

# NAHVERKEHRSPANUNG FÜR ÄLTERE MENSCHEN

Handlungsansätze – Akzeptanz – Hemmnisse

von BIRGIT KASPER und JOACHIM SCHEINER



## Inhalt

1	ZIELE .....	1
2	VORGEHENSWEISE UND RÜCKLAUF .....	2
3	ERGEBNISSE.....	2
3.1	Relevanz älterer Menschen als Zielgruppe für den ÖPNV .....	2
3.2	Realisierte Maßnahmen .....	3
3.3	Akzeptanz der Maßnahmen.....	5
3.4	Hemmnisse der Realisierung .....	5
4	RESÜMEE .....	6
5	WEITERFÜHRENDE LITERATUR .....	7

Dipl.-Ing. Birgit Kasper  
Universität Dortmund  
Fakultät Raumplanung  
Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung  
D-44221 Dortmund  
Tel 0231/755-4815  
Fax 0231/755-2269  
[birgit.kasper@uni-dortmund.de](mailto:birgit.kasper@uni-dortmund.de)

Dr. Joachim Scheiner  
Universität Dortmund  
Fakultät Raumplanung  
Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung  
D-44221 Dortmund  
Tel 0231/755-4822  
Fax 0231/755-2269  
[joachim.scheiner@uni-dortmund.de](mailto:joachim.scheiner@uni-dortmund.de)

## Nahverkehrsplanung für ältere Menschen Handlungsansätze – Akzeptanz – Hemmnisse

BIRGIT KASPER und JOACHIM SCHEINER

**Zusammenfassung:** Auf der Basis einer Expertenbefragung zum Thema "Ältere Menschen im ÖPNV" wird die Realisierung seniorenfreundlicher Maßnahmen im öffentlichen Nahverkehr untersucht. Des Weiteren wird die Einschätzung der befragten Experten zur Akzeptanz der Maßnahmen, ggf. Gründe für geringe Akzeptanz und Realisierungshemmnisse untersucht.

**Summary:** Based on an expert survey on "Senior citizens in public transport", the realisation of senior oriented measures in public transport is investigated. Additionally, the experts' appraisal of the acceptance of measures, the reasons for low acceptance, and restraints for realisation are studied.

### 1 Ziele

Im Projekt FRAME<sup>1</sup> sollen aufbauend auf umfangreiche Analysen der Freizeitverkehrsnachfrage älterer Menschen lokale Problemanalysen vorgenommen werden und darauf aufbauend exemplarisch konzeptionelle Handlungsvorschläge zur Verbesserung der Freizeitmobilität älterer Menschen in drei unterschiedlich strukturierten Untersuchungsgebieten entwickelt werden. Als Untersuchungsgebiete dienen die Stadt Bonn, der suburbane Raum Bonns und ein Teilgebiet der Eifel. Mithin können großstädtischer, suburbaner und ländlicher Raum unterschieden werden. Die Entwicklung von Handlungsvorschlägen erfordert mehrere Voraussetzungen:

1. die Kenntnis der Problembereiche der Freizeitmobilität aus der Sicht älterer Menschen als 'Nachfrager';
2. die Kenntnis der bisher praktizierten Lösungsansätze aus der Sicht der 'Anbieter';
3. Kontakte zu lokalen Experten zur Evaluation neuer Handlungsvorschläge, die im Rahmen von FRAME entwickelt werden.

Die Sicht älterer Menschen wird in FRAME primär durch eine Haushaltsbefragung ermittelt. Ergänzend werden Experteninterviews z.B. mit VertreterInnen von Seniorenverbänden geführt, die Einschätzungen zur Nachfrage vornehmen können. Aus der Perspektive von Anbietern im Freizeit- und Verkehrssektor wur-

den Strukturanalysen auf bundesweiter und lokaler Ebene durchgeführt.

Im Verkehrssektor sind dafür die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) von zentraler Bedeutung<sup>2</sup>. Diesbezügliche Kontakte bestehen am Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Universität Dortmund durch ein Forschungsprojekt zur Evaluation von Nahverkehrsplänen (DERICHS 2002). Eine in diesem Zusammenhang durch das Fachgebiet durchgeführte Tagung<sup>3</sup> ermöglichte die Nutzung entsprechender Synergien.

