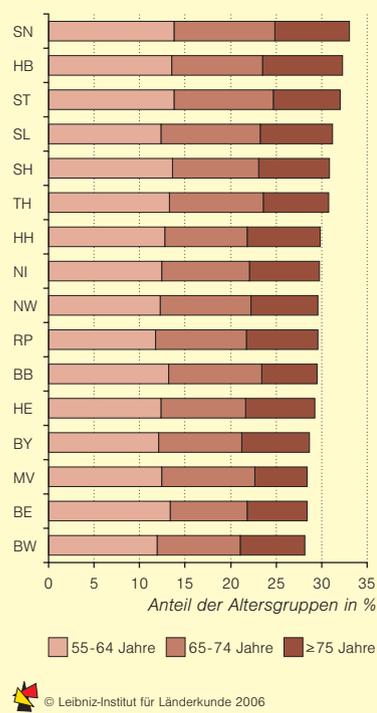


# Mobilität im Alter

Julius Menge und Christian Varschen

**1 Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung am 31.12.2001 nach Ländern**



Der Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung ist in Deutschland relativ hoch **1** und wächst stetig. Angesichts des tief greifenden demographischen Wandels stehen damit sowohl die Individuen selbst als auch die Gesellschaft insgesamt vor neuen Herausforderungen und Problemen. Der technologische Fortschritt, neuartige Lebensstile und neue gesellschaftliche Leitbilder führen zur Veränderung von Handlungsmustern und damit auch zu Veränderungen der Mobilität Älterer.

Der Prozess des Alterns beinhaltet bei vielen Menschen Veränderungen im Bereich der Leistungsfähigkeit, verursacht durch einen graduellen Abbau von körperlichen und geistigen Fähigkeiten bei starken individuellen Unterschieden (KRUSE 2001, S. 47). Damit verbunden ist zumeist eine Änderung der Mobilitätsanforderungen und -möglichkeiten.

Entscheidend für die Mobilität der Älteren sind neben individuellen Fähigkeiten vor allem gesellschaftlichen Bedingungen, die die Auswirkungen des Alters auf die reale Leistungs- und Partizipationsfähigkeit bestimmen. Denn erst Mängel in der Ausstattung des physischen, sozialen und kulturellen Umfeldes können Veränderungen der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit zu einem Problem werden lassen.

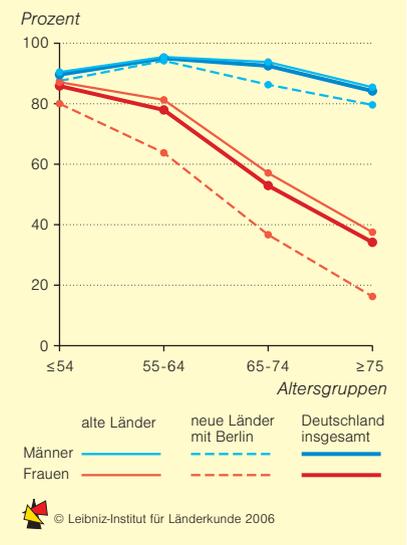
Eine einheitliche „Mobilität der Senioren“ gibt es nicht. Während sich die „jungen“ Alten in ihrer Leistungsfähigkeit oftmals kaum von jüngeren Altersgruppen unterscheiden, treten gerade bei den Hochaltrigen natürliche Altersfolgen ein. Durch die Unterschiede der Leistungsfähigkeit sowie der sozialen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen treten verschiedene Aktionsmuster auf. Dennoch lassen sich einige generelle Kenngrößen darstellen **4**: Ältere sind im Durchschnitt weniger mobil als Jüngere. Die Erhebung „Mobilität in Deutschland 2002“ (MID) (INFAS/DIW 2003) ergab, dass der Anteil der Personen, die an einem Stichtag das Haus nicht verlassen hatten, mit zunehmendem Alter stark ansteigt: Von den unter 55-Jährigen sind es nur 7,7%, bei den 55- bis 64-Jährigen 13,6%, den 65- bis 74-Jährigen 19% und bei den über 75-Jährigen schon 33%. Gleichzeitig sinkt mit zunehmendem Alter die Anzahl der pro Tag zurückgelegten Wege, d.h. der Ortsveränderungen zwischen zwei Aktivitätsstandorten. Während der Durchschnitt aller Altersgruppen bei etwa 3,4 Wegen pro Tag liegt, sind es bei den über 75-Jährigen nur noch 2 Wege.

