das Gehen zu Fuß oder das Fahren mit dem Rad), da trotz einer auch künftig weiter zunehmenden Motorisierung *Smart Modes* immer noch die Verkehrsmittel sind, welche gerade von älteren Menschen in ihrer Freizeit am häufigsten genutzt werden und auch für die Erledigung täglicher Versorgungsaktivitäten von enormer Bedeutung sind. Dies gilt insbesondere für den ländlichen Raum, in dem außerhäusliche Aktivitäten gerade nicht vom motorisierten Individualverkehr geprägt sind. Mit zunehmendem Alter nimmt diese subjektive Relevanz des nicht-motorisierten Verkehrs noch weiter zu und ist Ausdruck eines Autonomiestrebens von Senioren bis ins hohe Alter. Gerade vor dem Hintergrund neuer technischer Entwicklungen in der Fahrradtechnologie wie zum Beispiel *Pedelecs*, *E-Bikes*, *E-Rollern* oder *E-Scootern*, bei denen das Fahrrad fahren durch einen zusätzlichen Elektromotor mit oder ohne Treten unterstützt werden kann, ist zu erwarten, dass die Bedeutung von *Smart Modes* weiter wachsen und neue Ausdrucksformen finden wird.
- Auch die Nutzung des ÖPNV sollte dadurch erleichtert werden, dass er so »benutzerfreundlich« wie nur möglich wird. Mit verkehrstechnischen Innovationen (IK-Technologien, baulich, fahrzeugseitig, organisatorisch, Marketing) könnte das Bild des ÖPNV als verlässliches, subjektiv sicheres und einfach zu nutzendes Verkehrsmittel künftig gestärkt und ausgebaut werden. Positiv würde sich dazu der Ausbau intermodaler Verkehrsmittelangebote (z. B. elektronische Tickets) und differenzierter Bedienungsweisen auswirken, die spezieller auf individuelle Kundenwünsche zugeschnitten sind und die Einbindung des ÖPNV als Rückgrat in ein leistungsfähiges und flexibles Gesamtverkehrsangebot positiv beeinflussen.

Informations- und Schulungsmaßnahmen (Beratung, Training, Kampagnen)

- Insgesamt sollte eine sehr viel stärkere *Beteiligung Älterer* an der *Entwicklung, Einführung und Implementierung* von *verkehrsbezogenen Sicherheitsmaßnahmen* und *neuen Technologien* ermöglicht werden. Denn nur so werden Verkehrs- und Kombinationskonzepte entstehen, die den Bedürfnissen älterer Menschen in einem höchstmöglichen Maße gerecht werden und als ein Beitrag zur Erhaltung der Lebensqualität im Alter Wahlfreiheit und das gewünschte Maß an Mobilität gewährleisten. Was Ältere im Umgang mit Technik bewegt, was sie sich von Technik wünschen oder von ihr benötigen, hängt nicht nur vom physiologisch bedingten Alterungsprozess ab, sondern von einem in starkem Ausmaß durch Kultur, soziale Strukturen und dem jeweils vorherrschenden Technikbild geprägten Technikverständnis, das es in Kombination mit individuellen Nutzerprofilen zu entdecken, zu verstehen und wertzuschätzen gilt. Die Technik darf dabei jedoch die persönliche Freiheit nicht einschränken. Dies betrifft u. a. auch das Recht auf autonome Entscheidungen und die Privatsphäre.
- Ältere haben weiterhin ein hohes Interesse an und eine positive Einstellung zu *Lernen, Übung und Training*. Dies gilt auch für technischen Fortschritt und moderne Entwicklungen bezüglich der Straßenverkehrssicherheit. So sollten sich Ältere körperlich und geistig fit halten, ihre Fahrfertigkeiten trainieren und ihr Verkehrswissen regelmäßig auffrischen. Die verstärkte Nutzung von geeigneten Fahrerassistenz- und -informationssystemen kann hilfreich sein.
- Wenn *Verkehrssicherheitsmaßnahmen* implementiert werden, sollten sie sich maßgeschneidert an Zielgruppen richten, von denen man weiß, dass sie in spezifischer Weise zum Gesamtrisiko des Straßenverkehrs beitragen. Bei den älteren Fahrern ist eine Heterogenität wiederzufinden, die bedingt, dass Verkehrssicherheitsmaßnahmen nicht alle älteren Menschen gleichermaßen betreffen und ansprechen können. Demnach ist eine Differenzierung nach den Profilen der Zielgruppen und ihrer Charakteristika hinsichtlich Leistungsstand, Gesundheitsstatus und Persönlichkeit zwingend notwendig. Eine wichtige Funktion könnte dabei der behandelnde Hausarzt übernehmen, in dem er im Rahmen einer Mobilitätsberatung auf die besonderen Gefahren hinweist, die krankheitsbedingt oder durch Neben- / Kombinationswirkungen von Medikamenten bedingt beim Autofahren auftreten können. Auch Fahrverhaltensbeobachtungen (»on-road-tests«) stellen eine geeignete Methode für eine zuverlässige Einschätzung der Fahreignung dar.
- Nicht zuletzt spielt die *Information* und *Gewinnung von Partnern im Straßenverkehr* für die Belange älterer Menschen eine wichtige Rolle, um die Interaktionen im Straßenverkehr günstiger zu gestalten. Bestehende Ange-

bote der Verkehrssicherheitsarbeit sollten künftig in ein größeres Netzwerk integriert werden. Ein solches Netzwerk müsste aus Hausärzten, Seniorenbüros und Senioreninitiativen bestehen und natürlich das Know-how von Fahrlehrern sowie weiteren Akteuren aus dem Bereich der Verkehrssicherheit nutzen (*Interdisziplinaritätsprinzip*). Dann erst bieten Verkehrssicherheitsmaßnahmen die Möglichkeit, durch gezieltere Intervention eine bessere Passung zwischen den Bedürfnissen und Möglichkeiten der Gruppe der älteren Verkehrsteilnehmer zu erreichen und dadurch die Sicherheit des Gesamtsystems Verkehr zu erhöhen.

- Zusätzlich muss über Medienkampagnen Informationsarbeit geleistet und für mehr öffentliches Bewusstsein gesorgt werden. Gleichzeitig lassen sich dadurch Vorurteile, die von älteren Verkehrsteilnehmern ein verzerrtes Bild vermitteln ausräumen.

Fachdisziplinen wie Raumplanung, Siedlungsstruktur, Soziologie, Demographie, Epidemiologie, Medizin, Psychologie, Medien- und Kommunikationswissenschaft, Technologie- und Technikforschung etc. müssen künftig kooperieren, um einen Synergie-Effekt im Bereich der Mobilitätsförderung und der Verkehrssicherheitsarbeit für ältere Verkehrsteilnehmer zu erzielen. Dabei müssen unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Gesundheits- und Leistungseinbußen personen- und kontextorientierte Maßnahmen diskutiert und umgesetzt werden. Insgesamt ist eine enge, interdisziplinäre Zusammenarbeit notwendig – ebenso wie ein vorurteilsfreier Umgang der Menschen miteinander in unserer Gesellschaft. Letztlich geht es darum, auf dieser Wissensbasis Politikberatung in den erwähnten Bereichen Regelung und Gestaltung der Verkehrsumwelt, Technikentwicklung, und nicht zuletzt im Bereich der Beratungsangebote (v.a. Hausarztmodell) und Kampagnen, zu machen, um die Rationalität politischer Entscheidungen zu maximieren.

**Demographischer Wandel –
Implikationen für Mobilität und Verkehrssicherheit der Zukunft¹**

Prof. Dr. Georg Rudinger
Universität Bonn:
Institut für Psychologie
Zentrum für Alternskulturen
Zentrum für Evaluation und Methoden

¹ Vortrag bei der Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V.: 23. April 2010

Demographischer Wandel

Die Fakten, die dem demographischen Wandel zugrunde liegen, sind im Grunde bekannt, sie seien hier nur kurz in Erinnerung gerufen. Sie basieren auf verschiedenen Szenarien und Hochrechnungen wie zum Beispiel des Statistischen Bundesamtes. Der *Abbildung 1* bezieht sich auf die 11. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung (2009).

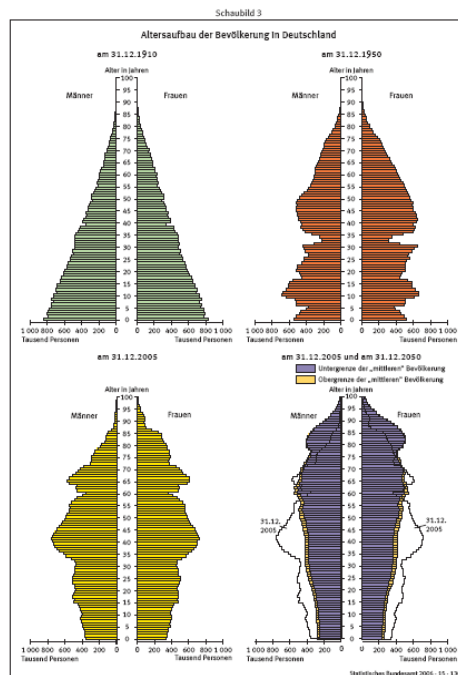


Abbildung 1: *Altersaufbau der Bevölkerung in Deutschland (1910, 1950, 2005, 2050).*

Bis zum Jahre 2050 verändert sich die Bevölkerungsstruktur in der häufig metaphorisch beschriebenen Weise vom Kegel in Richtung Pilz. Wir werden also größere Bevölkerungsanteile in den oberen Alterssegmenten ab 65 Jahre vorfinden. Dieser demographische Wandel ist ein so genannter träger Prozess, das heißt, er ist für die nächsten 75 Jahre irreversibel – einerlei, was wir jetzt „dagegen“ unternehmen wollten (Birg, 2005). Dieser Prozess findet auch weltweit statt: Die Bevölkerungsstruktur wird sich über kurz oder lang dergestalt verändern, dass der ältere Anteil der Bevölkerung sich von 1991 bis 2050, also in einem Zeitraum von ca. 60 Jahren, z. B. bei uns (mehr als) verdoppelt haben wird (s. Pfeil in *Abbildung 2*).

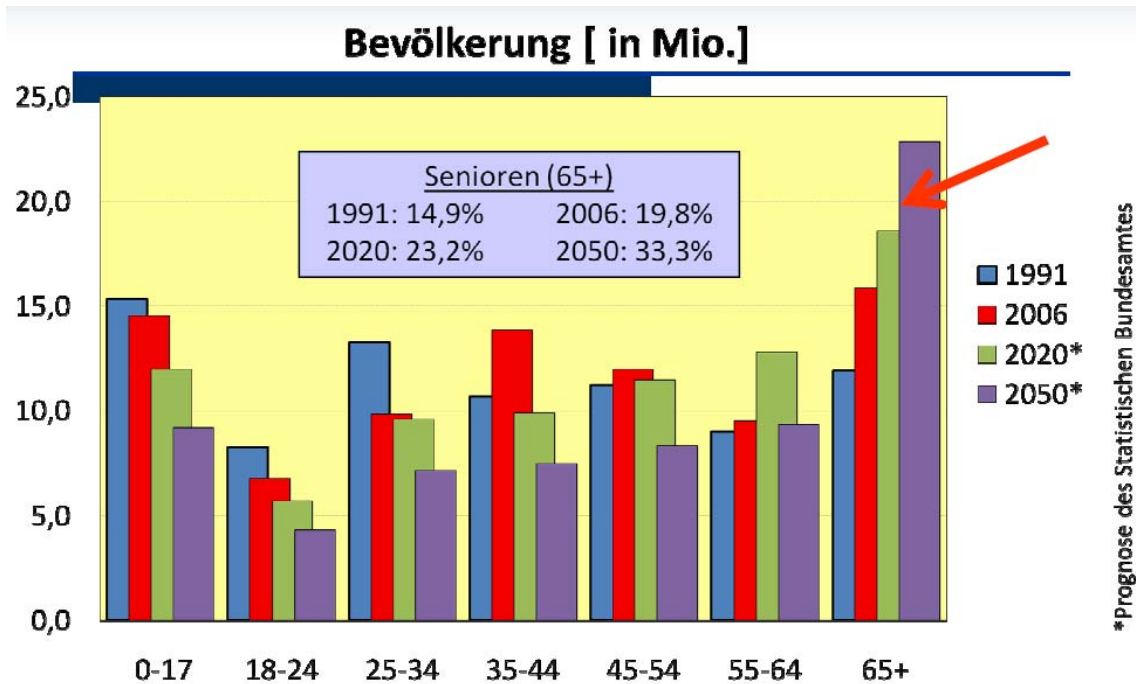


Abbildung 2: Prognose des Statistischen Bundesamtes bzgl. der Bevölkerungsstruktur nach Altersgruppen.

Man spricht geradezu von einer „Explosion“ bei den Älteren und damit einhergehend von einer „Implosion“ bei den Jüngeren. Das kann eine andere Grafik (*Abbildung 3*) aus einer der Shell-Studien veranschaulichen (Deutsche Shell AG, 2001). Angesichts der Tatsache, dass sich nicht nur die Proportionen der Altersgruppen verändern, sondern auch ein Schrumpfen der Gesamtbevölkerung anzunehmen ist, könnte die dadurch bedingte (noch drastischere) quantitative Veränderung unter Umständen auch qualitative Konsequenzen nach sich ziehen – vielleicht im Sinne eines damit verbundenen Kulturwandels, der dann sicherlich den Bereich der Mobilität einschließen wird.

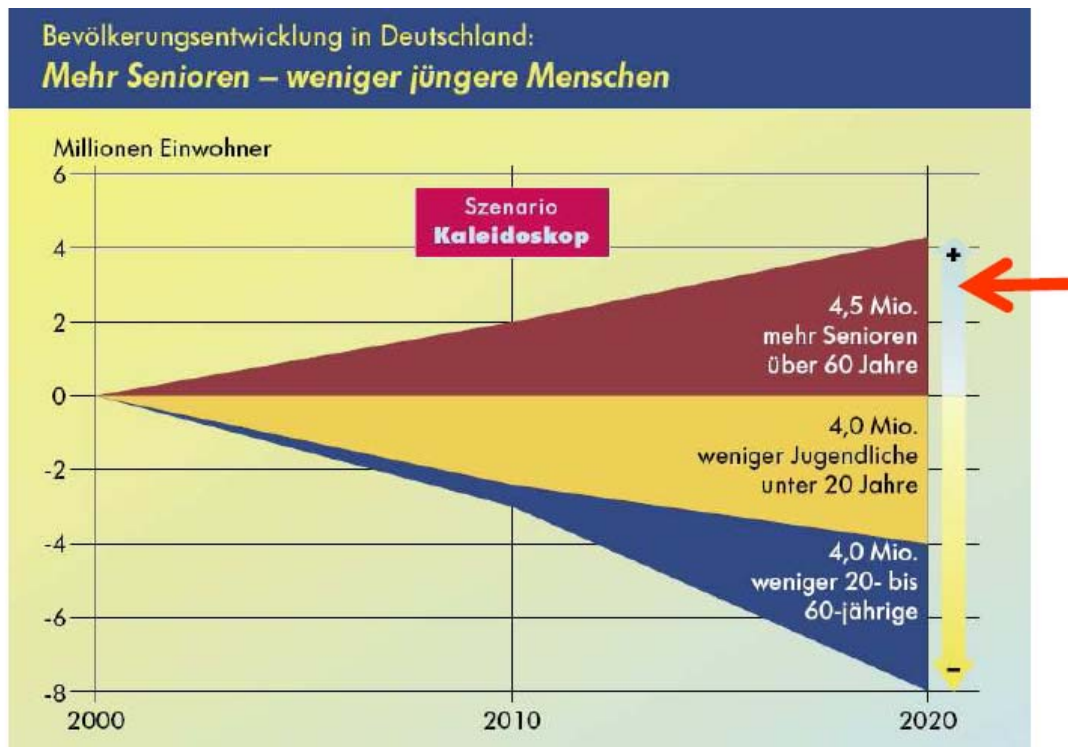


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung in Deutschland (Shell-Studie, 2001): Zuwachsraten bei 60plus (Pfeil), Minderungen bei 60minus (gelbe und blaue Fläche unter der Nulllinie)

Allgemeine Implikationen für die Mobilitätsentwicklung

Schon heute haben ca. $\frac{3}{4}$ der über 65-jährigen einen Führerschein (s. *Abbildung 4*). Mit der Alterung der jüngeren - heutzutage (sehr) automobilen - Kohorten (40 bis 59 Jahre) ist zumindest ein weiter steigender Anteil von (älteren) Führerscheinbesitzern zu erwarten. Genau diese Personen sind es, die uns in Zukunft, also in den nächsten zehn, 20, 30 Jahren beschäftigen werden. Wichtig ist dabei, dass man nicht mit unserem jetzigen Altersbildern an diese Zukunftsgenerationen herangeht, sondern dass man Kenntnisse über die Lebensentwürfe, Lebensstile, Mobilitätsgewohnheiten usw. eben dieser künftigen Älteren gewinnt (vgl. später MOBIL 2030 - Mobilitätsszenarien für das Jahr 2030).

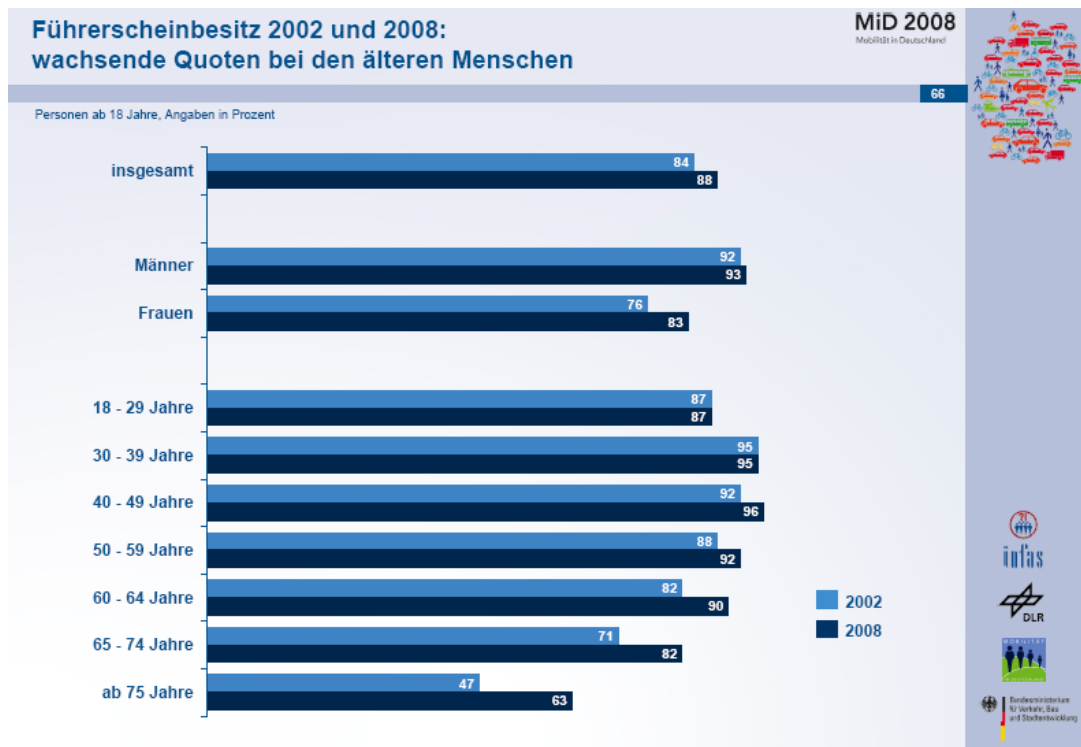


Abbildung 4: Führerscheinbesitz nach Altersgruppen (2002, 2008); Quelle: Mobilität in Deutschland 2008

Der steigende Anteil der Älteren ist also gleichbedeutend mit einem steigenden Anteil an älteren Pkw-Besitzern sowie einem steigenden Anteil an älteren Käufern von Pkw. Schon heute ist in der Altersgruppe 70 plus immerhin jeder elfte ein Neuwagen-Käufer. Das wiederum hat sicher in der Zukunft intensive/re technologische Rückkoppelungseffekte bezogen auf „echte“ Autos als Mobilitätsmittel und Statussymbole, nicht nur auf die neue Generation von vieldiskutierten E-Autos. Es wird aber nicht nur der Führerschein besessen, es wird nicht nur das Auto gekauft und besessen, es wird das Auto auch gefahren.

In welcher Größenordnung sich gerade in den Altersgruppen 60 plus die Zuwachsraten der (fast) täglichen Pkw-Nutzung bewegen, verdeutlicht die *Abbildung 5* (roten Säulen im Vergleich zu den orangefarbenen). Auch hier gilt: Der Blick auf die künftigen (in den Jahren 2025, 2030) Älteren (z.B. 40-49-Jährige - unsere deutsche Babyboomer-Generation) zeigt, dass noch mit Steigerung zu rechnen ist.

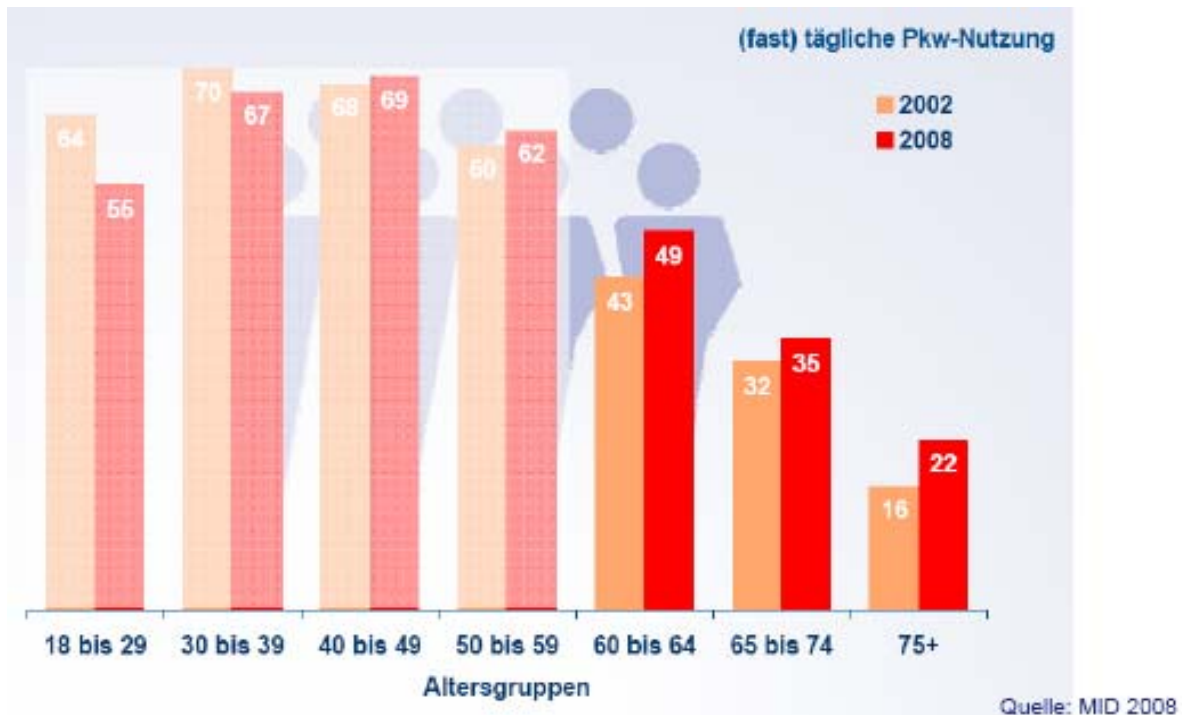


Abbildung 5: (Fast) tägliche Pkw-Nutzung nach Altersgruppen im Zeitvergleich (2002,2008) – Quelle: Mobilität in Deutschland 2008

Man sollte das Mobilitätsgeschehen jedoch in seiner Gesamtheit betrachten, nicht nur unter Automobilitäts-Perspektive. Deswegen wollen wir zumindest ein kurzer Blick auf die so genannten „alternativen“ Mobilitätsformen werfen, die da sind: zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad fahren, aber auch Öffentlichen (Personen-Nah-) Verkehr- Ö(PN)V nutzen. Sowohl in der Forschung, in der Politik, aber auch in der öffentlichen Diskussion – dieses Eindrucks kann man sich manchmal nicht erwehren – werden diese drei Modalitäten etwas vernachlässigt, wiewohl sie gerade bei Älteren große Anteile des Mobilitätsgeschehens und des Mobilitätsverhaltens ausmachen, wie *Abbildung 6* veranschaulicht (auch hier ist die Quelle wieder die Studie *Mobilität in Deutschland 2008*). Mit steigendem Alter wächst der Mobilitätsanteil des sich zu Fuß Fortbewegens, selbst das Fahrrad nimmt einen durchaus relevanten Anteil ein. Dagegen geht der motorisierte Individualverkehr zurück, vor allem als Fahrer, während der öffentliche Personenverkehr etwas steigt. Wenn man nur aufs Auto schaut, vernachlässigt man das Gesamtspektrum dessen, wie man sich mit steigendem Alter mobil hält und fortbewegt.

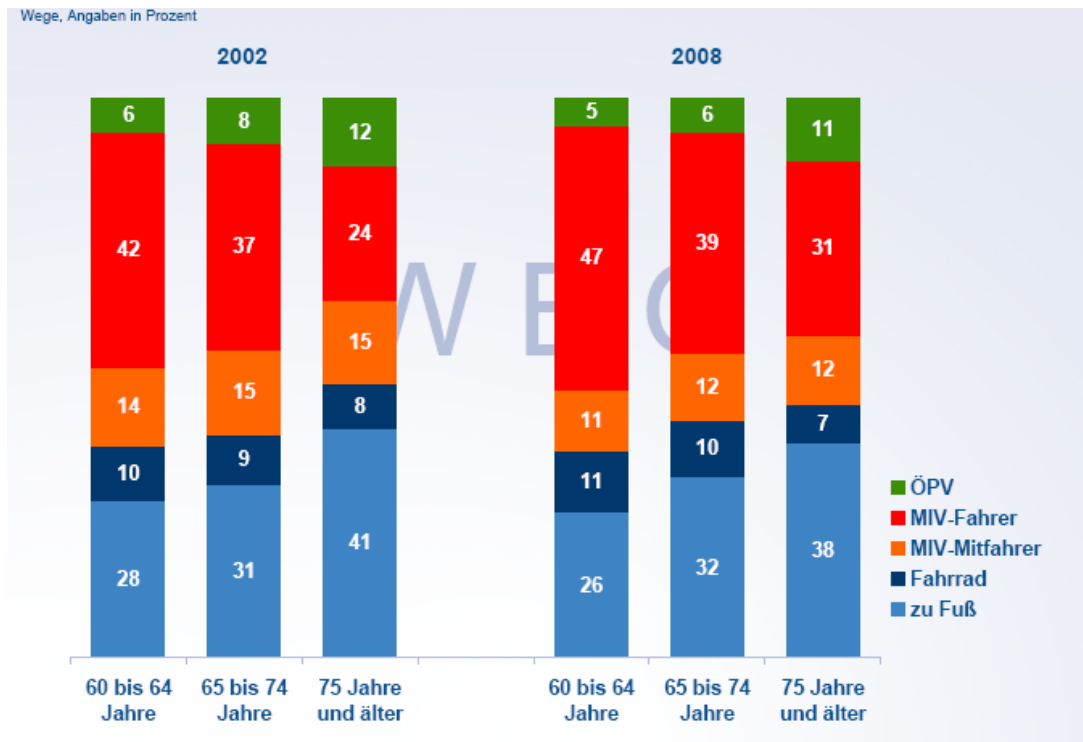


Abbildung 6: Verkehrsmittelnutzung der Altersgruppen 60+ im Zeitvergleich (2002, 2008);
Quelle: Mobilität in Deutschland 2008

Dies soll hier noch einmal anhand einiger weiterer Zahlen unterstrichen werden: Im häuslichen Umfeld werden 2/3 der Wege zu Fuß zurückgelegt, 86 % der Älteren nehmen am Verkehrsgeschehen als Fußgänger teil, was nicht nur positive Seiten hat, sondern durchaus auch mit negativen Konsequenzen verknüpft sein kann. Über 40 % nutzen das Fahrrad sehr häufig als Verkehrsmittel und selbst im Alter ab 70 sind täglich noch 10 % damit unterwegs. Diese „smart, soft, slow, sustainable modes“, also die sinnvollen, sanften, langsamen, nachhaltigen Fortbewegungsarten werden häufig gewählt, wenn es ums Einkaufen geht (36%), um soziale Kontakte (30%) oder um Arztbesuche (34%). Wenn allerdings die Umwelt auf die Älteren verstärkt fußgänger- und radfahrerfeindlich wirkt, nutzen auch Ältere zunehmend den Pkw.

In diesem Zusammenhang lohnt auch ein kurzer Blick auf den schon erwähnten ÖPNV. Neben den hinlänglich bekannten Problemen bei der Nutzung der vorhandenen Angebote und der teils schwierigen Erreichbarkeit von Zielen vor allem im suburbanen und im ländlichen Raum spielt für Ältere heutzutage die soziale Sicherheit eine entscheidende Rolle. Wenn sich da nichts ändert, wird dies wahrscheinlich auch künftig so sein. Man kann es drehen und wenden, wie man will, es ist nun einmal die wahrgenommene („subjektive“) soziale Sicherheit, die für die Verkehrsmittelwahl entscheidungs- und verhaltensrelevant ist. Im Bereich des ÖPNV ist hinsichtlich des objektiven und subjektiven Schutzes vor Übergriffen einiges zu tun, so z.B. bezüglich der Bebauung, der Beleuchtung, der „Bevölkerung“ des öffentlichen Raums. Bei einem unserer großen zukunftsorientierten

Projekte „Mobilitätsszenarien für das Jahr 2030“ wird dies in der Tat als ganz wichtige Komponente betrachtet, wenn man Verkehrs- und Mobilitätsstrukturen und -kulturen für die nächsten 20 Jahre vorhersagen und vor allem gut planen möchte.

Verschiedene Altenberichte - so auch der fünfte aus dem Jahre 2006 - betonen, dass Mobilität bei unserer heutigen und sich entsprechend weiter entwickelnden Gesellschaftsstruktur eben ein ganz entscheidender, um nicht zu sagen der entscheidende Faktor für Lebensqualität auch und gerade für die (künftigen) Älteren ist. Dies liegt auch daran, dass es nicht nur wachsende Mobilitätsbedürfnisse, sondern auch steigende Mobilitätsnotwendigkeiten geben wird – bei oder trotz, manche sagen gar wegen aller virtuellen Kommunikation. Mobilitätsbedürfnisse bleiben nicht nur erhalten, sondern steigen wahrscheinlich vor allem bei den künftigen Älteren, der sog. Babyboomer-Generation, deren Lebensstil schon heute auf Mobilität ausgelegt ist. Warum sollte man solche Lebensstile einfach nur, weil man etwas älter wird, aufgeben? Nein! Da gilt eher Kontinuität. Im Vergleich zu den heutigen Älteren werden die Lebensstile und Mobilitätsbedürfnisse der nachwachsenden Kohorten in den uns hier interessierenden Bereichen andere sein – von größerer Intensität und von anderer Qualität. Soweit die Skizze dessen, wie man sich die zukünftige Entwicklung vorstellen könnte. Im Folgenden sollen drei damit verknüpfte Fragen behandelt werden.

Spezielle Fragen bzgl. der Mobilitätsentwicklung

*1. Wie kommen speziell (künftige) ältere Menschen mit den **Anforderungen** der (zukünftigen) Verkehrsumwelt zurecht?*

Die Diskussion, die wir heutzutage dazu führen, dreht sich vornehmlich um ältere Autofahrer. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, welche Effekte Alterungsprozesse auf die Fähigkeit haben, ein Kfz zu führen – vor allem unter der Perspektive: Wie sieht es mit der Unfallverwicklung aus?



Abbildung 7: 100-jähriger Führerscheinbesitzer

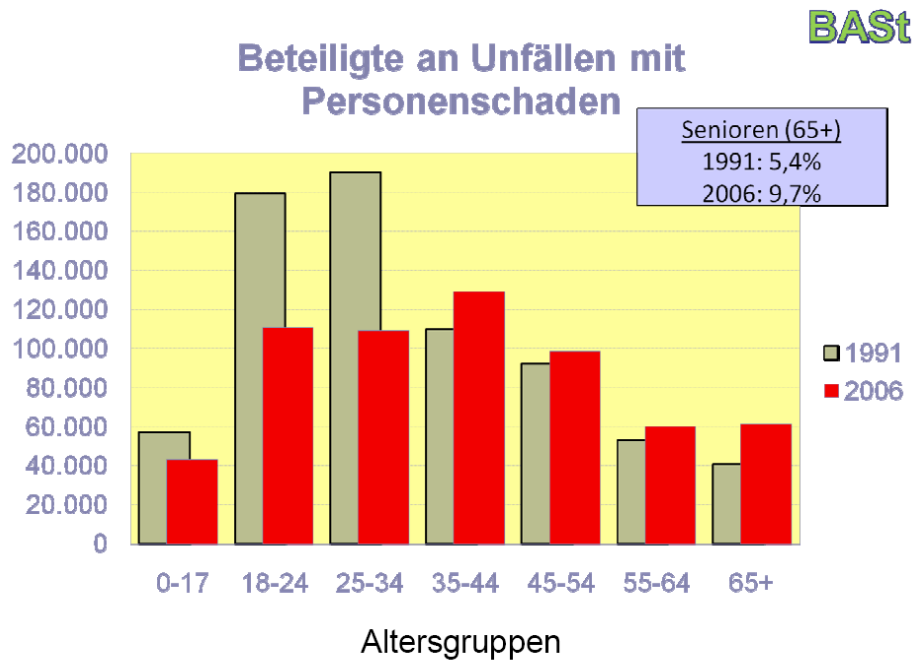
In diesem Zusammenhang werden die entsprechenden Diskussionen um Fahreignung und Fahrerlaubnis – vielleicht auf Zeit – geführt. Darauf wird die Sprache noch kommen. Aber die Diskussion wird natürlich auch geführt unter den Aspekten der Prävention, von Sicherheitskampagnen, von Trainingsprogrammen und -angeboten, bis hin in den Bereich der Technik, der Technologie und der Telematik. Auch dazu noch an anderer Stelle mehr, hier sind erst einmal einige Trends benannt, die die Diskussionen charakterisieren.

Speziell hinsichtlich der Anforderungen, welche die Verkehrsumwelt an die Älteren stellt, werden Alterungsprozesse in ihrer Beziehung zur Verkehrssicherheit diskutiert (Falkenstein & Sommer, 2008). Auf entsprechende Befunde zur Sensorik, Motorik, Kognition, zur Multimorbidität und Multimedikation in ihren Auswirkungen auf eben Fähigkeiten und Fertigkeiten, Informationen aus der komplexen Verkehrsumwelt zu verarbeiten, wird an dieser Stelle nicht eingegangen (vgl. u. a. aber Holte & Albrecht, 2004). Nicht vernachlässigen darf man verkehrsrelevante Grundeinstellungen, vielleicht auch altersbedingte (Persönlichkeits-)Veränderungen in den Bereichen Ängstlichkeit, Risikobereitschaft, Rigidität und Diskrepanzen zwischen Selbstbild vs. Fremdbild etc. (Kocherscheid & Rudinger, 2005).

*2. Wo liegen die besonderen **Schwierigkeiten** für die Älteren, seien es die jetzigen Älteren, seien es vielleicht auch die künftigen Älteren?*

Zur Beantwortung dieser Frage zieht man häufig die Hauptunfallsituationen zu Rate. Sie geben einen Hinweis darauf, *wo* die Schwierigkeiten liegen. *Warum* dort Schwierigkeiten auftauchen, ist gerade kurz angesprochen worden (vgl. dazu im einzelnen Falkenstein & Sommer, 2008). Häufige und typische Unfallsituationen sind solche mit komplexer Struktur, wie Einordnen beim Spurwechsel, Einfahren in Kreuzungen inkl. Verkehrszeichen, Vorfahrtbeachtung, Wende- und Abbiegemanöver sowie Rückwärtsfahren. Auch die Bewältigung von (sozialen) Konfliktsituationen, insbesondere unter Zeitdruck, birgt hohe Schwierigkeit (Schlag, 2008). Entsprechende Zahlen belegen dies: Unfälle von Senioren haben zu 20,6% mit Vorfahrt und Vorrang zu tun. Bei allen anderen Altersgruppen sind es nur 13,9%. Zu 17,8% waren Situationen mit Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren ursächlich (14,5% bei allen Altersgruppen). Unterdurchschnittliche Verwicklungen bezogen auf alle anderen Altersgruppen finden sich u. a. bei Abstand (8,7% vs. 11,0%), Geschwindigkeit (7,4% vs. 15,1%) und Alkohol (2,2% vs. 4,9%).

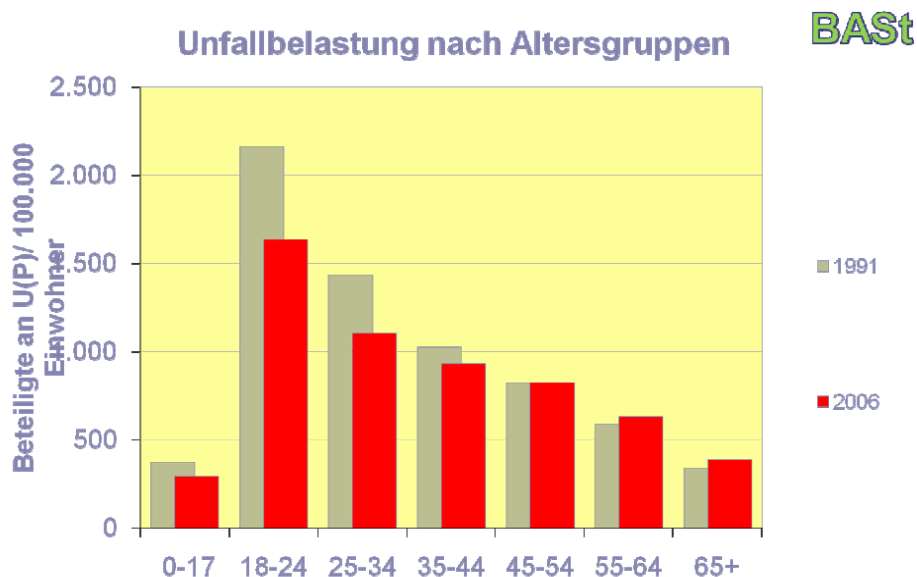
Wie sieht es mit der Unfallbeteiligung generell aus? Die *Abbildung 8* zeigt bei Älteren (65+) durchaus Zuwachsraten, während in den jüngeren Altersgruppen eine Abnahme zu verzeichnen ist (vgl. Schönebeck et al., 2006). Dies liegt unter Umständen daran, dass entsprechende Kampagnen, Programme etc. durchaus schon Wirkung entfaltet haben.



Schönebeck 2007

Abbildung 8: Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden nach Altersgruppen und im Zeitvergleich (1991, 2006) ; Quelle: Schönebeck et al., (2006)

Aber auch die Relativierung der absoluten Unfallzahlen an den Bevölkerungsanteilen im Sinne der *Unfallbelastung* in Abbildung 9 (gleiche Quelle wie Abbildung 8) weist schon ab 55+ auf Steigerungsraten hin und berührt damit ein durchaus heikles Thema, nämlich das der Unfallverursachung der verschiedenen Altersgruppen, speziell der Älteren (mit und wegen der ansteigenden Zahlen).



$$\text{Unfallbelastung von Senioren} = \frac{\text{Anzahl Unfallbeteiligter der Altersgruppe}}{\text{Anzahl Einwohner der Altersgruppe}}$$

Schönebeck, 2007

Abbildung 9: Unfallbelastung nach Altersgruppen und im Zeitvergleich (1991, 2006) ; Quelle: Schönebeck et al., (2006)

Die *Abbildung 10* (gleiche Quelle wie die beiden vorhergehenden) gibt den Anteil der Hauptverursacher nach Altersgruppen wider. Sowohl die 18 bis 24-Jährigen zeigen – aus hinlänglich bekannten Gründen - überdurchschnittliche Prozentsätze, aber auch die Gruppe 65+, nämlich 54,9%.

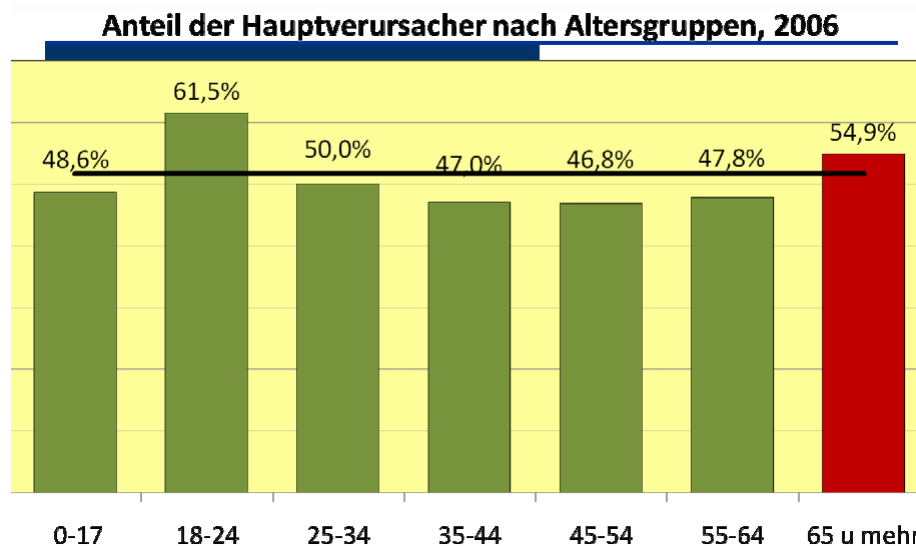


Abbildung 10: Anteil der Hauptverursacher von Unfällen nach Altersgruppen; Quelle: Schönebeck et al., (2006)

Daran entzündet sich die Diskussion: Sind die älteren Verkehrsteilnehmer gefährlich? Viele Medienberichte schüren dieses Vor-/Urteil durch genüssliche Altersangaben gerade bei Seniorenunfällen. Gefährlich also oder gefährdet? Es lohnt ein zweiter, genauerer Blick. Wenn wir die Unfallbeteiligung der Altersgruppen mit den demographischen Strukturveränderungen vergleichen, dann geht mit dem Anstieg des Bevölkerungsanteils der Älteren (65+) von 18% auf 22% in den 15 Jahren von 1991 bis 2006 ein Anstieg des Getötetenanteils von 22% auf 26% einher. Damit ist die Gefährdung also beide Male mit jeweils vier Prozentpunkten überproportional.

Ein noch genauerer Blick in die Unfallbeteiligung der Senioren mit den Konsequenzen, bzw. Kategorien: *Verunglückt, Getötet, Schwerverletzt, Leichtverletzt* macht es noch dramatischer. Insgesamt sind die Zahlen der Gesamtbevölkerung für alle vier Kategorien *rückläufig*:

- -17,3% bei den Verunglückten,
- -54,9 bei den Getöteten,
- -43,2% bei den Schwerverletzten,
- -7,1% bei den Leichtverletzten.

Bei den *Senioren* sieht dies im Zeitraum 1991 bis 2006 aber ganz anders aus: Wenn überhaupt Minderungsraten vorliegen (bei Getöteten und Schwerverletzten) fallen diese wesentlich geringer aus:

- -37,7% Getötete,
- -6,4% Schwerverletzte.

In den beiden anderen Kategorien sind sogar Steigerungen zu beobachten:

- 26,6% mehr Verunglückte in 2006 als in 1991,
- 51,2% mehr Leichtverletzte!

Also muss man insgesamt von einer relativ größeren Beteiligung und vor allem Betroffenheit der Senioren mit relativ schwerwiegenden bis dramatischen Folgen ausgehen.

Die Gefährdung anderer durch Senioren bleibt dennoch ein Thema, zumal der Hauptverursacheranteil in einem bestimmten Alterssegment relativ hoch ist, nämlich bei den Senioren 75 plus, aber - und dies kommt entscheidend hinzu - nur bei geringer Fahrleistung, wie die *Abbildung 11* verdeutlicht.

Erhöhtes Unfallrisiko älterer Menschen?

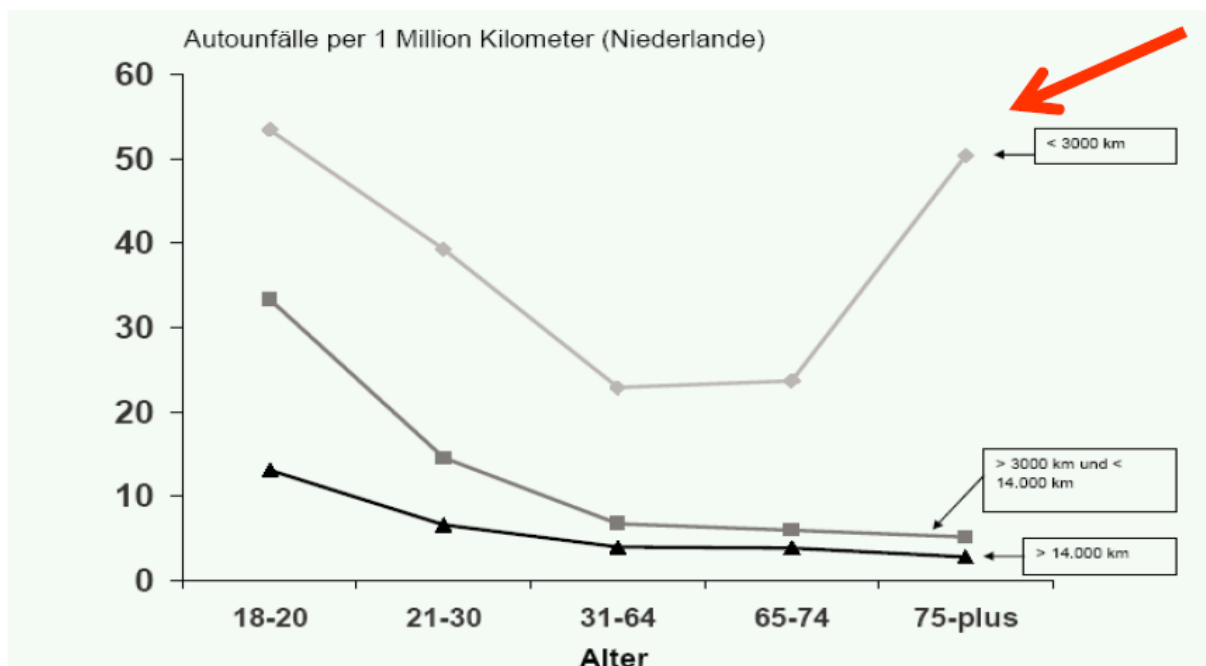


Abbildung 11: Autounfälle per 1 Mio km nach Altergruppen und nach jährlicher Fahrleistung (<3.000 km - obere Linie, >3.000 und <14.000 km – mittlere Linie; >14.000 km - untere Linie); Quelle: Hakamies-Blomqvist (2003)

Die obere Kurve (hellgrau) in der Abbildung 11 steht für Personen mit geringer Fahrleistung (< 3.000 km p. a.). Das Unfallrisiko ist hier für jede Altersgruppe mit geringer Fahrleistung höher als mit größerer Fahrleistung, die beiden unteren Kurven (dunkelgrau: zwischen >3.000 km und < 14.000 km; schwarz: > 14.000 km). Bei (dieser) höheren Fahrleistung sinkt das Unfallrisiko, einerlei wie hoch das Alter ist. Ein interessanter Befund, über den man natürlich trefflich diskutieren kann. Bei Fahrleistungen > 3.000 km p. a. (die beiden unteren

Kurven) sinkt das Unfallrisiko stetig mit dem Alter! Nur bei geringer Fahrleistung (<3.000 km p. a.) kommt es zu einer unheilvollen Interaktion mit steigendem Alter: Mit 75 plus (s. Pfeil an der oberen Kurve) wird fast das Niveau des Altersgruppe der 18-20jährigen Wenigfahrer erreicht.

Wie sieht es aber jenseits der automobilen Verkehrsteilnahme mit den Unfall-Verwicklungen und deren Konsequenzen aus? In *Abbildung 12*, welche tödlich Verunglückte in Abhängigkeit vom Alter und Art der Verkehrsteilnahme wiedergibt, zeigt sich, dass mit steigendem Alter die Hinwendung zu den so genannten *smart, soft, slow modes* (als Fußgänger oder Radfahrer am Verkehr teilnehmend) ihren „Preis“ im Sinne erhöhten Risikos hat: So sind in der Altersgruppe 75 plus 39 % der tödlich Verunglückten Fußgänger.

Im Straßenverkehr tödlich Verunglückte (2006)

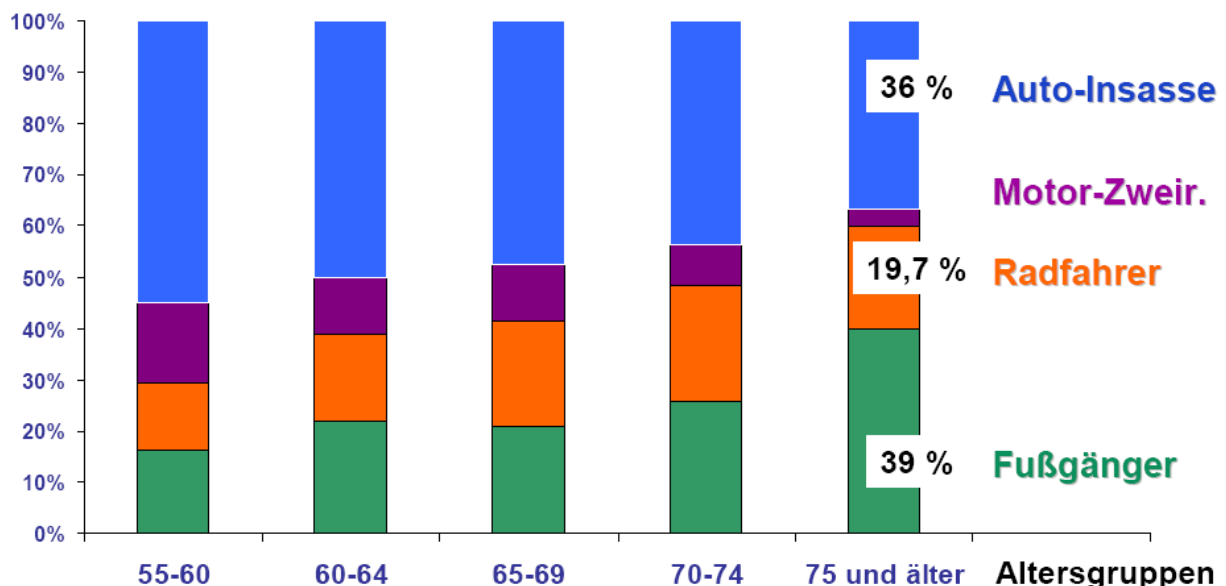


Abbildung 12: Tödlich Verunglückte (2006) nach Altersgruppen und nach Art der Verkehrsteilnahme; Quelle: Schönebeck et al. (2006)

Mit steigendem Alter ist der Verkehrsteilnehmer primär erst einmal gefährdet. Das Risiko, schwer oder tödlich verletzt zu werden, steigt mit dem Alter (bei gleicher Unfallschwere) an, denn die Widerstandsfähigkeit des menschlichen Körpers sinkt mit steigendem Alter (Vulnerabilität). Auf die Verkehrspolitik gewendet und auch auf Verbände wie z.B. die Verkehrswachten bedeutet dies, dass man auf schwache, ungeschützte, vulnerable Verkehrsteilnehmer ein besonderes Augenmerk zu legen hat. Dies leitet über zur dritten und letzten Frage.

3. Welche Maßnahmen zur **Verbesserung** sind angezeigt und wünschenswert?

Ein breites Portfolio interventiver Maßnahmen steht schon heute zur Verfügung. Dazu gehören die Regelung und Gestaltung der Verkehrsumwelt – sowohl legislativ wie auch räumlich-verkehrsstrukturell –, dazu gehört Technikentwicklung, dazu gehören Beratungsangebote, Kampagnen, individuelle Trainingprogramme (Rudinger & Kocherscheid, 2008). Diese Maßnahmenbündel sollen dazu dienen – wie in der *Abbildung 13* angedeutet – kompensatorische Mechanismen dadurch in Gang zu setzen, dass z.B. altersbedingte Defizite durch die Betroffenen selbst erkannt werden. Anschließend können die erkannten Defizite über eine gewisse Zeit durch angemessene Strategien kompensiert werden. *Das Gehirn kann dies* - ein biologischer „Mechanismus“, der als Plastizität bezeichnet wird. Also müssen zum einen altersbedingte Defizite erkannt werden und zum anderen müssen die Betroffenen Alternativen kennen und akzeptieren sowie eine realistische Einschätzung der eigenen Kompetenzen vornehmen – dies sind taktische, der Situation angemessene und strategisch langfristig angelegte Prozesse, die initiiert werden sollen, um die Sicherheit der Verkehrsteilnahme auch im höheren Alter zu gewährleisten. Die Gefahrenpotentiale sollen identifiziert, die Sicherheitspotentiale sollen aktiviert werden (Rudinger & Jansen, 2003b).

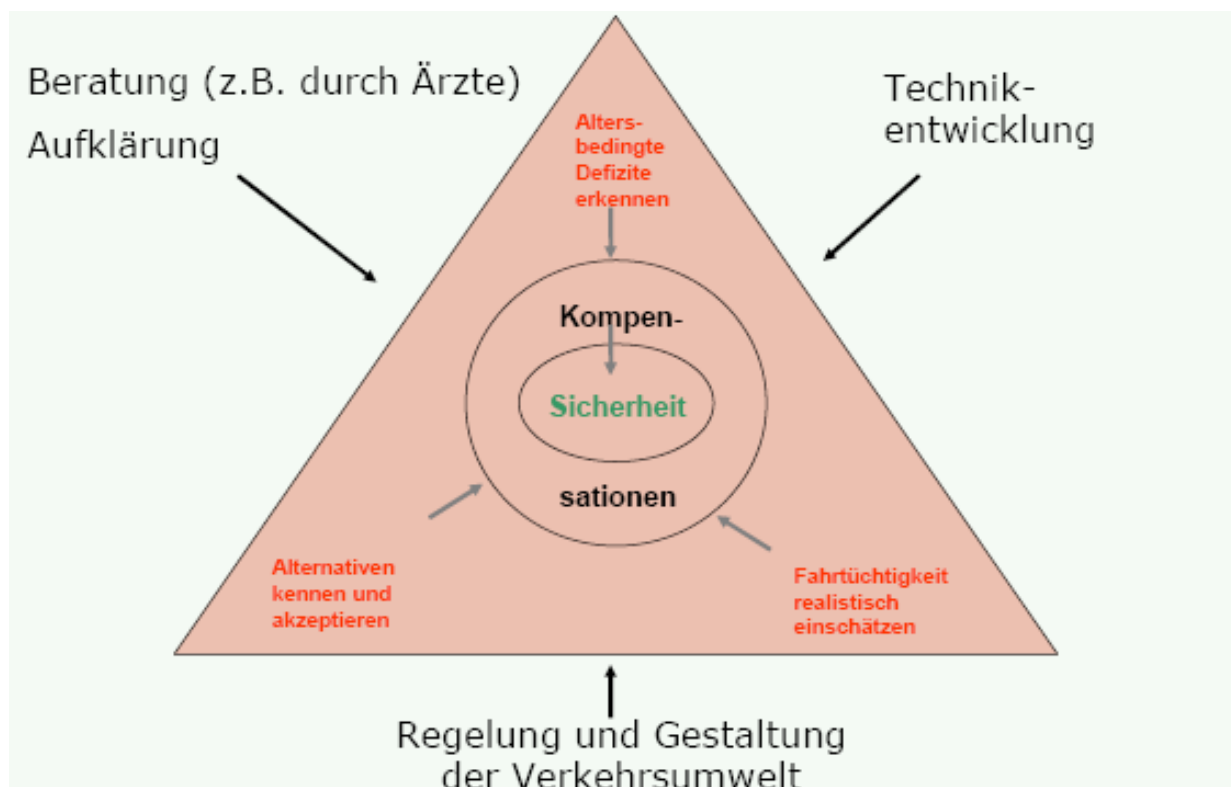


Abbildung 12: Interventive Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Älterer im Überblick

Unter dem Aspekt *Regelung und Gestaltung der Verkehrsumwelt* wird hier noch einmal das Thema aufgegriffen: Sollen eigentlich obligatorische Eignungsuntersuchungen im höheren Alter (60+, 65+, 75+?) durchgeführt werden? Dies ist bei uns bislang nicht vorgesehen, wiewohl auf europäischer Ebene von zahlreichen Ländern eine restriktivere Politik verfolgt wird, so dass man bei uns im Grunde politischen Handlungsdruck verspüren müsste und vielleicht auch verspürt. In Deutschland ist deswegen (bisher) keine obligatorische Eignungsuntersuchung vorgesehen, weil unserem Erkenntnisstand nach – projektgestützt(!) – die wissenschaftliche Legitimation dafür fehlt (s. auch Poschadel & Sommer, 2008). Geradezu gesundheitsökonomische Aspekte spielen hier mit hinein: Wie sieht es eigentlich mit der Kosten-Nutzen-Bilanz für die Maßnahme „obligatorische Eignungsuntersuchung“ in höherem Alter (in welchen Zeitabständen auch immer) aus? Es gibt ein Bündel alternativer Maßnahmen, wie z.B. bei Auffälligkeit die MPU, Rehabilitation und *last, but not least* die Beratung durch Hausärzte – auf diesen wichtigen und innovativen Ansatz kommen wir sogleich zurück.

All diese Erwägungen haben Eingang gefunden in eine entsprechend – gegenüber dieser obligatorischen Untersuchung – skeptische Stellungnahme des Arbeitskreises VI: *Befristung und Beschränkung der Fahrerlaubnis* des 47. Verkehrsgerichtstages in Goslar (2009). Nicht zuletzt fußt diese Stellungnahme auf Befunde, die in zahlreichen Projekten der Bundesanstalt für Straßenwesen erarbeitet worden sind und deren Kernstück die *Kooperation mit Hausärzten* ist. Unter politischen Aspekten wäre die Implementierung eines solchen Modells ein Signal, dass man sich auch in Deutschland der demographischen Herausforderung für den Mobilitätsbereich stellt. In diesem Sinne und zu diesem Zweck ist von uns (s. Kocherscheid, 2009) ein von den Kassenärztlichen Vereinigungen Nordrhein und Rheinland-Pfalz zertifiziertes Fortbildungsmodul (8 Punkte) entwickelt worden, welches den Ärzten Kernkompetenz zu „Verkehrssicherheit und Alter“ vermittelt. Diese Kompetenz besteht dann darin, dass der behandelnde Arzt neben geriatrischem Fachwissen, insbesondere hinsichtlich verkehrsrelevanter Erkrankungen, auch Kenntnisse über rechtliche Rahmenbedingungen der Verkehrsteilnahme älterer Menschen und der ärztlichen Aufklärungspflicht hat. In diesem Kontext ist es wichtig, dass der behandelnde Arzt Erkrankungen, die eine Gefährdung für die Verkehrssicherheit bedeuten können, in den komplexen Rahmen von medizinischer Hilfe, weiteren bestehenden Einschränkungen und Kompensationsmöglichkeiten einordnen kann. Somit beinhaltet eine Mobilitätsberatung durch den Hausarzt wie keine andere existierende Maßnahme die Möglichkeit, die Fahrtüchtigkeit von Senioren langfristig zu beobachten und individuell abgestimmte Maßnahmen vorzuschlagen und zu begleiten. So können die Ärzte ihren älteren Patienten verkehrssicherheitsrelevante Informationen zur Verfügung stellen, dafür sorgen, dass ihre Patienten eine realistische Einschätzung der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit

bekommen und so eine gute Anpassung zwischen eigener Leistungsfähigkeit und ihrem Fahrverhalten eigenverantwortlich generieren. Auf diese Weise leisten Ärzte einen deutlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Senioren. Man stellt also auf die Schlüsselfunktion des Hausarztes als wichtigem Ansprechpartner ab, indem man ihre Funktion als „Multiplikator“ nutzt, indem man sie als kompetente Vertrauensperson in den Beratungsprozess integriert, eine Person, die Respekt und Akzeptanz auf Seiten der Patienten genießt.

Es bedarf „nur noch“ des letzten Schritts, nämlich Gesundheitsministerium und Verkehrsministerium „synergetisch“ an einen Tisch zu bringen. Auch für die Verkehrssicherheit aktive Organisationen wie die Landesverkehrswacht NRW sollten darauf hinarbeiten, die politischen Entscheidungsträger in dieser Sache zusammen zu bringen. So bietet z. B. auch der DVR in Kooperation mit der BAST und der Universität Bonn mit Mitteln des BMVBS alsbald Fortbildungsveranstaltungen für Ärzte zur Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer an.

Technikentwicklung ist eine dritte Facette zur Steigerung der Kompetenz und letztendlich der Sicherheit. Im Grunde sehen alle Experten (s. z.B. Färber, 2000), selbst die betroffenen Älteren, Entwicklungen bzgl. der Steigerung der passiven und aktiven Sicherheit (im Auto) und vor allem hinsichtlich des kompensatorischen Potentials zum Mobilitätserhalt Älterer positiv. Trotz allem bleiben natürlich Fragen: Führt technologische Entwicklung unabdingbar zur Steigerung der Verkehrssicherheit oder müssen auch Beeinträchtigungen befürchtet werden? Ist z. B. ein Head-Up-Display für Ältere trotz deren visuellen Adaptierungs- und Distanzregulierungsproblemen anzuraten? Steht bei den rasanten Entwicklungen die Technikorientierung oder die Nutzerorientierung im Vordergrund? In welchem Verhältnis stehen Funktionalität und Bedienungsfreundlichkeit? Wie sieht es mit Verteilungsgerechtigkeit aus? Dies ist eine fast ethische Frage: Handelt es sich bei der technologischen Hochrüstung um Standards oder Extras, die zu einer – eher negativ zu bewertenden - Heterogenität der Technisierung führen würden? (s. dazu auch Rudinger & Jansen, 2003b). Wird es auch für künftige ältere Generationen, die zur Zeit technikerfahren wie keine Generation davor sind, dennoch zukünftig ein *technological gap*, also mangelnde Kenntnis im Umgang mit moderner Technologie geben, wenn sie denn selber alt sind? Dass solche Fragen nicht ganz trivial sind, mag man daran ermessen, dass sie auch bei der Konzeption des 8. EU Rahmenprogramms, welches in der Initiative *FUTURAGE* den Schwerpunkt *Ageing Society* setzen will, gestellt werden.

Fazit

Die demographische Entwicklung führt zu einer stetigen Zunahme älterer Verkehrsteilnehmer. Dieser Strukturwandel kann durchaus einen Kulturwandel implizieren, denn z. B. entgegen der heutigen Situation, in der Ältere sich in einem System hektischen

Verkehrs, der von Jüngeren beherrscht wird, bewegen (müssen), könnte die künftige Verkehrssituation von den künftigen mehrheitlich Älteren geprägt werden. Sind es dann die zukünftigen Jüngeren, die gewisse Anpassungsschwierigkeiten haben? Wie dem auch sei, Teilnahme am Straßenverkehr ist und bleibt ein lebenslanger Lernprozess (Jansen et al., 2001). Es existiert eine Vielfalt mobilitätsbezogener Erwartungen, Gewohnheiten, Verhaltensmuster und Lebensstile - auch und gerade im Alter; dies wird sich so fortsetzen (vgl. Kaiser & Kraus, 2005; Kroj, 2003). Einhergehend mit einem aktiven Lebens- und Freizeitstil wird Mobilität schon heute und erst recht in der Zukunft als ein bedeutendes Element der Lebensqualität angesehen. Leistungseinschränkungen älterer Menschen spielen für die/deren Verkehrssicherheit jedoch sicher auch zukünftig eine wesentliche Rolle, auch wenn diese in Zukunft in der Chronologie weiter nach hinten geschoben würden. Die Älteren weisen nicht per se ein höheres Unfallrisiko auf – allerdings eine erhöhte Vulnerabilität. Demzufolge wäre es wünschenswert, dass ältere Verkehrsteilnehmer auf ihre persönlichen altersspezifischen Stärken und Schwächen aufmerksam gemacht werden und dadurch Bereitschaft zu Fortbildung und Selbstkontrolle erzeugt wird (siehe hierzu auch Kocherscheid et al., 2007). Wichtig wäre es also, Älteren maßnahmenorientierte Hilfe zur Selbsthilfe, also Bewältigungsstrategien an die Hand zu geben, damit mobilitätsbezogene Konfliktsituationen in unserer komplexen Umwelt gelassen gemeistert und sicher entschieden werden können. Unter diesem Aspekt entspricht das von uns konzipierte und zertifizierte Fortbildungsmodul für Ärzte, das neben medizinisch-psychologischen Grundlagen sowohl Kenntnisse über rechtliche Rahmenbedingungen der Verkehrsteilnahme älterer Menschen und der ärztlichen Aufklärungspflicht als auch kommunikative Aspekte der Arzt-Patient Interaktion beinhaltet, den aktuellen und insbesondere den zukünftigen Bedürfnissen und Notwendigkeiten.

Lebensstile sind als Basis für Prognosen künftiger Mobilitätsstrukturen und -prozesse relevant. Unter diesem Aspekt werden in unseren Projekten die künftigen Betroffenen einbezogen und bezüglich ihrer Mobilitätsgewohnheiten im Besonderen und ihrer Lebensstile im Allgemeinen repräsentativ befragt. In diesem nun schon mehrfach erwähnten Projekt werden Fakten, Trends und Experten aus allen mobilitätsrelevanten Disziplinen eingebracht: Raumplanung, Siedlungsstruktur, Politologie, Soziologie, Demographie, Epidemiologie, Medizin, Psychologie, Medien- und Kommunikationswissenschaft, Technologie- und Technikforschung etc. Die Mobilität älterer Menschen sollte so lange wie möglich gewährleistet sein – es geht dabei aber nicht nur um automobilen Verkehrsteilnahme, sondern um die Vielfalt der Modalitäten (Mollenkopf & Flaschenträger, 2001). Dabei müssen unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Gesundheits- und Leistungseinbußen personen- und kontextorientierte Maßnahmen diskutiert und umgesetzt werden. Insgesamt ist eine verstärkte (vorurteilsfreie) Sensibilisierung der Öffentlichkeit vonnöten! Letztlich geht es

darum, auf dieser Wissensbasis Politikberatung in den erwähnten Bereichen Regelung und Gestaltung der Verkehrsumwelt, Technikentwicklung, und nicht zuletzt im Bereich der Beratungsangebote (v. a. Hausarztmodell) und Kampagnen, zu machen, um die Rationalität politischer Entscheidungen zu maximieren.



- BIRG H (2005) Der lange Bremsweg. Grundkurs Demographie – letzte Lektion. FAZ, 53, 4.03.2005, S. 37 (gesamte Lektion unter www-faz.net/demographie).
- BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND- BMFSFJ (2006) Fünfter Bericht zur Lage der älteren Generation in Deutschland. Berlin: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADENTWICKLUNG - BMVBS (2010). Mobilität in Deutschland 2008. Bonn und Berlin.
- DEUTSCHE SHELL AG (2001) 23. Shell Studie zur Mobilität in Deutschland.
- FALKENSTEIN, M. & SOMMER, S.M. (2008): Altersbegleitende Veränderungen kognitiver und neuronaler Prozesse mit Bedeutung für das Autofahren. In: B. Schlag (Hrsg.): Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter (S. 113-141). Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung: Mobilität und Alter, Bd.3. Köln: TÜV-Verlag
- FÄRBER, B. (2000): Neue Fahrzeugtechnologien zur Unterstützung der Mobilität Älterer. Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie, 33(3), 178-185
- HAKAMIES-BLOMQVIST, L. (2003): Ageing Europe: The challenges and opportunities for transport safety. Brussels: European Transport Safety Council (ETSC)
- HOLTE, H. & ALBRECHT, M. (2004): Verkehrsteilnahme und -erleben im Straßenverkehr bei Krankheit und Medikamenteneinnahme. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 162. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- JANSEN E, ET AL. (2001) Ältere Menschen im künftigen Sicherheitssystem Straße/Fahrzeug/Mensch [Elderly people in a future traffic system] Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Mensch und Sicherheit 2001: Heft M 134. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- KAISER, H.J. & KRAUS, B. (2005): Mobilität für ältere Menschen - Herausforderung für die Gesellschaft. Das Europäische Forschungsprojekt SIZE am Institut für Psychogerontologie (ipg) der Universität Erlangen-Nürnberg. http://www.geronto.uni-erlangen.de/pdfs/Size_Ergebnisse.pdf
- KOCHERSCHIED, K. (2009): Konzeption und Evaluation einer ärztlichen Fortbildung zur Mobilitätsberatung älterer Kraftfahrer. Saarbrücken: Südwestdeutscher Verlag für Hochschulschriften
- KOCHERSCHIED, K. & RUDINGER, G. (2005): Ressourcen älterer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. In: W. Echterhoff (Hrsg.): Strategien zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen (S. 19-42). Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung: Mobilität und Alter, Bd.1. Köln: TÜV-Verlag
- Kocherscheid, K., Rietz, C., Poppelreuter, S., Riest, N., Müller, A., Rudinger, G. & Engin, T (2007). *Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren. Nutzung der Kommunikationspotenziale im allgemeinmedizinischen Behandlungsalltag*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Mensch und Sicherheit, Heft M 184. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW
- KROJ G (2003) Future Developments of Mobility in the Elderly: A German Traffic Psychologist's Perspective. In: Schaie KW, Wahl HW, Mollenkopf H & Oswald F eds. Aging Independently: Living Arrangements and Mobility. 311-319, New York: Springer Publishing Company.

- MOLLENKOPF H & FLASCHENTRÄGER P (2001) Erhaltung der Mobilität im Alter. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Band 197. Stuttgart: Kohlhammer.
- POSCHADEL, S. & SOMMER, S.M. (2008): Leistungswandel und Eignungsprüfungen aus der Perspektive alternder Kraftfahrer. In: B. Schlag (Hrsg.): Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter (S. 277-299). Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung: Mobilität und Alter, Bd.3. Köln: TÜV-Verlag
- RUDINGER G & JANSEN E (2003A). Technik, Neue Medien und Verkehr. In: Filipp SH & Staudinger U eds. Entwicklungspsychologie des mittleren und höheren Erwachsenenalters, Enzyklopädie der Psychologie, Themenbereich C Theorie und Forschung Serie V Bd.5. Göttingen: Hogrefe.
- RUDINGER G & JANSEN E (2003b) Self-initiated compensations: Results and suggestions from the study AEMEIS. In: Schaie KW, Wahl HW, Mollenkopf, H & Oswald WD eds. Ageing independently: Living arrangements and mobility. 220-233, New York: Springer.
- RUDINGER, G. & KOCHERSCHIED, K. (2008): Verkehrssicherheitsperspektiven für eine in die Jahre kommende Gesellschaft. 6. ADAC/BAST-Symposium "Sicher fahren in Europa". In: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 191 (S. 73-95). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- SCHLAG, B. (2008): Wie sicher sind die Älteren im Straßenverkehr? In: B. Schlag (Hrsg.): Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter (S. 19-36). Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung: Mobilität und Alter, Bd.3. Köln: TÜV-Verlag
- SCHÖNEBECK, S. PÖPPEL-DECKER, M. LEIPNITZ, C. & KORMANN, I. (2006). Voraussichtliche Entwicklung von Unfallzahlen und Jahresfahrleistungen in Deutschland. Bergisch-Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (2009): Bevölkerung Deutschlands bis 2050: 11. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

A Dictionary of Transport Analysis

Edited by

Kenneth Button

University Professor, School of Public Policy, George Mason University, USA

Henry Vega

George Mason University, USA

Peter Nijkamp

Professor of Regional, Urban and Environmental Economics, VU University Amsterdam, The Netherlands

Edward Elgar

Cheltenham, UK • Northampton, MA, USA

elasticities. For a consumer demand such as the demand for leisure travel, a change in price has two effects: a substitution effect and an income effect. The substitution effect is the change in consumption in response to the price change, holding utility constant. A change in price of a consumer good or service also has an income effect, that is, a reduction in price means a consumer has more income left than before if the same quantity were consumed. This change in real income due to the price change will change consumption. The compensated elasticity measures only the substitution effect of a price change along a given indifference surface (Hicksian demand), whereas the ordinary demand elasticity measures the combined substitution and income effects of a price change (Marshallian demand).

The concepts are the same for freight transport demands although the terminology differs. A change in the price of an input to a production process, such as freight transport, has a substitution effect as well as a scale or output effect. The substitution effect is the change in input use in response to a price change holding output constant. But a reduced price of an input increases the profit-maximizing scale of output which, in turn, increases demand for all inputs including the one experiencing the price change (freight transport inputs). As with passenger demands, a compensated elasticity measures only the substitution effect of the price change, while an ordinary elasticity measures the combined substitution and scale or output effects of a price change.

The own-price elasticity is distinguished from cross-price elasticities. The latter is the percentage change in quantity demanded for, say, rail traffic in response to a percentage change in the price of another service such as trucking. For substitutable goods and services, the cross-price elasticity is positive. If two products were unrelated to one another in the minds of consumers, the cross-price elasticity demand would be zero, and cross-price elasticities are negative for complementary goods and services.

Another elasticity concept is the income elasticity. This is the percentage change in quantity demanded with respect to a 1 per cent change in income, all other variables including prices held constant. If consumption increases more than proportionately with income (income elasticity greater than 1), it is a 'luxury' or 'superior' good, for example, the demand for luxury cruises. If consumption declines with an increase in income, it is called an 'inferior' good.

It is important to distinguish between the overall market elasticity of demand for transport and the demand facing individual modes of transport. The market demand refers to the demand for transport relative to other non-transport sectors of the economy. The price elasticity of demand for individual modes is generally more elastic (or less inelastic) than the market elasticity of demand. Competition among modes and

firms makes the elasticity of demand more sensitive to individual firms than for the market in total.

There is also a distinction between short-run and long-run price elasticities. In the long run consumers or firms are better able to adjust to price signals than in the short run. Hence long-run demand functions tend to be more elastic (less inelastic) than short-run demand.

Finally, one can estimate quality elasticities, that is, the responsiveness of demand to changes in quality. **Travel time** and waiting time are two readily quantifiable quality measures for passenger travel. Quality can take a variety of forms, sometimes difficult to measure. But in many markets, quality variables can be more important than price. The thriving air, motor freight and **container** markets, which generally are more expensive than alternate modes, are testimony to the importance of service quality relative to price in many markets.

Further reading

Oum, T.H., W.G. Waters II and Xiaowen Fu (2007). Transport demand elasticities. In D.A. Hensher and K.J. Button (eds), *Handbook of Transport Modeling*. Oxford: Elsevier.

William G. Waters II

elderly and transport

Modern societies are undergoing a major demographic transition. A larger proportion of the population is reaching old age. For nearly all countries of the Western world, the elderly already make up over 12 per cent of the population, and this percentage is projected to increase substantially by 2010. In the international comparison, Italy is the leader with 18.3 per cent of its population being 65 or older, whereas the United States has a comparatively young population, with only 12.6 per cent of its people being older than 65 years. An increasing number of these individuals are licensed to drive, and they drive more than their age cohorts a decade ago. A reasonable level of **mobility** is viewed by most of the elderly as essential to their quality of life.

The process of ageing is accompanied by waning strength, by the increased risk of declining sensory abilities, and restriction of physical mobility. In view of the constantly increasing number of old and very old people in our societies, it is no surprise that their mobility behaviour has become an issue of public and scientific interest. On the one hand, mobility (the ability to move about) and traffic (the transportation of people, goods and news) have become an even more important precondition of ensuring

the ability to lead one's everyday life, keep up social relations, take part in every kind of activity outside one's own four walls, and seek out places subjectively significant or objectively central to provide for daily material needs and health care. On the other hand, mobility is increasingly jeopardized as a person ages.

Different perspectives can be chosen to analyse the relationships between influencing factors and elderly people's outdoor mobility and traffic behaviour in general. One focuses on 'causal factors'. For example, what sociodemographic and psychological characteristics are associated with the driving behaviour of the elderly? This perspective is chosen frequently in traffic research studies. Another perspective might be called a segment-specific approach: can the elderly as a group be subdivided into homogeneous subgroups? For example, are there variables that characterize those elderly people who have a positive attitude toward public transport? It is important to bear this second perspective in mind, since the elderly – and particularly the very old – are a heterogeneous group. This helps us to identify and understand their different mobility needs, their diverse driving behaviour, and the variety of their compensatory strategies. This perspective allows for determining the size of the different homogeneous subgroups of the elderly, and identifying the characteristics of these subgroups as a basis for improving traffic safety and options for outdoor mobility.

Different projects have been able to identify homogenous groups of elderly persons on the basis of lifestyle differences. Based on lifestyle differences – for example stimulation-seeking, intellectually curious, indifferent, passive and negativistic – it is possible to isolate different types of mobility patterns of the elderly.

Beside lifestyle variables like the interaction between each individual and his or her personal competencies, aspects of the physical and social environment have to be taken into account when trying to maintain outdoor mobility for the elderly. Therefore, research projects in this area have to combine different data sources and data collection strategies: standardized questionnaires and mobility diaries can be used to assess various forms of mobility and the essential features of the community. Demographic aspects, social networks, personality measures and sensory ability or disability have to be assessed as well.

Typological approaches prove the existence of groups of the elderly deserving special attention with regard to intervention, rehabilitation and prevention. Single-living older persons, women, persons with impaired health and low economic resources, and rural older adults tend to be particularly at risk of losing their ability to move around.

Thus, improvements of the mobility situation of the elderly tend to focus as much on transport policy and socio-political measures as on

appropriate urban development planning. It is seen as important to create flexible, user-centred options for mobility that offer a genuine alternative to both the private automobile and traditional local public transport services, and provide for neighbourhoods that also respond to the needs and wishes of an ageing population. For elders, whose life space contracts with advancing age because of their inability to overcome environmental obstacles, it is necessary that the areas near their homes have readily accessible stores, medical and care services, appropriate public transport, and other facilities that will allow them to continue leading independent lives and being full members of society.

Further reading

- Rudinger, G. (2002). Mobility behavior of the elderly. In W.R. Black, and P. Nijkamp (eds), *Social Change and Sustainable Transport*. Bloomington, IN: Indiana University Press.
- Schaie, K.-W., H.-W. Wahl, H. Mollenkopf and F. Oswald (eds) (2003). *Independent Aging: Living Arrangements and Mobility*. New York: Springer Publishing.

Georg Rudinger and Stefan Poppelreuter

elements of movement

The stream of actions which form our day are aggregated both in daily language and in the related scientific analysis into identifiable blocks of time: movement (travel) and, by implication, stationary activity. While time use analysis sees only activities, transport modelling and analysis maintains this division in spite of some difficulties arising from additional activities performed while moving – phoning, talking with fellow travellers, working, relaxing, eating on the train or plane, and so on.

Axhausen suggested the following elements to describe movements consistently:

- A stage, unlinked trip is the movement with one mode or means of transport, including any pure waiting times during or after the stage. Walking is understood as a mode of transport. Means are in particular vehicles.
- A trip is a sequence of stages between two activities. A walk-only trip has one stage, while all trips involving a vehicle have at least three; walking to it, using it, walking to the activity.
- A tour is a sequence of trips from and then back to the same location.

– Abschlussbericht 1.1 –

**„Aktiv und Mobil –
für ein selbstbestimmtes Leben im Alter“
im Landkreis Uckermark**

**Arbeitsgemeinschaft
„Zentrum für Alternskulturen“ (ZAK)
der Universität Bonn
„Umfragezentrum Bonn“ (uzbonn GmbH)**

Prof. Dr. Georg Rudinger
Dipl. Geogr. Katja Mehlis
Dipl. Psych. Nicolas Haverkamp
Dipl. Psych. Melanie Schädlich

Gliederung

0	Einleitung	2
0.1	Stichprobengewinnung	4
0.2	Raumkategorien	5
1	Mobilitätsanalyse Landkreis Uckermark	7
1.1	Stichprobenbeschreibung	8
1.2	Mobilitätsbezogene Basisdaten	10
1.3	Tägliche Erledigungen und Aktivitäten	14
1.4	Hilfe, Beratung, ärztliche Versorgung	22
2	Handlungsempfehlungen	24

Appendix: Tabellenband
(gesonderte digitale Zustellung)

0 Einleitung

Erhalt der Mobilität auch und gerade im Alter stellt die Basis für die „Erschließbarkeit der verschiedensten Ressourcen der Außenwelt“ dar und gilt als „entscheidender Faktor für Lebensqualität“. Umfassende, altersgerechte Verkehrsplanung muss also eine Infrastruktur schaffen, die älteren Menschen hilft, ihr Leben möglichst lange autonom zu gestalten, damit die Teilnahme am ökonomischen, politischen und sozialen Leben der Gesellschaft gewährleistet bleibt. Um Mobilität in all ihren Modalitäten (vom motorisierten Individualverkehr bis zum Radfahren und Zufußgehen) für Ältere weiterhin zu ermöglichen, besteht eine Notwendigkeit strukturell-planerischer Maßnahmen, wie u. a. die Herstellung weitgehend barrierefreier Räume, genauso wie entsprechend angepasste Verkehrsangebote, v. a. durch den Ausbau des ÖPNV inklusive eines entsprechenden verkehrstechnischen Umfelds. Dazu bedarf es der Sensibilisierung von Politik und Gesellschaft für die Förderung einer generationengerechten „Mobilitätskultur“, indem alle Menschen im System „öffentlicher“ Verkehrsraum mit einbezogen werden, einerlei welcher Fortbewegungsart sie sich bedienen und einerlei welcher Generation bzw. Alterskohorte sie angehören.

Ganz in diesem Sinne sind in dem Praxisprojekt „Aktiv und Mobil – für ein selbstbestimmtes Leben im Alter“ Methoden und Ergebnisse des von der VolkswagenStiftung geförderten Forschungsprojekts „MOBIL 2030: Szenarien der Mobilitätskultur im Jahr 2030“ des Zentrums für Alternskulturen (ZAK) der Universität Bonn auf den Landkreis Uckermark angewendet und übertragen worden.

Im als „realistisch“ bezeichneten Szenario dieses VW-Projektes wurde ein Missverhältnis zwischen den Bedürfnissen der Älteren und den Möglichkeiten individueller Mobilität konstatiert; es wurde eine „Intermodalität“ als künftige Notwendigkeit prognostiziert. Es wurde jedoch eine Fortschreibung der heutigen Planungssituation als sehr wahrscheinlich angesehen, die sich als „technokratische“ Verkehrsplanung ohne Nutzerpartizipation charakterisieren lässt.

Ein wichtiger Veränderungshebel wird (in dem „positiveren“ Alternativ-Szenario) darin gesehen, dass Mobilitätskonzepte von älteren für ältere Mitbürger entwickelt werden, wie dies in der VW-Studie durch „künftige Ältere“, nämlich 1000 Mitglieder der Babyboomergeneration, realisiert worden ist.

In diesem hier vorliegenden Abschlussbericht 1.1 zum „Aktiv und Mobil“-Projekt werden deshalb vor allem aus den Ergebnissen der Seniorenbefragung im Landkreis Uckermark relevante Entwicklungen und deren Konsequenzen sowie potenzielle Interventionsbereiche abgeleitet - Bereiche also, in denen vernetzte synergetische Maßnahmen mit nachhaltiger Wirkung aufgezeigt werden und vor allem sinnvoll erscheinen, da sie im Rahmen der Befragung von den „betroffenen“ Bürgern selbst formuliert und thematisiert werden konnten. Das entsprach dem Prinzip des Forschungsprojekts „MOBIL 2030“, „Betroffene“ zu „Beteiligten“ bei der Lösung von Problemen bezüglich ihrer Lebenswirklichkeit – in diesem Falle der Mobilitätskultur – zu machen. So besteht auch hier die Möglichkeit, zu tragfähigen Hinweisen dergestalt zu gelangen, dass die Themenschwerpunkte nach Projektabschluss in einer weiteren Phase als

Grundlage von Workshops dienen. Genau diese Kombination aus Expertenwissen und Befragungsergebnissen war das Charakteristikum des VW-Projektes MOBIL 2030. In diesen Workshops werden dann konkrete Projekte zur Umsetzung der identifizierten Maßnahmen geplant. Da also die dafür notwendigen Schlussfolgerungen bis hin zu Handlungsempfehlungen sich hier konkret an den Ergebnissen der Befragung orientieren sollen, tritt die ebenfalls zur „Grundlagenermittlung“ durchgeführte Strukturdatenanalyse, welche die Ausgangssituation im Landkreis Uckermark auf der Basis vorliegender regionaler Verkehrs-, Struktur- sowie Mobilitätsdaten zum Ziel hatte, für den Moment in den Hintergrund.

Deshalb schon an dieser Stelle einige Worte zu der Befragung im Landkreis Uckermark: Die Paper & Pencil-Befragung der Senioren im Landkreis Uckermark erfolgte durch Interviewer aus den Seniorenverbänden, die eine Schulung durch das ZAK erhalten hatten. Der Fragenkatalog wurde kompiliert aus Items der Befragung im Projekt MOBIL 2030 und weiterer ZAK-Projekte sowie aus Untersuchungen wie „Mobilität in Deutschland“ (2008) oder der BAGSO-Befragung zur städtischen Verkehrs- und Infrastruktur (2011).

Der Fragebogenentwurf des ZAK wurde nach intensiver (Tele-)Kommunikation letztendlich im Rahmen eines Projekttreffens am 12. Januar 2012 mit Vertretern des Landkreises Uckermark sowie des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg abgestimmt und ergänzt, z.B. um eine Vielzahl von Fragen gerade den ÖPNV betreffend, deren Beantwortung sich in den Handlungsempfehlungen widerspiegelt.

Im Anschluss erfolgte die Erstellung eines scannergestützt auswertbaren Fragebogens durch das ZAK. In der „Feldphase“ wurden die Fragebögen im Zeitraum vom 23. Januar 2012 bis zum 21. Februar 2012 über den Kreissenorenbeirat des Landkreises Uckermark distribuiert und nach Durchführung aller Interviews an das ZAK zurückgesendet, von dem die statistische Auswertung der 492 ausgefüllten Fragebögen vorgenommen wurde.

Im Folgenden wird die Stichprobe charakterisiert, welche mit hohem Engagement der „Senioren-Interviewer“ gewonnen wurde, jedoch nicht nach systematischen Stichprobenrekrutierungstechniken. Dies tut der Beteiligungsidee jedoch keinerlei Abbruch.

In einem weiteren Abschnitt dieser Einleitung werden sodann das Rationale und das Ergebnis der zur Interpretation gewünschten Raumkategorisierungen dargestellt. Raumkategorien und das Alter (kategorisiert in zwei Gruppen: 55-74 Jahre, 75 Jahre und älter) der Befragten werden Haupttreiber der Befragungsauswertung sein.

0.1 Stichprobengewinnung

Die Stichprobengewinnung erfolgte über die Ortsvereine der Seniorenverbände. Letztendlich kam es – statt einer unmöglich zu realisierenden geschichteten disproportionalen Stichprobenziehung – zu einer gleichgewichtigen Verteilung der Fragebögen nach Ortsvereinen. Damit wurde unter anderem der ländliche Raum automatisch übergewichtet, so dass die Ergebnisse entsprechend der Hauptzielgruppe ausgewertet werden können.

Die Beschreibung der in die Auswertung eingehenden Stichprobe erfolgt detailliert in Kapitel 1.1. Insgesamt wurden 492 Personen befragt. Die Befragung schloss nicht nur Personen ab 65 Jahren ein, sondern nach intensiver Diskussion auf Auftraggeberseite auch solche im Altersbereich 55-65 Jahre, um auch mit der Berufs- und Erwerbstätigkeit verbundene Mobilitätsmuster beschreiben zu können. Dieser Altersbereich nun ist in der Gesamtstichprobe ($N=492=100\%$) mit ca. 26% unterrepräsentiert verglichen mit der Proportion dieser Altersgruppe im Bundesland Brandenburg (2010), wo sie im Bereich 55+ ($=100\%$) ca. 38% ausmacht.

Diese (Dis-)Proportion wird noch einmal dadurch verschärft, dass letztendlich die (noch) Erwerbstätigen bei den jetzt anstehenden Auswertungen nicht (mehr) berücksichtigt werden. Bei dem Altersgruppenvergleich, so die Übereinkunft mit dem Auftraggeber, würden nämlich die Berufstätigen, welche ja gleichzeitig die Jüngeren sind, den Altersgruppenvergleich gegenüber den ab 75jährigen „unfair“ machen. Diese Entscheidung reduziert die Stichprobe von $N=492$ auf $N=461$.

In die Mobilitätsanalysen mithilfe der Raumkategorien gehen 405 Personen ein, da für 87 der 492 Befragten zum einen Berufstätigkeit, zum anderen keine PLZ und/oder keine Einwohnerzahlen des Wohnortes vorlagen. Diese Stichprobe nun wird differenziert nach Alter und Raumkategorie bezüglich ihres Mobilitätsverhaltens und ihrer Mobilitätsbedürfnisse analysiert.

0.2 Raumkategorien

Die Mobilitätsanalyse des Landkreises Uckermark basiert auf vier Raumkategorien.

R1_Mittelzentren (N=98)

R2_Verflechtungsbereich (N=307)

R 2.1_Angermünde (N=38)

R.2.2_Verflechtungsbereich exklusive Angermünde (N=269)

Die Verteilung der Raumkategorien nach PLZ und Einwohnergrößen ist in der nachfolgenden Tabelle veranschaulicht. Die Gesamtzahl der nun berücksichtigten Befragten beträgt N= 405.

Tabelle 1: Kreuztabelle PLZ/Wohnortgröße

		Einwohnerzahl Wohnort			Gesamt
		bis 1000 Einwohner	1000 bis 5000 Einwohner	über 5000 Einwohner	
Welche Postleitzahl hat Ihr Wohnort?	16278	0	0	38	38
	16303	0	0	35	35
	16306	22	12	0	34
	16307	19	6	0	25
	17268	34	9	27	70
	17279	11	16	0	27
	17291	44	25	36	105
	17326	14	6	0	20
	17337	23	0	0	23
	Gesamt	167	74	136	377
	k.A.	28			405
		269			

Des Weiteren erfolgt die Analyse der Befragungsdaten anhand von zwei Altersklassen:

- 55-74 Jahre (N=253)
- 75 Jahre und Älter (N=152)

Um das Aktivitätsprofil der jüngeren Altersgruppe nicht durch die noch berufstätigen Probanden zu verfälschen, wurden diese – wie bereits erwähnt – aus dem Datensatz ausgeblendet.

Die Auswertung der Befragung erfolgt hauptsächlich durch den Vergleich der beiden trennscharfen Raumkategorien *R1_Mittelzentren* und *R2_Verflechtungsbereiche*. Im Falle eines signifikanten Unterschiedes innerhalb der *Raumkategorie R2_Verflechtungsgebiete*, also zwischen *R2.1_Angermünde* und *R2.2_Verflechtungsbereich exklusive Angermünde* erfolgt eine Analyse von drei Raumkategorien, nämlich *R1_Mittelzentren*, *R2.1_Angermünde* und *R2.2_Verflechtungsbereich exklusive Angermünde*.

Eine Veranschaulichung dieser Vorgehensweise wird in der nachfolgenden Abbildung deutlich.

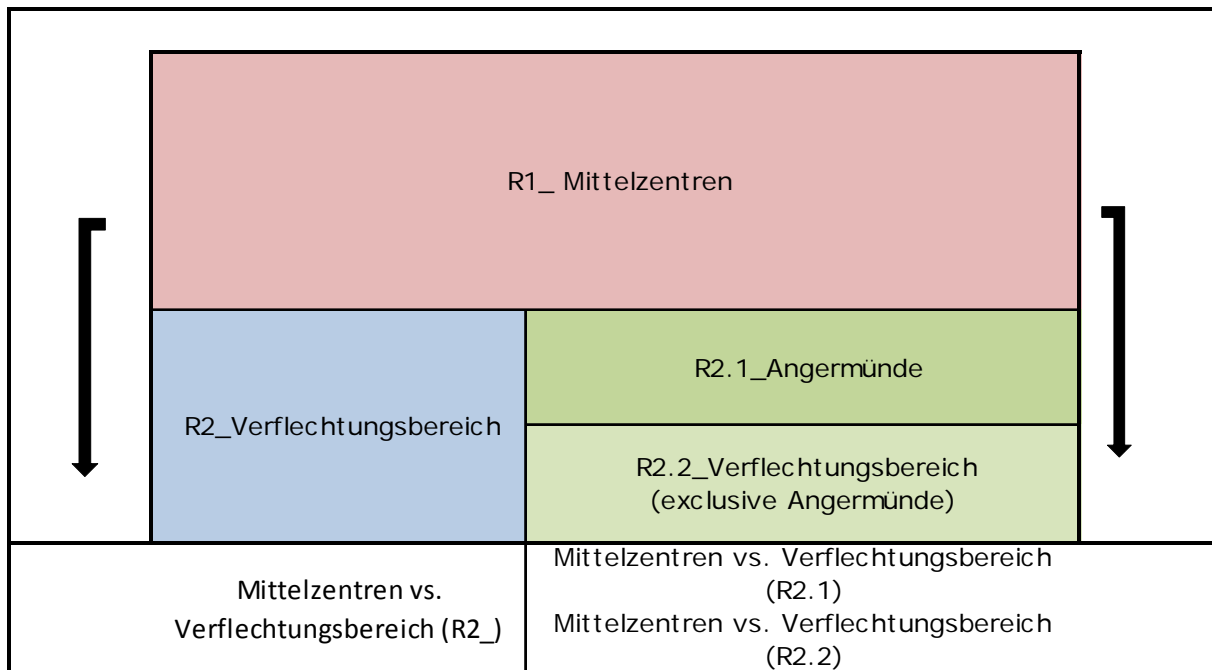


Abbildung 1: Methodische Vorgehensweise

1 Mobilitätsanalyse Landkreis Uckermark

Die Auswertung der Befragung erfolgt nach thematischen Gesichtspunkten: Nach der Stichprobenbeschreibung (1.1) gemäß üblicher demographischer Kriterien werden aus der Befragung mobilitätsrelevante Basisinformationen gezogen, welche die Stichprobe auch in diesem Bereich charakterisieren sollen (1.2). Der Großteil der Wege der älteren Bürger dient der Versorgung mit Gesundheits- und Dienstleistungen. Somit ist die Gestaltung seniorengerechter infrastruktureller Rahmenbedingungen für räumliche Mobilität durch die integrierte Betrachtung der Verkehrsmittelverfügbarkeit zur Nutzung der vorhandenen Bildungs-, Freizeit- und Versorgungsangebote sowie die Sicherung attraktiver Mobilitätsangebote über die gesamte Mobilitätskette (von Haustür zu Haustür) ein wichtiger Schlüsselfaktor für die Gestaltung eines selbstbestimmten Lebens der Seniorinnen und Senioren. Deshalb haben in der Befragung genau die mit täglichen Erledigungen und Aktivitäten verbundenen Wege eine zentrale Rolle gespielt, welche im Abschnitt 1.3 analysiert werden. Im darauffolgenden Abschnitt 1.4. stehen dann Beratungsangebote bis hin zur ärztlichen Versorgung im Fokus.

1.1 Stichprobenbeschreibung

Im Folgenden wird die Stichprobe anhand der erhobenen demographischen Merkmale Alter (Frage 1), Geschlecht (Frage 2), Berufsausbildung (Frage 47), Erwerbstätigkeit (Fragen 45, 46), Schulabschluss (48), Haushaltsbudget (Fragen 51, 52) sowie Wohnsituation (Fragen 3, 4, 5) beschrieben.

Alter

Es zeigt sich eine homogene Verteilung aller Altersklassen von 55 bis 85+ auf alle Raumkategorien.

Tabelle 2: Kreuztabelle Alter/Raumkategorien

			Raumkategorien			Gesamt
			R1_Mittelzentren	R2.1_Angermünde	R2.2_Verflechtungsraum exklusive Angermünde	
Alter	55 bis 74 Jahre	Anzahl	58	25	170	253
		% innerhalb von Alter	22,9%	9,9%	67,2%	100%
	75 Jahre und älter	% innerhalb von Raum- kategorien	59,2%	65,8%	63,2%	62,5%
		Anzahl	40	13	99	152
Gesamt		% innerhalb von Alter	26,3%	8,6%	65,1%	100%
		% innerhalb von Raum- kategorien	40,8%	34,2%	36,8%	37,5%
		Anzahl	98	38	269	405
		% innerhalb von Alter	24,2%	9,4%	66,4%	100%
		% innerhalb von Raum- kategorien	100%	100%	100%	100%

Geschlecht

Die Proportion der Geschlechter verteilt sich über die Raumkategorien R1 und R2.2 gleich (weiblich: 65%; männlich: 35%). Unter den Befragten in R2.1 sind die Frauen deutlicher mit ca. 76% zu 24% vertreten. Innerhalb der Altersklassen wird deutlich: je älter die Befragten, desto größer ist der weibliche Anteil. Diese Tendenz zeigt sich deutlicher ausgeprägt in den Mittelzentren.

Wohnsituation

Über alle Raumkategorien hinweg und innerhalb der Altersklassen zeigt sich ein klares Bild: 92-100% der Befragten leben in einem Privathaushalt. Generell lässt sich die Aussage je älter die Befragten sind, desto eher leben sie alleine im Haushalt und desto weniger leben folglich mit einem Lebenspartner in einem Haushalt, bestätigen. Im Vergleich der Raumkategorien besteht kein signifikanter Unterschied. Aufgrund der geringen Fallzahl von N=16 über die gesamte Stichprobe lässt sich zu den Bedingungen jenseits des Lebens im Privathaushalt (also in einer „Einrichtung“) keine differenzierte Aussage treffen.

Erwerbstätigkeit

In der Alterskategorie 55-74 bestätigen 98% der Befragten eine überwiegende Erwerbstätigkeit in ihrem Leben, Befragte ab 75 Jahren und älter zu ca. 95%. Im Vergleich der Raumkategorien besteht kein signifikanter Unterschied. Sowohl in den Altersgruppen als auch in den Raumkategorien überwiegt die Erwerbstätigkeit als Angestellte/r / FacharbeiterIn.

Berufsausbildung

In der Altersklasse 55 bis 74 Jahre besitzen 10% der Befragten keinen Berufsabschluss, in der Kategorie 75 Jahre und älter sind es hingegen mehr als doppelt so viele (22%) der Befragten. Zu mehr als 50% in R.2.2 (Verflechtungsbereich exklusive Angermünde) dominiert die Berufsausbildung als Facharbeiter, die Mittelzentren sowie Angermünde weisen hier knapp 60% auf. Einzig die Aussage „kein Berufsabschluss“ ist im Verflechtungsbereich mit 17% im Vergleich zu den Mittelzentren mit 7% erhöht.

Schulbildung

Je jünger die Befragten sind, desto eher verfügen sie über einen höheren Bildungsabschluss. Dies betrifft hauptsächlich einen im Vergleich zur älteren Gruppe geringen Anteil von Personen in der jüngeren Altersklasse mit Hauptschul-/Volksschulabschluss zugunsten des Realschulabschlusses und der allgemeinbildenden polytechnischen Oberschule.

Haushaltsbudget

Hier zeigt sich ein mit 30% höherer Anteil von Personen mit einem Nettoeinkommen von 900 bis 1300€ in der Raumkategorie 1 (Mittelzentren) im Vergleich zum Verflechtungsbereich mit 18% in dieser Einkommensklasse, Angermünde verzeichnet 24%. Über alle Raumkategorien hinweg sind die Angaben zu einem monatlichen Haushaltsbudget von über 2000€ sehr gering bis gar nicht ausgeprägt. Mit 46% in den Mittelzentren und 57% im Verflechtungsbereich exklusive Angermünde (R2.2) vermerkten die Befragten ein Einkommen von max. 900€ Ca. 92% der jüngeren Altersklasse und ca. 96% der Befragten der älteren Altersklasse geben als wesentlichen Teil des Budgets in ihrem Haushalt die Rente an.

1.2 Mobilitätsbezogene Basisdaten

Um einen ersten Eindruck über das Mobilitätsverhalten der Befragten zu erhalten, erfolgt in Kapitel 1.2 eine Betrachtung der Häufigkeit der Nutzung diverser Fortbewegungsmittel (Frage 12). Anschließend an diese eher allgemeine Charakterisierung des Aktivitätsverhaltens der Stichprobe wird das Augenmerk auf die dafür grundlegende Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln gelenkt. Neben der Anzahl der Fahrzeuge (Fahrrad, Motorrad, Moped, Mofa, Auto) in Frage 9 liegen ebenso Angaben zum Führerscheinbesitz (Frage 10) vor. Um die Basisinformationen zu komplettieren, erfolgt abschließend eine Analyse der in den letzten 12 Monaten von den Befragten zurückgelegten Strecke mit dem PKW (Frage 11).

Häufigkeit der Nutzung von Fortbewegungsmitteln

„zu Fuß gehen“

Während die jüngeren Alten (55-74 Jahre) noch zu ca. 87% nahezu täglich zu Fuß unterwegs sind, sinkt dieser Wert in der älteren Altersgruppe auf ca. 77%. Dieses Bild zeigt sich unabhängig von den Raumkategorien.

„Radfahren“

In der Alterskategorie 55-74 Jahre fahren 58% der Befragten regelmäßig (mindestens einmal pro Woche) Rad. Hingegen nutzt weniger als die Hälfte der älteren Senioren (42%) das Rad regelmäßig. Knapp 40% in dieser Altersklasse fahren nie Rad, während dies bei den Jüngeren nur 13% sind. Über alle Raumkategorien hinweg sind die jüngeren Alten die aktiveren Radfahrer. In den Mittelzentren nutzen knapp zwei Drittel (63%) aller Befragten das Rad regelmäßig, während dies im Verflechtungsbereich nur knapp die Hälfte (48%) der Senioren tut.

„Auto selbst fahren“

Hier zeigen sich deutliche Altersunterschiede: Zwei Drittel der jüngeren Alten nutzen das Auto als Fahrer mindestens wöchentlich, wohingegen nur 43% der älteren Alten das Auto regelmäßig (mindestens wöchentlich) nutzen. Die Hälfte aller Befragten in dieser Alterskategorie gibt an, das Auto nie zu nutzen. In den Mittelzentren sind ungefähr doppelt so viele Autofahrer (33%) „fast täglich“ unterwegs wie im Verflechtungsbereich (16%).

„Auto als Beifahrer“

Ungefähr ein Drittel der Befragten im Landkreis Uckermark ist mindestens wöchentlich als Beifahrer unterwegs. Diese Tendenz zeigt sich über beide Alterskategorien hinweg. Im Vergleich der Raumkategorien wird deutlich, dass man in den Mittelzentren sowie in Angermünde deutlich weniger auf die Nutzung des Autos auch als Beifahrer angewiesen ist als im Verflechtungsbereich (ohne Angermünde).

„Linienbus“

In den Mittelzentren (R1) sowie in Angermünde (R2.1) fahren rund 20% regelmäßig Bus, über die Hälfte der Befragten in diesen Gebieten fährt seltener als einmal pro Woche Bus, ein Viertel tut es nie. Im Verflechtungsbereich ohne Angermünde (R2.2) dagegen fährt die Hälfte der Senioren nie mit dem Bus; von den Übrigen nutzt ein Drittel mindestens wöchentlich (jedoch nicht fast täglich) den Bus, zwei Drittel seltener. Ältere nutzen den Bus tendenziell häufiger als Jüngere. Angermünde (R2.1) sticht hervor, da hier knapp die Hälfte der Senioren ab 75 Jahre den Linienbus mindestens wöchentlich nutzt. In den Mittelzentren nutzen die älteren Senioren (75+) den Bus zu rund einem Drittel mindestens wöchentlich, während dies unter den 55-74-Jährigen nur rund 10% tun.

„Straßen-, S- oder U-Bahn“

Über die Altersklassen und Raumkategorien hinweg werden Straßen-, S- oder U-Bahn nur geringfügig genutzt (jeweils über 90% nutzen diese Verkehrsmittel nie).

„Taxi“

Unabhängig von den Räumen und Alterskategorien nutzen drei Viertel der Senioren das Taxi nie. Im restlichen Viertel wird seltener als einmal pro Woche Taxi gefahren.

„Regionalzug“

Im Verflechtungsbereich excl. Angermünde (R2.2) fahren drei Viertel aller Befragten nie mit dem Zug, während dies in den Mittelzentren (R1) und Angermünde (R2.1) nur für knapp die Hälfte der Senioren zutrifft. Im Verflechtungsbereich excl. Angermünde (R2.2) nutzen von den Jüngeren ungefähr zwei Drittel den Zug nie, das restliche Drittel fährt seltener als einmal pro Woche Zug; bei den Senioren ab 75 sind dies nur noch 15% in R2.2.

„Fernzug“

Fernzüge werden selten oder nie genutzt. Bei den Befragten ab 75 Jahren fahren 77% nie mit Fernzügen, bei den Teilnehmern unter 75 Jahren sind dies 64%. Im Verflechtungsbereich (R2) fahren 73% nie mit dem Zug – in den Mittelzentren trifft dies nur für 55% zu.

„Reisebus“

In beiden Altersgruppen nutzen über 50% Reisebusse, wenn auch seltener als einmal pro Woche (wahrscheinlich Tagesausflüge, s. S. 20). Die älteren Alten nutzen über alle Raumkategorien hinweg Reisebusse tendenziell häufiger (62%) als die jüngere Kohorte (53%).

Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

In allen Raumkategorien verfügen circa 60% der Haushalte über ein Auto. Zwischen den Altersgruppen besteht ein gravierender Unterschied: bei den Jüngeren ist in ca. 70% der Haushalte ein PKW vorhanden, bei den Älteren nur bei ca. 37%.

In allen Raumkategorien sind 75-80% der Haushalte mit Fahrrädern ausgestattet. Dabei liegen die Haushalte der jüngeren Älteren überall mit rund 85% weit vor denen der Befragten 75+ (59%). Eine nähere Betrachtung vorhandener Motorräder, Mopeds, Mofas lohnt wegen der geringen Fallzahlen nicht.

Führerscheinbesitz

Sowohl in den Mittelzentren (R1) als auch im Verflechtungsbereich (R2) besitzen knapp zwei Drittel aller Senioren einen PKW-Führerschein. Von den Jüngeren weisen knapp drei Viertel (71%) einen PKW-Führerschein auf, während dies nur für 46% der älteren Kohorte zutrifft. Im Verflechtungsbereich (R2) besitzen 22% der Senioren einen Führerschein für Mofa, Moped oder Motorroller, jedoch nur 12% in den Mittelzentren. In der gesamten Stichprobe besitzen rund 15% einen Motorradführerschein, unabhängig von Alter und Raum. Knapp die Hälfte der älteren Kohorte besitzt keinen Führerschein; bei den Jüngeren sind es nur 29%.

Jährliche Fahrleistung

Das Gros der Fahrten findet im Bereich zwischen 5.000 und 10.000 km im Jahr statt (48%). Ältere Befragte fahren nur tendenziell weniger km als jüngere. 14% der Senioren mit Führerschein unter 75 Jahre fährt gar nicht Auto; bei den älteren sind es 17%.

Verknüpfung mit MOBIL 2030

Diese aus der Befragung ermittelten Basisdaten zur Mobilität unserer Stichprobe lassen sich hervorragend im Kontext des MOBIL 2030-Projektes positionieren, auch wenn dort die künftigen Älteren (Babyboomer) befragt wurden, welche eine Automobilgeneration mit quasi flächendeckendem Führerscheinbesitz sowie hoher PKW-Nutzung sind. So ist das Auto laut 90% dieser 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. Die Dominanz des automobilen Leitbildes ist ersichtlich, wenn auch nicht nur aus emotionalen, sondern auch aus wohlbegründeten funktionalen Gründen.

Diese Ergebnisse aus dem „Umfeld I: Gesellschaftliche Rahmenbedingungen“ des MOBIL 2030-Projektes lassen sich detaillieren: Wenn Intermodalität der Mobilitätsformen sich aus der Notwendigkeit heraus durchsetzt, wird von den Babyboomern zum einen eine Bereitschaft zur Nutzung diverser Mobilitätsformen signalisiert: 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 häufiger zu

Fuß gehen werden. Aber vor allem auf dem Lande lebenden Personen geben an, dass die Möglichkeit, alltägliche Aktivitäten ohne PKW zu erledigen, sehr schlecht sei. Insgesamt wird der PKW also auch in der Zukunft als sehr wichtig eingeschätzt. Es geht also darum, Wege zu finden, um auch den künftigen Älteren weiterhin ein mobiles Leben zu ermöglichen, sei es dadurch, dass sie im Automobilverkehr gehalten oder dass die alternativen Verkehrsmöglichkeiten für sie attraktiver/akzeptabler und vor allem sicherer gestaltet werden. Diese Zukunft hat allerdings im Landkreis Uckermark schon begonnen, wie die beiden nächsten Abschnitte zeigen werden.

1.3 Tägliche Erledigungen und Aktivitäten

Hier im Abschnitt 1.3 wird danach gefragt, welches Fortbewegungsmittel für folgende täglichen Erledigungen genutzt wird: Lebensmitteleinkäufe (Frage 20), weitere Einkäufe/Erledigungen (Frage 21), Besuch von Sport-/kulturellen Veranstaltungen (Frage 23), Besuch von Verwandten und Freunden (Frage 24; dazu Frage 25, in welcher Entfernung diese Freunde/Verwandten leben, ergänzt um die Fragen 6, 7 und 8, welche die Anzahl der Kinder, die Kontakthäufigkeit zu diesen und die Entfernung zu den Wohnorten der Kinder zum Gegenstand haben), Besuch von Sport- und Wellnessaktivitäten (Frage 26); Besuch von Seniorentreffs (Frage 28; dazu Frage 27, was für eine Einrichtung dies genau ist). Als Kontextinformation wurde die Beantwortungen der Frage 18 nach der Häufigkeit der entsprechenden Aktivität und der Frage 19 danach, wie gut diese Aktivitäten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erledigen sind, genutzt. Diese Problematik wird durch die Analyse weiterer Fragen zum ÖPNV noch näher beleuchtet, in denen es um die Gründe der Nichtnutzung geht (Frage 14), die Entfernung der Haltestellen von der Wohnung (Frage 13), die Informationsangebote bzgl. ÖPNV (Frage 15), die Art des benutzten Tickets (Frage 16), die Verbesserungspotentiale des ÖPNV (Frage 17) und um die Bekanntheit neuer Verkehrsangebote (Frage 43). Darüber hinaus wurde in der Frage 29 nach der Häufigkeit von Tagesausflügen und nach dem dafür genutzten Verkehrsmittel gefragt (Frage 30). Die abschließenden Fragen 33, 34 und 35 zu Internetnutzung sollen das Verhältnis zwischen virtueller und räumlicher Mobilität in dieser Stichprobe beschreiben.

Lebensmitteleinkäufe

Lebensmitteleinkäufe gehören für beide Altersgruppen zu den häufigsten Aktivitäten (nur 2% der jüngeren Älteren und 4% der alten Älteren kaufen nie ein). In der jüngeren Kohorte gehen fast alle Befragten (95%) mindestens wöchentlich einkaufen, während dies nur 84% der Älteren tun. In den Mittelzentren (R1) gehen mehr Befragte (24%) fast täglich einkaufen als im Verflechtungsbereich (R2; 12%).

Bezüglich der Frage, welche Verkehrsmittel für das Einkaufen von Lebensmitteln verwendet werden, lässt sich ein deutlicher Altersunterschied feststellen: Mehr als die Hälfte (55%) der jüngeren Befragten nutzen den PKW (als Fahrer) für Lebensmitteleinkäufe, während dies nur für ungefähr knapp ein Drittel (30%) der älteren Altersgruppe zutrifft. Das Fahrrad wird verstärkt auch eher von der jüngeren Gruppe (38%; 75+: 26%) genutzt, während die Möglichkeit, zu Fuß Einkäufe zu erledigen, von beiden Altersklassen zu ca. 50% genannt wird. Ebenfalls altershomogen zeigt sich die Nutzung des Linienbusses mit ca. 15%.

Betrachtet man die Räume, lässt sich feststellen, dass in den Mittelzentren (zu Fuß: 66%; Fahrrad: 48%) und Angermünde (zu Fuß: 49%; Fahrrad: 54%) wesentlich häufiger zu Fuß gegangen und Fahrrad gefahren wird als im Verflechtungsbereich – dort gehen nur 43% zu Fuß, ca. ein Drittel nutzt das Fahrrad. In den Mittelzentren wird das Auto dafür häufiger als Beifahrer genutzt (ca. 48%) als im Verflechtungsbereich (unter 30%). Altersunterschiede zeigen sich durch erhöhte Werte der Fahrradnutzung bei den jüngeren Älteren, sowie der häufigeren Nutzung des Autos als Fahrer.

Rund die Hälfte aller Befragten gibt an, dass Lebensmitteleinkäufe mit öffentlichen Verkehrsmitteln eher schlecht bis gar nicht zu erledigen sind, wobei innerhalb dieser Gruppe die Senioren ab 75 Jahren mehr Personen (18%) die Erreichbarkeit mit „gar nicht“ angeben als bei den Jüngeren (9%). Ein deutlicher Unterschied zeigt sich zwischen den Raumkategorien: Während in den Mittelzentren (R1) und Angermünde (R2.1) „nur“ rund ein Viertel angibt, Lebensmitteleinkäufe mit öffentlichen Verkehrsmitteln eher schlecht bis gar nicht erledigen zu können, sind dies im Verflechtungsbereich (ohne Angermünde: R2.2) 62 % d.h. sehr viel mehr als die Hälfte aller Befragten. In den Mittelzentren (R1) geben immerhin zwei Drittel der Befragten an, dass Lebensmitteleinkäufe „eher gut“ oder „sehr gut“ mit dem ÖPNV zu erledigen sind, Angermünde (R2.1) sticht mit 74% hervor. Im Verflechtungsbereich ohne Angermünde (R2.2) sind es nur 28%.

Weitere Einkäufe/ Erledigungen

Auch weitere Einkäufe und Erledigungen gehören für beide Altersgruppen zu den häufigsten Aktivitäten (nur 3% der jüngeren Älteren und 7% der alten Älteren gehen dieser Aktivität nie nach). Diese Aktivitäten werden in der Regel nicht täglich oder fast täglich ausgeführt. In den Mittelzentren (R1) tätigt über die Hälfte aller Befragten (53%) mindestens wöchentlich weitere Einkäufe/Erledigungen, während dies im Verflechtungsbereich (R2) nur auf circa ein Viertel der Befragten zutrifft. Dort tätigt das Gros der Leute seltener als einmal pro Woche weitere Erledigungen und Einkäufe.

Bei den „weiteren Einkäufen/Erledigungen“ lassen sich dieselben Altersunterschiede feststellen wie für Lebensmitteleinkäufe: Mehr als die Hälfte (55%) der jüngeren Befragten nutzen den PKW (als Fahrer) für Lebensmitteleinkäufe, während dies nur für ungefähr ein Drittel der älteren Altersgruppe zutrifft. Der Linienbus wird für die Erledigung von weiteren Einkäufen/Erledigungen im Vergleich zu den Lebensmitteleinkäufen häufiger genutzt, in der Altersklasse 55 bis 74 Jahre von 18% und bei den Befragten ab 75 sogar von 26%. In den Mittelzentren dominieren mit 59% das Zufußgehen und mit 44% die Möglichkeit des Einkaufens per Fahrrad. Auch Angermünde stellt sich diesbezüglich positiver dar als der Verflechtungsbereich. Auffällig - wiederum im Vergleich zu den Lebensmitteleinkäufen - ist die Tatsache, dass in allen Raumkategorien ca. 5% für solche Erledigungen das Internet vermerken, wobei dies vor allem die jüngeren Alten nutzen.

Ungefähr die Hälfte aller Befragten gibt an, dass „weitere Einkäufe/Erledigungen“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln eher schlecht bis gar nicht zu tätigen sind. Hier ist der Verflechtungsbereich ohne Angermünde (R2.2) noch schlechter gestellt als die Mittelzentren (R1) sowie Angermünde (R2.1).

Freunde/ Bekannte/ Familie besuchen

Da es hier um Freunde, Bekannte *und* Familie geht, interessieren auch die familiären Verhältnisse bezüglich der Kinder. Über beide Altersklassen verteilt sich die Anzahl der Kinder gleichmäßig: Knapp über 60% haben 1-2 Kinder, während ca. 30% 2 und mehr Kinder haben. Dies gilt für alle Raumkategorien. Die vermutete Tendenz, dass im „Verflechtungsbereich“ Befragte mit mehr Kindern leben, kann durch die Stichprobe nicht bestätigt werden. Der regelmäßige Kontakt zu den Kindern ist bei beiden Altersgruppen mit 87% stark ausgeprägt, zeigt sich jedoch in den Mittelzentren geringfügig intensiver mit über 90%, wohingegen 14% der Befragten im Verflechtungsbereich angeben, nur gelegentlich in Kontakt zu den Kindern zu stehen. In der Altersgruppe 55-74 Jahre und Älter leben mit 65% zumindest einige der Kinder in unmittelbarer Nähe, d.h. im gleichen Ort und/oder ein paar Orte weiter. Bei den Befragten ab 75 Jahren liegt dieser Wert bei über 70%. Bezüglich der Raumkategorien zeigt sich, dass die Bewohner der Mittelzentren räumlich näher zu ihren Kindern leben als die Bewohner des Verflechtungsbereiches.

In beiden Alterskategorien besuchen 39% der Senioren ihre Freunde und Familie mindestens wöchentlich, circa 55% tun dies seltener als einmal pro Woche. In den Mittelzentren (R1) werden von 54% der Senioren diese Besuche getätigt, im Verflechtungsbereich mit Angermünde (R2) nur von 34%. In den Mittelzentren statten die Jüngeren ihren Freunden und Verwandten tendenziell mehr Besuche ab als im Verflechtungsbereich.

Für Besuche bei Freunden/Bekannten/Familie kann man nur bezüglich der Nutzung des PKW als Fahrer einen Altersunterschied feststellen: Zwei Drittel der jüngeren, aber nur ein Drittel der älteren Teilnehmer fährt selbst PKW. In den Mittelzentren (41%) und in Angermünde (46%) gehen mehr Personen zu Fuß, um Freunde/Bekannte/Verwandte zu besuchen als im Verflechtungsbereich (34%). Besonders das Fahrrad wird zudem in den „Mittelzentren“ mit 37% häufiger genutzt als im „Verflechtungsbereich“. Bezüglich der Linienbusse existieren keine räumlichen Nutzungsunterschiede zwischen R1 und 2.2. Allerdings werden sie nur von ca. 15% der Befragten genutzt. Angermünde sticht mit einer Nutzung der Linienbusse von 29% hervor.

Generell wird das „Auto als Fahrer“ von Jüngeren deutlich häufiger genutzt als von Älteren (54% vs. 34%).

In den „Mittelzentren“ geben tendenziell mehr Befragte die Entfernung zum/zur meistbesuchten Freund/in bzw. Verwandten als „unter 1 km“ bzw. „bis 5km“ an als im „Verflechtungsbereich“. Darüber hinaus geben Ältere tendenziell kürzere Distanzen an.

Unabhängig vom Alter zeigt sich bezüglich der Möglichkeit, öffentliche Verkehrsmittel für den Besuch von Freunden und Familie zu nutzen, wieder ein drastischer Unterschied zwischen den Mittelzentren (R1), Angermünde (R2.1) und dem Verflechtungsbereich ohne Angermünde (R2.2). In Letzterem geben über zwei Drittel der Befragten an, dass diese Besuche eher schlecht bis gar nicht mit dem ÖPNV zu tätigen sind, während dies in den Mittelzentren und Angermünde nur ein gutes Drittel angibt.

Zum Abschluss: In der erwähnten VW-Studie MOBIL 2030 spielen die „sozialen Netze“ ebenfalls eine bedeutsame Rolle, nicht zuletzt auch für die Mobilität der (künftigen) älteren Menschen. Die Babyboomer prognostizieren für sich selbst sogar eine weitere Zunahme der Besuche bei Freunden und Bekannten für das Jahr 2030. Daraus entsteht als Herausforderung für 2030, dem verstärkten Bedürfnis Älterer nach Mobilität auch über größere Distanzen hinweg Rechnung zu tragen.

Seniorentreffs

Seniorentreffs werden von den Senioren 75+ häufiger besucht als von den Jüngeren. Bei den Älteren besuchen nur 22% nie einen Seniorentreff (im Vgl. zu 38% bei den Jüngeren), während mehr Ältere (29%) Seniorentreffs fast wöchentlich besuchen (22% bei den Jüngeren). Dieser Altersunterschied zeigt sich vor allem in den Mittelzentren (R1) und Angermünde (R2.1). Bezüglich der Art der besuchten Seniorentreffs treten deutliche Unterschiede zwischen den Raumkategorien hervor: Im Verflechtungsbereich ohne Angermünde (R2.2) besucht über die Hälfte der Befragten (54%) den Seniorentreff der Gemeinde, ein gutes Drittel besucht den Seniorentreff eines Wohlfahrtsverbandes, 28% den Treff eines Vereins, 18% den einer Kirchengemeinde. In den Mittelzentren (R1) und Angermünde (R2.2) besucht gut die Hälfte der Senioren (53%) den Seniorentreff eines Wohlfahrtsverbandes, 28% den eines Vereins, 19% den Seniorentreff der Kirchengemeinde. In diesen Gebieten besucht fast niemand einen Seniorentreff der Gemeinde.

In beiden Alterskategorien geht jeweils mehr als die Hälfte der Befragten zu Fuß zum Seniorentreff (70% der Jüngeren und 62% der Älteren). Als Beifahrer fahren in beiden Gruppen rund 23% zu den Seniorentreffs. Die jüngeren Befragten nutzen das Fahrrad mit 26% öfter als die Älteren (14%), ebenso den PKW als Fahrer (31% vs. 23%). Die ältere Kohorte verwendet stattdessen häufiger den Linienbus, jedoch sind dies auch nur 15%. Über beide Alterskategorien betrachtet fahren in den Mittelzentren (R1) 18%, in Angermünde (R2.1) 33% mit dem Bus zum Seniorentreff – im Verflechtungsbereich praktisch niemand; dort gehen 75% der Befragten zu Fuß zum Treff. Die geringe Nutzung des ÖPNV spiegelt sich auch in den folgenden Ergebnissen wider: In den Mittelzentren (R1) geben 35% der Befragten, an, dass Seniorentreffs mit dem ÖPNV eher schlecht bis gar nicht zu erreichen sind; im Verflechtungsbereich ohne Angermünde (R2.2) sind es 52%. In Angermünde scheint die Erreichbarkeit der Seniorentreffs mittels ÖPNV zufriedenstellend zu sein – hier schätzen 87% der Befragten diese Möglichkeit „sehr gut“ oder „eher gut“ ein.

Sport-/ kulturelle Veranstaltungen

Sport- und kulturelle Veranstaltungen werden von der jüngeren Altersgruppe zu insgesamt 76% besucht und von der älteren Altersgruppe zu 62%. Die Besuchshäufigkeiten kulminieren bei „seltener als einmal pro Woche“. Letzteres gilt auch über sämtliche Raumkategorien hinweg: Solche Veranstaltungen werden von knapp zwei Dritteln seltener als einmal pro Woche besucht. Wie auch bei anderen Aktivitäten nutzen die jüngeren Senioren auf dem Weg zu kulturellen und Sportveranstaltungen deutlich häufiger den PKW als Fahrer (54% vs. 35%). Zu

Fuß gehen in beiden Altersgruppen rund 30% der Befragten – das Fahrrad wird für diese Aktivitäten eher selten genutzt. 28% der Älteren fahren mit dem Bus zu Sport-/ kulturellen Veranstaltungen – bei den Jüngeren sind es nur 13%. Um Sport-/ kulturelle Veranstaltungen zu besuchen, wird im Verflechtungsbereich ohne Angermünde (R2.2) der PKW als Fahrer etwas häufiger (50%) genutzt als in den Mittelzentren (R1) sowie in Angermünde (jeweils ca. 44%) – dasselbe gilt für das Mitfahren im PKW (R2.2: 45%; R1/R2.1: ca.37%). In den Mittelzentren (R1) und Angermünde (R2.1) geht man öfter zu Fuß, fährt öfter Rad – besonders die Jüngeren – und nimmt öfter den Bus – vor allem die Älteren. Sowohl in den Mittelzentren (R1) als auch in Angermünde (R2.1) schätzen knapp zwei Drittel der Senioren die Möglichkeit, kulturelle und Sportveranstaltungen mit dem ÖPNV zu besuchen „eher gut“ oder „sehr gut“ ein. Als Kontrast dazu bewerten 78% im Verflechtungsbereich diese Möglichkeit mit „eher schlecht“ bis „gar nicht“.

Sport-/ Wellnessaktivitäten

45% der jüngeren Älteren und 61% der älteren Befragten üben keinerlei sportliche oder Wellnessaktivitäten aus. Von den übrigen Teilnehmern geht in beiden Gruppen mehr als die Hälfte der Befragten mindestens einmal pro Woche Sport- und Wellnessaktivitäten nach. Bezüglich der Sport- und Wellnessaktivitäten ist zwischen den Raumkategorien kein systematischer Unterschied zu finden, auch dann nicht, wenn man diese altersspezifisch betrachtet. In beiden Alterskategorien fahren die Senioren vorwiegend mit dem PKW zu Sport- und Wellnessaktivitäten (ca. 46%). In den Mittelzentren (R1) fahren mehr ältere Befragte (50%) selbst mit dem PKW als jüngere (37%). Im Verflechtungsbereich (R2.2) ist es umgekehrt (in Angermünde besteht kein Unterschied zwischen den Altersklassen): Jeweils ein Viertel der Gesamtstichprobe fährt als Beifahrer oder nutzt das Rad. Ältere gehen mit 37% etwas häufiger zu Fuß als Jüngere (28%) – dieser Unterschied zeigt sich vor allem im Verflechtungsbereich (R2.2). In Angermünde (R2.1) schätzen 75% der Senioren die Möglichkeit, mit dem ÖPNV zu Wellness- oder Sportaktivitäten zu fahren „eher gut“ oder „sehr gut“ ein, in den Mittelzentren sind es noch 42%. Im Kontrast dazu bewerten 75% im Verflechtungsbereich diese Möglichkeit mit „eher schlecht“ bis „gar nicht“.

Die am häufigsten genannten Gründe für keine/seltene ÖPNV-Nutzung liegen wohl in einer grundsätzlichen Haltung: „Fahre prinzipiell nicht ÖPNV“ sowie einem „unpassenden“ ÖPNV-Angebot. Zudem gab ein auffallend großer Anteil der Befragten als Grund der Nichtnutzung eine zu hohe Komplexität an. Auffälligerweise empfinden die jüngeren Alten dies häufiger als Hinderungsgrund im Vergleich zu den Personen ab 75+. Auffallende Tendenzen oder Diskrepanzen zwischen den Raumkategorien waren jedoch nicht festzustellen. Die „sonstigen“ Aussagen zu Gründen einer seltenen oder nicht vorhandenen ÖPNV-Nutzung bilden ebenfalls über alle Raumkategorien hinweg Schwerpunkte auf einer „prinzipiellen“ Nichtnutzung des ÖPNV sowie einem als „unpassend“ eingestuften ÖPNV-Angebot. Zudem gibt ca. ein Drittel der Personen in den Mittelzentren an, den ÖPNV nur zu bestimmten Anlässen zu nutzen. Ebenfalls interessant ist die Aussage von zehn Personen (sieben im Verflechtungsbereich), dass zur Nutzung des ÖPNV Betreuungsbedarf erforderlich ist. Generell hat ein großer Anteil der Personen, welche der Kategorie „Fahre prinzipiell nicht ÖPNV“ zugeteilt werden konnte, die Aussage getätigt, dass sie noch mit dem eigenen PKW fahren,

bzw. noch über den privaten PKW mobil sind. Die Nutzung des ÖPNV wird also hier als „Notlösung“ (vgl. ÖPNV-Nutzung „nur zu bestimmten Anlässen/als Ausnahme“) angesehen.

In einer weiteren Frage ging es um die Entfernung der Haltestellen von der Wohnung/Haus als möglichen Grund für eine verminderte Nutzung des ÖPNV. Unterschiede zeigen sich in der Entfernung „unter 100 Meter“. Hier sticht die Stadt Angermünde mit einer besonders guten Haltestellenausstattung hervor, wohingegen im Verflechtungsbereich nur 35% der Befragten diese Angabe tätigen. Zudem leben 11% „zwischen 500 Meter und 2 Kilometer“ vom nächsten Bahnhof entfernt. In Angermünde und den Mittelzentren liegt der Wert diesbezüglich bei unter 3%. Für den Großteil der Befragten befindet sich die nächstgelegene Haltestelle jedoch nicht weiter als 500 Meter entfernt (R1: 96%; R2.1: 97%; R2.2: 83%) Dies deutet somit einerseits – mit Defiziten im Verflechtungsbereich - auf ein räumlich gut verteiltes Busnetz hin; die Tatsache, dass Linienbusse dennoch laut den zuvor dargestellten Ergebnissen nur sehr selten genutzt werden, lassen auf der anderen Seite eher ein Defizit im Angebot (z.B. Taktung, Fahrzeiten) vermuten.

Die Entfernungen zum nächstgelegenen Bahnhof zeigen hohe Distanzen für die Raumkategorie 2.2. Mehr als die Hälfte der Befragten lebt weiter als 10 Kilometer vom nächsten Bahnhof entfernt, 17% „zwischen 5 und 10 Kilometer“. Die Stadt Angermünde zeigt einen Schwerpunkt auf einer Entfernung zwischen 500 Meter und 2 Kilometer. Etwa zwei Drittel der Befragten geben diese Entfernung an. Auch die Mittelzentren sind vergleichsweise gut angebunden an den Schienenverkehr: keiner der Befragten ist fünf Kilometer oder weiter vom nächsten Bahnhof entfernt. Auch hier liegt der Schwerpunkt mit 60% in der Entfernung: Zwischen 500 Metern und 2 Kilometern

In den Antworten auf die Frage nach der am häufigsten genutzten Informationsquelle zum ÖPNV sticht der Fahrplanaushang hervor. Ebenfalls hohe Werte erhält das gedruckte Informationsmaterial, gefolgt von der persönlichen Auskunft. Diese Favorisierung gilt über alle Raumkategorien und scheint charakteristisch für die in dieser Befragung erfasste Altersklasse zu sein, wobei im Vergleich die Älteren eher die persönliche Auskunft favorisieren. Dies erfordert somit Maßnahmen, um einerseits einen Zugang dieser Bevölkerungsgruppen zu „neuen“ Informationsquellen zu erschließen und andererseits für den Erhalt der „klassischen“ Orientierungsmöglichkeiten im ÖPNV zu sorgen.

Die Anzahl der Antworten bezüglich der genutzten Tickets ist zu gering, um sinnvolle Aussagen über Altersklassen oder gar Raumkategorien hinweg machen zu können. Generell scheinen die Älteren dazu zu neigen, Einzelfahrscheine und Tageskarten zum Normalpreis zu kaufen.

Der Verbesserungsbedarf im ÖPNV zielt mit 64% der Nennungen im Verflechtungsbereich auf eine Verbesserung des Angebots. Dem stehen 36% in den Mittelzentren gegenüber, ein ähnlich hoher Wert (30%) verzeichnet hier die Forderung nach einer verbesserten Ausstattung der Fahrzeuge. Zusätzliche Schwerpunkte liegen für die Raumkategorie 2.2 in der mangelhaften Informationsbereitstellung. Innerhalb der Altersklassen zeigen sich keine signifikanten

Unterschiede, lediglich die Befragten ab 75 Jahren verzeichnen im Vergleich erhöhte Werte in „Ausstattung der Fahrzeuge“ und „Ausstattung der Haltestellen“.

Insgesamt 58% der Befragten konnten Aussagen betreffend der Bekanntheit der innovativen ÖPNV-Angebote (Rufbus, Bürgerbus, Anruf-Sammeltaxi, private Mitfahrgelegenheiten) tätigen. So ist dem Großteil der Befragten über alle Raumkategorien hinweg mit über 90% der Rufbus bekannt. Die Angebote Bürgerbus, Anruf-Sammeltaxi und private Mitfahrgelegenheit zeigen eine Verschiebung der Bekanntheit zu zwei Dritteln in den Mittelzentren und einem Drittel im Verflechtungsbereich. Ein Unterschied zwischen den beiden Altersklassen war nicht festzustellen.

Genutzt werden die innovativen ÖPNV-Angebote nur von 37 der Befragten. Dabei liegt der Schwerpunkt mit 28 Nennungen – welche sich gleichmäßig auf beide Altersklassen verteilen – bei den Rufbussen im Verflechtungsbereich.

Tagesausflüge

Neben den alltäglichen Aktivitäten waren auch die Häufigkeit von Tagesausflügen (Frage 29) und die Nutzung entsprechender Verkehrsmittel (Frage 30) von Interesse. 38% der Befragten unternehmen

regelmäßig Tagesausflüge, von „einmal pro Woche“ bis „2- bis 5-mal im Halbjahr“. Dabei sind die Jüngeren in ihren Unternehmungen aktiver. Ein gutes Drittel in beiden Altersklassen 1-2mal pro Jahr. 14% der Befragten unternimmt nie Tagesausflüge, wobei hier der Schwerpunkt in der Altersklasse 75+ liegt.

Als Verkehrsmittel für Tagesausflüge zeigt sich über alle Raumkategorien hinweg eine Dominanz privater Busunternehmen, vor allem bei den Älteren (75+) mit 56%. In Raumkategorie 1 (Mittelzentren) wird zudem das Fahrrad als recht häufig genutztes Verkehrsmittel für diese Aktivitäten genannt. Dabei wird das Fahrrad generell intensiver von den jüngeren Älteren genutzt. Der ÖPNV (BUS, Nahverkehr, Fernzug) spielt im Verflechtungsbereich mit 16% eine größere Rolle als in den Mittelzentren mit 6%.

Verknüpfung MOBIL 2030

An dieser Stelle – nach dem Überblick über diese mit räumlicher Mobilität verbundenen Aktivitäten – sei noch einmal eine Verbindung zum Projekt MOBIL 2030 erlaubt. Die Babyboomer sind – zumindest laut eigener Aussage – tendenziell daran interessiert, für ihre Alltags- und vor allem Freizeitaktivitäten verstärkt auf alternative Verkehrsmittel zum eigenen PKW zurückzugreifen. Dies ist natürlich eine honorige Verhaltensintention. Damit daraus Verhalten wird, müssen eben entsprechende infrastrukturelle Voraussetzungen bzw. Angebote geschaffen werden, wie z. B. Kombinationen aus Eintrittskarten/ÖPNV-Tickets. Die Herausforderungen für Städte/Kommunen/Gemeinden bestehen darin, den veränderten (freizeitbezogenen) Mobilitätsintentionen (im Falle von MOBIL 2030 der Babyboomer) Rechnung zu tragen und dieser Gruppe in dieser Richtung attraktive Dienstleistungen und eine entsprechende Infrastruktur anzubieten, wenn z.B. in der dortigen Befragung jeweils 40% angeben, dass sie

das Fahrrad häufiger bzw. genau so oft wie schon in der Gegenwart nutzen werden. Entsprechende Befunde liegen für das Zufußgehen vor.

Aber eben nicht nur die Babyboomer besitzen laut eigener Auskunft ein hohes Interesse an „smart mode“ Mobilität, sondern auch in der vorliegenden Stichprobe wird diese Form gewählt, wo immer es geht. Daraus lässt sich wiederum eine Herausforderung ableiten, nämlich einen „kulturellen“ Wandel bei der Raum- und Verkehrsplanung herbeizuführen, so dass der öffentliche Raum „Lebensraum“ für verschiedenste Verkehrsteilnehmer wird. Das „realistischere“ Szenario in der Studie Mobil 2030 prognostiziert jedoch allenfalls leichte Verbesserungen bezüglich der Straßen- und Verkehrsplanung für Nicht-Autofahrer.

Nutzung des Internets – virtuelle Mobilität

Die Nutzung des Internets zeigt deutliche Altersunterschiede. Ca. 34% der jüngeren Älteren und nur 11% der Älteren nutzen das Internet für private Zwecke. Räumlich gesehen verzeichnen die Mittelzentren einen erhöhten Wert mit 35% (R2: 24%).

In den Zwecken der Nutzung des Internets (geistig fit bleiben, Kommunikationsdienste nutzen, etc.) unterscheiden sich die relativ wenigen älteren Internetnutzer nicht. Für Mobilitätsw Zwecke (Fahrkartenkauf) ist das Internet kaum genutzt worden. Das Internet wird also am häufigsten zur Kommunikation sowie für private Zwecke genutzt, wie es auch in dem schon erwähnten Projekt MOBIL 2030 88% der Babyboomerstichprobe tun.

In der vorliegenden Studie ging es auch darum, Auswirkungen der virtuellen auf die räumliche Mobilität zu überprüfen. Allerdings wirkt sich auch bei der Studie MOBIL 2030 die virtuelle Mobilität kaum auf das räumliche Mobilitätsverhalten aus. 62,2 % der Stichprobe geben an, dass sie trotz Internetnutzung genauso häufig unterwegs sind wie vorher. Ein entsprechendes Ergebnis (80%) findet sich in der hier vorgelegten Studie.

1.4 Hilfe, Beratung, ärztliche Versorgung

In diesem vierten Teil der Mobilitätsanalyse geht es um weitere wichtige Aspekte der Daseinsvorsorge – zum einen noch verbunden mit alltäglichen Aktivitäten (Frage 31 nach Hilfe bei außerhäuslichen Aktivitäten und Frage 32, vom wem sie gewährt wird) und zum anderen jenseits dieser Aktivitäten, nämlich Beratungsbedarf bei Problemen (Frage 40), wo diese Beratung eingeholt wird (Frage 41), mit welchem Verkehrsmittel man zu diesem Angebot gelangt (Frage 42). Letztlich geht es dann auch noch um (fach-)ärztliche (Notfall-) Betreuung und Versorgung (Fragen 36 und 37) und die Verkehrsmittel, welche genutzt werden, um diese Ärzte aufzusuchen (Frage 38, 39).

Hilfe im Alltag

Während die jüngeren Alten zu 80% keinerlei Hilfe bei ihren außerhäuslichen Aktivitäten benötigen, sind es bei der Altersklasse 75+ 43%, die regelmäßig, bzw. gelegentlich Hilfe brauchen – dies zeigt sich in allen Raumkategorien gleichermaßen. Die Hilfe bei außerhäuslichen Aktivitäten erfolgt in allen Raumkategorien überwiegend (bei rund drei Vierteln der Befragten) durch Angehörige. In den Mittelzentren (R1) wendet sich über die Hälfte der Senioren (57%) an Nachbarn und Bekannte, wenn sie Hilfe benötigen – im Verflechtungsbereich mit Angermünde (R2) sind dies nur 32%. Im Verflechtungsbereich ohne Angermünde (R2.2) wendet sich ein Viertel der Senioren ab 75 Jahre an private Anbieter.

Beratung und Hilfe im Alltag und Notfall

Über die Hälfte der Befragten (53%) braucht Hilfe oder Beratung bei Fragen und Problemen des alltäglichen Lebens, jedoch nur 8% der Senioren benötigen diese regelmäßig. Dabei zeigen sich keine Unterschiede in den beiden Altersgruppen. Dieser Befund gilt auch für alle Raumkategorien. Die Befragten wenden sich in diesen Fällen mit deutlicher Mehrheit an die Ämter bzw. den Landkreis. Dies tun die jüngeren Älteren sehr viel häufiger (80%) als die alten Älteren (53,5%). Letztere wenden sich zudem hin und wieder an Pflegestützpunkte/Anlauf- und Beratungscenter (17%), an die Seniorentreffs (20%) sowie an andere Stellen, meist Freunde und Familie (24%). Im Verflechtungsbereich (R2) wenden sich tendenziell mehr Senioren (72%) an die Ämter/ den Landkreis als in den Mittelzentren (R1; 63%). Detailliertere Aussagen lassen sich wegen der kleinen Fallzahlen angesichts der zahlreichen Alternativen nicht treffen.

Um zu Beratungsangeboten zu gelangen, zeigt sich bei den jüngeren Alten die Präferenz der Automobilnutzung (46%) als Fahrer oder Beifahrer – bei den Älteren fahren nur 25% selbst und 33% fahren bei anderen mit. Bei den älteren Alten (27%) hingegen erfolgen durchaus häufiger Hausbesuche durch die beratenden Institutionen. Gleichermäßen häufig werden die Beratungsangebote zu Fuß (26%) oder mit dem Fahrrad (12%) aufgesucht. Im Verflechtungsbereich ohne Angermünde (R2.2) fahren weniger Senioren mit dem Rad und greifen stattdessen auf den PKW zurück. Detailliertere Aussagen lassen sich aufgrund der kleinen Fallzahlen nicht treffen.

Hilfe im Notfall wird vor allem von Angehörigen gewährt (70%), gefolgt vom Notruf 112 (58%) und dem Hausarzt (51%); etwa ein Drittel der Befragten wendet sich an Nachbarn; ein Viertel an Freunde/ Bekannte. Dies zeigt sich über beide Altersklassen hinweg. Deutliche Unterschiede bezüglich der Raumkategorien zeigen sich bei der Wahl des Notrufs 112: Während in den Mittelzentren (R1) nur 33% den Notruf wählen, sind es im Verflechtungsbereich ohne Angermünde (R2.2) 62%, in Angermünde (R2.1) selbst sogar 90%.

Ärztliche Versorgung

Bei dem Bedarf ärztlicher Betreuung zeigt sich ein deutlicher Alterseffekt. Insgesamt gut drei Viertel der Älteren und die Hälfte der Jüngeren benötigen regelmäßige Hilfe. Nur gelegentlich benötigen 42% der jüngeren Senioren Hilfe und 19% der älteren. Es liegen keine Unterschiede zwischen den Raumkategorien vor.

Etwa ein Drittel der befragten Senioren fährt selbst mit dem PKW zum Hausarzt – dies tun die Jüngeren (42%) generell öfter als die Älteren (20%) – dieser Unterschied zeigt sich deutlicher im Verflechtungsbereich (R2) als in den Mittelzentren (R1). In den Mittelzentren geht über die Hälfte der Senioren zu Fuß zum Hausarzt – im Verflechtungsbereich (R2) sind es nur 36% – dort nutzt man häufiger den PKW als Beifahrer. Unabhängig von Alter und Raumkategorie fahren nur 13% mit dem Linienbus zum Hausarzt.

Bei den Facharztbesuchen zeigt sich eine deutliche Dominanz des Autos über beide Altersgruppen hinweg, wobei die Jüngeren wiederum eher selber fahren und die Älteren gefahren werden. In den Mittelzentren (R1) sowie in Angermünde (R2.1) geht ein Drittel der Senioren zu Fuß zum Facharzt, ein Viertel nutzt das Rad – im Verflechtungsbereich (R2.2) werden diese beiden Verkehrsmittel so gut wie gar nicht genutzt. In Angermünde (R2.1) nimmt ungefähr ein Drittel den Bus, um den Facharzt aufzusuchen; in den Mittelzentren (R1) sowie dem Verflechtungsbereich (R2.2) tut dies ungefähr ein Viertel der Befragten.

2 Handlungsempfehlungen

Der Großteil der Wege älterer Bürger im Landkreis Uckermark dient der *Versorgung mit Gesundheits- und Dienstleistungen*. Somit ist die Gestaltung seniorengerechter infrastruktureller Rahmenbedingungen für räumliche Mobilität durch die integrierte Betrachtung der Verkehrsmittelverfügbarkeit zur Nutzung der vorhandenen Bildungs-, Freizeit- und Versorgungsangebote sowie die Sicherung attraktiver Mobilitätsangebote über die gesamte Mobilitätskette (von Haustür zu Haustür) ein wichtiger Schlüsselfaktor für die Gestaltung eines selbstbestimmten Lebens der Seniorinnen und Senioren. Für solche Planungen gibt es gute Prinzipien und manch sinnvolle Vorschläge, die sich auch in der Befragung wiederfinden: So sollte eine langfristige und nachhaltige Umstrukturierung des Raum- und Verkehrssystems darauf abzielen, gewissermaßen krisenfeste Mobilitätsmuster z. B. durch kurze Wege und eine Nutzung von Alternativen zum Auto zu erreichen.

Aber nicht nur die Ergebnisse des mehrfach erwähnten MOBIL 2030-Parallelprojektes zeigen eine deutliche, geradezu gesellschaftlich bedingte Autoaffinität: Bereits heute ist der PKW vor allem in ländlichen Regionen das mit Abstand meistgenutzte Verkehrsmittel – dies gilt insbesondere für die „jungen“ Alten bis 75 Jahre. Die ÖPNV-Anbindung ist vor allem in schwach besiedelten Regionen ausgedünnt und die Möglichkeit, Aktivitäten ohne Auto zu erledigen, wird schon von den Babyboomern aktuell als eher schlecht eingeschätzt. Auch im Landkreis Uckermark zeigt sich diese *Autoaffinität* sehr deutlich: Viele Angebote werden vorrangig mit dem PKW aufgesucht, dagegen ist die Nutzung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis – vorrangig im Verflechtungsbereich – gering. Laut der MOBIL 2030-Szenarien besteht zudem die Gefahr einer noch weiter fortschreitenden Konzentration auf wirtschaftliche Strecken seitens der Verkehrsbetriebe. Der *Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems* gehört somit zu den erforderlichen gerontologischen Interventionsformen. Nur ein Beispiel für die „verzwickte“ Situation: Die Nutzungshäufigkeit, auch das bestätigen Erkenntnisse aus dem MOBIL 2030 Projekt, ist u.a. abhängig von der Entfernung zur nächsten Haltestelle. Im Landkreis Uckermark ist das Busnetz – mit Defiziten im Verflechtungsbereich – eigentlich gut verteilt. Das hauptsächliche Nutzungshindernis für den ÖPNV liegt laut den Befragten im unpassenden Angebot, da die Taktung an Schulzeiten gekoppelt ist und zu unattraktiven ÖPNV-Fahrzeiten für Senioren führt. Zudem beeinflussen die unzureichende Ausstattung der Fahrzeuge sowie eine mangelhafte Informationsbereitstellung die Nutzung des ÖPNV laut Auskunft der Senioren negativ.

Die Herausforderung besteht also darin,

- eine gleichmäßigere räumliche Verteilung des Busnetzes im Verflechtungsbereich,
- eine verbesserte zeitliche Verfügbarkeit, bzw. Taktung
- verbesserte Anschlüsse für die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV,
- übersichtliche und konkurrenzfähige Tarifangebote
- sowie günstige Preise

zu gewährleisten.

Bei der Entscheidung für Mobilitätsangebote sind nicht nur rein betriebswirtschaftliche, sondern vor allem die sogenannten *mentalen Kosten*¹ ausschlaggebend.

Eine weitere Erhöhung der Nutzung des ÖPNV lässt sich erreichen durch

- eine Erleichterung des Fahrscheinerwerbs (Reduktion der „zu komplizierten Nutzung“),
- gut lesbare Orientierungshilfen,
- (konservative) Informationsmedien wie etwa Fahrplanaushänge und gedrucktes Informationsmaterial,
- eine Verkürzung der Wartezeiten
- und in Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bzw. Sicherheit an Haltestellen wie Bänke, Beleuchtung (vgl. auch BAGSO, 2011: Altersgerechte Verkehrsinfrastruktur).

Zudem bedarf es innovativer und bedarfsgerechter Lösungen, um die Mobilität auch in ländlichen Gebieten zu sichern.

- Park & Ride-Angebote versprechen einen Lösungsansatz für eine sinnvolle Taktung – insbesondere bei Abendveranstaltungen.

Die Attraktivität des ÖPNV Angebots kann zusätzlich durch

- flankierende Marketingmaßnahmen (z.B. Aktionstage etc.) erhöht werden.

Im Zusammenhang mit den beiden letztgenannten Punkten sollte man die „Bekanntheit“ der *innovativen ÖPNV-Angebote* (Rufbus, Bürgerbus, Anruf-Sammeltaxi, private Mitfahrgelegenheiten) – insbesondere im Verflechtungsbereich und mit Ausnahme des Rufbusses, der bereits flächendeckend bekannt ist – noch stärker erweitern, die im Übrigen im MOBIL 2030-Projekt als zukunftsweisend angesehen werden.

Besonders bezüglich der *ärztlichen Versorgung* ist zukünftig im Landkreis Uckermark mit Problemen zu rechnen. Denn es liegt ein Erreichbarkeitsproblem vor, wenn kein PKW verfügbar ist oder die Möglichkeiten „zu Fuß“ oder „mit dem Fahrrad“ nicht gegeben sind.

- Hier wird ein Interventionsbereich für den Landkreis Uckermark in der Zentrierung von Angeboten gesehen (z.B. Ärztehaus), welche an Infrastrukturschwerpunkten anzusiedeln und an den ÖPNV anzubinden sind.

Ein Großteil der angegebenen Besuche von *Seniorentreffs* erfolgt bereits heute im Landkreis mit dem Fahrrad oder zu Fuß – lediglich in Angermünde gilt die Anbindung der Seniorentreffs an den ÖPNV durchweg als „sehr gut“.

- Folglich muss die aktuell gut situierte flächendeckende Verteilung erhalten bleiben, um die „smart mode“-Erreichbarkeit auch zukünftig sicherstellen zu können, wenn die Nutzung des privaten PKW nicht mehr möglich ist.

¹ Die mentalen ÖPNV-Kosten treten z.B. in Konkurrenz zu den mentalen PKW-Kosten. Mentale Kosten sind allerdings in einer anderen Metrik als Euro skaliert.

- Eine Aufrechterhaltung der Fahrtüchtigkeit kann zudem durch zielgruppenspezifische Trainingsangebote und hausärztliche Beratung gefördert werden.

Aber eben nicht nur die Babyboomer aus dem MOBIL 2030-Projekt besitzen laut eigener Auskunft ein hohes Interesse an „smart mode“ Mobilität, sondern auch in der vorliegenden Stichprobe wird diese Form sehr wohl gewählt, wo immer es geht. Daraus lässt sich wieder geradezu eine Herausforderung ableiten,

- nämlich einen „kulturellen“ Wandel bei der Raum- und Verkehrsplanung herbeizuführen, so dass der öffentliche Raum „Lebensraum“ für verschiedenste Verkehrsteilnehmer wird.

Das „realistischere“ Szenario in der Studie MOBIL 2030 prognostiziert jedoch allenfalls leichte Verbesserungen bezüglich der Straßen- und Verkehrsplanung für Nicht-Autofahrer.

Die Anzahl Älterer im Ruhestand mit hohem Interesse an *Freizeitaktivitäten* nimmt nicht nur laut MOBIL 2030-Projekt deutlich zu. Nicht nur die (künftigen) Älteren sind – zumindest laut eigener Aussage – tendenziell daran interessiert, für diese Freizeitaktivitäten verstärkt auf alternative Verkehrsmittel zum eigenen PKW zurückzugreifen.

Im Landkreis Uckermark ist in diesem Zusammenhang auf das im lukrativen Tourismussektor vorherrschende Defizit im ÖPNV, welches insbesondere im Bereich von Tagesausflügen momentan noch durch private Unternehmen aufgefangen wird, hinzuweisen:

- Städte/Kommunen/Gemeinden müssen den veränderten freizeitbezogenen Mobilitätsintentionen der Älteren Rechnung tragen,
- beispielsweise durch die Vernetzung von ÖPNV-Anbietern mit privaten Anbietern.

Die Pflege und der Erhalt *sozialer Netzwerke* werden immer – besonders für ältere Menschen – von immenser Bedeutung sein. So prognostizieren die befragten Babyboomer des MOBIL 2030-Projektes für sich selbst sogar eine weitere Zunahme der Besuche bei Freunden und Bekannten. Im Landkreis Uckermark besteht im Gegensatz zu den allgemeinen zukünftigen Entwicklungen zurzeit noch die positive Situation einer geringen Entfernung zur räumlich „nächstlebenden“ Kontaktperson – mit leichten Abstrichen im Verflechtungsbereich. Auch lebt der Großteil der Kinder der Befragten „im selben Ort“ oder zumindest im Landkreis selber. Aber selbst kleinere Distanzen sind natürlich nicht zu überwinden, wenn die Mobilität eingeschränkt ist und die Mobilitätsangebote fehlen.

Als *generelle Zielsetzung* ist zu postulieren

- eine Entwicklung des gesamträumlichen Nahverkehrssystems für alle Nutzergruppen (barrierefreie Vernetzung).
- Zudem sollte eine Verknüpfung aller Verkehrsträger stärkere Berücksichtigung finden.
- Die Einbindung alternativer Bediensysteme sollte einen zukünftigen Schwerpunkt darstellen,
- ebenso wie die Vermarktung und Öffentlichkeitsarbeit dieser Angebote, um die „Scheu“ der Senioren vor dem ÖPNV und neuen Nutzungssystemen zu reduzieren.

Diese Handlungsempfehlungen orientieren sich konkret an den Ergebnissen der Befragung, um potenzielle Interventionsbereiche aufzuzeigen, in denen – wie seinerzeit geplant – in nachfolgenden Workshops mit allen Beteiligten entsprechende Leitfäden und Maßnahmen zu entwickeln sind. Mobilitätskonzepte für Ältere müssen von Älteren (mit)entwickelt werden. Was den Älteren nützt, schadet den Jüngeren nicht – *universal design*. Nur in solchen „Planungsgremien“ – so die von uns aus unserem Arbeitskreis konsultierten Verkehrsplaner – lassen sich unter Berücksichtigung regionaler und lokaler Spezifitäten Kosten und seien es auch nur Schätzkosten benennen. Dies also sollte der nächste Schritt sein.

– Abschlussbericht 1.2 –

**„Aktiv und Mobil –
für ein selbstbestimmtes Leben im Alter“
im Landkreis Oder-Spree**

**Arbeitsgemeinschaft
„Zentrum für Alternskulturen“ (ZAK)
der Universität Bonn
„Umfragezentrum Bonn“ (uzbonn GmbH)**

Prof. Dr. Georg Rudinger
Dipl. Geogr. Katja Mehlig
Dipl. Psych. Nicolas Haverkamp
Dipl. Psych. Melanie Schädlich

Gliederung

0	Einleitung	2
0.1	Stichprobengewinnung	4
0.2	Raumkategorien	5
1	Mobilitätsanalyse Landkreis Oder-Spree	6
1.1	Stichprobenbeschreibung	7
1.2	Mobilitätsbezogene Basisdaten	9
1.3	Tägliche Erledigungen und Aktivitäten	12
1.4	Hilfe, Beratung, ärztliche Versorgung	20
2	Handlungsempfehlungen	22

Appendix: Tabellenband
(gesonderte digitale Zustellung)

0 Einleitung

Erhalt der Mobilität auch und gerade im Alter ist die Basis für die „Erschließbarkeit der verschiedensten Ressourcen der Außenwelt“ und gilt als „entscheidender Faktor für Lebensqualität“. Umfassende, altersgerechte Verkehrsplanung muss also eine Infrastruktur schaffen, die älteren Menschen hilft, ihr Leben möglichst lange autonom zu gestalten, damit die Teilnahme am ökonomischen, politischen und sozialen Leben der Gesellschaft gewährleistet bleibt. Um Mobilität in all ihren Modalitäten (vom motorisierten Individualverkehr bis zum Radfahren und Zufußgehen) für Ältere weiterhin zu ermöglichen, gehören zu den notwendigen strukturell-planerischen Maßnahmen, wie u. a. die Herstellung weitgehend barrierefreier Räume, genauso wie entsprechend angepasste Verkehrsangebote, v. a. durch den Ausbau des ÖPNV inklusive eines entsprechenden verkehrstechnischen Umfelds. Dazu bedarf es der Sensibilisierung von Politik und Gesellschaft für die Förderung einer generationengerechten „Mobilitätskultur“, indem alle Menschen im System „öffentlicher“ Verkehrsraum mit einbezogen werden, einerlei welcher Fortbewegungsart sie sich bedienen und einerlei welcher Generation bzw. Alterskohorte sie angehören.

Ganz in diesem Sinne sind in dem Praxisprojekt „Aktiv und Mobil – für ein selbstbestimmtes Leben im Alter“ Methoden und Ergebnisse des von der VolkswagenStiftung geförderten Forschungsprojekts „MOBIL 2030: Szenarien der Mobilitätskultur im Jahr 2030“ des Zentrums für Alternskulturen (ZAK) der Universität Bonn auf den Landkreis Oder-Spree angewendet und übertragen worden.

Im „realistischen“ Szenario dieses VW-Projektes wurde ein Missverhältnis zwischen den Bedürfnissen der Älteren und den Möglichkeiten individueller Mobilität konstatiert; es wurde die Intermodalität als künftige Notwendigkeit prognostiziert. Es wurde jedoch eine Fortschreibung der heutigen Planungssituation als sehr wahrscheinlich angesehen, die sich als „technokratische“ Verkehrsplanung ohne Nutzerpartizipation charakterisieren lässt.

Ein wichtiger Veränderungshebel wird (in dem positiveren Alternativ-Szenario) darin gesehen, dass Mobilitätskonzepte von älteren für ältere Mitbürger entwickelt werden, wie dies in der VW-Studie durch „künftige Ältere“, nämlich 1000 Mitglieder der Babyboomergeneration realisiert worden ist.

In diesem hier vorliegenden modifizierten Abschlussbericht 1.2 zum „Aktiv und Mobil-Projekt“ werden deshalb vor allem aus den Ergebnissen der Seniorenbefragung im Landkreis Oder-Spree relevante Entwicklungen und deren Konsequenzen sowie potenzielle Interventionsbereiche abgeleitet, Bereiche also, in denen vernetzte synergetische Maßnahmen mit nachhaltiger Wirkung aufgezeigt werden und vor allem sinnvoll erscheinen, da sie im Rahmen der Befragung von den „betroffenen“ Bürgern selbst formuliert und thematisiert werden konnten. Das entsprach dem Prinzip des Forschungsprojekts „MOBIL 2030“, „Betroffene“ zu „Beteiligten“ bei der Lösung von Problemen bezüglich ihrer Lebenswirklichkeit – in diesem Falle der Mobilitätskultur – zu machen. So kann man auch hier zu tragfähigen Hinweisen dergestalt gelangen, dass die Themenschwerpunkte nach Projektabschluss in einer weiteren Phase als Grundlage von Workshops dienen. Genau diese Kombination aus Expertenwissen und

Befragungsergebnissen war das Charakteristikum des VW-Projektes MOBIL 2030. In diesen Workshops werden dann konkrete Projekte zur Umsetzung der identifizierten Maßnahmen geplant. Da also die dafür notwendigen Schlussfolgerungen bis hin zu Handlungsempfehlungen sich hier konkret an den Ergebnissen der Befragung orientieren sollen, tritt die ebenfalls zur „Grundlagenermittlung“ durchgeführte Strukturdatenanalyse, welche die Ausgangssituation im Landkreis Oder-Spree auf der Basis vorliegender regionaler Verkehrs-, Struktur- sowie Mobilitätsdaten zum Ziel hatte, für den Moment in den Hintergrund.

Deshalb schon an dieser Stelle einige Worte zu der Befragung im Landkreis Oder-Spree: Die Paper & Pencil Befragung der Senioren im Landkreis Oder-Spree erfolgte durch Interviewer aus den Seniorenverbänden, die eine Schulung durch das ZAK erhielten. Der Fragenkatalog wurde kompiliert aus Items der Befragung im Projekt MOBIL 2030 und weiterer ZAK-Projekte sowie aus Untersuchungen wie „Mobilität in Deutschland“ (2008) oder der BAGSO-Befragung zur städtischen Verkehrs- und Infrastruktur (2011).

Der Fragebogenentwurf des ZAK wurde nach intensiver (Tele-)Kommunikation letztendlich im Rahmen eines Projekttreffens am 12. Januar 2012 mit Vertretern des Landkreises Oder-Spree sowie des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg abgestimmt und ergänzt, z.B. um eine Vielzahl von Fragen gerade den ÖPNV betreffend, deren Beantwortung sich in den Handlungsempfehlungen widerspiegelt.

Im Anschluss erfolgte die Erstellung eines scannergestützt auswertbaren Fragebogens durch das ZAK. In der „Feldphase“ wurden die Fragebögen im Zeitraum vom 23. Januar 2012 bis zum 21. Februar 2012 über den Kreissenorenbeirat des Landkreises Oder-Spree distribuiert und nach Durchführung aller Interviews an das ZAK zurückgesendet, von dem die statistische Auswertung der 524 ausgefüllten Fragebögen vorgenommen wurde.

Im Folgenden wird die Stichprobe charakterisiert, welche mit hohem Engagement der „Senioren-Interviewer“ gewonnen wurde, jedoch nicht nach systematischen Stichprobenrekrutierungstechniken. Dies tut der Beteiligungsidee jedoch keinerlei Abbruch.

In einem weiteren Abschnitt dieser Einleitung werden sodann das Rationale und das Ergebnis der zur Interpretation gewünschten Raumkategorisierungen dargestellt. Raumkategorien und das Alter (kategorisiert in zwei Gruppen: 55-74 Jahre, 75 Jahre und älter) der Befragten werden Haupttreiber der Befragungsauswertung sein.

0.1 Stichprobengewinnung

Die Stichprobengewinnung geschah über die Ortsvereine der Seniorenverbände. Letztendlich kam es – statt einer unmöglich zu realisierenden geschichteten disproportionalen Stichprobenziehung – zu einer gleichgewichtigen Verteilung der Fragebögen nach Ortsvereinen. Damit wurde unter anderem der ländliche Raum automatisch übergewichtet, so dass die Ergebnisse entsprechend der Hauptzielgruppe ausgewertet werden können. Im Landkreis Oder-Spree gibt es 17 Seniorenortsvereine. Jeder Ortsverein hat ca. 30 Fragebögen erhalten.

Die Beschreibung der in die Auswertung eingehenden Stichprobe erfolgt detailliert in Kapitel 1.1. Insgesamt wurden 524 Personen befragt. Die Befragung schloss nicht nur Personen ab 65 Jahren ein, sondern nach intensiver Diskussion auf Auftraggeberseite auch solche im Altersbereich 55-65 Jahre, um auch mit der Berufs- und Erwerbstätigkeit verbundene Mobilitätsmuster beschreiben zu können. Dieser Altersbereich nun ist in der Gesamtstichprobe ($N=524=100\%$) mit ca. 18% unterrepräsentiert verglichen mit der Proportion dieser Altersgruppe im Bundesland Brandenburg (2010), wo sie im Bereich 55+ ($=100\%$) ca. 38% ausmacht.

Diese (Dis-)Proportion wird noch einmal dadurch verschärft, dass letztendlich die (noch) Erwerbstätigen bei den jetzt anstehenden Auswertungen nicht (mehr) berücksichtigt werden. Bei dem Altersgruppenvergleich, so die Übereinkunft mit dem Auftraggeber, würden nämlich die Berufstätigen, welche ja gleichzeitig die Jüngeren sind, den Altersgruppenvergleich gegenüber den ab 75 Jährigen „unfair“ machen. Diese Entscheidung reduziert die Stichprobe von $N=524$ auf $N=476$.

In die Mobilitätsanalysen mithilfe der Raumkategorien gehen 423 Personen ein, da für 53 der 476 Befragten keine PLZ und/oder keine Einwohnerzahlen des Wohnortes vorlagen. Diese Stichprobe nun wird differenziert nach Alter und Raumkategorie bezüglich ihres Mobilitätsverhaltens und ihrer Mobilitätsbedürfnisse analysiert.

0.2 Raumkategorien

Die Mobilitätsanalyse des Landkreise Oder-Spree basiert auf vier trennscharfen Raumkategorien:

- Berliner Umland

R1_ Berliner Umland: Mittelzentrum Erkner (N=32)

R2_ Berliner Umland Verflechtungsbereiche (N=58)

- weiterer Metropolitanraum

R3_ weiterer Metropolitanraum: Mittelzentren (N=81)

R4_ weiterer Metropolitanraum: Verflechtungsbereiche (N=252)

Die Verteilung der Raumkategorien nach PLZ und Einwohnergrößen ist in der nachfolgenden Tabelle veranschaulicht. Die Gesamtanzahl der nun berücksichtigten Befragten beträgt N=423.

Tabelle 1: Kreuztabelle PLZ/Wohnortgröße

		Einwohnerzahl Wohnort			Gesamt
		bis 1000 Einwohner	1000 bis 5000 Einwohner	über 5000 Einwohner	
Welche	15295	4	13	0	17
Postleitzahl	15517	0	0	30	30
hat Ihr	15518	28	20	0	48
Wohnort?	15526	2	21	0	23
	15528	8	2	0	10
	15537	13	15	32	60
	15566	0	0	29	29
	15569	0	0	1	1
	15848	68	0	19	87
	15859	7	2	16	25
	15890	32	0	32	64
	15898	29	0	0	29
Gesamt		191	73	159	423

Des Weiteren erfolgt die Analyse der Befragungsdaten anhand von zwei Altersklassen:

- 55-74 Jahre (N=246)
- 75 Jahre und älter (N=177)

Um das Aktivitätsprofil der jüngeren Altersgruppe nicht durch die noch berufstätigen Probanden zu verfälschen, wurden diese – wie gesagt – aus dem Datensatz ausgeblendet.

Bei Auftreten von geringen Fallzahlen erscheint statt einer Differenzierung in 8 Felder (4 Raumkategorien x 2 Altersklassen) nach Absprache mit dem Auftraggeber eine Zusammenfassung der Raumkategorien R1 und R3 (Mittelzentren; N=113) sowie der Raumkategorien R2 und R4 (Verflechtungsbereiche; N=310) sinnvoll, so dass dann vier Analysefelder vorliegen.

1. Mobilitätsanalyse Landkreis Oder-Spree

Die Auswertung der Befragung erfolgt nach thematischen Gesichtspunkten. Nach der Stichprobenbeschreibung (1.1), gemäß üblichen demographischen Kriterien, werden aus der Befragung mobilitätsrelevante Basisinformationen gezogen, welche die Stichprobe auch in diesem Bereich charakterisieren sollen (1.2). Der Großteil der Wege der älteren Bürger dient der Versorgung mit Gesundheits- und Dienstleistungen. Somit ist die Gestaltung seniorengerechter infrastruktureller Rahmenbedingungen für räumliche Mobilität durch die integrierte Betrachtung der Verkehrsmittelverfügbarkeit zur Nutzung der vorhandenen Bildungs-, Freizeit- und Versorgungsangebote sowie die Sicherung attraktiver Mobilitätsangebote über die gesamte Mobilitätskette (von Haustür zu Haustür) ein wichtiger Schlüsselfaktor für die Gestaltung eines selbstbestimmten Lebens der Seniorinnen und Senioren. Deshalb haben in der Befragung genau die mit täglichen Erledigungen und Aktivitäten verbundenen Wege eine zentrale Rolle gespielt, welche im Abschnitt 1.3 analysiert werden. Im folgenden Abschnitt 1.4. stehen dann Beratungsangebote bis hin zur ärztlichen Versorgung im Fokus.

1.1 Stichprobenbeschreibung

Im Folgenden wird die Stichprobe anhand der erhobenen demographischen Merkmale Alter (Frage 1), Geschlecht (Frage 2), Berufsausbildung (Frage 47), Erwerbstätigkeit (Fragen 45, 46), Schulabschluss (48), Haushaltsbudget (Fragen 51, 52) sowie Wohnsituation (Fragen 3, 4, 5) beschrieben.

Alter

Es zeigt sich eine homogene Verteilung aller Altersklassen von 55 bis 85+ auf alle Raumkategorien.

Tabelle 2: Kreuztabelle Alter/Raumkategorien

			Raumkategorien				Gesamt
			R1_ Berliner Umland: Mittelzentrum Erkner	R2_ Berliner Umland: Verflechtungs- bereiche	R3_ Weiterer Metropolraum: Mittelzentren	R4_ Weiterer Metropolraum: Verflechtungs- bereiche	
Alter 55 bis 74 Jahre	Anzahl		17	36	52	141	246
	% innerhalb von Alter		6,9%	14,6%	21,1%	57,3%	100,0%
	% innerhalb von Raumkategorien		53,1%	62,1%	64,2%	56,0%	58,2%
75 Jahre und älter	Anzahl		15	22	29	111	177
	% innerhalb von Alter		8,5%	12,4%	16,4%	62,7%	100,0%
	% innerhalb von Raumkategorien		46,9%	37,9%	35,8%	44,0%	41,8%
Gesamt	Anzahl		32	58	81	252	423
	% innerhalb von Alter		7,6%	13,7%	19,1%	59,6%	100,0%
	% innerhalb von Raumkategorien		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Geschlecht

Die Proportion der Geschlechter verteilt sich gleichmäßig über alle vier Raumkategorien hinweg. Innerhalb der Altersklassen wird deutlich: je älter die Befragten, desto größer ist der weibliche Anteil.

Wohnsituation

Über alle vier Raumkategorien hinweg und innerhalb der Altersklassen zeigt sich ein klares Bild: 96-100% der Befragten leben in einem Privathaushalt. Generell lässt sich die Aussage: je älter die Befragten sind, desto eher leben sie alleine im Haushalt und desto weniger leben folglich mit einem Lebenspartner in einem Haushalt bestätigen. Im Vergleich der vier Raumkategorien besteht kein signifikanter Unterschied. Aufgrund der geringen Fallzahl von N=8 über die gesamte Stichprobe lässt sich zu den Bedingungen jenseits des Lebens im Privathaushalt (also in einer „Einrichtung“) keine Aussage treffen.

Erwerbstätigkeit

In der Alterskategorie 55-74 bestätigen 99% der Befragten eine überwiegende Erwerbstätigkeit in ihrem Leben, Befragte ab 75 Jahren und älter zu ca. 98%. Im Vergleich der vier Raumkategorien besteht kein signifikanter Unterschied. Sowohl in den Altersgruppen als auch in den Raumkategorien überwiegt die Erwerbstätigkeit als Angestellte/r / FacharbeiterIn. Unterschiede zwischen den Altersgruppen und den Raumkategorien lassen sich hier nicht erkennen.

Berufsausbildung

Auch hier lässt sich im Vergleich der vier Raumkategorien kein Unterschied feststellen. In der Altersklasse 55 bis 74 Jahre besitzen lediglich 4% der Befragten keinen Berufsabschluss, in der Kategorie 75 Jahre und älter sind es hingegen 13% der Befragten.

Schulbildung

Je jünger die Befragten sind, desto eher verfügen sie über einen höheren Bildungsabschluss. Dies betrifft hauptsächlich einen im Vergleich zur älteren Gruppe geringen Anteil von Personen in der jüngeren Altersklasse mit Hauptschul-/Volksschulabschluss zugunsten des Real schulabschlusses und der allgemeinbildenden polytechnischen Oberschule.

Haushaltsbudget

Hier zeigt sich ein mit 60% deutlich höherer Anteil von Personen mit einem Nettoeinkommen bis zu 1300€ in der Raumkategorie 4 (weiterer Metropolenraum: Verflechtungsbereiche) im Vergleich zu den anderen drei Raumkategorien wo sich diese niedrigeren Einkommensklassen „nur“ auf ca. 35-40% der Befragten verteilen. Ca. 93% der jüngeren Altersklasse und ca. 96% der Befragten der älteren Altersklasse geben als wesentlichen Teil des Budgets in ihrem Haushalt die Rente an.

1.2 Mobilitätsbezogene Basisdaten

Um einen ersten Eindruck über das Mobilitätsverhalten der Befragten zu erhalten, erfolgt in Kapitel 1.2 eine Betrachtung der Häufigkeit der Nutzung diverser Fortbewegungsmittel (Frage 12). Anschließend an diese eher allgemeine Charakterisierung des Aktivitätsverhaltens der Stichprobe wird das Augenmerk auf die dafür grundlegende Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln gelenkt. Neben Anzahl der Fahrzeuge (Fahrrad, Motorrad, Moped, Mofa, Auto) in Frage 9 liegen ebenso Angaben zum Führerscheinbesitz (Frage 10) vor. Um die Basisinformationen zu komplettieren, erfolgt abschließend eine Analyse der in den letzten 12 Monaten von den Befragten zurückgelegten Strecke mit dem PKW (Frage 11).

Häufigkeit der Nutzung von Fortbewegungsmitteln

„zu Fuß gehen“

Während die jüngeren Alten (55-74 Jahre) noch zu ca. 80% nahezu täglich zu Fuß unterwegs sind, sinkt dieser Wert in der älteren Altersgruppe auf ca. 75%. Dies Bild zeigt sich unabhängig von den Raumkategorien.

„Radfahren“

In der Alterskategorie 55-74 Jahre fahren ca. 2/3 der Befragten regelmäßig Rad. Die 75 Jährigen und älteren hingegen nutzen nur zur Hälfte das Rad regelmäßig, 1/3 in dieser Altersklasse hat das Radfahren bereits aufgegeben. Über alle Räume hinweg nutzen ca. 60-70% der Befragten das Rad mindestens wöchentlich. Erkner sticht hier mit einer Nutzung von 82% heraus. Über alle Raumkategorien hinweg sind die jüngeren Alten die aktiveren Radfahrer.

„Auto selbst fahren“

Hier zeigen sich deutliche Altersunterschiede. Die jüngeren Alten nutzen das Auto als Fahrer mit ca. 70% mindestens wöchentlich, wohingegen nur knapp die Hälfte der älteren Alten das Auto regelmäßig (mindestens wöchentlich) nutzt. 44% in dieser Alterskategorie geben an, das Auto nie zu nutzen. Im Verflechtungsbereich des weiteren Metropolraumes (R4) sind ca. 70% mindestens wöchentlich mit dem PKW unterwegs. Die jüngeren Alten erreichen hier einen Wert von 80%, wohingegen die Nutzung mit zunehmendem Alter in dieser Raumkategorie absinkt. Die älteren Alten nutzen demzufolge noch zu 60% den PKW als Fahrer. In den Mittelzentren, Erkner eingeschlossen, fahren insgesamt über 40% der Befragten nie mit dem Auto.

„Auto als Beifahrer“

Ungefähr 1/3 der Befragten im Landkreis Oder-Spree ist mindestens wöchentlich als Beifahrer unterwegs. Diese Tendenz zeigt sich über beide Alterskategorien hinweg. Im Vergleich

der Raumkategorien wird deutlich, dass man in den Mittelzentren deutlich weniger auf die Nutzung des Autos auch als Beifahrer angewiesen ist.

„Linienbus“

Die 55-74 Jährigen nutzen zu mehr als 60% die Linienbusse nie. In der Altersklasse 75+ trifft dies nur auf gut die Hälfte zu, ein Drittel nutzt den Linienbus gelegentlich. Die „Nichtnutzung“ der Linienbusse stellt sich in den Raumkategorien sehr unterschiedlich dar. Der Verflechtungsbereich des „weiteren Metropolenraumes“ (R4) stellt hier die Spitze mit ca. 70%, gefolgt von den Mittelzentren (einschließlich Erkner) mit ca. 50%. Allein im Berliner Umland (R2) hält sich die „Nichtnutzung“ mit 28% in Grenzen. Diese Proportionen über die Raumkategorien bleiben über die Alterskategorien erhalten.

„Straßen-, S- oder U-Bahn“

Über die Altersklassen hinweg werden Straßen-, S- oder U-Bahn nur geringfügig genutzt. Bei den jüngeren Alten beträgt der Anteil der Nichtnutzung ca. 70%, bzw. bei den älteren Alten 83%. In den Raumkategorien 3 und 4 („Verflechtungsbereiche“) werden von mehr als 90% Straßen-, S- oder U-Bahn nie genutzt. Dagegen nutzen die Befragten im Berliner Umland (inklusive Erkner) diese ÖPNV Angebote zu 3/4, wenn auch zum Großteil seltener als einmal pro Woche.

„Taxi“

In beiden Altersklassen wird das Taxi selten bis gar nicht genutzt. Dies gilt für alle Raumkategorien.

„Regionalzug“

Weit über die Hälfte in beiden Altersgruppen nutzt den Regionalzug nie, wohingegen um die 40% dies seltener als einmal die Woche tun. Im R4 („Verflechtungsbereiche: weiterer Metropolenraum“) nutzen die älteren Alten zu ca. 70% den Regionalzug nie. Die jüngeren Alten in den Mittelzentren (R1, R3) nutzen den Regionalzug im Vergleich zu den Personen ab 75+ etwas häufiger. Die Anbindung der Mittelzentren an das Regionalbahnnetz führt zu einer Nutzung von 72% in Erkner (R1) und fast 60% in den Mittelzentren im Verflechtungsbereich (R3).

„Fernzug“

Fernzüge werden von beiden Altersklassen selten oder nie genutzt. Diese Tendenz der Nichtnutzung zeigt sich über alle Raumkategorien hinweg, wobei die Nichtnutzung innerhalb der Raumkategorien zwischen 2/3 der Stichprobe (R1, R3: „Mittelzentren“) und 3/4 der Stichprobe (R2, R4: „Verflechtungsbereiche“) variiert.

„Reisebus“

Weit über 50% beider Altersgruppen nutzen Reisebusse, wenn auch seltener als einmal pro Woche (wahrscheinlich Tagesausflüge, s. S.18). Insgesamt betrachtet, verteilt sich die Nutzung räumlich verstärkt auf das Mittelzentrum Erkner (63%) und das Berliner Umland (72%). Die jüngeren Alten im „weiteren Metropolenraum“ (R3, R4) nutzen Reisebusse tendenziell häufiger als die ältere Kohorte.

Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

70% der Haushalte verfügen über ein Auto, wobei vor allem die „Verflechtungsbereiche“ (R2, R4) besonders gut ausgestattet sind. Gravierender noch ist der Unterschied zwischen den Altersgruppen: bei den Jüngeren ist in ca. 82% der Haushalte ein PKW vorhanden, bei den Älteren nur bei ca. 54%. Unbeschadet dieser Differenz sind in beiden Gruppen die Haushalte in den Verflechtungsbereichen besser ausgestattet als in den beiden Mittelzentren.

Bezüglich der Verfügbarkeit von Fahrrädern sind alle Haushalte in allen Raumkategorien mit ca. 80% ausgestattet. Dabei liegen die Haushalte der jüngeren Älteren überall mit ca. 90% weit vor denen der Befragten 75+. Eine nähere Betrachtung vorhandener Motorräder, Mopeds, Mofas lohnt wegen der geringen Zahlen nicht.

Führerscheinbesitz

Der Führerscheinbesitz für PKW ist im weiteren Metropolenraum (R3, R4) deutlich verbreiteter (ca.72%; ein gutes Viertel besitzt keinen Führerschein) als im Berliner Umland (R1, R2: durchschnittlich 55%; 1/3 in R2 und 50% in R1 besitzen keinen Führerschein). Dies gilt ebenso, wenn auch auf weit niedrigerem Niveau, für den Motorrad-Führerschein. Während die Altersgruppe 55-74 zu knapp 80% einen Führerschein besitzt, ist dies bei den 75+ Personen gut die Hälfte (54%). Diese beiden geschilderten Hauptunterschiede finden sich ungebrochen in den Regionen für die beiden Altersgruppen.

Jährliche Fahrleistung

Das Gros der Fahrten findet im Bereich zwischen 5.000 und 10.000 km im Jahr statt (knapp 40%). Tendenz ist, dass im „weiteren Metropolenraum: Verflechtungsbereich“ (R4) weniger häufig auf das Auto verzichtet wird (werden kann). Je höher das Alter, desto geringer fällt die Fahrleistung aus. Das geht bis dahin, dass knapp ein Viertel der älteren Antwortenden nicht selber mit dem Auto fährt. Andererseits sind es gerade die Älteren, welche im „weiteren Metropolenraum: Verflechtungsbereich“ (R4) häufiger als die Jüngeren mehr Jahreskilometer erzielen.

Verknüpfung mit Mobil

Diese aus der Befragung ermittelten Basisdaten zur Mobilität unserer Stichprobe lassen sich sehr gut im Kontext des MOBIL 2030-Projektes positionieren, auch wenn dort die künftigen Älteren (Babyboomer) befragt wurden, welche eine Automobilgeneration mit quasi flächendeckendem Führerscheinbesitz sowie hoher PKW-Nutzung sind. So ist das Auto laut 90% dieser 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. Die Dominanz des automobilen Leitbildes ist ersichtlich, wenn auch nicht nur aus emotionalen, sondern auch aus wohlbegründeten funktionalen Gründen. Diese Ergebnisse aus dem „Umfeld I: Gesellschaftliche Rahmenbedingungen“ des MOBIL 2030-Projektes lassen sich detaillieren. Wenn Intermodalität der Mobilitätsformen sich aus Notwendigkeit durchsetzt, wird von den Babyboomern zum einen Bereitschaft zur Nutzung diverser Mobilitätsformen signalisiert: 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 häufiger zu Fuß gehen. Aber vor allem auf dem Lande lebenden Personen geben an, dass die Möglichkeit, alltägliche Aktivitäten ohne PKW zu erledigen, sehr schlecht sei. Insgesamt wird der PKW also auch in der Zukunft als sehr wichtig eingeschätzt. Es geht also darum, Wege zu finden, um auch den künftigen Älteren weiterhin ein mobiles Leben zu ermöglichen, sei es dadurch, dass sie im Automobilverkehr gehalten oder dass die alternativen Verkehrsformen für sie attraktiver/akzeptabler und vor allem sicherer gestaltet werden. Diese Zukunft hat allerdings im Landkreis Oder-Spree schon begonnen, wie die beiden nächsten Abschnitte zeigen werden.

1.3 Tägliche Erledigungen und Aktivitäten

Hier im Abschnitt 1.3 wird danach gefragt, welches Fortbewegungsmittel für folgende täglichen Erledigungen genutzt wird: Lebensmitteleinkäufe (Frage 20), weitere Einkäufe/Erledigungen (Frage 21), Besuch von Sport-/kulturellen Veranstaltungen (Frage 23), Besuch von Verwandten und Freunden (Frage 24; dazu Frage 25, in welcher Entfernung diese Freunde/Verwandten leben, ergänzt um die Fragen 6, 7 und 8, welche die Anzahl der Kinder, die Kontakthäufigkeit zu diesen und die Entfernung zu den Wohnorten der Kinder zum Gegenstand haben), Besuch von Sport- und Wellnessaktivitäten (Frage 26); Besuch von Seniorentreffs (Frage 28; dazu Frage 27, was für eine Einrichtung dies genau ist). Als Kontextinformation wurde die Beantwortungen der Frage 18 nach der Häufigkeit der entsprechenden Aktivität und der Frage 19 danach, wie gut diese Aktivitäten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erledigen sind, genutzt. Diese Problematik wird durch die Analyse weiterer Fragen zum ÖPNV noch näher beleuchtet, in denen es um die Gründe der Nichtnutzung geht (Frage 14), die Entfernung der Haltestellen von der Wohnung (Frage 13), die Informationsangebote bzgl. ÖPNV (Frage 15), die Art des benutzten Tickets (Frage 16), die Verbesserungspotentiale des ÖPNV (Frage 17) und um die Bekanntheit neuer Verkehrsangebote (Frage 43). Darüber hinaus wurde in der Frage 29 nach der Häufigkeit von Tagesausflügen und nach dem dafür genutzten Verkehrsmittel gefragt (Frage 30). Die abschließenden Fragen 33, 34 und 35 zu Inter-

netnutzung sollen das Verhältnis zwischen virtueller und räumlicher Mobilität in dieser Stichprobe beschreiben.

Lebensmitteleinkäufe

Lebensmitteleinkäufe gehören für beide Altersgruppen zu den häufigsten Aktivitäten (nur 2 % der jüngeren Älteren und 6% der alten Älteren kaufen nie ein). Die jüngeren Älteren favorisieren dabei die Erledigung von Einkäufen in größeren Abständen (82% mind. einmal wöchentlich). Die Bewohner der Mittelzentren (einschließlich Erkner) erledigen ihre Lebensmitteleinkäufe im Vergleich zu den Bewohnern in den Raumkategorien R2 und R4 (Verflechtungsbereiche) vermehrt täglich. Personen der Altersklasse 75+ im „weiteren Metropolenraum: Verflechtungsbereiche“ (R4) kaufen zum einen in zeitlich größeren Abständen ein. Fast 10% dieser Gruppe in diesem Raum kaufen jedoch zum anderen gar nicht mehr ein; dies findet sich, in der jüngeren Altersgruppe so nicht.

Bezüglich der Frage, welche Verkehrsmittel für das Einkufen von Lebensmitteln verwendet werden, lässt sich ein deutlicher Altersunterschied feststellen: knapp zwei Drittel (64%) der jüngeren Befragten nutzen den PKW (als Fahrer) für Lebensmitteleinkäufe, während dies nur für ungefähr ein Drittel (34%) der älteren Altersgruppe zutrifft. Das Fahrrad wird tendenziell auch eher von der jüngeren Gruppe genutzt, während Ältere etwas häufiger zu Fuß gehen, aber vor allem auch den Bus häufiger – aber eben nicht oft – nutzen (13%) als die Jüngeren (5%).

Betrachtet man die vier Räume, lässt sich feststellen, dass in den Mittelzentren (einschließlich Erkner, also R1+R3) wesentlich häufiger zu Fuß gegangen und Fahrrad gefahren wird (jeweils über 50% der Befragten) als in den Verflechtungsbereichen (R2+R4) – dort gehen nur 20-30% zu Fuß, ca. ein Drittel nutzt das Fahrrad. In der letzteren Raumkategorie wird das Auto dafür häufiger als Beifahrer genutzt (ca. 45%) als in den Mittelzentren (unter 30%). Besonders im „weiteren Metropolraum: Verflechtungsbereiche“ (R4) nutzen vor allem die jüngeren Befragten den PKW (75%), während nur ca. 41% der Älteren dort selbst fahren.

70 % aller Befragten geben an, dass Lebensmitteleinkäufe mit öffentlichen Verkehrsmitteln eher schlecht bis gar nicht zu erledigen sind. Bei Betrachtung der Raumkategorien stellt der „weitere Metropolenraum: Mittelzentren“ (R3) im Gegensatz zu den anderen drei Raumkategorien in der Form eine Ausnahme dar, dass dort ca. 42% die Möglichkeiten als „eher gut“ bzw. „sehr gut“ einschätzen, Lebensmitteleinkäufe mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu tätigen.

Weitere Einkäufe/ Erledigungen

Auch weitere Einkäufe und Erledigungen gehören für beide Altersgruppen zu den häufigsten Aktivitäten (nur 2% der jüngeren Älteren und 7% der alten Älteren gehen dieser Aktivität nie nach). Hier gibt es auch keine Unterschiede im zeitlichen Takt. Diese Aktivitäten werden in der Regel nicht täglich ausgeführt.

Im Gegensatz zu den Lebensmitteleinkäufen werden die weiteren Einkäufe und Erledigungen in allen Raumkategorien in der Mehrzahl seltener als einmal pro Woche ausgeführt. Erledigungen seltener als wöchentlich vorzunehmen ist im „weiteren Metropolenraum“ besonders ausgeprägt. Bei den „weiteren Einkäufe/Erledigungen“ lassen sich dieselben Altersunterschiede feststellen wie für Lebensmitteleinkäufe. Ebenso wird vor allem in den „Verflechtungsbereichen“ (R1+R3) überwiegend das Auto – als Fahrer und Beifahrer – genutzt. Im Berliner Umland, einschließlich Erkner (R1+R2) werden von gut einem Viertel außerdem die Straßenbahn, S- oder U-Bahn für weitere Einkäufe genutzt, während dies im „weiteren Metropolenraum“ von keinem Befragten angegeben wurde. Dies zeigt sich vor allem in der älteren Gruppe der Teilnehmer. Auch Busse werden im „Berliner Umland“ häufiger genutzt – wiederum besonders von den Älteren, wobei dies insgesamt aber nur unter 20% der Stichprobe tun.

Wie bei den Lebensmitteleinkäufen geben ebenfalls 70% aller Befragten an, dass „weitere Einkäufe/ Erledigungen“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln eher schlecht bis gar nicht zu tätigen sind. Bei Betrachtung der Raumkategorien stellen die „Mittelzentren“ (R1+R3) im Gegensatz zu den „Verflechtungsbereichen“ in der Form eine Ausnahme dar, dass dort ca. 40% die Möglichkeiten für „eher gut“ bzw. „sehr gut“ einschätzen, „weitere Einkäufe/Erledigungen“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu tätigen.

Freunde/ Bekannte/ Familie besuchen

Da es hier um Freunde, Bekannte *und* Familie geht, interessieren auch die familiären Verhältnisse bezüglich der Kinder. 74% der jüngeren Alten haben 1-2 Kinder, während die älteren Alten zu 68% 2 und mehr Kinder haben. Dies gilt für alle Raumkategorien. Die vermutete Tendenz, dass im „weiteren Metropolenraum“ Befragte mit mehr Kindern leben, kann durch die Stichprobe nicht bestätigt werden. Der regelmäßige Kontakt zu den Kindern ist bei beiden Altersgruppen mit 87% stark ausgeprägt und zeigt sich über alle Raumkategorien in der gleichen Intensität. Bei beiden Altersgruppen leben zu mehr als 80% zumindest einige der Kinder in unmittelbarer Nähe, d.h. im gleichen Ort und/oder ein paar Orte weiter.

Unterschiede zwischen den beiden Altersgruppen in den Besuchshäufigkeiten von Familie, Bekannten und Freunden ergeben sich vor allem daraus, dass bei den Älteren 11% keinerlei Besuche mehr machen bzw. 44% dies seltener als einmal pro Woche tun (dies gilt über alle Raumkategorien). Die Besuchsintensitäten bei den Jüngeren sind höher. Im Vergleich der Raumkategorien ließ sich kein systematischer Unterschied in den Besuchshäufigkeiten feststellen.

Für Besuche bei Freunden/Bekannten/Familie kann man nur bezüglich der Nutzung des PKW als Fahrer einen Altersunterschied feststellen: Zwei Drittel der jüngeren, aber nur ein Drittel der älteren Teilnehmer fährt selbst PKW. In den „Mittelzentren“ (R1+R3) gehen mehr Personen zu Fuß (39-49%), um Freunde/Bekannte/Verwandte zu besuchen als in den „Verflechtungsbereichen“ (25-37%). Der PKW wird besonders im „weiteren Metropolenraum: Ver-

„Verflechtungsbereiche“ (R4) genutzt – von knapp 60% aller Befragten als Fahrer, während dies in den drei anderen Raumkategorien für weniger als die Hälfte der Befragten (36-44%) zutrifft. Busse werden in den „Mittelzentren“ (R1+R3) häufiger genutzt, jedoch auch nur von ca. 10% der Befragten, Straßen-, S- oder U-Bahnen von knapp einem Viertel im „Berliner Umland“ (R1+R2).

Betrachtet man nur die „Verflechtungsbereiche“ (R2+R4), fällt in Bezug auf die PKW-Nutzung auf, dass sich im „Berliner Umland“ (R2) ältere von jüngeren Befragten nicht unterscheiden (jeweils ca. 44%), während im „weiteren Metropolenraum“ (R4) das Auto von Jüngeren deutlich häufiger genutzt wird als von Älteren (70% vs. 41%).

In den „Mittelzentren“ (R1+R3) geben tendenziell mehr Befragte die Entfernung zum/zur meistbesuchten Freund/in bzw. Verwandten als „unter 1 km“ an als im „Verflechtungsbereich“ (R2+R4). Darüber hinaus geben Ältere tendenziell kürzere Distanzen an.

Während in drei Raumkategorien um die 60% angeben, dass Freunde/Bekannte/Familie schlecht bis gar nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu besuchen sind, wird dies von ca. 72% im „weiteren Metropolenraum: Verflechtungsbereich“ (R4) angegeben. Besonders ungünstig wird die Situation hier von den jüngeren Älteren gesehen, denn ca. 82% schätzen hier die ÖPNV-Situation als ganz schlecht ein (vgl. deren PKW-Nutzung).

Zum Abschluss: In der erwähnten VW-Studie MOBIL 2030 spielen die „sozialen Netze“ ebenfalls eine bedeutsame Rolle, nicht zuletzt auch für die Mobilität der (künftigen) älteren Menschen. Die Babyboomer prognostizieren für sich selbst sogar eine weitere Zunahme der Besuche bei Freunden und Bekannten für das Jahr 2030. Daraus entsteht als Herausforderung für 2030 dem verstärkten Bedürfnis Älterer nach Mobilität auch über größere Distanzen hinweg Rechnung zu tragen.

Seniorentreffs

Seniorentreffs werden, über beide Altersgruppen betrachtet, von knapp einem Drittel nie besucht. Bei den restlichen zwei Dritteln besuchen die Senioren in der Mehrzahl seltener als einmal pro Woche die Seniorentreffs. Für die Raumkategorie 4 „weiterer Metropolenraum: Verflechtungsbereiche“ ist dieses Phänomen besonders ausgeprägt. Insgesamt kann jedoch bezüglich der Seniorentreffs zwischen den Raumkategorien kein systematischer Unterschied festgestellt werden, wie dies auch an der besuchten Art des Seniorentreffs deutlich wird: In beiden Alterskategorien wird von etwas mehr als der Hälfte der Befragten der Seniorentreff der Gemeinde besucht. Im Vergleich der Raumkategorien, wird insbesondere im „weiteren Metropolenraum: Verflechtungsbereiche“ (R4) der Seniorentreff der Gemeinde besucht (72%). Während im „Berliner Umland“ (R1+R2) knapp die Hälfte der Senioren diesen Treff besucht, sind dies im „weiteren Metropolenraum: Mittelzentren“ (R3) nur 16%. Von einem Drittel (33%) der Jüngeren bzw. 44% der Älteren wird der Seniorentreff eines Wohlfahrtsverbandes besucht. In den Mittelzentren (R1+R3) besucht über die Hälfte der Teilnehmer den

Seniorentreff eines Wohlfahrtverbandes – in den Verflechtungsbereichen ist dies jeweils nur ein gutes Viertel.

In beiden Alterskategorien geht jeweils mehr als die Hälfte der Befragten zu Fuß zum Seniorentreff. Auch das Fahrrad wird von beiden Gruppen annähernd gleich oft genutzt (ca. 40%). Ebenfalls gleich häufig wird von den Jüngeren der PKW als Fahrer genutzt, während nur 23% der Älteren selbst zum Seniorentreff fahren. In beiden Gruppen fährt ein knappes Drittel als Beifahrer mit. In den „Verflechtungsbereichen“ fahren die Senioren häufiger mit dem PKW zum Seniorentreff (ca. 37%) als in den „Mittelzentren“ (ca. 16%).

Circa 64% aller Befragten geben an, dass Seniorentreffs mit dem ÖPNV schlecht bis gar nicht zu erreichen sind. Erkner sticht mit ca. 50% der Nennungen – betreffend der positiven Erreichbarkeit von Seniorenzentren hervor. In allen anderen drei Raumkategorien überwiegen die Negativnennungen deutlich mit mehr als 60%. Die jüngeren Alten sehen im gesamten weiteren Metropolenraum größere Schwierigkeiten als die über 75-jährigen Seniorentreffs mit dem ÖPNV zu erreichen.

Sport-/ kulturelle Veranstaltungen

Sport- und kulturelle Veranstaltungen werden von der jüngeren Altersgruppe zu insgesamt 85% besucht und von der älteren Altersgruppe zu 75%. Die Besuchshäufigkeiten kulminieren bei „seltener als einmal pro Woche“. Letzteres gilt auch über sämtliche Raumkategorien hinweg: Solche Veranstaltungen werden von knapp zwei Dritteln seltener als einmal pro Woche besucht.

Wie auch bei anderen Aktivitäten nutzen die jüngeren Senioren auf dem Weg zu kulturellen und Sportveranstaltungen deutlich häufiger den PKW als Fahrer (60% vs. 33%), beim Fahrrad zeigt sich dies nur als Tendenz (31% vs. 21%). Zu Fuß geht in beiden Altersgruppen rund ein Drittel der Befragten. In den Räumen zeigt sich wieder eine verstärkte Nutzung des PKW in den „Verflechtungsbereichen“ (R2+R4). Busse werden von ca. 12% der Befragten im „Berliner Umland“ (R1+R2) genutzt, Bahnen im selben Raum von 20-27%. Im „weiteren Metropolenraum“ wird der ÖPNV kaum genutzt, um zu kulturellen oder Sportveranstaltungen zu gelangen. Betrachtet man beide Altersgruppen in allen vier Raumkategorien, wird deutlich, dass besonders die ältere Seniorengruppe in den „Mittelzentren“ (R1+R3) zu Fuß geht, was die verminderte PKW-Nutzung gerade dieser Gruppe in den Mittelzentren widerspiegelt.

Die Möglichkeit Sport-/ kulturelle Veranstaltungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen, wird von den beiden Altersgruppen unterschiedlich eingeschätzt: Während 78% der jüngeren Altersgruppe angeben, dass Sport-/ kulturelle Veranstaltungen sehr schlecht bis gar nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind, geben dies die Älteren „nur“ zu 64% an. Bei Betrachtung der Raumkategorien stellt das „Berliner Umland: Verflechtungsbereich“ (R2) im Gegensatz zu den anderen drei Raumkategorien in der Form eine Ausnahme dar, dass dort ca. 36% die Möglichkeiten „eher gut“ bzw. „sehr gut“ einschätzen, Sport-/ kulturelle Veranstaltungen mit dem ÖPNV zu besuchen.

Sport-/ Wellnessaktivitäten

Ein Viertel der jüngeren Älteren und 50% der älteren Befragten üben keinerlei sportliche oder Wellnessaktivitäten aus. Von den übrigen Teilnehmern geht in beiden Gruppen mehr als die Hälfte der Befragten mindestens einmal pro Woche Sport- und Wellnessaktivitäten nach. Bezüglich der Sport- und Wellnessaktivitäten ist zwischen den Raumkategorien kein systematischer Unterschied zu finden, auch dann nicht, wenn man diese altersspezifisch betrachtet.

In der jüngeren Altersgruppe fahren rund 56% selbst mit dem PKW zu Sport- und Wellnessaktivitäten, rund 45% in dieser Altersgruppe nutzen das Fahrrad, womit sie diese Verkehrsmittel jeweils häufiger nutzen als die älteren Befragten (jeweils ca. 35%) – dieser Altersunterschied zeigt sich am deutlichsten im „weiteren Metropolenraum: Verflechtungsbereiche (R4)“. Beide Altersgruppen gehen etwa gleich häufig zu Fuß (knapp 40%) oder fahren als Beifahrer (knapp 30%) zu diesen Veranstaltungen. In den Räumen zeigt sich wieder eine verstärkte Nutzung des PKW in den Verflechtungsbereichen (R2+R4). Circa 75% aller Befragten geben an, dass Sport-/ Wellnessaktivitäten mit dem ÖPNV schlecht bis gar nicht zu erreichen sind. Raumkategorie 3 („weiterer Metropolenraum: Mittelzentren“) steht mit nur 61% der Nennungen in den Antwortmöglichkeiten „eher schlecht“ bis „gar nicht zu erreichen“ noch positiv da. Alle anderen Raumkategorien verzeichnen hier Werte von über 75% bezüglich der äußerst eingeschränkten Erreichbarkeit mit dem ÖPNV. Dieses Muster bleibt auch unter expliziter Berücksichtigung der Altersklassen in den Raumkategorien bestehen.

Öffentlicher Personenverkehr – näher beleuchtet

Die am häufigsten genannten Gründe für keine/seltene ÖPNV-Nutzung liegen wohl in einer grundsätzlichen Haltung: „Fahre prinzipiell nicht ÖPNV“ sowie einem „unpassenden“ ÖPNV-Angebot. Zudem gab ein auffallend großer Anteil der Befragten als Grund der Nichtnutzung eine zu hohe Komplexität an. Auffälligerweise empfinden die jüngeren Alten dies häufiger als Hinderungsgrund im Vergleich zu den Personen ab 75+. Auffallende Tendenzen oder Diskrepanzen zwischen den Raumkategorien waren jedoch nicht festzustellen. Die „sonstigen“ Aussagen zu Gründen einer seltenen oder nicht vorhandenen ÖPNV-Nutzung bilden ebenfalls über alle vier Raumkategorien hinweg Schwerpunkte auf einer „prinzipiellen“ Nichtnutzung des ÖPNV sowie einem als „unpassend“ eingestuften ÖPNV-Angebot. Generell hat ein großer Anteil der Personen, welche der Kategorie „Fahre prinzipiell nicht ÖPNV“ zugeteilt werden konnte, die Aussage getätigt, dass sie noch mit dem eigenen PKW fahren, bzw. noch über den privaten PKW mobil sind. Die Nutzung des ÖPNV wird also hier als „Notlösung“ (vgl. ÖPNV-Nutzung „nur zu bestimmten Anlässen/als Ausnahme“) angesehen.

In einer weiteren Frage ging es um die Entfernung der Haltestellen von der Wohnung/Haus als möglichen Grund für eine verminderte Nutzung des ÖPNV. Die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle ist über alle Raumkategorien hinweg ähnlich verteilt: Für den Großteil der Befragten befindet sich die nächstgelegene Haltestelle nicht weiter als 500 Meter entfernt. Dies deutet somit einerseits auf ein räumlich gut verteiltes Busnetz hin; die Tatsache, dass Linien-

busse dennoch laut den zuvor dargestellten Ergebnissen nur sehr selten genutzt werden, lassen auf der anderen Seite eher ein Defizit im Angebot (z.B. Taktung, Fahrzeiten) vermuten.

Die Entfernungen zum nächstgelegenen Bahnhof zeigt hohe Distanzen für die Raumkategorie 4: 53% der Befragten leben 5 km oder sehr viel weiter vom nächsten Bahnhof entfernt. 34,6% der Befragten aus diesen Bereichen geben eine Entfernung von zehn Kilometern oder mehr an; 26,4 % leben zwischen fünf und zehn Kilometer entfernt vom nächsten Bahnhof. Für das „Berliner Umland“ zeigt sich ein Schwerpunkt auf einer Entfernung zwischen 5 und zehn Kilometern – mehr als 2/3 der Befragten (ca. 70%) geben diese Distanz an. Die „Mittelzentren“ (einschließlich Erkner) sind hingegen vergleichsweise gut angebunden an den Schienenverkehr: keiner der Befragten ist zehn Kilometer oder weiter vom nächsten Bahnhof entfernt.

Auf die Frage nach der am häufigsten genutzten Informationsquelle zum ÖPNV sticht der Fahrplanaushang hervor. Ebenfalls hohe Werte erhält das gedruckte Informationsmaterial, gefolgt von der persönlichen Auskunft. Diese Favorisierung gilt über alle Raumkategorien und scheint charakteristisch für die in dieser Befragung erfasste Altersklasse zu sein, wobei im Vergleich die Jüngeren eher gedrucktes Material, die Älteren eher die persönliche Auskunft favorisieren. Dies erfordert somit Maßnahmen, um einerseits einen Zugang dieser Bevölkerungsgruppen zu „neuen“ Informationsquellen zu erschließen und andererseits für den Erhalt der „klassischen“ Orientierungsmöglichkeiten im ÖPNV zu sorgen.

Die Anzahl der Antworten bezüglich der genutzten Tickets ist zu gering, um sinnvolle Aussagen über Altersklassen oder gar Raumkategorien hinweg machen zu können. Generell scheinen die Älteren dazu zu neigen, Einzelfahrscheine und Tageskarten zum Normalpreis zu kaufen.

Der Verbesserungsbedarf im ÖPNV zielt über alle Raumkategorien hinweg auf Verbesserung des Angebots. Zusätzliche Schwerpunkte liegen für die Raumkategorie 3 („weiterer Metropolenraum: Mittelzentren“) in der mangelhaften Informationsbereitstellung.

Die Bekanntheit der innovativen ÖPNV-Angebote (Rufbus, Bürgerbus, Anruf-Sammeltaxi, private Mitfahrgelegenheiten) im Landkreis Oder-Spree zeigt ein generelles Informationsdefizit für den Landkreis Oder-Spree: Alle Angebote waren dem Großteil der Befragten nicht bekannt, so dass nur eine äußerst geringe Nutzung (13 Personen) vorlag.

Tagesausflüge

Neben den alltäglichen Aktivitäten waren auch die Häufigkeit von Tagesausflügen (Frage 29) und die Nutzung entsprechender Verkehrsmittel (Frage 30) von Interesse. Gut die Hälfte der Befragten unternimmt regelmäßig Tagesausflüge, von „einmal pro Woche“ bis „2- bis 5-mal im Halbjahr“. Dabei sind die Jüngeren in ihren Unternehmungen aktiver. 6% der Befragten unternehmen nie Tagesausflüge, wobei hier der Schwerpunkt in der Altersklasse 75+ liegt.

Als Verkehrsmittel für Tagesausflüge zeigt sich über alle Raumkategorien hinweg eine Dominanz privater Busunternehmen, vor allem bei den Älteren (75+) mit ca. 70%. In Raumkategorie 4 wird zudem von einem hohen Prozentsatz (vor allem bei den Jüngeren) angegeben, diese Ausflüge als Fahrer mit dem Auto zu unternehmen, während in Erkner (R1) auch Nahverkehrszüge und im „weiteren Metropolenraum: Mittelzentren“ (R3) das Fahrrad wichtige Verkehrsmittel für diese Aktivitäten darstellen. Dabei wird das Fahrrad generell sehr viel intensiver von den jüngeren Älteren genutzt.

Verknüpfung Mobil

An dieser Stelle – nach dem Überblick über diese mit räumlicher Mobilität verbundenen Aktivitäten – sei noch einmal eine Verbindung zum Projekt MOBIL 2030 erlaubt. Die Babyboomer sind – zumindest laut eigener Aussage – tendenziell daran interessiert, für ihre Alltags- und vor allem Freizeitaktivitäten verstärkt auf alternative Verkehrsmittel zum eigenen PKW zurückzugreifen. Dies ist natürlich eine honorige Verhaltensintention. Damit daraus Verhalten wird, müssen eben entsprechende infrastrukturelle Voraussetzungen bzw. Angebote geschaffen werden, wie z. B. Kombinationen aus Eintrittskarten/ÖPNV-Tickets. Die Herausforderungen für Städte/Kommunen/Gemeinden bestehen darin, den veränderten (freizeitbezogenen) Mobilitätsintentionen (im Falle von MOBIL 2030 der Babyboomer) Rechnung tragen und dieser Gruppe in dieser Richtung attraktive Dienstleistungen und entsprechende Infrastruktur anzubieten, wenn z.B. in der dortigen Befragung jeweils 40% angeben, dass sie das Fahrrad häufiger bzw. genau so oft wie schon in der Gegenwart nutzen werden. Entsprechende Befunde gibt es für das Zufußgehen.

Aber eben nicht nur die Babyboomer besitzen laut eigener Auskunft ein hohes Interesse an „smart mode“ Mobilität, sondern auch in der vorliegenden Stichprobe wird diese Form gewählt, wo immer es geht. Daraus lässt sich wieder eine Herausforderung ableiten, nämlich einen „kulturellen“ Wandel bei der Raum- und Verkehrsplanung herbeizuführen, sodass der öffentliche Raum „Lebensraum“ für verschiedenste Verkehrsteilnehmer wird. Das „realistischere“ Szenario in der Studie Mobil 2030 prognostiziert jedoch allenfalls leichte Verbesserungen bezüglich der Straßen- und Verkehrsplanung für Nicht-Autofahrer.

Nutzung des Internets – virtuelle Mobilität

Die Nutzung des Internets zeigt deutliche Altersunterschiede. Ca. 38% der jüngeren Älteren und nur 16% der Älteren nutzen das Internet für private Zwecke. Räumlich gesehen sticht das „Berliner Umland“ (R2) mit ca. 43% in der privaten Nutzung des Internets hervor.

In den Zwecken der Nutzung des Internets (geistig fit bleiben, Kommunikationsdienste nutzen, etc.) unterscheiden sich die relativ wenigen älteren Internetnutzer nicht. Für Mobilitätszwecke (Fahrkartenkauf) ist das Internet kaum genutzt worden. Das Internet wird also am häufigsten zur Kommunikation sowie für private Zwecke genutzt, wie es auch in dem schon erwähnten Projekt MOBIL 2030 88% der Babyboomerstichprobe tun.

In der vorliegenden Studie ging es auch darum, Auswirkungen der virtuellen auf die räumliche Mobilität zu überprüfen. Allerdings wirkt sich auch bei der Studie MOBIL 2030 die virtuelle Mobilität kaum auf das räumliche Mobilitätsverhalten aus. 62,2 % der Stichprobe geben an, dass sie trotz Internetnutzung genauso häufig unterwegs sind wie vorher. Ein entsprechendes Ergebnis (80%) findet sich in der hier vorgelegten Studie.

1.4 Hilfe, Beratung, ärztliche Versorgung

In diesem vierten Teil der Mobilitätsanalyse geht es um weitere wichtige Aspekte der Daseinsvorsorge – zum einen noch verbunden mit alltäglichen Aktivitäten (Frage 31 nach Hilfe bei außerhäuslichen Aktivitäten und Frage 32, vom wem sie gewährt wird) und zum anderen jenseits dieser Aktivitäten, nämlich Beratungsbedarf bei Problemen (Frage 40), wo diese Beratung eingeholt wird (Frage 41), mit welchem Verkehrsmittel man zu diesem Angebot gelangt (Frage 42). Letztlich geht es dann auch noch um (fach-)ärztliche (Notfall-) Betreuung und Versorgung (Fragen 36 und 37) und die Verkehrsmittel, welche genutzt werden, um diese Ärzte aufzusuchen (Frage 38, 39).

Hilfe im Alltag

Während die jüngeren Alten zu 88% keinerlei Hilfe bei ihren außerhäuslichen Aktivitäten benötigen, sind es bei der Altersklasse 75+ 41%, die regelmäßig, bzw. gelegentlich Hilfe brauchen. In der Raumkategorie 1 (Mittelzentrum Erkner) wird am wenigsten Hilfe benötigt (10%), während der prozentuale Anteil in Raumkategorie 4 („weiterer Metropolenraum: Verflechtungsbereiche“) auf ca. 30% ansteigt, wobei 10% auf regelmäßige Hilfe angewiesen sind. Beides kommt dergestalt zusammen, dass die älteren Befragten im „weiteren Metropolenraum: Verflechtungsbereich“ am ehesten regelmäßige Hilfe benötigen. Die Hilfe bei außerhäuslichen Aktivitäten erfolgt über alle Raum- und beide Altersklassen hinweg zum größten Teil von Angehörigen, Nachbarn oder Bekannten. Bei den Befragten 75+ werden zudem verstärkt Wohlfahrtsverbände zur Unterstützung herangezogen.

Beratung und Hilfe im Alltag und Notfall

Knapp 40% der Befragten brauchen gelegentlich (34%) und/oder regelmäßig (knapp 6%) Beratung und Hilfe bei Fragen und Problemen des alltäglichen Lebens. Dabei zeigen sich keine Unterschiede in den beiden Altersgruppen. Dieser Befund gilt auch für alle Raumkategorien. Die Befragten wenden sich in diesen Fällen mit deutlicher Mehrheit an die Ämter bzw. den Landkreis. Dies tun die jüngeren Älteren häufiger als die alten Älteren, welche gleichermaßen auch die anderen Angebote wahrnehmen (Pflegestützpunkte, Seniorenentreffs, Wohlfahrtverbände, etc.). Dies gilt für den gesamten Landkreis. Detailliertere Aussagen lassen sich wegen der kleinen Fallzahlen angesichts der zahlreichen Alternativen nicht treffen.

Um zu Beratungsangeboten zu gelangen, zeigt sich bei den jüngeren Alten die Präferenz der Automobilnutzung. Bei den älteren Alten hingegen erfolgen durchaus häufiger Hausbesuche durch die beratenden Institutionen. Gleichermäßen häufig werden die Beratungsangebote zu

Fuß oder mit dem Fahrrad aufgesucht. Bei den jüngeren Alten dominiert das Rad, bei der Kategorie 75+ erfolgt das Aufsuchen der Beratungsangebote verstärkt zu Fuß. In den Verflechtungsbereichen zeigen sich einige deutliche Tendenzen in der Nutzung des PKW (als Fahrer und Beifahrer). Demgegenüber suchen die Befragten aus R1 und R3, also in den „Mittelzentren“, Beratungsangebote vorrangig zu Fuß auf. Detailliertere Aussagen lassen sich aufgrund der kleinen Fallzahlen nicht treffen.

Hilfe im Notfall wird vor allem von Angehörigen gewährt, gefolgt vom Notruf 112 und dem Hausarzt. Dies zeigt sich über beide Altersklassen hinweg. Besonders in den „Verflechtungsbereichen“ (R2, R4) wenden sich die Senioren in Notfallsituationen an die Angehörigen, wohingegen in R4 der Hausarzt für beide Altersgruppen eine besonders wichtige Rolle spielt.

Ärztliche Versorgung

Bei dem Bedarf ärztlicher Betreuung zeigt sich ein deutlicher Alterseffekt. Insgesamt 3/4 der Älteren und knapp die Hälfte der Jüngeren benötigen regelmäßige Hilfe. Räumlich betrachtet liegt ein erhöhter Bedarf (70%) der regelmäßigen ärztlichen Betreuung in den „Mittelzentren“ (R1, R3) für alle Altersgruppen vor. Diesem Wert steht eine Nennung von 55% in den „Verflechtungsbereichen“ gegenüber.

Um den Hausarzt aufzusuchen wird vor allem in den „Verflechtungsbereichen“ (R2, R4) das Auto benutzt. Demgegenüber suchen die Befragten aus den „Mittelzentren“ (R1, R3) ihren Hausarzt vorrangig zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf, wobei die alten Älteren das Zufußgehen favorisieren. Die Dominanz des Autos zeigt sich über beide Altersgruppen hinweg, wobei die Jüngeren eher selber fahren und die Älteren gefahren werden. Zudem stellen die Hausbesuche durch den Arzt bei der Altersklasse 75+ eine weitere Alternative dar und finden vorrangig in R4 statt.

Bei den Facharztbesuchen zeigt sich die Dominanz des Autos noch deutlicher über beide Altersgruppen hinweg, wobei die Jüngeren wiederum eher selber fahren und die Älteren gefahren werden. Alle anderen Mobilitätsformen spielen eine nur untergeordnete Rolle. Über alle Raumkategorien hinweg ist das Auto das meistgenannte Verkehrsmittel, wobei die Bewohner der „Verflechtungsbereiche“ (R2, R4) hier offensichtlich verstärkter auf das Auto angewiesen sind. Demgegenüber besitzen die Befragten aus den „Mittelzentren“ (R1, R3) zusätzlich zum Auto auch die Möglichkeit ihren Facharzt zu Fuß oder mit dem Fahrrad aufzusuchen, wobei aber das Auto weiterhin dominiert. Im „Berliner Umland“ (R1, R2) wird zudem die Möglichkeit des dort ja zur Verfügung stehenden ÖPNV moderat genutzt.

2 Handlungsempfehlungen

Der Großteil der Wege der älteren Bürger dient der *Versorgung mit Gesundheits- und Dienstleistungen*. Somit ist die Gestaltung seniorengerechter infrastruktureller Rahmenbedingungen für räumliche Mobilität durch die integrierte Betrachtung der Verkehrsmittelverfügbarkeit zur Nutzung der vorhandenen Bildungs-, Freizeit- und Versorgungsangebote sowie die Sicherung attraktiver Mobilitätsangebote über die gesamte Mobilitätskette (von Haustür zu Haustür) ein wichtiger Schlüsselfaktor für die Gestaltung eines selbstbestimmten Lebens der Seniorinnen und Senioren. Für solche Planungen gibt es gute Prinzipien und manch sinnvolle Vorschläge, die sich auch in der Befragung wiederfinden: So sollte eine langfristige und nachhaltige Umstrukturierung des Raum- und Verkehrssystems darauf abzielen, gewissermaßen krisenfeste Mobilitätsmuster z. B. durch kurze Wege und eine Nutzung von Alternativen zum Auto zu erreichen.

Aber nicht nur die Ergebnisse des mehrfach erwähnten MOBIL 2030-Parallelprojektes zeigen eine deutliche, geradezu gesellschaftlich bedingte Autoaffinität: Bereits heute ist der PKW vor allem in ländlichen Regionen das mit Abstand meistgenutzte Verkehrsmittel. Die ÖPNV Anbindung ist vor allem in schwach besiedelten Regionen ausgedünnt und die Möglichkeit, Aktivitäten ohne Auto zu erledigen wird schon von den Babyboomern aktuell als eher schlecht eingeschätzt. Auch im Landkreis Oder-Spree zeigt sich diese *Autoaffinität* sehr deutlich. Viele Angebote werden vorrangig mit dem PKW aufgesucht, dagegen ist die Nutzung des ÖPNV Angebotes im Landkreis gering. Laut der MOBIL 2030-Szenarien besteht zudem die Gefahr einer noch weiter fortschreitenden Konzentration auf wirtschaftliche Strecken seitens der Verkehrsbetriebe. Der *Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems* gehört somit zu den erforderlichen gerontologischen Interventionsformen. Nur ein Beispiel für die „verzwickte“ Situation: Die Nutzungshäufigkeit, auch das bestätigen Erkenntnisse aus dem MOBIL 2030 Projekt, ist u.a. abhängig von der Entfernung zur nächsten Haltestelle. Im Landkreis Oder-Spree ist das Busnetz über alle Raumkategorien gut verteilt. Das hauptsächliche Nutzungshindernis für den ÖPNV liegt laut den Befragten im unpassenden Angebot, da die Taktung an Schulzeiten gekoppelt ist und zu unattraktiven ÖPNV-Fahrzeiten für Senioren führt.

Die Herausforderung besteht also darin,

- eine verbesserte zeitliche Verfügbarkeit, bzw. Taktung
- verbesserte Anschlüsse für die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV,
- übersichtliche und konkurrenzfähige Tarifangebote,
- sowie günstige Preise zu gewährleisten.

Bei der Entscheidung für Mobilitätsangebote sind nicht nur rein betriebswirtschaftliche, sondern vor allem die sogenannten *mental*en Kosten¹ ausschlaggebend.

¹ Die mentalen ÖPNV-Kosten treten z.B. in Konkurrenz zu den mentalen PKW-Kosten. Mentale Kosten sind allerdings in einer anderen Metrik als Euro skaliert.

Eine weitere Erhöhung der Nutzung des ÖPNV lässt sich erreichen durch

- eine Erleichterung des Fahrscheinerwerbs (Reduktion der „zu komplizierten Nutzung“),
- gut lesbare Orientierungshilfen,
- (konservative) Informationsmedien wie etwa Fahrplanaushänge und gedrucktes Informationsmaterial,
- eine Verkürzung der Wartezeiten
- und in Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bzw. Sicherheit an Haltestellen wie Bänke, Beleuchtung (vgl. auch BAGSO, 2011: Altersgerechte Verkehrsinfrastruktur).

Zudem bedarf es innovativer und bedarfsgerechter Lösungen, um die Mobilität auch in ländlichen Gebieten zu sichern.

- Park & Ride-Angebote versprechen einen Lösungsansatz für eine sinnvolle Taktung – insbesondere bei Abendveranstaltungen.

Die Attraktivität des ÖPNV Angebots kann zusätzlich durch

- flankierende Marketingmaßnahmen (z.B. Aktionstage etc.) erhöht werden.

Im Zusammenhang mit den beiden letztgenannten Punkten sollte man die „Bekanntheit“ der *innovativen ÖPNV-Angebote* (Rufbus, Bürgerbus, Anruf-Sammeltaxi, private Mitfahrgelegenheiten) sehen, die im Übrigen im MOBIL 2030-Projekt als zukunftsweisend angesehen werden.

Besonders bezüglich der *ärztlichen Versorgung* ist zukünftig im Landkreis Oder-Spree mit Problemen zu rechnen. Denn es liegt ein Erreichbarkeitsproblem vor, wenn kein PKW verfügbar ist oder die Möglichkeiten „zu Fuß“ oder „mit dem Fahrrad“ nicht gegeben sind.

- Hier wird ein Interventionsbereich für den Landkreis Oder-Spree in der Zentrierung von Angeboten gesehen (z.B. Ärztehaus), welche an Infrastrukturschwerpunkten anzusiedeln sind.

Ein Großteil der angegebenen Besuche von *Seniorentreffs* erfolgt bereits heute im Landkreis mit dem Fahrrad oder zu Fuß.

- Folglich muss die aktuell gut situierte flächendeckende Verteilung erhalten bleiben, um die „smart mode“-Erreichbarkeit auch zukünftig sicherstellen zu können, wenn die Nutzung des privaten PKW nicht mehr möglich ist.
- Eine Aufrechterhaltung der Fahrtüchtigkeit kann zudem durch zielgruppenspezifische Trainingsangebote und hausärztliche Beratung gefördert werden.

Aber eben nicht nur die Babyboomer aus dem MOBIL 2030-Projekt besitzen laut eigener Auskunft ein hohes Interesse an „smart mode“ Mobilität, sondern auch in der vorliegenden Stichprobe wird diese Form sehr wohl gewählt, wo immer es geht. Daraus lässt sich wieder geradezu eine Herausforderung ableiten,

- nämlich einen „kulturellen“ Wandel bei der Raum- und Verkehrsplanung herbeizuführen, sodass der öffentliche Raum „Lebensraum“ für verschiedenste Verkehrsteilnehmer wird.

Das „realistischere“ Szenario in der Studie Mobil 2030 prognostiziert jedoch allenfalls leichte Verbesserungen bezüglich der Straßen- und Verkehrsplanung für Nicht-Autofahrer.

Die Anzahl Älterer im Ruhestand mit hohem Interesse an *Freizeitaktivitäten* nimmt nicht nur laut MOBIL 2030-Projekt deutlich zu. Nicht nur die (künftigen) Älteren sind – zumindest laut eigener Aussage – tendenziell daran interessiert, für diese Freizeitaktivitäten verstärkt auf alternative Verkehrsmittel zum eigenen PKW zurückzugreifen.

Im Landkreis Oder-Spree ist in diesem Zusammenhang auf das im lukrativen Tourismussektor vorherrschende Defizit im ÖPNV, welches insbesondere im Bereich von Tagesausflügen momentan noch durch private Unternehmen aufgefangen wird, hinzuweisen.

- Städte/Kommunen/Gemeinden müssen den veränderten freizeitbezogenen Mobilitätsintentionen der Älteren Rechnung tragen,
- beispielsweise durch die Vernetzung von ÖPNV-Anbietern mit privaten Anbietern.

Die Pflege und der Erhalt *sozialer Netzwerke* werden immer – besonders für ältere Menschen – von immenser Bedeutung sein. So prognostizieren die befragten Babyboomer des MOBIL 2030-Projektes für sich selbst sogar eine weitere Zunahme der Besuche bei Freunden und Bekannten. Im Landkreis Oder-Spree besteht im Gegensatz zu den allgemeinen zukünftigen Entwicklungen zurzeit noch die positive Situation einer geringen Entfernung zur räumlich „nächstslebenden“ Kontaktperson. Auch lebt der Großteil der Kinder der Befragten „im selben Ort“ oder zumindest im Landkreis selber. Aber selbst kleinere Distanzen sind natürlich nicht zu überwinden, wenn die Mobilität eingeschränkt ist und die Mobilitätsangebote fehlen.

Als generelle Zielsetzung ist zu postulieren

- eine Entwicklung des gesamträumlichen Nahverkehrssystems für alle Nutzergruppen (barrierefreie Vernetzung).
- Zudem sollte eine Verknüpfung aller Verkehrsträger stärkere Berücksichtigung finden.
- Die Einbindung alternativer Bediensysteme sollte einen zukünftigen Schwerpunkt darstellen,
- ebenso wie die Vermarktung und Öffentlichkeitsarbeit dieser Angebote, um die „Scheu“ der Senioren vor dem ÖPNV und neuen Nutzungssystemen zu reduzieren.

Diese Handlungsempfehlungen orientieren sich konkret an den Ergebnissen der Befragung, um potenzielle Interventionsbereiche aufzuzeigen, in denen – wie seinerzeit geplant – in nachfolgenden Workshops mit allen Beteiligten entsprechende Leitfäden und Maßnahmen zu entwickeln sind. Mobilitätskonzepte für Ältere müssen von Älteren (mit)entwickelt werden.

Was den Älteren nützt, schadet den Jüngeren nicht – *universal design*. Nur in solchen „Planungsgremien“ – so die von uns aus unserem Arbeitskreis konsultierten Verkehrsplaner – lassen sich unter Berücksichtigung regionaler und lokaler Spezifitäten Kosten und seien es auch nur Schätzkosten benennen. Dies also sollte der nächste Schritt sein.