Es wurde eine Befragung der TagungsteilnehmerInnen zum Thema "Welche Rolle spielen ältere Menschen im ÖPNV?" durchgeführt, die zwei Ziele verfolgte:

1. Sammlung von Informationen über Maßnahmen in der Nahverkehrsplanung für ältere Menschen sowie von Problemen und Hemmnissen bei der Umsetzung;

---

<sup>2</sup> Mit der Einführung des Regionalisierungsgesetzes ging die Zuständigkeit für den ÖPNV an so genannte Aufgabenträger über, die für die Planung und Finanzierung des ÖPNV zuständig sind. Dafür erhalten sie Unterstützung von Seiten des Landes ("Regionalisierungsmittel"). Aufgabenträger sind in Nordrhein-Westfalen die Kreise und kreisfreien Städte sowie die Zweckverbände (Verkehrsverbände). Kreise und kreisfreie Städte sind für den kommunalen ÖPNV zuständig, Zweckverbände für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), d.h. im Wesentlichen für S-Bahnen und Regionalbahnen. Straßen- und U-Bahnen zählen nicht zum SPNV. Verkehrsunternehmen erbringen die Verkehrsleistungen im ÖPNV, stellen also gewissermaßen die operative Ebene dar. In den Untersuchungsgebieten von FRAME sind die Aufgabenträger die Kreise Euskirchen, Rhein-Sieg und die kreisfreie Stadt Bonn sowie als Zweckverband der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Zu den Verkehrsunternehmen gehören beispielsweise die Stadtverkehr Euskirchen GmbH oder die Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH.

<sup>3</sup> Tagung "Nahverkehrspläne – Qualitätssicherung und Wettbewerb", am 12.3.2002 in der Zeche Zollern II/IV, Dortmund.

---

<sup>1</sup> Das Projekt "FRAME – Freizeitmobilität älterer Menschen" ist ein Kooperationsprojekt der Universitäten Bonn und Dortmund. Beteiligte sind das Psychologische Institut (Zentrum für Evaluation und Methoden) der Universität Bonn (Projektleitung), das Geographische Institut (Arbeitsgruppe Prof. Grotz) der Universität Bonn und das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Universität Dortmund. Das Projekt wird im Rahmen des Programms "Freizeitverkehr" durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert. Eine Darstellung des theoretischen und methodischen Ansatzes des Projekts findet sich in SCHEINER (2002).

2. Vertiefung von Kontakten und Erweiterung des Kontaktkreises für weitergehende Erhebungen und Konzeptentwicklungen im Rahmen von FRAME.

## 2 Vorgehensweise und Rücklauf

Die TagungsteilnehmerInnen wurden gebeten, einen kurzen, in den Tagungsunterlagen enthaltenen Fragebogen zu beantworten. Folgende Fragen wurden darin thematisiert:

- Rolle älterer Menschen als Zielgruppe für den ÖPNV,
- Planung bzw. Realisierung von Maßnahmen, die älteren Menschen zugute kommen,
- Akzeptanz der Maßnahmen,
- Ggf. mögliche Gründe für mangelnde Akzeptanz,
- Hemmnisse für die Verwirklichung von Maßnahmen,
- Berufsgruppe des/der Befragten,
- Bereitschaft zur weiteren Kooperation mit dem Projekt FRAME.

An der Tagung nahmen rund 200 TeilnehmerInnen teil, von denen 30 den Fragebogen beantworteten. Dies entspricht einem Rücklauf von 15%. Die Hälfte der 30 Antwortenden zählen zu den Aufgabenträgern, weitere neun zu Verkehrsunternehmen, jeweils drei zu freien Planungsbüros und zu 'Sonstigen'. Dies entspricht etwa der Zusammensetzung der TeilnehmerInnen der Tagung. Den teilweise angegebenen Absenderadressen lässt sich entnehmen, dass rund zwei Drittel der Antwortenden im Land Nordrhein-Westfalen tätig sind.

## 3 Ergebnisse

### 3.1 Relevanz älterer Menschen als Zielgruppe für den ÖPNV

Älteren Menschen wird als Zielgruppe für den ÖPNV überwiegend eine besonders wichtige Rolle zugesprochen (63%, Tab. 1). 33% sprechen Älteren die gleiche Rolle zu wie anderen Kunden.

Die herausgehobene Rolle Älterer wird einerseits mit verkehrlichen, andererseits mit demographischen Aspekten und Entwicklungen begründet. Fast jeder Zweite (9 Nennungen) nennt den zunehmenden Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung als Grund. In verkehrlicher Sicht werden sowohl relativ hohe Mobilitätsprobleme als auch die zunehmend hohe Mobilität Älterer angeführt.

Rolle älterer Menschen als Zielgruppe im ÖPNV	Anzahl	Prozent
besonders wichtige Rolle	19	63,3
gleiche Rolle wie alle andern	10	33,3
eher weniger wichtige Rolle	1	3,3
Gesamt	30	100,0

Tab. 1: Rolle älterer Menschen als Zielgruppe

#### ▪ Verkehrliche Gründe

a) Mobilitätsprobleme (11 Nennungen)

- ⇒ Ältere sind auf ÖPNV angewiesen / Zwangskundschaft / viele Stammkunden, Teilnehmer im ÖPNV AAAAA<sup>4</sup> / geringer Motorisierungsgrad / Fahruntüchtigkeit in fortgeschrittenem Alter / Überforderung mit dem Straßenverkehr / ältere Menschen, besonders Frauen lassen sich in den Abendstunden von der Mobilität abhalten / geringere Beweglichkeit – kürzere Strecken werden nicht mehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt

b) Zunehmend hohe Mobilität Älterer

- ⇒ Ältere sind immer stärker wahlfreie Kunden<sup>5</sup> (3 Nennungen)
- ⇒ Ältere wollen immer mehr mobil sein bzw. bleiben

#### ▪ Demografische Entwicklung

- ⇒ zunehmender Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung (9 Nennungen)

Die Begründungen für eine gegenüber anderen Zielgruppen *nicht* herausgehobene Rolle Älterer lassen sich zu vier Aspekten zusammenfassen:

- Gleichheit aller Kunden (3 Nennungen, einmal mit dem Zusatz, die Berücksichtigung der Belange dieser Kundengruppe sollte nicht zu einer Vernachlässigung anderer führen);
- Bedeutung Älterer als Kundengruppe nimmt durch zunehmende Vitalität und steigenden Anteil der Führerschein- und Autobesitzer ab (2 Nennungen);
- Konkurrierende Zielgruppen (2 Nennungen): Hauptkunden sind Schüler; in den Zeiten des Schüler- bzw. Berufsverkehrs haben deren Interessen Vorrang, ansonsten sind aber ältere Menschen sehr wichtig, da sie z.B. von 9 bis 12 Uhr die größte Nutzergruppe darstellen;

<sup>4</sup> AAAAA = Arme, Alte, Auszubildende, Alleinerziehende.

<sup>5</sup> Als wahlfreie Kunden oder 'choice riders' werden in der Verkehrsplanung vor allem Personen mit Pkw (im Haushalt) betrachtet, im Gegensatz zu 'captive riders', die auf den ÖPNV angewiesen sind.

- Begründungen, die eigentlich für eine besonders wichtige Rolle Älterer sprechen (4 Nennungen): Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung steigt; häufig ist der ÖPNV die einzige Mobilitätsmöglichkeit für Ältere; Motorisierungsgrad Älterer hat zwar eine steigende Tendenz, ist aber heute unterdurchschnittlich; einerseits sind Ältere ein großer Kundenkreis, andererseits sind sie mangels Alternativen Stammkunden.

Auffällig ist demnach, dass eine große Zahl der Nennungen auf Argumente entfallen, die für eine besonders wichtige Rolle Älterer sprechen. Folgt man den Begründungen, so steigt der Anteil derer, die älteren Menschen eine besonders wichtige Rolle beimessen, von 63% auf 77%, also auf drei Viertel aller Befragten.

### 3.2 Realisierte Maßnahmen

Zur Untersuchung bisher praktizierter Lösungsansätze wurde für einige bewährte und bekannte baulich-technische, organisatorisch-betriebliche und kooperative Maßnahmen der Stand der Realisierung und die Akzeptanz erfragt (Tab. 2). Zusätzlich wurde um Informationen über mögliche weitere Ansätze gebeten.

Die 'Hitliste' der bisher realisierten, älteren Menschen besonders zugute kommenden Maßnahmen wird angeführt von speziellen Tickets, entweder in Form von Seniorentickets oder '9-Uhr-Tickets' mit zeitlich eingeschränkter Gültigkeit (Ausschluss des Berufsverkehrs). Dicht darauf folgen die Niederflurfahrzeuge, deren Anschaffung auch nach dem bereits vorhandenen hohen Verbreitungsgrad weiter in Planung ist. Dies ist sicher auf die Förderpolitik des

Landes Nordrhein-Westfalen zurückzuführen.

In der Realisierungsphase befindet sich gegenwärtig insbesondere die Schaffung barrierefreier Zugänge, die am häufigsten von allen Maßnahmen als bereits realisiert und als weiter in Planung genannt werden.

Einen nennenswert hohen Verbreitungsgrad besitzen des Weiteren die Beteiligung von Seniorenverbänden bei der Planung (36%), die Überprüfung und ggf. Neugestaltung von Fahrplänen und Automaten auf Verständlichkeit und Lesbarkeit (33%), Sicherheitskonzepte (27%), die Erschließung von Senioren-Wohneinrichtungen (30%) und seniorenrelevanten Freizeitzielen (23%) sowie Schnupperangebote für Personen beim Ausstieg aus dem Erwerbsleben (23%). Unter Schnupperangeboten wird vor allem das "Seniorenticket gegen Führerscheinabgabe" verstanden (3 Nennungen). Daneben werden auch Senioren-Seminare genannt.

Sicherheitskonzepte werden von den Antwortenden in verschiedener Form konkretisiert. Personelle, informatorische und technische Maßnahmen kommen hier zum Einsatz. Am häufigsten wird das Sicherheitspersonal in Fahrzeugen bzw. an Bahnhöfen (6 Nennungen, davon 2 mit dem Zusatz "abends/nachts") genannt. Zu den informatorischen Maßnahmen zählen die Mobilitätszentrale (in Zusammenarbeit mit Polizei und Versicherungen) und Informationsveranstaltungen (Altennachmittage "Mobil im Alter"). Die technischen Lösungen umfassen Kameras und Spiegel in Stadtbahnstationen sowie das 3-S-Konzept (Service, Sicherheit, Sauberkeit) der Deutschen Bahn, das unter anderem Notrufsäulen und Videoüberwachung in Bahnhöfen umfasst.

Die Kooperation mit städtischen Ämtern, Wohnungsbaugesellschaften usw. zur Förderung der Mobilität

Realisierungsstand	Niederflur-Fahrzeuge		Barrierefreier Zugang		Seniorenticket, 9-Uhr Ticket		Sicherheitskonzept		Gestaltung Fahrplan/ Automaten	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
verwirklicht	22	73,3	11	36,7	25	83,3	8	26,7	10	33,3
teilweise realisiert, weiter in Planung	5	16,7	10	33,3	1	3,3	1	3,3	0	0,0
in Planung	2	6,7	4	13,3	0	0,0	3	10,0	7	23,3
Nein/keine Angabe	1	3,3	5	16,7	4	13,3	18	60,0	13	43,3
Alle	30	100,0	30	100,0	30	100,0	30	100,0	30	100,0

  

Realisierungsstand	Beteiligung Seniorenverbände		Schnupperangebot Neurentner		Erschließung Wohneinrichtungen		Erschließung Freizeiteinrichtungen		Kooperation	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
verwirklicht	11	36,7	7	23,3	9	30,0	7	23,3	4	13,3
teilweise realisiert, weiter in Planung	0	0,0	0	0,0	2	6,7	2	6,7	0	0,0
in Planung	2	6,7	1	3,3	4	13,3	4	13,3	2	6,7
Nein/keine Angabe	17	56,7	22	73,3	15	50,0	17	56,7	24	80,0
Alle	30	100,0	30	100,0	30	100,0	30	100,0	30	100,0

Tab. 2: Realisierungsstand seniorenfreundlicher Maßnahmen im ÖPNV

Akzeptanz	Niederflur-Fahrzeuge		Barrierefreier Zugang		Seniorenticket, 9-Uhr Ticket		Sicherheitskonzept		Gestaltung Fahrplan/Automaten	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
gut	25	96,2	21	100,0	18	85,7	10	90,9	7	77,8
eher gering	1	3,8	0	0,0	3	14,3	1	9,1	2	22,2
Alle	26	100,0	21	100,0	21	100,0	11	100,0	9	100,0

  

Akzeptanz	Beteiligung Seniorenverbände		Schnupperangebot Neurentner		Erschließung Wohneinrichtungen		Erschließung Freizeiteinrichtungen		Kooperation	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
gut	7	70,0	0	0,0	5	55,6	5	71,4	3	60,0
eher gering	3	30,0	3	100,0	4	44,4	2	28,6	2	40,0
Alle	10	100,0	3	100,0	9	100,0	7	100,0	5	100,0

Tab. 4: Akzeptanz seniorengerechter Maßnahmen

älterer Menschen wird nur vier mal als realisiert angegeben. Als Kooperationspartner werden dabei Seniorenbeirat (2 mal), Sozialamt, Behindertenverbände, Wohnungsgesellschaften und Seniorenwohnheime sowie diakonische Einrichtungen genannt. Als Kooperationsziele gelten Informationsveranstaltungen zum ÖPNV, die gemeinsame Ergänzung des bestehenden Haltestellenkonzeptes um behindertengerechte Ausstattung sowie generell die verstärkte Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse von älteren Menschen bei der Aufstellung und Umsetzung der Nahverkehrspläne.

Neben den konkret abgefragten Maßnahmen werden als weitere Maßnahmen angeführt:

- das Anrufsammeltaxi (AST), das im Wirkungsbereich eines Antwortenden gezielt z.B. für Arztfahrten am Morgen, zu Krankenhäusern oder Friedhöfen eingerichtet wurde<sup>6</sup>;
- das 'Kneeling' (rad- oder seitenweise Absenkung) in Bussen, verbunden mit dem Hinweis, dass gerade im ländlichen Raum ein Ein- und Ausstieg mit möglichst geringer Höhendifferenz nur auf diese Weise zu verwirklichen ist.

Die bisher behandelte Verteilung der Einzelnennungen sagt allerdings nichts darüber aus, ob sich die realisierten oder geplanten Maßnahmen mehr oder weniger gleichmäßig über alle Antwortenden verteilen oder ob sie stark variieren, ob also nur wenige Antwortende viele Maßnahmen nennen oder alle Antwortende jeweils einige wenige Maßnahmen nen-

nen. Um dieser Frage nachzugehen, muss eine Aufsummierung aller von den einzelnen Antwortenden genannten Maßnahmen vorgenommen werden.

Dabei zeigt sich, dass die meisten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bereits Maßnahmen zur Unterstützung der Mobilität älterer Menschen realisiert haben (Tab. 3). Abgeschlossen ist dieser Prozess noch nicht, denn die meisten Befragten geben an, dass sie noch Maßnahmen planen. Allerdings bezeichnen immerhin acht Antwortende (27%) lediglich null bis zwei der abgefragten Maßnahmen als realisiert<sup>7</sup>.

Summe der genannten Maßnahmen	Realisiert		in Planung / teilweise realisiert	
	Anzahl	%	Anzahl	%
null	1	3,3	7	23,3
ein bis zwei	7	23,3	15	50,0
drei bis fünf	13	43,3	8	26,7
sechs bis acht	9	30,0	0	0,0
Gesamt	30	100,0	30	100,0

Tab. 3: Anzahl realisierter oder geplanter seniorengerechter Maßnahmen

Es lässt sich kein etwaiger Zusammenhang der Art herstellen, dass bei niedrigem Realisierungsstand zumindest bei den gegenwärtig geplanten Maßnahmen ein hoher Stand erreicht würde. Vielmehr zeigt sich ein uneinheitliches Bild in den Planungsansätzen und im Stand der Realisierung. Dies korrespondiert mit dem Befund von DERICHS (2002), dass die Nahverkehrspläne von sehr heterogener Qualität sind.

<sup>6</sup> Das AST ist, ebenso wie andere flexible Bedienungsformen, in vielen – vorwiegend ländlichen – Kreisen inzwischen realisiert. Es wurde allerdings nicht konkret abgefragt. Es darf davon ausgegangen werden, dass viele Antwortende das AST nicht als 'Maßnahme für Ältere' empfinden und dass es deshalb nicht häufiger genannt wurde.

<sup>7</sup> Unter diesen acht Antwortenden sind fünf Aufgabenträger und zwei Verkehrsunternehmen. Es handelt sich also nicht um 'planungsferne' Forschungseinrichtungen oder andere 'Nicht-Zuständige'.

Gegenstand	Grund für geringe Akzeptanz
Fahrplangestaltung	Maßnahmen sind nicht bekannt genug gemacht worden
Kooperation	Anforderungen werden nur sporadisch an Aufgabenträger herangetragen mangelnde Kommunikation zwischen Planern, Ämtern, Senioren (bzw. deren Vertretern)
Niederflur-Fahrzeuge	kein entsprechender Haltestellenausbau
Schnupperangebote	wenig Bereitschaft älterer Menschen ihren Führerschein abzugeben Maßnahmen sind nicht bekannt genug gemacht worden Marketing müsste verstärkt werden mit gezielter Ansprache der Senioren
Sicherheit	Es liegen keine messbaren Ergebnisse z.B. von Befragungen vor
Senioren-Ticket	Verfügbarkeit eines Familienmitgliedes zum Fahrdienst Neben Akzeptanz ist auch Bedeutung der Maßnahmen wichtig (kann sehr gering sein) MIV-Fixierung mangelnde Werbung Kommunikationsproblem - zielgruppenspezifische Ansprache wurde gewünscht <sup>1</sup>
Erschließung Senioren- Wohnrichtungen / Freizeiteinrichtungen	Mobilität (Wege pro Tag) ist weniger ausgeprägt als bei Jüngeren höherer Anteil von Führerschein- und Fahrzeugbesitz im Vergleich zu früher Fahrgastzahlen eher gering trotz guter Erschließung einzelner Einrichtungen Kollision des sehr dispers Bedarfs nach Einzelfahrten mit vertakteten regelmäßigen Linienverkehren führt dazu, dass Erschließungsmaßnahmen wegen extrem geringer Nachfrage nicht dauerhaft realisierbar sind Wünsche gehen i.d.R. über das Realisierbare hinaus (Finanzierbarkeit für Aufgabenträger und/oder Verkehrsunternehmen)

Tab. 5: Gründe für mangelnde Akzeptanz

### 3.3 Akzeptanz der Maßnahmen

Die Akzeptanz der von den Verkehrsanbietern bereits realisierten Maßnahmen wird im Großen und Ganzen als gut beurteilt (Tab. 4). Niederflur-Fahrzeuge, barrierefreie Zugänge, das Seniorenticket, Sicherheitskonzepte und die Neugestaltung von Fahrplänen und Automaten werden nahezu einhellig positiv bewertet. Einige Maßnahmen fallen allerdings als problematisch auf. Als eher gering bewertet wird die Akzeptanz...

- ... von Schnupperangeboten für 'Neu-Rentner' in allen drei Fällen (100%);
- ... von Kooperationen in zwei von fünf Fällen (40%);
- ... der Beteiligung von Seniorenverbänden in drei von zehn Fällen (30%);
- ... der Erschließung von Senioren-Wohnrichtungen in vier von neun Fällen (44%);
- ... die Erschließung seniorenrelevanter Freizeitziele in zwei von sieben Fällen (29%).

Die Gründe für mangelnde Akzeptanz divergieren je nach Typ der Maßnahme (Tab. 5). Sie sind in der folgenden Tabelle aufgeführt. Zusammengefasst ergeben sich die folgenden Problemtypen:

- Mängel der Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikationsprobleme mit dem Nachfrager,
- Kooperations- und Kommunikationsprobleme innerhalb der Planung<sup>8</sup>,
- Nachfragemangel, v.a. bei Verbesserungen der Erschließung und bei Schnupperangeboten,
- fehlende Wirkungskontrolle.

Aus den Problemtypen lassen sich erste Hinweise auf Handlungsvorschläge ableiten: Strategien der Kooperation und Kommunikation sind ein notwendiger Schritt zur Verknüpfung der Lösungsansätze der Anbieter mit den Interessen der Nachfrager. Deutlich wird auch, dass die Problemlagen über Verkehrsprobleme im engeren Sinne hinausgehen. Demzufolge können 'klassische' verkehrssystemimmanente Lösungsansätze allein nicht zielführend sein.

### 3.4 Hemmnisse der Realisierung

Neben der Akzeptanz bestimmter Maßnahmen wurde auch allgemein nach möglichen Hemmnissen für die Realisierung von ÖPNV-Maßnahmen für ältere Menschen gefragt. Hemmnisse werden von rund der Hälfte der Befragten festgestellt (Tab. 6). Am häu-

<sup>8</sup> Darunter lässt sich z.B. auch die Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen und Kommunen im Falle der Niederflur-Fahrzeuge fassen (fehlender Haltestellenausbau durch Kommunen, siehe Tabelle).

figsten werden dabei Finanzierung, mangelndes Problembewusstsein und das Nicht-Funktionieren von Maßnahmen genannt.

Das Nicht-Funktionieren wird teilweise auf die bereits oben angesprochenen Ursachen zurückgeführt: zu geringe Nachfrage/Akzeptanz (2 Nennungen), Probleme bei der Kommunikation der Verbesserungen gegenüber der Zielgruppe. Außerdem werden folgende Probleme genannt: Angsträume, zu wenig zielgruppenspezifische Angebote, zu wenig behindertengerechte Fahrzeuge (Haltegriffe etc.).

Hemmnisse	Anzahl	Prozent
keine Hemmnisse	13	43,3
andere Zielgruppen sind wichtiger	2	6,7
abnehmende Nachfrage seitens Älterer	3	10,0
Maßnahmen funktionieren nicht	5	16,7
Mangelndes Problembewusstsein	6	20,0
Finanzierung	9	30,0
Sonstige	3	10,0
keine Angabe	4	13,3
Alle	30	100,0

Mehrfachnennungen möglich

**Tab. 6: Realisierungshemmnisse gegenüber seniorengerechten Maßnahmen**

Mangelndes Problembewusstsein wird bei allen Akteuren gesehen: bei Verkehrsunternehmen (2 Nennungen), Aufgabenträgern, Stadtgestaltern, politischen Gremien, jüngeren und gesunden Personen, "Entscheidern", kurz bei "allen Beteiligten" (Zitat). Dabei sind gegenseitige Schuldzuweisungen (z.B. von Aufgabenträgern an Verkehrsunternehmen und umgekehrt) generell *nicht* festzustellen. Von einem Antwortenden wird das mangelnde Problembewusstsein relativiert mit dem Hinweis, die "theoretische Erkenntnisse über Notwendigkeit mündet angesichts von Sparzwängen nicht unbedingt in Maßnahmen".

Die Finanzierbarkeit nimmt mit neun Nennungen eine herausragende Stellung ein. Dieses Problem ist verknüpft mit der teils schwachen Nachfrage (s.o.). Darunter fallen auch folgende Detailangaben:

- Im ländlichen Raum sind Verkehre jenseits des Berufs- und Schülerverkehrs oft nicht finanzierbar;
- Anforderungen einer umsteigefreien Direktverbindung aus den Wohnquartieren widerspricht dem Ziel der Wirtschaftlichkeit;
- Barrierefreiheit erfordert z.T. kostenintensive (bauliche) Maßnahmen oder Fahrzeuginfrastruktur;
- im Bereich barrierefreie Mobilität enormes Investitionsvolumen – Umsetzung dauert; im Fahr-

zeugbereich werden fahrzeuggebundene Einstiegshilfen zu wenig gefördert.

Unter den 'sonstigen' Hemmnissen werden folgende Probleme angeführt:

- mangelnder Takt in der Schwachverkehrszeit;
- Koordinierung fehlt – unterschiedliche Zuständigkeiten;
- Motorisierungsgrad älterer Menschen steigt; ÖPNV-Angebot für ältere Menschen muss verstärkt an Freizeitverhalten ausgerichtet werden.

## 4 Resümee

Alles in allem zeigen die Ergebnisse das große Interesse am Thema 'Ältere Menschen im ÖPNV' und ein hohes Bewusstsein für diese Zielgruppe, einerseits mit Blick auf die demographische Entwicklung, andererseits im Hinblick auf die (noch) hohe Abhängigkeit Älterer vom ÖPNV. Das Schwinden dieser Abhängigkeit, die zunehmende Entwicklung Älterer von 'captive riders' zu 'choice riders', wird teilweise als Herausforderung angenommen, teilweise im Sinne einer abnehmenden Bedeutung Älterer für den ÖPNV interpretiert.

Viele Maßnahmen, die Älteren besonders zugute kommen, sind verschiedenen Orts realisiert und werden erprobt oder befinden sich in der Planung. Überwiegend wird diesen Maßnahmen hohe Akzeptanz bescheinigt. An einigen Stellen werden Akzeptanzprobleme deutlich, die überwiegend auf mangelnde Nachfrage und auf Kommunikationsprobleme gegenüber den Nachfragern sowie innerhalb der Planung zurückgeführt werden. Dies verdeutlicht, dass die Problemlagen über Verkehrsprobleme im engeren Sinne hinausgehen, wie dies bereits in AP 2 deutlich wurde (JANSEN/LUBECKI/SCHNEIDER/SCHÜTTEMEYER 2001). Die Suche nach nachhaltigen Lösungsansätzen für die Mobilität älterer Menschen muss demzufolge breit gefächert sein und über verkehrssystemimmanente Ansätze deutlich hinausgehen. Deshalb ist es notwendig, auch in der Raumplanung und im Freizeitsektor überregional (besser international) nach erprobten praktischen Ansätzen zu suchen.

Geringe Nachfrage wird neben Finanzierungsproblemen und mangelndem Problembewusstsein auch als generelles Hemmnis für die Realisierung eines seniorengerechteren ÖPNV angesehen. Die formulierten Probleme und Hemmnisse bieten Anknüpfungspunkte für Handlungsvorschläge, die im Projekt FRAME im Weiteren unter Einbeziehung der Ergebnisse der Haushaltsbefragung sowie der Interviews mit weiteren ExpertInnen des Verkehrs- und Freizeitsektors erarbeitet werden können.

Bei der insgesamt eher positiven Interpretation der Ergebnisse darf allerdings nicht vergessen werden,

dass die zugrunde liegende Stichprobe hochgradig selektiv ist und tendenziell gerade diejenigen ExpertInnen umfasst, die hohes Interesse an der Zielgruppe 'ältere Menschen' an den Tag legen. Immerhin 170 von 200 TagungsteilnehmerInnen (überwiegend VertreterInnen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen) dokumentierten ihr Interesse an diesem Thema eben nicht in der Rücksendung des kurzen Fragebogens – aus welchen Gründen im Einzelnen dies auch geschah.

Dabei kann mit Blick auf bisherige Forschungsergebnisse und Planungserfolge eines festgehalten werden: Ein guter ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen ist ein guter ÖPNV für alle.

## 5 Weiterführende Literatur

- AGEING AND DISABILITY DEPARTMENT (1999): Transport Innovations. Transport Demonstration Projects for Older People and People with Disabilities. Sidney.
- BRÖG, WERNER / ERL, ERHARD / GLORIUS, BIRGIT (2000): Germany. In: EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT (Hrsg.): Transport and Ageing of the Population. Report of the 112th Round Table on Transport Economics. S. 43-141.
- BRÖSCHER, PETRA / NAEGELE, GERHARD / ROHLER, CHRISTIANE (2000): Freie Zeit im Alter als gesellschaftliche Gestaltungsaufgabe? In: Aus Politik und Zeitgeschichte B35-36, S. 30-38. (download unter <http://www.das-parlament.de/html/archiv.html>)
- BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND (2001): Dritter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland: Alter und Gesellschaft. Berlin.
- DERICHS, ANKA (2002): Nahverkehrspläne im Zeichen der Liberalisierung. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung / Verkehr 1. Dortmund.
- DEUTSCHER BUNDESTAG (1998): Zweiter Bericht zur Lage der älteren Generation in der BRD: Wohnen im Alter. Bundestags-Drucksache 13/9750. Bonn.
- DEUTSCHES ZENTRUM FÜR ALTERSFRAGEN (Hrsg., 1998): Regionales Altern und Mobilitätsprozesse Älterer. Expertenband 2 zum Zweiten Altenbericht der Bundesregierung. Frankfurt/ Main.
- EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT (Hrsg., 1999): Improving Transport for People with Mobility Handicaps. Paris.
- ENGELN, ARND / SCHLAG, BERNHARD (2001): Abschlussbericht zum Forschungsprojekt ANBINDUNG. Berlin. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 196. Stuttgart.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRABEN- UND VERKEHRSWESEN (Hrsg., 1994): Öffentlicher Personen-Nahverkehr. Anforderungen älterer Menschen an öffentliche Verkehrssysteme. Köln.
- HOLZ-RAU, CHRISTIAN / SCHEINER, JOACHIM (2002): Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen. In: SCHLAG, BERNHARD (Hrsg.): Tagungsband "Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter" (10.-11.7.2001, Dresden, Dreikönigskirche). Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Stuttgart (in Vorbereitung).
- JANSEN, ELKE (2001): Ältere Menschen im künftigen Sicherheitssystem Straße/Fahrzeug/Mensch. Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 134.
- JANSEN, ELKE / LUBECKI, ULRIKE / SCHEINER, JOACHIM / SCHÜTTEMEYER, ANKE (2001): Allgemeine Strukturanalyse von Freizeit- und Verkehrsangeboten für ältere Menschen. Erster Meilensteinbericht des Forschungsprojekts FRAME (im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung). Unveröffentlicht. Bonn und Dortmund.
- KREIS BORKEN (Hrsg.): Dokumentation zur Fachtagung 'Mobil im Alter' am 30.9.1999 in der Stadthalle Ahaus. Borken.
- MOLLENKOPF, HEIDRUN / FLASCHENTRÄGER, PIA (2001): Erhaltung von Mobilität im Alter. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 197. Stuttgart.
- MÜLLER, PETER (1995): "Alt – senil – immobil?" Oder: im (Auto-)mobil? Im Alter unterwegs – wie sieht das in Wirklichkeit aus? In: APEL, DIETER et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung Kap. 3.2.6.2. (9. Ergänzungslieferung 2/95). Berlin.
- OECD (2001): Ageing and Transport. Mobility Needs and Safety Issues. Paris.
- RAU, ANDREA et al. (1997): Mobilitätsbehinderte Menschen im Verkehr. Forschungsergebnisse und Planungsempfehlungen. Grüne Reihe 39. Kaiserslautern.
- SCHEINER, JOACHIM (2002): Freizeitmobilität älterer Menschen – Bedingungen, Formen und Entscheidungsstrukturen. In: GATHER, MATTHIAS / KAGERMEIER, ANDREAS (Hg.): Freizeitverkehr: Hintergründe, Probleme, Perspektiven. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 1. Mannheim. S. 63-86.