In allen Altersgruppen haben – neben den individuellen Fähigkeiten und gesellschaftlichen Werten und Normen

– insbesondere die lokal verfügbaren Verkehrsmittel Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Der Anteil der Führerscheinbesitzer sinkt mit dem Alter stetig **2**, wobei mehr als 80% der Männer der Altersgruppe über 75 einen Führerschein besitzen, aber nur 34% der Frauen. Insgesamt liegen hier die Werte für die neuen Länder deutlich unter denen der alten. Unabhängig vom Besitz eines Führerscheins verringert sich mit zunehmendem Alter auch die Verfügbarkeit eines Pkw im Haushalt. Während der Pkw also in seiner Bedeutung für Ältere abnimmt, nimmt der Anteil der Nutzung des ÖPNV mit steigendem Alter zu, allerdings in regional differenziertem Ausmaß **5**. In den Flächenländern ist der Anteil der Älteren, die öffentliche Verkehrsmittel mindestens einmal wöchentlich nutzen, deutlich geringer **3**. Gründe dafür sind unter anderem die z.T. schlechte Erreichbarkeit gewünschter Ziele mit dem ÖPNV, schlecht abgestimmte Taktfrequenzen und die gerade im peripheren ländlichen Raum stark eingeschränkte zeitliche Bedienung der Linien.

Ergänzend zu der MID-Studie konnten regionale Erhebungen und Forschungsprojekte die Bedeutung des

**2 Führerscheinbesitz nach Altersgruppen 2002**

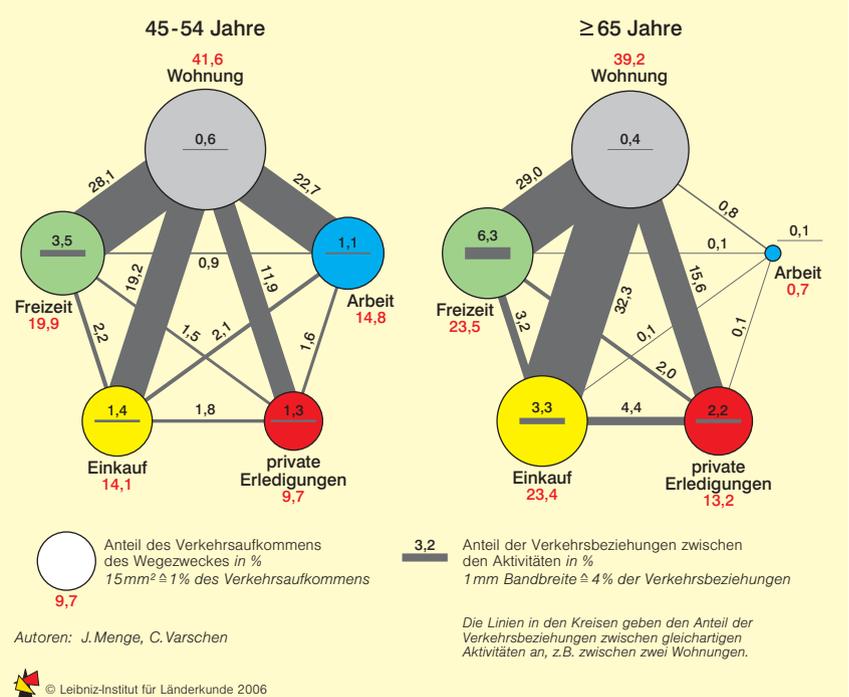


ÖPNV für Ältere darlegen sowie die Anforderungen und Bedürfnisse der Älteren an die einzelnen Verkehrsmittel genauer spezifizieren (vgl. ENGELN/SCHLAG 2001; SCHLAG/MEGEL 2002; MOLLINKOPF/FLASCHENTRÄGER 2001; FRAME 2004) und so den Beitrag der Mobilität zu einer zufriedenen und selbstbestimmten Lebensführung Älterer zeigen. ♦

**3 Nutzung von Bus und Bahn durch ältere Menschen ab 65 Jahre 2002 nach Ländern**



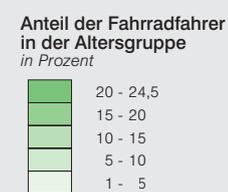
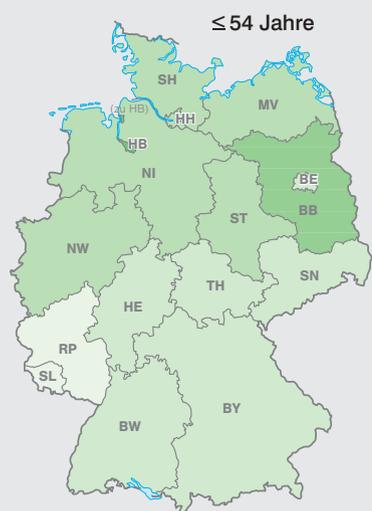
**4 Berlin Wegematrix ausgewählter Altersgruppen 2002**



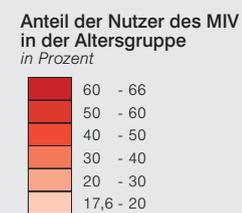
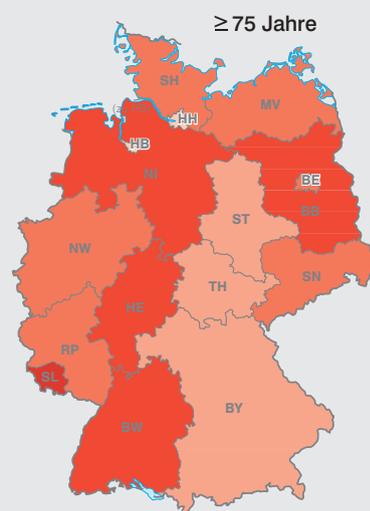
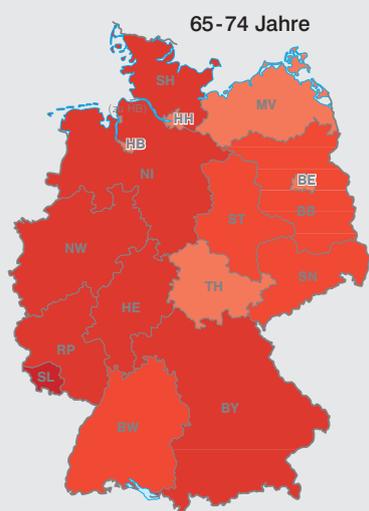
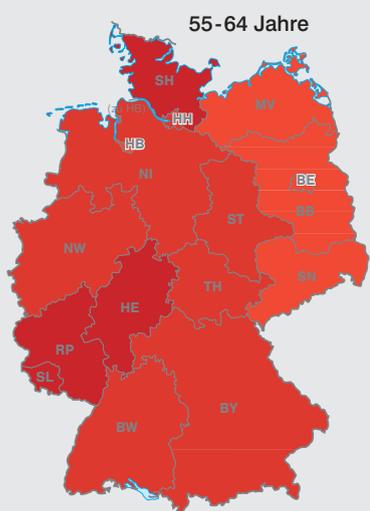
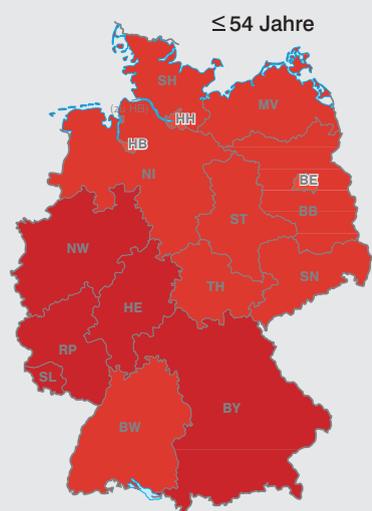
# Verkehrsmittelwahl – Modal Split im Alter 2002 nach Ländern



Zu Fuß

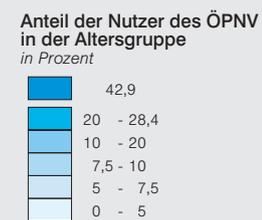


Fahrrad



MIV motorisierter Individualverkehr

MIV



ÖPNV öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNV