

Diplomarbeit

Titel der Diplomarbeit

Der öffentliche Verkehr in Wien.
Eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur
Sicherung der Mobilität älterer Menschen im
demographischen Wandel?

Verfasser

Johannes Fischer-Wellenborn

angestrebter akademischer Grad

Magister der Soziologie (Mag. rer. soc. oec.)

Wien, Dezember 2008

Studienkennzahl lt. Studienblatt: A 121

Studienrichtung lt. Studienblatt: Soziologie (sozial-/wirtschaftsw. Studienzweig)

Betreuer: Dr. Ralf Risser

Abstract

Mobilität ist in unserer modernen Gesellschaft eine Grundvoraussetzung des Alltagslebens. Die Bedeutung der Mobilität nimmt im Alter zu, denn sie trägt nicht nur dazu bei, dass Grundbedürfnisse befriedigt werden können, sondern auch, dass soziale Kontakte erhalten bleiben. Das Automobil kann als ein Symbol unserer Mobilität betrachtet werden und aufgrund des ansteigenden Anteils älterer Autofahrer wurde dem Thema Autofahren im Alter in vergangenen Forschungen bereits hoher Aufmerksamkeit gewidmet.

Gesundheitliche Beschwerden im Alter und befristete Führscheine lassen jedoch andere Verkehrsmittel, wie den öffentlichen Verkehr, an Bedeutung gewinnen.

Im Rahmen dieser Diplomarbeit wurde nicht nur durch Literaturrecherche, sondern auch durch empirische Untersuchungen (Beobachtung und Befragung) gezeigt, dass öffentliche Verkehrsmittel eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und die Mobilität älterer Menschen sichern können. Der Ausbau der U-Bahn, der Einsatz von Niederflurfahrzeugen und weitere getätigte Veränderungen im Fahrbetrieb haben insbesondere für ältere Menschen Verbesserungen gebracht. Trotzdem ist zu bedenken, dass noch weitere Maßnahmen notwendig sind um die Qualität der Beförderung zu verbessern und damit die Zufriedenheit der Fahrgäste zu steigern.

Diese Arbeit hat sich zum Ziel gesetzt, Vorschläge zu liefern, um den öffentlichen Verkehr, der in Wien zweifelsohne altersgerechten Anforderungen entspricht, soweit zu verbessern, dass sich der Verkehrsteilnehmer beim Umstieg vom Pkw zum öffentlichen Verkehrsmittel bewusst ist, nicht die schlechtere, sondern die bessere Alternative gewählt zu haben.

Denn viele ältere Verkehrsteilnehmer scheinen noch von den positiven Aspekten des „Verkehrsmitteltausch Automobil gegen öffentliches Verkehrsmittel“ überzeugt werden zu müssen um den Wechsel nicht als Zwang aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen zu sehen.

Mobility is a basic prerequisite in modern societies and in our everyday life. Its importance increases with age since it enables us to supply wants as well as it ensures us to keep up. The car can be regarded a symbol of our mobility and due to increasing numbers of older drivers, lots of attention has already been given to the topic of 'high age and car traffic' in past research. Health problems associated with old age and the time limitation of driving licences give other forms of transportation, public transport in particular, more and more importance. Public transport represents an important alternative to the use of the automobile in order to secure older people's mobility.

Within the scope of this thesis, both literature and empiric research (observation and interview) illustrate that public transport is an alternative to the motorised private transport which meets the demands of older people. However, additional measures must be taken to ensure the satisfaction of all older passengers. The extension of the underground network, the use of low-floor trams and buses and further changes improved the situation tremendously, especially that of older traffic participants. Nevertheless, further measures must be taken in order to improve transport's quality and therefore the passenger's satisfaction. The aim of this thesis was to offer advice to improve the public transport in so far, as the traffic participant recognizes to have been chosen the better alternative. Thus, many older traffic participants need to be convinced to voluntarily choose public over private transport without perceiving it as forced by health constraints. There is a need to make older traffic participants to voluntarily choose public transport over individual car usage without seeing their switching as enforced by health-related impairment.

Above all, public transport must be improved in that way as to convince the traffic participant to have chosen the better alternative.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	5
2. Gliederung der Arbeit.....	7
3. Die demographische Alterung unserer Gesellschaft.....	7
2. 1 Die Gesamtfertilitätsrate im letztem Jahrhundert	12
2. 2 Geburtenrückgang und längere Lebenserwartung	12
2. 3 Der demographische Übergang	14
2. 3. 1 Das Modell des demographischen Übergangs mit sechs Phasen.....	15
3. Ausblick der älter werdenden Generation.....	17
4. Eine globale Bevölkerungsentwicklung.....	18
5. Mobilität im Alter	20
5. 1 Der Begriff Mobilität.....	20
5. 2 Mobilität und Verkehrsteilnahme	20
6. Auswirkungen des demographischen Wandel auf Verkehr und Mobilität	21
7. Verkehrsrelevante Gesundheits- und Leistungseinbußen	22
7. 1 Sehfähigkeit im Alter	22
7. 2 Hörfähigkeit im Alter	24
8. Der ältere Mensch als Verkehrsteilnehmer.....	25
9. Der ältere Mensch als Fußgänger	27
9. 1 Unfälle und Verletzungen von Fußgängern.....	29
10. Der ältere Mensch als Radfahrer.....	30
11. Der ältere Mensch im Pkw unterwegs	33
11. 1 Unfälle und Verletzungen mit dem Pkw	34
11. 2 Der Neuwagen im Alter	36
11. 3 Unterschiede im Geschlecht bei der Verwendung des Autos	37
11. 4 Gründe mit dem Autofahren aufzuhören	37
12. Der ältere Mensch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs	38
12. 1 Einfluss auf die öffentliche Verkehrsmittelwahl	39
12. 2 Erreichbarkeitsverhältnisse im öffentlichem Verkehr.....	40
12. 2. 1 Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich	41
Zugänglichkeit	41
Erreichbarkeit	43
13. Altersunterschiede und die Zugänglichkeit auf Bezirksebene im Vergleich	46
14. Anforderungen an altersgerechte öffentliche Verkehrsmittel	48

Anonymität und Sicherheit	48
Fahrpreise und Fahrscheinerwerb	48
Toiletten	49
Körperliche Belastung	49
Komfort in dem öffentlichen Verkehrsmittel.....	49
15. Hypothesen	51
16. Der öffentliche Verkehr in Wien	53
16. 1 Daten und Fakten der Wiener Linien (Jahr 2007)	54
U-Bahn	54
Straßenbahn.....	54
Autobus	55
16. 2 Fahrgastzahlen	57
17. Sicherheit.....	59
18. Methodischer Zugang	59
18. 1 Das qualitative Interview	60
18. 2 Die Beobachtung.....	61
18. 3 Zielgruppe	62
18. 4 Ort der Beobachtung und Befragung der Interviewpartner.....	62
18. 5 Beschreibung des Interviews	63
19. Auswertung und Beantwortung der Hypothesen	63
19. 1 Benützung	65
19. 2 Zufriedenheit	65
19. 2. 1 Jahresticket	68
19. 2. 2 Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Haltestelle.....	79
19. 3 Verbesserungsvorschläge.....	70
19. 3. 1 Hilfsbereitschaft und Verhalten der Fahrgäste.....	74
19. 4 Auswertung der Beobachtung	76
20. Befragung der Verkehrsunternehmen.....	79
20. 1 Auswertung der Antworten	80
21. Maßnahmen im Fahrbetrieb	85
22. Befragung jüngerer Verkehrsteilnehmer	93
23. Abschließende Betrachtung.....	94
24. Literaturverzeichnis.....	97
25. Abbildungsverzeichnis	103

26. Tabellenverzeichnis	104
Anhang	105
Executive Summary	105

1.Einleitung

Verkehr, Mobilität und die alternde Gesellschaft sind Begriffe, die uns täglich beschäftigen, denn es scheint kaum ein Tag zu vergehen, an dem nicht eines dieser Themen in den Medien oder in der Politik auftaucht und/oder diskutiert wird.

Die Auseinandersetzung in verschiedenen Forschungen und Publikationen zeigt die Aktualität und das Bedürfnis Verbesserungen im Verkehr für ältere Menschen herbeizuführen. Ein wesentlicher Grund ist die demographische Entwicklung in der westlichen Gesellschaft, in der generell die Menschen immer älter werden und gleichzeitig die Anzahl der Jungen schrumpft. Ältere Menschen wollen wie die jüngeren Altersgruppen mobil sein, um verschiedene Ziele erreichen zu können, wozu sie heute noch häufig den Pkw verwenden.

Auch in der Literatur wird weniger auf die Wahl der öffentlichen Verkehrsmittel als auf das Auto im Alter eingegangen. Die Gründe für die häufige Auseinandersetzung „Autofahren im Alter“ könnten sein, dass der Pkw Verkehr in den nächsten Jahrzehnten zunehmen wird und ein großer Teil der Teilnehmer der älteren Generation zugeordnet werden kann.

Ohne Zweifel bringt der Pkw für ältere Menschen viele Vorteile, wie zum Beispiel die ständige Verfügbarkeit und natürlich auch die Bequemlichkeit. Allerdings kann man nur solange mit dem Auto fahren, soweit es die Gesundheit zulässt. Auch der Gesetzgeber hat die Macht den Führerschein per Gesetz einem Individuum zu entziehen.

Dieser Gedanke ist nahe liegend, denn befristete Führerscheine gibt es in der Europäischen Union in 17 Mitgliedstaaten. Österreich gehört bisher noch nicht zu diesen Ländern. In einigen Mitgliedstaaten, wie in Italien und Schweden, sind die Führerscheine unabhängig vom Alter befristet. In anderen Ländern, wie in Dänemark oder in den Niederlanden, gilt der Führerschein bis 70 Jahre. Soll er verlängert werden, müssen sich die Personen einer ärztlichen Untersuchung unterziehen.

Die EU - Führerscheinrichtlinie sieht spätestens ab dem Jahr 2013 einheitliche Führerscheinverordnungen vor. Weiters werden sie in Zukunft befristet sein und eine Gültigkeit von 10 bis 15 Jahren haben. Den Mitgliedstaaten bleibt es überlassen, ob bei der Verlängerung des Führerscheins eine ärztliche Kontrolle notwendig sein wird. In Österreich sind hierzu noch keine Maßnahmen geplant. (Dangschat et al 2007: 30f)

Die Europäische Union empfiehlt jene Maßnahme, dass der Führerschein nur in Kombination mit einer ärztlichen Untersuchung verlängert werden kann jetzt schon. Da bereits 17 Mitgliedstaaten nach diesem Prinzip handeln und es Erfolg verspricht, kann davon ausgegangen werden, dass der österreichische Gesetzgeber in Zukunft ebenfalls gesundheitliche Kontrollen einführen wird.

Dieser Umstand ist der relevante Punkt für die Arbeit. Könnte es in Zukunft sein, dass ein großer Teil jener älteren Menschen, die heute mit dem Auto unterwegs sind, aufgrund ihrer gesundheitlichen Defizite nicht mehr eine Verlängerung ihres Führerscheins ausgestellt bekommen? Da die Gesellschaft altert, könnte das in den nächsten Jahrzehnten zutreffen. Um die Mobilität gewährleisten zu können, ziehe ich als Hauptalternative zum Automobil die öffentlichen Verkehrsmittel in Betracht.

Daher stellt sich für mich die Frage, ob nicht auch die öffentlichen Verkehrsmittel, ältere Menschen ohne größeren Aufwand schnell, sicher und bequem von „A nach B“ bringen können und damit ein Gegengewicht zum Automobil darstellen können.

Im Detail werde ich mich in der Arbeit auf die Bundeshauptstadt Wien mit den Wiener Linien als öffentlichen Verkehrsbetrieb beziehen. Diese Großstadt wird im Vergleich zu Städten und Ballungsräumen in den übrigen Bundesländern an Bevölkerungsdichte am stärksten wachsen.

Auch die Fahrgastzahlen bei den Wiener Linien stiegen in den letzten Jahren und erreichten mit 793 Millionen Fahrgästen im Jahr 2007 ihren bisherigen Höchststand. Bei einer so großen Anzahl von Fahrgästen gibt es verschiedene Kundengruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen. Es ist also nicht leicht, Verbesserungen, die in den Fahrbetrieb getätigt werden, so zu vermarkten, dass die gesamte Kundengruppe von den Neuerungen profitiert.

Die Wiener Linien haben in den letzten Jahren viel Geld in die Infrastruktur investiert, um den Fahrbetrieb freundlicher, bequemer, Kinder- und Behindertengerechter zu gestalten. Einiges davon ist auch der älteren Personengruppe zugute gekommen.

Die Frage die sich stellt ist: „Wie zufrieden sind die älteren Menschen mit den Wiener Linien?“ Oder gehört bei diesem Verkehrsbetrieb für die Zukunft noch eine Menge verbessert, um den Fahrbetrieb für ältere Menschen noch attraktiver zu gestalten? Sind die Wiener Linien ein Vorzeigebetrieb in Europa, was die Beförderung älterer Menschen betrifft? Anhand verschiedener methodischer Verfahren wird versucht diese Fragestellung zu beantworten.

2. Gliederung der Arbeit

Zunächst beschäftigt sich diese Arbeit mit dem demographischen Wandel, wobei Ursachen und Folgen erläutert werden.

Im Zuge der Auseinandersetzung mit der demographischen Alterung, werden die Auswirkungen auf die Mobilität und den Verkehr betrachtet. Weiters ist zu klären welche verkehrsrelevanten Leistungs-, und Gesundheitseinbußen es im Alter geben kann.

Anschließend wird gezeigt, wie der ältere Mensch am Verkehrsgeschehen teilnehmen kann. Die Verkehrsteilnahme kann zu Fuß, mit dem Fahrrad, Pkw oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgen. Das Hauptaugenmerk soll im Weiteren aber auf Pkw und öffentliche Verkehrsmittel gerichtet sein.

Im nächsten Kapitel wird auf die regionalen Unterschiede im Bezug auf das Alter der Verkehrsteilnehmer und die Zugänglichkeit zu den öffentlichen Verkehrsmitteln in Österreich eingegangen. Es wird gezeigt, in welchen Regionen von Österreich es einen hohen Anteil an älteren Personen gibt und wo die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel verbessert werden sollte.

Nachdem die Gesamtsituation in Österreich betrachtet worden ist, beschäftigt sich die Arbeit damit, wie ein altersgerechter öffentlicher Verkehr ausgestattet sein sollte und vergleicht diese Anforderungen mit dem Fahrbetrieb der Wiener Linien.

Zusätzlich wird anhand von Beobachtungen und Befragungen älterer Fahrgäste und Experten von verschiedenen Verkehrsbetrieben erhoben und dargestellt, inwiefern der öffentliche Verkehr für ältere Menschen verbessert werden könnte. Diese Maßnahmen werden im letzten Kapitel ausgewertet und Vorschläge vorgestellt.

3. Die demographische Alterung unserer Gesellschaft

Eine Ursache des demographischen Wandels ist die Alterung der Gesellschaft, die der Ausgangspunkt meiner Arbeit ist. Die demographische Alterung ist kein biologischer Prozess. Es ist eine Tatsache, dass Individuen zwangsläufig altern, dies jedoch nicht auf eine Gesellschaft zutrifft. Denn eine alternde Gesellschaft besagt nicht, dass die Menschen immer älter werden, sondern dass es immer weniger Junge und immer mehr alte Menschen gibt. (Schimany 2003: 16)

Wird von einer ursprünglich stabilen Bevölkerung ausgegangen, so kann die demographische Alterung folgende Ursachen haben, wobei Migrationstendenzen

und „besondere“ Ereignisse, wie Kriege oder Epidemien ausgenommen sind. (Kytir 2007)

- Alterung kann alleine eine Folge von Fertilitätsveränderungen sein, während Sterblichkeit und Lebenserwartung unverändert bleiben.
- Alterung kann auch ausschließlich auf Veränderungen der Sterberaten bzw. Überlebenswahrscheinlichkeiten beruhen.

Laut Kytir bezeichnet Fertilität auf der Makroebene jenen demographischen Prozess, der auf der Mikroebene dem demographischen Ereignis Geburt entspricht. (Kytir 2003/04: Folie 124)

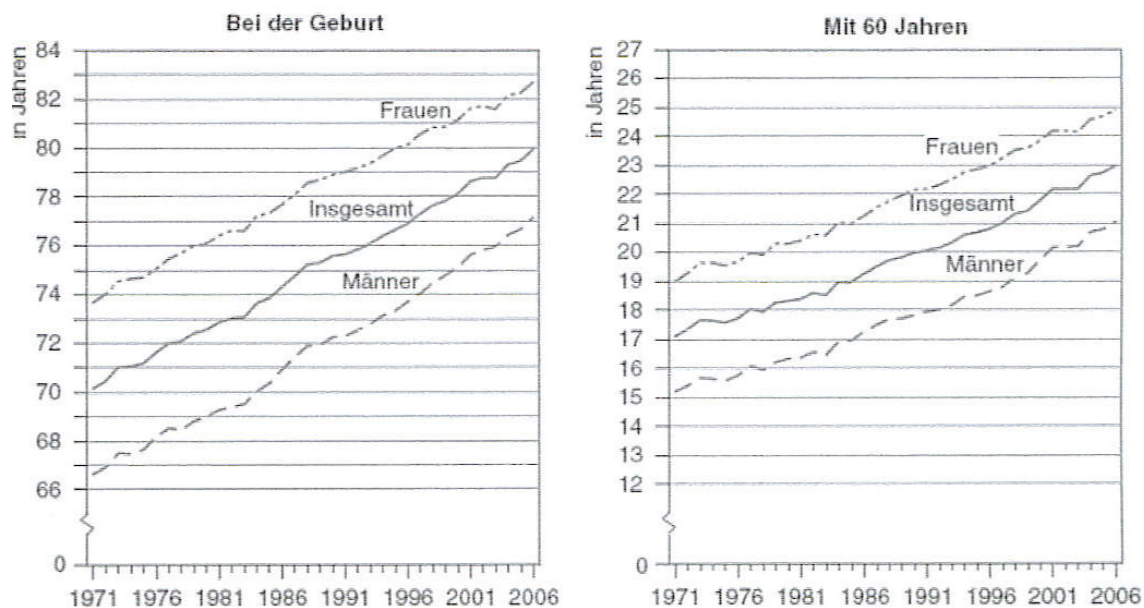
Das Altern der Bevölkerung durch die Fertilitätsveränderung entsteht bei dauerhafter Fertilitätsreduktion, was automatisch zu einer Alterung der Gesellschaft führt. (Kytir 2007) Diese Veränderung ist nicht nur in Österreich zu beobachten, auch in vielen anderen westlichen Industrieländern gibt es Geburtenrückgänge zu verzeichnen.

Wie schon erwähnt, entsteht Alterung auch durch dauerhafte Mortalitätsreduktion. Das heißt: Betrifft die verringerte Sterblichkeit in erster Linie vor allem die mittleren und älteren Altersgruppen, trägt dies zur Alterung der Bevölkerung bei.

Die österreichische Bevölkerung altert in erster Linie aufgrund des nachhaltigen Rückgangs der Kinderzahlen.

Aber auch der Rückgang der Sterblichkeitsrate und die erhöhte Lebenserwartung im höheren Erwachsenenalter tragen zur Alterung in Österreich bei.

Die Kinderanzahl pro Frau ist in den letzten Jahrzehnten in Österreich gesunken und die Lebenserwartung bei Männern und Frauen steigt, wie die folgende Darstellung andeutet:



**Abbildung 1: Lebenserwartung bei der Geburt und fernere Lebenserwartung 60-jähriger seit 1971 [Statistik Austria:
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/sterbefaelle/022174.html]**

Wie die Graphik zeigt, hat sich die Lebenserwartung bei Männern und Frauen in den letzten Jahrzehnten erhöht. Hatten Männer im Jahr 1971 bei der Geburt noch eine Lebenserwartung von ca. 66 und Frauen von ca. 74 Jahren, stieg diese in den folgenden Jahrzehnten kontinuierlich an. 2006 hatte ein neugeborenes Kind männlichen Geschlechtes eine Lebenserwartung von ca. 77 Jahren.

Auch die Lebenserwartung eines 60-jährigen ist mit den Jahren deutlich gestiegen. Hatte eine 60-jährige Frau 1971 noch eine Lebenserwartung von weiteren 19 Jahren, so ist diese im Jahr 2006 auf 25 Jahre angestiegen. Bei den Männern verhält es sich ähnlich; hatte ein 60-jähriger Mann 1971 noch eine Lebenserwartung von weiteren 15 Jahren, waren es im Jahr 2006 noch weitere 21 Jahre. Man kann also deutlich erkennen, dass die Lebenserwartung kontinuierlich steigt und dies auch für die Zukunft erwartet wird.

Es wurde nun der erste Faktor für eine alternde Gesellschaft näher betrachtet. Im folgendem soll der zweite Faktor, nämlich die niedrige Geburtenrate, dargestellt werden. Um die folgenden Zahlen zu verdeutlichen wird nicht nur die Geburtenrate von Österreich ausgewiesen, sondern auch die Gesamtfertilitätsrate von verschiedenen Ländern Europas. Die Gesamtfertilitätsrate ist interpretierbarer als die durchschnittliche Kinderanzahl pro Frau.

Die folgende Abbildung zeigt Europas vergleichsweise niedrige Gesamtfertilitätsrate in den Jahren 2000 bis 2005.

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Belgien	:	:	:	:	:	:
Bulgarien	1,31	1,29	1,23	1,21	1,24	1,30
Tschechische Republik	1,28	1,23	1,18	1,17	1,14	1,14
Dänemark	1,80	1,78	1,76	1,72	1,76	1,78
Deutschland (einschließlich ex-DDR seit 1991)	1,34	1,36	1,34	1,34	1,35	1,38
Estland	1,50	1,47	1,37	1,37	1,34	1,38
Irland	1,86	1,93	1,95	1,96	1,93	1,88
Griechenland	1,33	1,30	1,28	1,27	1,25	1,26
Spanien	1,35	1,33	1,31	1,26	1,24	1,23
Frankreich	1,94	1,92	1,89	1,88	1,90	1,89
France métropolitaine	1,92	1,90	1,87	1,87	1,88	1,88
Italien	1,31	:	1,24	1,22	1,18	1,26
Zypern	1,40	1,47	1,25	1,27	1,37	1,60
Lettland	1,31	1,24	1,29	1,23	:	:
Litauen	1,27	1,26	1,26	1,24	1,30	1,39
Luxemburg (Grand-Duché)	1,70	1,70	1,63	1,63	1,65	1,76
Ungarn	1,31	1,28	1,27	1,30	1,31	1,32
Malta	:	:	:	:	:	:
Niederlande	1,71	1,72	1,75	1,73	1,71	1,72
Österreich	1,40	1,42	1,38	1,39	1,33	1,36
Polen	1,24	1,23	1,22	1,25	1,31	1,35
Portugal	1,40	1,40	1,44	1,47	1,45	1,55
Rumänien	1,32	1,29	1,27	1,25	1,31	1,39
Slowenien	1,26	1,25	1,20	1,21	1,21	1,26
Slowakei	1,25	1,24	1,20	1,18	1,20	1,30
Finnland	1,80	1,80	1,77	1,72	1,73	1,73
Schweden	1,77	1,75	1,71	1,65	1,57	1,54
Vereinigtes Königreich	1,78	1,76	1,71	1,64	1,63	1,64
Kroatien	1,41	1,34	1,32	:	1,37	1,46
Mazedonien, ehemalige jugoslawische Republik	1,46	1,52	1,77	1,80	1,73	1,88

**Tabelle 1: Die Gesamtfertilitätsrate in Europa 2000 - 2005 [Eurostat:
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=0&language=de&pcode=tsdde220>]**

Wie die Tabelle zeigt, ist die durchschnittliche Kinderzahl pro Frau in Österreich in den letzten Jahren ein wenig angestiegen und lag im Jahr 2005 bei 1,40 Kindern pro Frau. Im Jahr 2000 lag der Durchschnitt bei 1,36 Kindern pro Frau.

Österreich liegt damit im europäischen Vergleich im Mittelfeld. Frankreich, Finnland, Schweden, GB aber auch Irland haben eine höhere TFR (Total Fertility Rate- Gesamt Fertilitätsrate), wohingegen die neuen Mitgliedstaaten, hier vor allem Polen, Slowakei und Slowenien, aber auch die südlichen Länder in der Europäischen Union sehr niedrige Kinderzahlen pro Frau aufweisen.

Besonders Frankreich liegt mit über 1,80 Kindern pro Frau im Ländervergleich im Spitzenfeld. In der Graphik ist Frankreich und France métropolitaine dargestellt, wobei sich die TFR nicht wesentlich voneinander unterscheidet. France métropolitaine, stellt den zum europäischen Kontinent gehörenden Teil und die vor der Küste liegenden Inseln dar. France d'outre-mer setzt sich aus den zum Staatsgebiet gehörenden überseeischen Regionen (DOM), sowie den überseeischen Gebieten (TOM) den französischen Süd- und Antarktisgebieten, Saint-Pierre und Miquelon zusammen. (Wikipedia)

In Europa gibt es rund 30 Länder mit einer TFR unter 1,5 Kindern pro Frau. Österreich gehört damit zu jenen 30 Ländern, die weltweit die niedrigsten Fertilitätsraten haben. (Kytir 2003/04: Folie 142)

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass man in Europa die weltweit niedrigsten Kinderzahlen findet. Die durchschnittliche Kinderzahl ist unter 2, in vielen Ländern wie auch in Österreich unter 1,5 und in einigen Ländern unter 1,3 pro Frau gesunken.

Österreich und alle anderen europäischen Staaten liegen somit unter dem demographischen Bestanderhaltungsniveau von etwa 2,1 Kindern pro Frau. (Kytir 2003/04: Folie 137).

Ein Bestanderhaltungsniveau von 2,1 Kindern pro Frau ist notwendig, da sonst ein Geburtendefizit entstehen und somit die Sterberate über der Geburtenrate liegen würde. Die Bevölkerungsentwicklung ist daher nicht mehr positiv, da kein Geburtenüberschuss erzielt wird.

2. 1 Die Gesamtfertilitätsrate im letztem Jahrhundert

Betrachtet man längerfristig die Entwicklung der Kinderzahl pro Frau in Österreich, wird man feststellen, dass Österreich das Bestanderhaltungsniveau von etwa 2,1 Kindern pro Frau in der Geschichte früher oft übertraf.

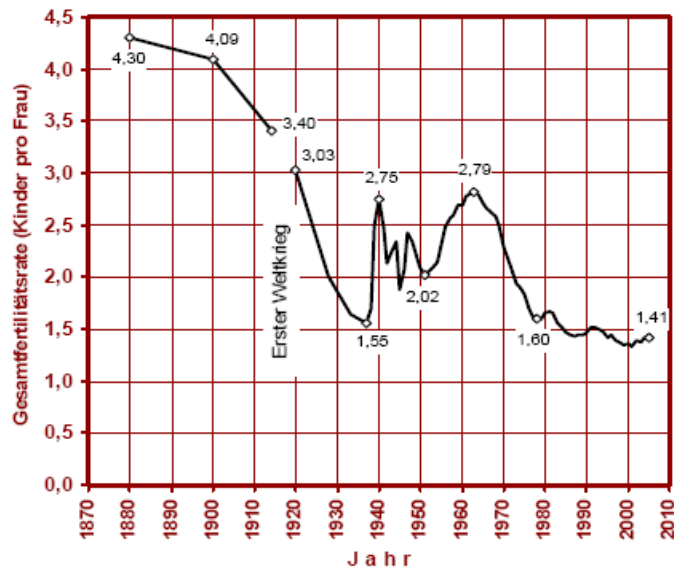


Abbildung 2: Entwicklung der TFR in Österreich 1880 - 2003 [Kytir 2003/04, Folie 138]

War die Anzahl der Kinder pro Frau im Jahr 1880 durchschnittlich bei 4,30, fiel dieser Wert in den 1930er Jahren auf 1,55. Verursacht durch die geburtenfördernde Politik im Dritten Reich stieg die TFR wieder auf einen Wert von 2,75 und erreichte nach dem 2. Weltkrieg, ca. 20 Jahre später, eine noch höhere Zahl. Die Baby-Boom Jahre prägten diese Zeit, in denen die Geburten stiegen und im Jahr 1963 ihren Höhepunkt mit durchschnittlich 2,8 Kindern pro Frau erreichten.

2.2 Geburtenrückgang und höhere Lebenserwartung

In Österreich geht die niedrige Geburtenrate mit einer vermehrten Kinderlosigkeit bei den jüngeren Generationen einher. Besonders jüngere Frauen stehen oft vor dem Dilemma zwischen dem Wunsch nach Kindern und dem Ziel der ökonomischen Unabhängigkeit bzw. sozialen Absicherung.

„Vor dem Hintergrund der prekären Einbindung von Frauen in den Arbeitsmarkt, der Zunahme befristeter und geringfügiger Beschäftigungsverhältnisse schieben viele Frauen die Familiengründung auf, da die Geburt eines Kindes für Frauen heute

oftmals noch mit dem Ende der Karriere und der eigenständigen sozialen Absicherung verbunden ist.“ (Hummel 2006: 45)

Dass Frauen, wie öfters angenommen wurde, sich entweder nur für Kinder oder nur für den Beruf entscheiden, ist aufgrund vergleichender Länderuntersuchungen nicht bestätigt worden. Nach einer Untersuchung des Berlin - Institut für Bevölkerung und Entwicklung sind Frauen mit einem Kind in relativ kinderreichen Ländern wie Frankreich, Schweden und Norwegen gleich häufig erwerbstätig wie kinderlose Frauen. (Hummel 2006: 46)

Der Unterschied zu den kinderreichen Ländern ist, dass in Österreich oder Deutschland der Mann noch immer als Haupternährer gesehen wird. Der Anteil der Frauen, die arbeiten und kinderlos sind, ist wesentlich höher als der der Frauen die Kinder haben und arbeiten. In Deutschland sind Frauen die zwei oder mehr Kinder haben nur zu 56 Prozent berufstätig wogegen der Wert bei kinderlosen Frauen bei 77 Prozent liegt. (Hummel 2006: 46)

Laut Hummel arbeiten in Frankreich 80 Prozent der Mütter eines Kleinkindes. Dort gibt es ein entwickeltes System der Kinderbetreuung wie Ganztagschulen, die Beruf und Familienverantwortung erleichtern. Schweden verfolgt wiederum ein anderes System der Vereinbarkeit zwischen Beruf und Familie, welches auch zu höheren Geburtenraten beiträgt. Die Förderungen zielen nicht direkt auf Geburtenförderung, sondern es wird die Teilnahme der Frau am Arbeitsmarkt und die Gleichstellung der Geschlechter unterstützt. Das heißt: Die Politik wendet sich nicht an die Familie, sondern direkt an die Individuen.

Auch das traditionelle Verständnis der geschlechterspezifischen Arbeitsteilung im Haushalt könnte in den Industrieländern als Ausdruck dieser Krise gedeutet werden. „Während die Erwerbsbeteiligung von Frauen in den vergangenen 30 Jahren erheblich angestiegen ist, hat sich die Arbeitsteilung zwischen den Geschlechtern im Haushalt im selben Zeitraum nur wenig verändert.“ (Hummel 2006: 47)

Jedoch können Erfolgsrezepte die in einem Land funktionieren nicht ohne weiteres auf ein anderes Land übertragen werden, denn für jede Gesellschaft gelten unterschiedliche historische, kulturelle und politische Rahmenbedingungen.

Die steigende Lebenserwartung bis zur ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts lässt sich, vereinfacht formuliert, primär auf das Zusammenspiel von einer verbesserten Lebenslage (insbesondere Ernährung), verstärkter, sozialer Disziplinierung

(Internalisierung von Sauberkeits- und Hygienenormen) und zentralstaatliche Interventionen (bessere Wasserversorgung, Abwasserbeseitigung, Gesundheitskampagnen) zurückführen. (Höpflinger/Stuckelberger 1999: 33)

Wirtschaftlicher Wohlstand, verstärkte soziale Absicherung und Ausbau der medizinischen Betreuung ließen die Lebenserwartung im 20. Jahrhundert ansteigen, wodurch Langlebigkeit allmählich in unserer Gesellschaft bzw. in den industriellen Gesellschaften zur Norm wurde.

2. 3 Der demographische Übergang

Die Entwicklung der Geburten- und Sterberate in Österreich ist eine typische Veränderung der demographischen Situation wie in vielen anderen westeuropäischen Staaten zwischen der Mitte des 19. Jahrhunderts und der Mitte des 20. Jahrhunderts.

Das Modell des demographischen Übergangs sieht diese Entwicklung in einem engen Zusammenhang mit dem Wandel der gesellschaftlichen und ökonomischen Strukturen im Zuge der Industrialisierung und Modernisierung. Der Begriff des demographischen Übergangs wurde vom amerikanischen Ökonomen Notstein auf Basis der Arbeiten von Thompson (1929) geprägt und seither von zahlreichen Autoren aufgenommen und verfeinert. (Kytir 2003/04: Folie 28)

Sie gliedert sich zunächst in zwei Thesen, wobei sich die zweite These allerdings nicht als haltbar erwies und Kritik hervorbrachte.

Die erste These trifft auf Europa und die europäisch geprägten Länder in Übersee weitgehend zu.

„Sie besagt, dass die Industrieländer im Zuge ihrer sozioökonomischen Entwicklung einen Übergang „von einer vorindustriellen Bevölkerungsweise“ mit hoher Geburten- und Sterberate zu einer „industriellen Bevölkerungsweise“ mit niedriger Fertilitäts- und Mortalitätsrate vollzogen haben. Das Bevölkerungswachstum (als Differenz zwischen beiden Komponenten) war sowohl in der vorindustriellen als auch in der industriellen Phase nach Vollzug des demographischen Übergangs sehr niedrig. Dagegen war in der Zwischenphase die Wachstumsrate relativ hoch, weil der Rückgang der Sterberate früher einsetzte als das Absinken der Geburtenrate. Erst nach Schließen der Schere zwischen beiden Komponenten fiel die Wachstumsrate der Bevölkerung wieder auf ein niedriges Niveau.“ (Schimany 2003: 84)

In der zweiten These wird behauptet, dass die Differenz zwischen der Geburten- und Sterberate größer null ist. Das heißt, die natürliche Wachstumsrate ist immer leicht positiv, weil die Geburtenrate höchstens kurzfristig unter das Bestanderhaltungsniveau der Bevölkerung sinkt. Langfristig gesehen ist sie hoch genug um das Bestanderhaltungsniveau auch ohne permanente Zuwanderung zu garantieren. (Schimany 2003: 84ff)

Die Kritikpunkte in diesem Modell und der These waren die Annahme eines dauerhaften, stabilen Gleichgewichts zwischen Geburten- und Sterbefällen in der post- transitorischen Phase. Dies entspricht nicht der Realität, wie es z. B. der österreichische Fall zeigt.

Außerdem wird in diesem Modell nicht die Migration berücksichtigt, die zu einer Bevölkerungszunahme führen kann.

„Mitte der 1980er Jahre entstand als Folge dieser Kritikpunkte die These vom „zweiten“ demographischen Übergang, der folgendes besagt:

- Die Geburtenrate ist auf Dauer niedriger als die Sterberate. Die Folge ist ein strukturelles Geburtendefizit.
- Ein positiver Wanderungssaldo verhindert den Bevölkerungsrückgang.
- Der Wandel von Werten und Einstellungen führt zu „neuen“ Lebensstilen und Formen und zu veränderten demographischen Verhaltensweisen.“ (Kytir 2003/04: Folie 35

2. 3. 1 Das Modell des demographischen Übergangs mit sechs Phasen

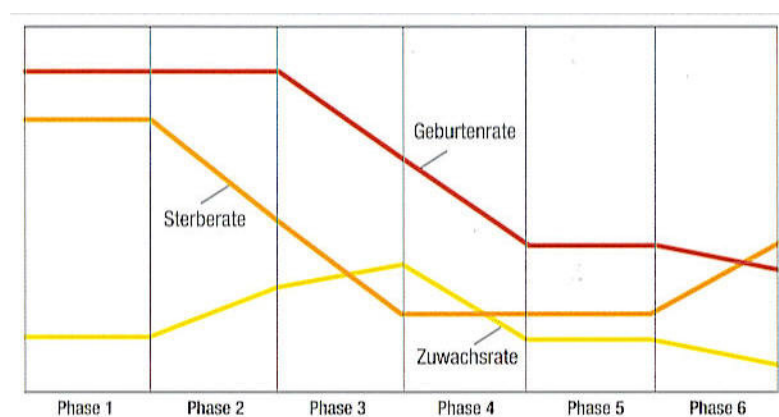


Abbildung 3: Das Modell des demographischen Übergangs [Dangschat et al 2007, S. 20]

Die sechs Phasen (Schimany 2003: 98)

Phase 1 (Prätransformative Phase/ Phase der Vorbereitung), gekennzeichnet durch: hohe, nahe beieinander liegende Geburten- und Sterberaten. Es gibt kein Bevölkerungswachstum; hohe Säuglings- und Kindersterblichkeit, niedrige Lebenserwartung und ein geringer Anteil an älteren Menschen.

Phase 2 (Frühtransformative Phase/ Phase der Einleitung), gekennzeichnet durch: deutlich fallende Sterberaten bei gleich bleibenden und leicht steigenden Geburtenraten, teilweise höhere Lebenserwartung bei bestimmten gesellschaftlichen Gruppen.

Phase 3 (Mitteltransformative Phase/ Phase des Umschwungs), gekennzeichnet durch: weiter sinkende Sterblichkeitsrate und einsetzender Geburtenrückgang. Es werden maximale Wachstumsraten erreicht. Diese Phase ist von einem hohen Anteil an jüngeren gekennzeichnet.

Phase 4 (Spättransformative Phase/ Phase des Einlenkens), gekennzeichnet durch: Abfall des Geburtenniveaus, geringe Sterblichkeit, stark zurückgehende Wachstumsraten, steigende Lebenserwartung, sinkender Anteil an Jüngeren, steigender Anteil an Älteren.

Phase 5 (postransformative Phase/Phase des Ausklingens), gekennzeichnet durch: sehr niedrige Geburten und Sterberaten und eine hohe Lebenserwartung. Der Anteil von älteren Menschen ist hoch.

Phase 6 (neue Posttransformative Phase/Phase des zweiten demographischen Übergangs), gekennzeichnet durch: extrem niedrige Geburtenraten aufgrund des veränderten Altersaufbaus, teilweise leicht ansteigende Sterberaten, stagnierendes bis abnehmendes Wachstum, sehr hohe Lebenserwartung, sehr hoher Anteil an älteren Menschen.

Das Modell des demographischen Übergangs erklärt 4 Tatsachen:

„1) Das starke Bevölkerungswachstum war nicht auf eine steigende Fruchtbarkeit, sondern auf eine sinkende Sterblichkeit zurückzuführen.

2) Bei der phasenverschobenen sinkenden Fruchtbarkeit handelte es sich ganz offensichtlich um einen Anpassungsprozess, der durch eine Vielzahl unterschiedlicher gesellschaftlicher Entwicklungen eingeleitet und begleitet sowie durch einen Wertewandel verstärkt wurde.

3) Die demographische Transition führte zu einem starken Bevölkerungswachstum; aber nicht, weil mehr Menschen geboren wurden, sondern weil mehr Menschen überlebt und länger lebten.

4) Als Folge der Zunahme der Lebenserwartung änderte sich der Bevölkerungsaufbau. Der Anteil an Älteren nahm zu, und der „Menschenumsatz“ verlangsamte sich (was in den verringerten Umsatzziffern zum Ausdruck kommt).“ (Schimany 2003: 101)

3. Ausblick der älter werdenden Generation

Aufgrund der niedrigen Fertilität und dem Eintritt starker Geburtenjahrgänge in höhere Altersklassen, ist in den kommenden Jahrzehnten mit einer starken Zunahme der Anzahl alter Menschen in Österreich zu rechnen. Bereits von 1971 bis 2001 stieg die Zahl der 65+jährigen um 17 Prozent. Ein Ausblick auf das Jahr 2030 zeigt, dass der Anstieg der über 60-jährigen wesentlich höher ausfallen wird. Denn laut Statistik Austria, werden im Jahr 2020 über 2,2 Millionen Menschen in Österreich über 60 Jahre alt sein. Im Jahr 2030 sind nach derzeitigen Berechnungen über 2,8 Millionen Personen älter als 60 Jahre und damit um 1 Million mehr, als im Jahr 2006. (Statistik Austria)

Anders ausgedrückt ist momentan jeder 5. Österreicher über 60 Jahre alt. 2020 wird es jeder 4. und längerfristig gesehen wird jeder 3. Mensch in unserer Gesellschaft über 60 Jahre alt sein. Die folgende Graphik zeigt die Bevölkerungspyramide Österreichs im Jahr 2006, sowie die Veränderung für das Jahr 2030.

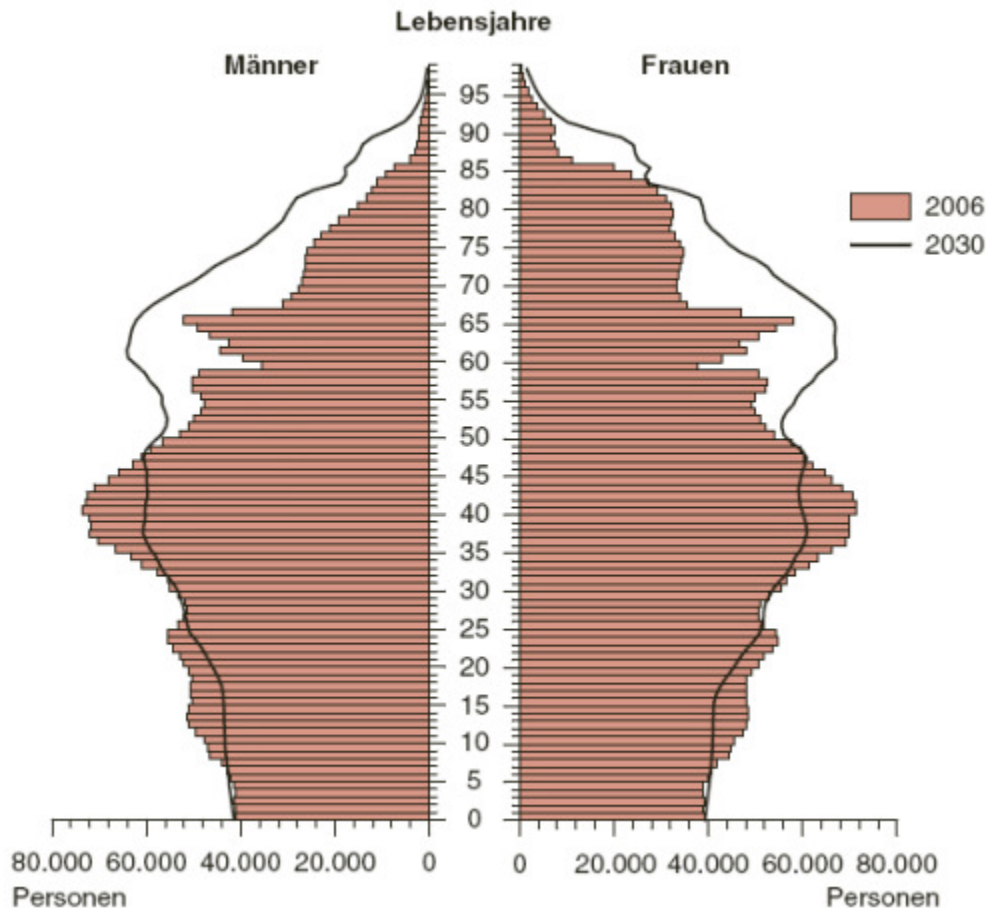


Abbildung 4: Bevölkerungspyramide Österreich 2006 und 2030
[\[http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/027331.html\]](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/027331.html)

Wie beschrieben, zeigt diese Graphik die gravierenden Veränderungen im Altersaufbau der österreichischen Bevölkerung in den nächsten Jahrzehnten. Deutlich erkennbar ist der schrumpfende Anteil der 10- bis 25-jährigen und 30 bis 40 Jahre alten Personen. Auch den steigenden Anteil der über 60-jährigen Menschen in unserer Gesellschaft im Jahr 2030 stellt diese Graphik dar.

4. Eine globale Bevölkerungsentwicklung

Diese Veränderung ist nicht als nationales Phänomen zu betrachten. Nach aktuellen Erhebungen leben momentan etwa 6,7 Milliarden Menschen auf unserem Globus. (Wikipedia) Die zukünftigen Veränderungen werden aufgrund verschiedener Aspekte bestimmt werden. (Hummel 2006: 29)

- Nach aktuellen Prognosen der UNO soll die Weltbevölkerung bis ins Jahr 2050 auf ca. 9,1 Milliarden Menschen wachsen.
- Die Weltbevölkerung wird langsamer wachsen als zuvor, weil sich die Geburtenrate global abschwächen wird.
- Der weltweite Bevölkerungszuwachs wird sich in den kommenden Jahrzehnten auf die weniger ökonomisch entwickelten Regionen des Südens konzentrieren.
- Die Lebenserwartung wird steigen, denn diese betrug im Zeitraum von 1950 - 1955 47 Jahre. Fünfzig Jahre später waren es schon 65 Jahre.
- Wie schon erwähnt, kommt es aufgrund des Geburtenrückgangs und des Anstiegs der Lebenserwartung zu einer alternden Weltbevölkerung. Wie national wird auch global die Anzahl der Menschen über 60 Jahre ansteigen. Man schätzt, dass sich diese Altergruppe weltweit verdreifachen wird.
- Ein weiterer Trend ist zu beobachten, nämlich dass ein Großteil der Menschen in den Städten leben wird. Dies trifft schon jetzt in der Gegenwart zu.

Die alternde Gesellschaft ist wie beschrieben kein nationales Phänomen. Weltweit bestehen allerdings sehr heterogene und zum Teil gegenläufige Bevölkerungsdynamiken. Die Unterschiede innerhalb der Gruppe der Entwicklungsländer sind dabei größer als die Gesamtunterschiede zwischen Industrie- und Entwicklungsländern.

	Gesamtbevölkerung (Milliarden)			Wachstumsrate (Prozent)		Gesamt- fruchtbarkeitsrate 2005	Säuglings- sterblichkeit (v.1000) 2005
	1990	2005	2050	1990 - 2050	2000 - 2005		
Welt	5,3	6,5	9,2	1,7	1,2	2,7	55
Industrie- länder	1,2	1,2	1,2	0,5	0,1	1,6	6
Entwicklungs- länder	4,0	5,2	8,0	2,1	1,5	2,1	61
Afrika	0,6	0,9	1,9	3,0	2,3	3,0	89
Lateinamerika	0,4	0,5	0,8	1,9	1,6	1,4	27
Asien	3,1	3,9	5,3	1,8	1,3	2,5	52
Europa	0,5	0,7	0,6	0,2	-0,1	0,2	7

Tabelle 2: Globale Bevölkerungsentwicklung - ungleiche Entwicklung [Humml 2006, S.30]

5. Mobilität im Alter

5.1 Der Begriff Mobilität

Mobilität (lateinisch *mobilitas* = Beweglichkeit) ist ein Begriff der mehrere Dimensionen beinhaltet. Spricht man in der Soziologie von Mobilität, wird damit versucht, gesellschaftliche Veränderungen und Bewegungen zu beschreiben.

Man unterscheidet zwischen horizontaler und vertikaler Mobilität, wobei ersteres z.B. den Wechsel eines Wohnortes von A nach B beschreibt, was auch der Autor Zeller wie folgt treffend formuliert. „Die menschlichen Bewegungen im Raum können sich auf sehr verschiedene Weise vollziehen. Die im Prozess der Industrialisierung erfolgte Land- Stadt- Wanderung, die Wanderung von Arbeitskräften Südeuropas nach Mittel- und Westeuropa, das heutige Phänomen der Stadtfucht und verschiedene Arten von zirkulärer oder Verkehrsmobilität sind Beispiele raumrelevanter Mobilitätsformen.“ (Zeller, 1992: 23, zit. nach Ernst, 1999: 21)

Vertikale oder soziale Mobilität meint den Auf- und Abstieg von Individuen zwischen verschiedenen sozialen Positionen oder Ständen.

In dieser Arbeit soll der Begriff Mobilität als räumliche Bewegung verstanden werden. Die Fähigkeit des Individuums räumliche Entfernungen zu überwinden, Wegstrecken mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurücklegen zu können sowie den eigenen Lebensraum nutzen und erleben zu können, kennzeichnen den Begriff. Somit kann der Mobilitätsbegriff auf die räumliche Verkehrsmobilität eingeschränkt werden.

5. 2 Mobilität und Verkehrsteilnahme

Mobilität ist Voraussetzung, um Ziele außerhalb der Wohnung erreichen zu können. Mobilität nimmt im Alter an Bedeutung zu, denn sie ist nicht nur dafür verantwortlich, dass tägliche Bedürfnisse befriedigt werden können. Auch trägt Mobilität dazu bei, dass soziale Kontakte erhalten bleiben. Die Alltagsmobilität älterer Menschen im Pensionsalter besteht aus der Freizeit- und Versorgungsmobilität.

„Die wichtigsten Aktivitäten älterer Menschen, die zu außerhäuslicher Mobilität führen, sind alltägliche Einkäufe und Besorgungen aller Art sowie Sparziergänge. Aber auch soziale Kontakte, wie das Treffen mit Familienangehörigen oder Freunden, haben eine große Bedeutung für ältere Menschen. gefolgt von Aktivitäten im Bereich der Gesundheitsversorgung und der Inanspruchnahme von diversen Dienstleistungen.“ (Ramatschi 2003: 27)

Das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsteilnahme sind von verschiedenen Faktoren abhängig. Der Standort des Wohnortes, die Verfügbarkeit eines eigenen Autos, die regelmäßige Mitfahrgelegenheit und die Anbindung an das öffentliche Verkehrsmittelsnetz, sind Grundbedingungen wie Mobilitätsbedürfnisse bewältigt werden können. (Ernst: 1999: 23)

Nicht alle besitzen die gleichen Mobilitätschancen. Arme Menschen, sehr junge Personen, Behinderte und ein Teil der älteren Generation sind jene Gruppen, die nicht den Pkw benutzen können. Als Alternative verwenden sie das Fahrrad, die öffentlichen Verkehrsmittel und den oft beschwerlichen Fußweg.

Da der Schwerpunkt in dieser Arbeit bei den älteren Menschen liegt, sollen im nächsten Schritt die Auswirkungen des demographischen Wandels auf den Verkehr und die Mobilität näher betrachtet werden.

6. Auswirkungen des demographischen Wandel auf Verkehr und Mobilität

Zunächst könnte es durch die zukünftige Abnahme der Zahl der erwerbstätigen Bevölkerung zu einer stärkeren Abnahme des motorisierten Individualverkehrs kommen. Dies wird vermutlich durch die Ausdehnung der Lebensarbeitszeit, durch den möglichen früheren Erwerb des Führerscheins und durch eine größere Zahl motorisierender Frauen ausgeglichen. (Beckmann et al. 2005: 50)

Auch der höhere Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung wird in Zukunft im Verkehrsgeschehen sichtbar sein. Die Verwendung des Autos als Verkehrsmittel wird weiter zunehmen, denn es werden jene Generationen altern die bereits ihr ganzes Leben Auto gefahren sind, oder zumindest einen Führerschein besitzen. Außerdem können ältere Menschen durch bessere Gesundheit und Fahr-Assistenz-Programme länger selbständig mit dem Auto fahren.

Im öffentlichen Verkehr könnte es zu einem Rückgang der Nachfrage kommen. Der Bevölkerungsrückgang und die abnehmende Anzahl an Kindern und Jugendlichen könnten den öffentlichen Verkehrsbetrieben Fahrgäste kosten. Auch der mögliche hohe Anteil an älteren Pkw Besitzern könnte zu diesem Rückgang der Nachfrage führen. (Beckmann et al. 2005: 50)

7. Verkehrsrelevante Gesundheits- und Leistungseinbußen

Der Schritt zu größerer Mobilität im Alter, steht im Gegensatz zu verkehrsrelevanten Gesundheits- und Leistungseinbußen. Ältere Menschen leiden häufiger an chronischen Erkrankungen die ihre Teilnahme am Verkehr negativ beeinflussen. Darunter fallen unter anderem Herz-Kreislaufkrankungen, Bluthochdruck, Diabetes, Wirbelsäulenleiden oder Demenzerkrankungen. Weiters kann durch Tabletten, die auf Grund verschiedener Leiden eingenommen werden, die psychophysische Leistungsfähigkeit älterer Verkehrsteilnehmer/Innen beeinträchtigt werden. (Schlag/Engeln 2005: 77)

Im Alter ist mit einem Abbau verschiedenster körperlichen Funktionen zu rechnen die im Straßenverkehr notwendig sind, um auf Geschehnisse und Situationen rechtzeitig und angemessen reagieren zu können. (Ernst 1999: 44)

Im folgendem soll auf die Seh-, und Hörfähigkeit im Alter eingegangen werden, da diese Fähigkeiten für die Verkehrsteilnahme sehr relevant sind.

7. 1 Sehfähigkeit im Alter

Die visuelle Wahrnehmung spielt im Straßenverkehr die wichtigste Rolle. Die nachlassende Sehkraft gehört jedoch bei den meisten Menschen zu den unumgänglichen Alterserscheinungen die meist schon im mittleren Alter einsetzen.

Vermehrter Lichtbedarf:

Für das Sehen bei Dämmerung und Dunkelheit hat dieser Effekt eine hohe Brisanz für die Verkehrsteilnahme älterer Menschen. 20 Prozent des Verkehrsgeschehens spielen sich bei Dämmerung und Dunkelheit ab. Nachts zu verunglücken ist um das zweifache höher, als am Tage. Der Unfallanteil bei Nachtfahrten ist mit 32 Prozent sehr hoch. (Ernst 1999: 45)

Verlangsamte Nah-Fern-Umstellung:

„Im Alter sinkt die Schnelligkeit (Akkomodationsgeschwindigkeit), mit der das Auge seinen Fokus zwischen fernen und nahen Objekten wechseln kann. Zum Beispiel zwischen dem Blick auf den Armaturenbereich im Auto und der Blickwechsel auf das Verkehrsgeschehen. Hierdurch kann eine Leerzeit bei der visuellen Informationsaufnahme entstehen. Während der Akkomodationszeiten (Personen

unter 40 Jahren 0,5 bis 0,8 Sekunden und Personen über 60 Jahren 2,0 bis 2,7 Sekunden) wird beim Autofahren nahezu „blind“ weitergefahren.“ (Ellinghaus/ Schlag/Steinbrecher 1990: 25, zit. nach Ernst 1999: 45)

Höhere Blendeempfindlichkeit und schlechte Anpassung an grelles Licht:

„Diese Effekte sind bei der Teilnahme am Straßenverkehr insbesondere dann relevant, wenn z.B. Dunkelheit, ungünstige Witterungseinflüsse und nasse, spiegelnde Fahrbahnen die Sehverhältnisse in mehrfacher Weise beeinträchtigen. Bereits die Sehschärfe eines Gutsehenden ist bei diesen kombinierenden Beeinträchtigungen bis auf ein Zehntel der Tagessehschärfe herabgesetzt.“ (Ellinghaus/ Schlag/Steinbrecher 1990: 25, zit. nach Ernst 1999: 46)

Verminderte Tiefenwahrnehmung:

Es können z.B. Entfernungen nicht mehr richtig eingeschätzt werden, da das dreidimensionale Sehen schwieriger wird. (Ernst 1999: 46)

Verzögerte Dunkelanpassung:

Ältere Menschen haben Probleme mit Helligkeitsunterschieden, was zu Einschränkungen in der Sehleistung führt. Dies kann zu Problemen führen, wenn während der Fahrt in der Dunkelheit ein Fahrzeug mit eingeschalteten Scheinwerfern entgegen kommt. (Ernst 1999: 46)

Einengung des Gesichtsfeldes:

Jener Bereich in der Umgebung den man beim gerade aus schauen sieht, wird Gesichtsfeld genannt. Ab dem 55. Lebensjahr kann es zu einer Begrenzung kommen, was das Auge wahrnimmt. Das heißt, es kann vorkommen, dass beim Autofahren ständige neue Verkehrssignale oder andere Verkehrsteilnehmer übersehen werden. (Ernst 1999: 46).

„Das periphere Sehen verschlechtert sich im Alter so sehr, dass die Sichtweise von 170-175 Grad im Alter von 20 Jahren auf 140-150 Grad im Alter von 70 Jahren eingeschränkt wird.“ (Ernst 1999: 46)

„Dieser Sichtfeldverlust wird fast niemandem unmittelbar bewusst. Er kann kompensiert werden durch verstärkte Kopf- und Körperbewegungen. Diese allerdings

fallen gerade Älteren ebenfalls zunehmend schwerer.“ (Ellinghaus/ Schlag/Steinbrecher 1990: 24, zit. nach Ernst 1999: 46)

Schlechte Farbwahrnehmung:

„Die Farbnahme, vor allem die Fähigkeit zur Farbdiskrimination scheint ebenfalls mit dem Alter schlechter zu werden (...). Es liegen jedoch keine Hinweise vor, die diesen Befund auf Unfallbeteiligungen beziehen.“ (Ellinghaus/ Schlag/Steinbrecher 1990: 24, zit. nach Ernst 1999: 46, 47)

7. 2 Hörfähigkeit im Alter

Wie bei der Sehkraft, gibt es auch bei der Hörfähigkeit altersbedingte Einschränkungen. Bei der Altersschwerhörigkeit wird unterschieden in sensorische Presbyakusis und neurale Presbyakusis.

Sensorische Presbyakusis:

Diese Form der Altersschwerhörigkeit setzt bei Männern früher als bei Frauen ein. Sie kann bereits im 4. Lebensjahrzehnt dominant werden.

Es werden sehr hohe Töne schlecht wahrgenommen, wenn sie sehr leise sind. (Ernst 1999: 47)

Neurale Presbyakusis:

Ab den 3. Lebensjahrzehnt kann es vorkommen, dass aufgrund von Veränderungen im Gehirn die Sprachwahrnehmung beeinträchtigt wird.

Veränderungen des Sehens und Hörens vollziehen sich nicht erst im Alter, sondern beginnen bereits im mittleren Erwachsenenalter. Diese Erscheinungen vollziehen sich langsam und werden deshalb oft nicht sofort bemerkt. Die Art der Einschränkung variiert bezüglich ihrer Geschwindigkeit und des Zeitpunkts.

Das heißt, dass es mit steigendem Alter nicht automatisch zum Leistungsverfall kommen muss.

Es gibt aber ein Verhalten, dass jüngeren Menschen nicht zugeordnet werden kann, denn im alltäglichen Verhalten unter anderem im Straßenverkehr, sind grundsätzlich fünf Bedingungen bei älteren Menschen zu beachten.

- „Die flüssige Intelligenz lässt nach, d.h., die Wendigkeit und Anpassungsfähigkeit neuen Situationen gegenüber lassen nach. Unbekannte Probleme werden langsamer gelöst, wenn keine schon geübten und bekannten Lösungsmöglichkeiten zu Verfügung stehen;
- die kristallisierte Intelligenz nimmt zu, d.h. Allgemeinwissen und Erfahrungswissen (Routine und Lebenserfahrung) nehmen zu, das Verständnis für unterschiedliche Anforderungen wird größer, wenn Übung vorhanden ist und genügend Zeit zu Verfügung steht;
- Die Regenerations- und Rekreationsfähigkeiten verlangsamen sich, d.h., nach Hoch- und Dauerleistungen benötigen ältere Menschen mehr Zeit zur Erholung als jüngere, bzw., sind sie zu Dauerleistungen nicht mehr im gleichem Maße fähig,
- Die Konzentrationsfähigkeit unter Störungsbedingungen lässt nach;
- Das Verhalten wird langsamer, d.h. der Ältere muss mehr Aufmerksamkeit auf seine Bewegung (Motorik) verwenden, was zur physischen Verlangsamung (und Unsicherheit) nun auch eine psychische bringt, das ständige Umstellen auf neue Anforderungen wird schwieriger.“ (Risser et al. 1988: 18)

8. Der ältere Mensch als Verkehrsteilnehmer

Die Differenzierung der Verkehrsteilnehmer richtet sich zunächst nicht nach dem Alter, sondern welche Verkehrsmittel Individuen im Straßenverkehr wählen.

So unterscheidet man nach der Art der Fortbewegung im Straßenraum und nach der Wahl des Verkehrsmittels in typischen Gruppen von Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern, Zweiradfahrern, Autofahrer und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel.

Bevor auf die Gruppen der jeweiligen Verkehrsteilnehmer eingegangen wird, soll gezeigt werden, welche Transportmittel für den Wegzweck gewählt werden. Im Kapitel Mobilität wurde festgehalten, dass die Alltagsmobilität der älteren Menschen aus der Freizeit-, und Versorgungsmobilität besteht.

Die folgenden Graphiken einer deutschen Studie zeigen verschiedene Wegzwecke älterer Menschen und welche Transportmittel sie dazu wählen. (Mollenkopf 1999: 142)

Gut drei Viertel der älteren Leute gehen demnach zum Lebensmittelladen, zur Fußpflege und zum Frisör zu Fuß.

Transportmittel spielen hier eine wesentlich geringere Rolle. Die fußläufige Erreichbarkeit nimmt beim Weg zur Apotheke und zur Bank ein wenig ab. Auch der Arztbesuch wird mehrheitlich zu Fuß erledigt, jedoch steigt hier die Anzahl derer, die öffentliche Verkehrsmittel und PKW benutzen. Da man vermutlich beim Aufsuchen eines Krankenhauses gesundheitlich eingeschränkt ist und dieses sich nicht unmittelbar in der Nähe befindet, geht der Anteil der die zu Fuß gehen zu Gunsten der Autofahrer und den ÖPNV Nutzer zurück. Auch der Weg in das Rathaus oder zu verschiedenen Behörden wird vermehrt durch öffentliche Verkehrsmittel erledigt, obwohl der Fußweg auch hier die meisten Wege ausmacht. Die Untersuchungspersonen in dieser Studie, waren über 55 Jahre alt.

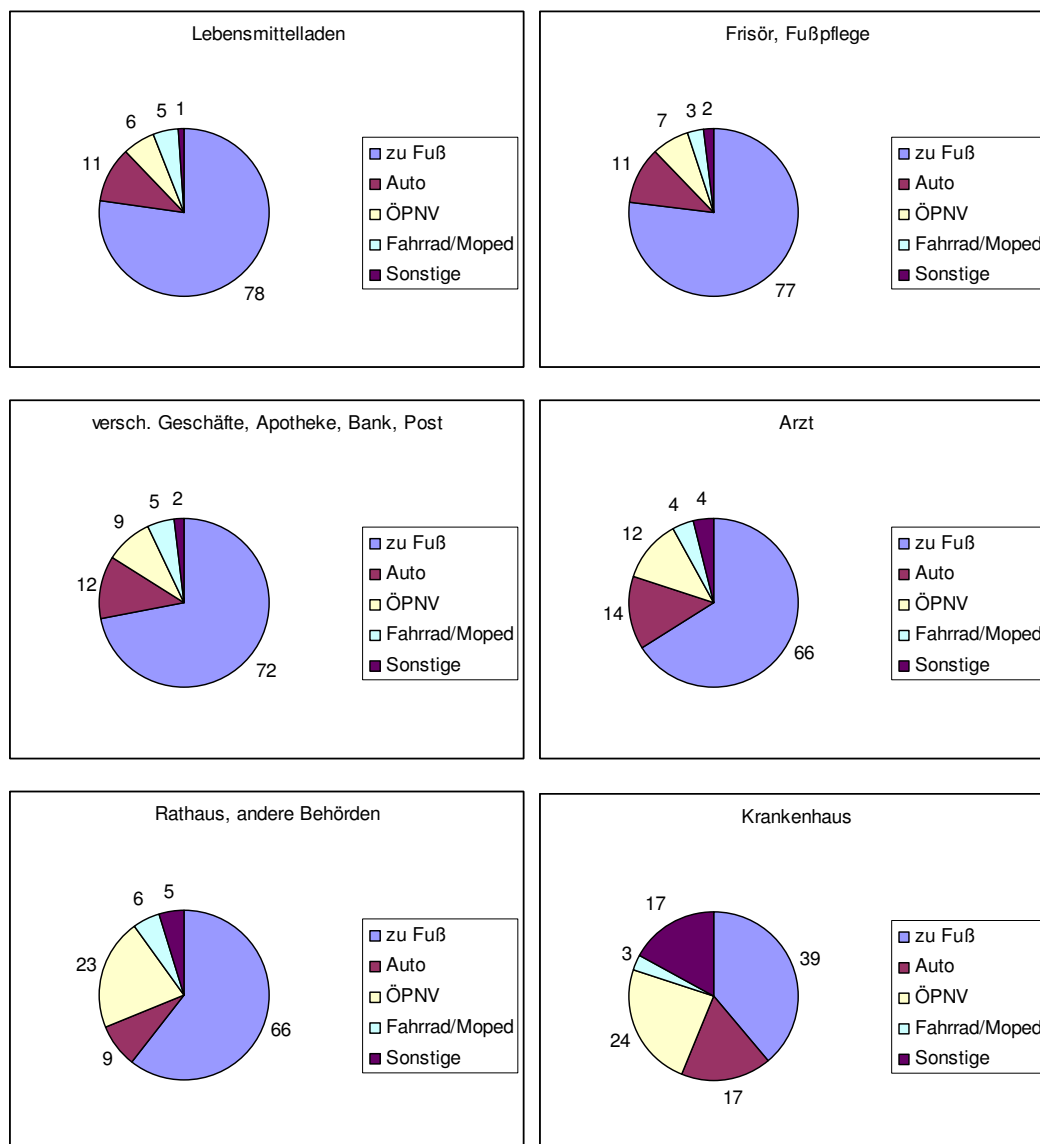


Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl nach Einrichtungen, Angabe in Prozent [Mollenkopf 1999, S. 142]

Im folgenden werden für die Gruppe der älteren Menschen relevante Aspekte zu den erwähnten Verkehrsmitteln näher betrachtet und miteinander verglichen, wobei der Schwerpunkt auf Pkw und öffentlichen Verkehrsmitteln liegt.

9. Der ältere Mensch als Fußgänger

„Wegen gesundheitlicher und altersbedingter Einschränkungen, aber auch um sich fit und beweglich zu halten, gehen ältere Menschen öfters zu Fuß oder fahren soweit es möglich ist mit dem Fahrrad. Ältere Leute legen bis zu zwei Drittel ihrer Wege im Wohnumfeld zu Fuß zurück.“ (Draeger/Klöckner. 2001: 43)

Eine weitere Tendenz ist, dass mit zunehmendem Alter die Bedeutung der Verkehrsteilnahme als Fußgänger zunimmt, wie folgende Graphik zeigt.

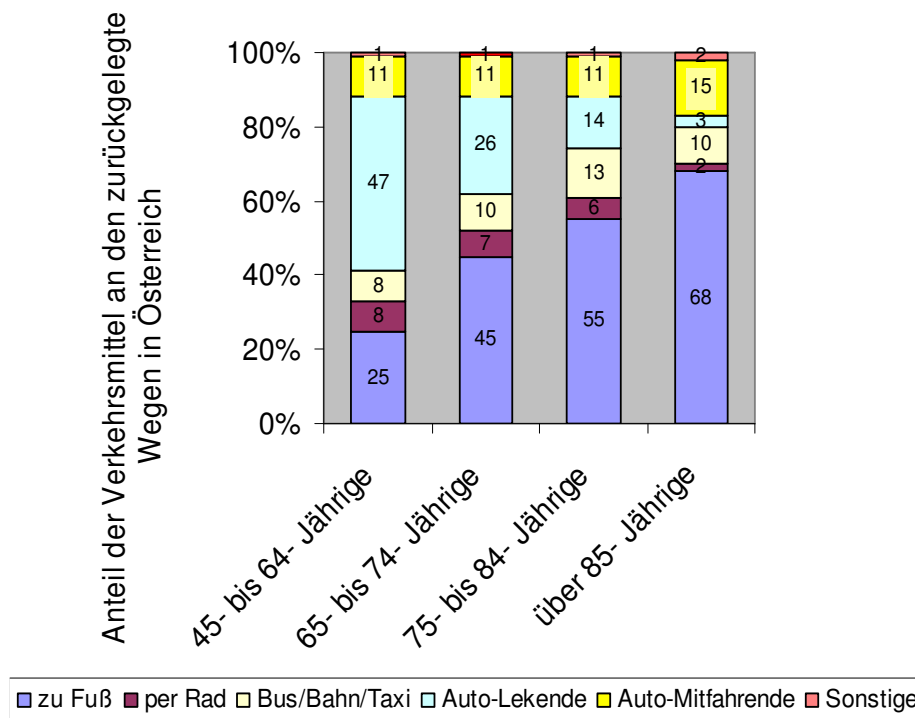


Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen, Angaben in Prozent [Dangschat et al. 2007, S. 27]

Wählen 25 Prozent der 45- bis 64-Jährigen den Fußweg, sind es bei den 75- bis 84-Jährigen schon mehr als die Hälfte. Dieser Wert klettert bei den über 85-Jährigen weiter in die Höhe. Hier legen 68 Prozent den Weg zu Fuß zurück.

Weiters ist zu erkennen, dass die öffentlichen Verkehrsmittel und das Taxi mit zunehmendem Alter häufiger benutzt werden. Nur bei den Über 85-Jährigen geht

dieser Anteil auf 10 Prozent wieder zurück, wohingegen diese Altersgruppe häufiger als Mitfahrende im Auto unterwegs ist als jüngere Personen.

Weiters zeigt die Graphik, dass die Bedeutung des Autos als Verkehrsmittel im Alter abnimmt. Wählen fast 50 Prozent der 45- bis 64-Jährigen das Auto als Verkehrsmittel, sind es bei den 75- bis 84-Jährigen nur noch 14 Prozent. Auch die Verwendung des Fahrrads schwindet im Alter, denn sind es bei den 65- bis 74-Jährigen noch 7 Prozent welche das Fahrrad als Verkehrsmittel wählen, sinkt auch hier der Anteil bei den 85+-Jährigen auf 2 Prozent.

Ältere Personen nutzen jedoch öfters ein Verkehrsmittel wie den Pkw, wenn die Verkehrsumwelt fußgängerunfreundlich auf sie wirkt.

Es gibt eine Benachteiligung für Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer die nicht den Pkw als Verkehrsmittel wählen, verursacht durch diverse Vorschriften die seitens der Politik gemacht werden. Die teilweise einseitige Ausrichtung der juristischen Aspekte des Straßenverkehrs auf die Belange des Kfz-Verkehrs wird durch folgendes Beispiel dargestellt.

In der Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung (StVo) heißt es z.B.:

„Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde durch Verordnung die gemäß § 20 Abs. 2 erlaubten Höchstgeschwindigkeiten erhöhen.“ (VwV zu den § 43 (4), StVo)

Es wird zwar erwähnt, dass nur bei gegebener Sicherheit die Geschwindigkeit erhöht werden kann, damit der Verkehr flüssiger wird. Auf die Sicherheit der Fußgänger wird jedoch nicht eingegangen. Gerechtigkeitshalber muss auch erwähnt werden, dass niemandem der Verfasser der Gedanken gekommen ist, dass die Flüssigkeit und Leichtigkeit der Fußgänger erhalten bzw. gefördert werden kann.

Laut Draeger/Klößner (2001: 44f) kann davon ausgegangen werden, wenn Maßnahmen besonders im städtischen Bereich getroffen werden um die Flüssigkeit des Autoverkehrs zu sichern, dies zu Verminderungen der Flüssigkeit und Leichtigkeit für Fußgänger führt.

Ein zügiges Vorankommen der nicht - motorisierten Menschen wird immer mehr behindert. Der Grund dafür ist nicht die Zerschneidung direkter Verbindungen für Fußgänger, sondern die zunehmende Einschränkung der Bewegungsräume für die

Fußgänger. Gründe dafür sind das legale und illegale Parken auf den Gehsteigen, abgestellte Fahrräder auf den Gehwegen sowie fehlende oder mangelhafte Orientierungshilfen.

Für ältere Menschen sind das zusätzliche Einschränkungen, denn sie sind oft auf stützende Personen oder Gehhilfen angewiesen, die sie für den Transport ihrer Einkäufe benutzen.

9. 1 Unfälle und Verletzungen von Fußgängern

Das Risiko als Fußgänger im Straßenverkehr verletzt oder getötet zu werden, nimmt im Alter zu.

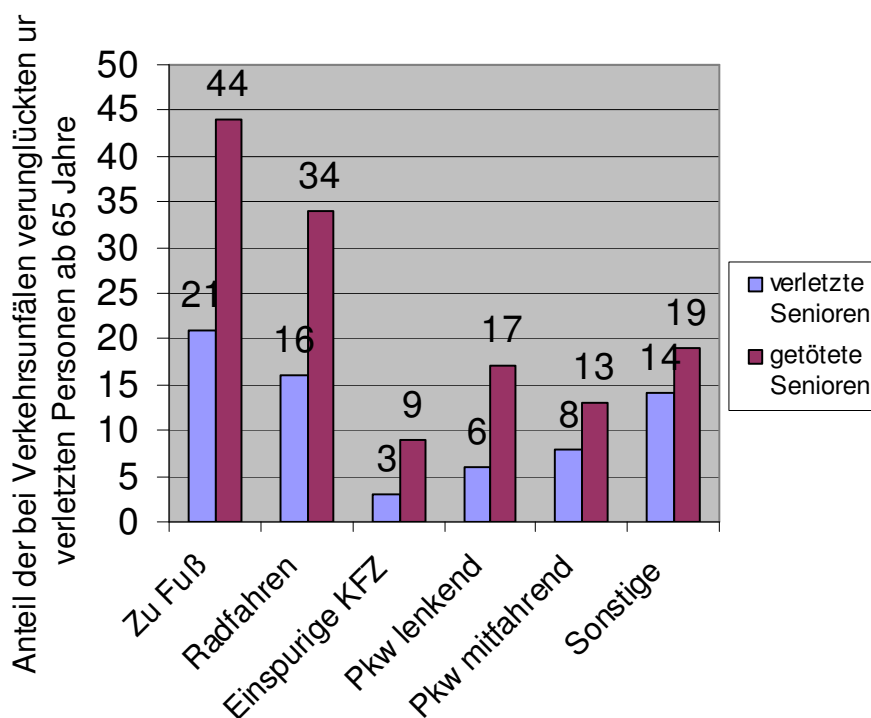


Abbildung 7: Verletzte und getötete Senioren nach verschiedenen Verkehrsmitteln, Angaben in Prozent [Dangschafft et al. 2007, S.32]

Erschreckend ist, dass der Anteil der Senioren bei den verletzten und getöteten Fußgängern fast 50 Prozent ausmacht. Das häufigste Fehlverhalten bei den älteren Fußgängern ist das Überschreiten der Fahrbahn ohne dabei auf den Fahrzeugverkehr zu achten. (Ernst 1999: 58) Besonders in der Nähe von Kreuzungen, Straßeneinmündungen und Ampeln passieren solche Unfälle. Weitere Umstände unter denen es immer wieder zu Unfällen kommt, sind Stellen die durch Ampeln oder von Polizisten geregelt werden, aber auch das plötzliche Hervortreten

der Senioren hinter Sichthindernissen endet allzu oft mit einer schweren Verletzung oder dem Tod. (Draeger/Klöckner 2001: 46)

„Folgende Aspekte bei Fußgängerunfällen in Großbritannien von älteren Menschen über 65 Jahre zeigen, dass

- 95% der Unfallopfer die Straße kannten, wo sich der Unfall ereignete.
- fast 40% das Fahrzeug vorher sahen, das sie anfuhr.
- 33% eine Gehbehinderung, eingeschränktes Seh- oder Hörvermögen hatten.“
(Ernst 1999: 58)

10 Der ältere Mensch als Radfahrer

Wie schon beschrieben, nimmt der Anteil der Radfahrer im Alter ab. Sind Senioren mit dem Fahrrad unterwegs, müssen sie sich ihren nachlassenden körperlichen Leistungen bewusst sein. Stürze können bei älteren Menschen vermehrt zu Knochenbrüchen führen. Der Anteil der über 65-jährigen Personen die im Straßenverkehr als Radfahrer getötet werden, ist etwas niedriger als der Wert der Fußgänger. Aber mit 34 Prozent liegt der Wert relativ hoch wie Abbildung 7 zeigt.

Dies ist allerdings keine Aufforderung an die ältere Generation das Fahrradfahren einzustellen, denn diese sportliche Betätigung trägt dazu bei im Alter fit zu bleiben und hilft den körperlichen Leistungsabbau entgegenzuwirken.

Wählen ältere Menschen das Fahrrad als Verkehrsmittel, sollten sie ein „Seniorenfahrrad“ verwenden, das folgende Kriterien aufweist und das Fahren erleichtert. (Draeger/Klöckner 2001: 63)

- tief liegendes Rahmenrohr für leichtes Aufsteigen
- tief angesetzte Pedale
- zurückgelegtes Sattelrohr, um Füße jederzeit auf den Boden stellen zu können
- Federgabeln und/oder gefederter Sattel
- geringes Eigengewicht
- Blinkanlage für das Abbiegen
- vibrationsfreier Spiegel
- Transportgefäß für Einkäufe

Ältere Menschen fahren aber nicht nur mit dem Fahrrad um gelenkig zu bleiben, sondern auch, weil es ihnen Freude bereitet, Freiheit verschafft und das Rad schnell und leicht abgestellt werden kann. Im Gegensatz dazu wird dieses Verkehrsmittel nicht für längere Distanzen (Grenze kann schon bei 6 bis 10 km liegen) benutzt. Auch bei schlechten Straßenverhältnissen, wie bei Schneefall oder schlechter Schneeräumung wird das Fahrrad nicht verwendet. (Ledén/Risser 2008: 19)

Nach einer Forschung von Leden/Risser (Ledén/Risser 2008: 20ff), die sich mit der Radnutzung älterer Menschen beschäftigten, gaben die Interviewpartner an, dass das wichtigste Ausrüstungsstück die Beleuchtung am Fahrrad, gefolgt vom Helm sei. Weiters wurden Kreisverkehre und Linksabbiegestellen als Punkte genannt, die im Straßennetz vermieden werden. Der Grund weshalb solche Stellen nicht angefahren werden, ist das subjektive Gefühl von Unsicherheit.

Über Gesetzesänderungen und sonstige Neuerungen informiert zu werden, fanden ein Drittel der Befragten wichtig und gerade Personen über 80 Jahre hatten ein hohes Bedürfnis nach Informationen. Die Autoren fanden des Weiteren heraus, dass eine verbesserte Sicherheit zu mehr Fahrradverwendung führen würde. Denn in der Befragung ging hervor, „(...) dass jene Punkte, die für ältere Fahrradfahrer als wichtig genannt wurden, damit sie eher Fahrrad fahren, unmittelbar mit ihren Vorstellungen von erhöhter Verkehrssicherheit zusammenhängen.“ (Ledén/Risser 2008: 20)

Im Zuge der Expertenbefragung wurde erhoben, dass die Antworten mit den befragten Senioren übereinstimmen. Denn die Voraussetzungen für die Fahrradverwendung waren für die Experten das Vorhandensein eines Radwegnetzes, inklusive akzeptabler Abstellmöglichkeiten, sowie einer positiven Einstellung gegenüber dem Radfahren.

„Als wichtigste infrastrukturelle Einrichtung für ältere Radfahrer wurden breite Radwege abseits stark befahrener Straßen mit entsprechenden Richtungsangaben genannt. Hohe Gehsteigkanten bzw. zu geringfügige Abflachungen sollten vermieden werden.“ (Ledén/Risser 2008: 21)

Nach dem Diamantenmodell von Ralf Risser wurde anhand von Gruppendiskussionen versucht, auf der jeweiligen Ebene Verbesserungsvorschläge zu finden. Das Diamantenmodell beinhaltet 5 Ebenen, die den Verkehr und einander beeinflussen, wie die folgende Graphik zeigt.

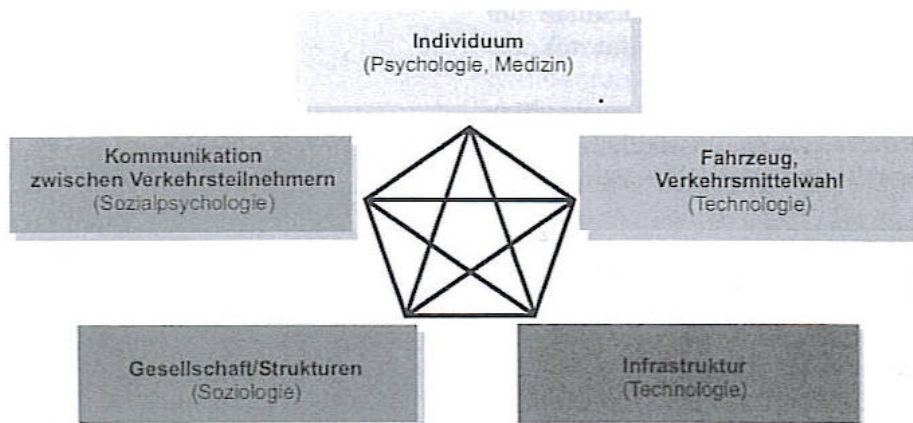


Abbildung 8: Der Diamant [Ledén/Risser 2008, S. 22]

Auf der individuellen Ebene wurden verschiedene Aspekte genannt: Um ein positives Fahrraderlebnis zu ermöglichen, müssen die Senioren im Fahrradhandling trainiert werden. Hierbei werden Zusammenschlüsse von Fahrradfahrern sowie die Bereitstellung von Informationen und Anweisungen bezüglich des Umganges mit dem Fahrrad im Straßenverkehr genannt. (Ledén/Risser 2008: 22)

Als Verbesserungsvorschläge auf der Ebene des Fahrzeuges wird folgendes genannt: „Einfach und evtl. automatisch zu bedienende Fahrradschlösser, Telematik - Systeme für die Fahrzeuglenker, Reflektoren sowie sonstige Einrichtungen, welche die Sichtbarkeit im Straßenverkehr erhöhen und eine bessere Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern ermöglichen (Rückspiegel, Seitenspiegel usw.).“ (Ledén/Risser 2008: 22)

Als Verbesserungsvorschläge auf der Ebene der Infrastruktur wird genannt: Die Achtsamkeit unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmer soll erhöht werden. „In diesem Zusammenhang sind Fahrradlichter im Fahrbahnboden, rote Linien zur Abgrenzung von Fahrradwegen, intelligente Verkehrsampelsysteme, Verbesserung in der Beschilderung, wie z. B. große Buchstaben und gleich bleibende Wegführung zu nennen.“ (Ledén/Risser 2008: 22)

Die Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern kann verbessert werden durch: „Infrastrukturelle Maßnahmen (z.B. Systeme, die Autos abbremsen können wie ISA), die Schaffung von kommunikationsfördernden Räumen, Gesetze und Reglementierungen, die die Kommunikation gewährleisten und verbessern,

Equipment (Rückspiegel, effiziente Fahrradglocken), Trainings und Workshops.“
(Ledén/Risser 2008: 22)

Auf der gesellschaftlichen Ebene sind laut Ledén/Risser (2008: 22) folgende Verbesserungen notwendig: „Sensibilisierung für die Bedürfnisse und Eigenarten von Fahrradfahrern bereits im Fahrschulunterricht, bessere Information der Öffentlichkeit über Regeln und gesundheitliche Vorteile des Fahrradfahrens (etwa in den Medien), Anpassung von Gesetzen und Regeln sowie verstärkte Strafverfolgung von Verstößen die sich gegen ungeschützte und schwächere Verkehrsteilnehmer richten.“

11. Der ältere Mensch im Pkw unterwegs

Der Autoverkehr wird in den nächsten Jahren in Österreich zunehmen weil mehr Menschen als früher einen Führerschein und ein eigenes Auto besitzen werden. Weiters können ältere Menschen aufgrund besserer Gesundheit statistisch länger mit dem Auto fahren.

Die nachfolgende Graphik soll die Pkw Verfügbarkeit im steigendem Alter und einen möglichen Trend bis in das Jahr 2020 darstellen.

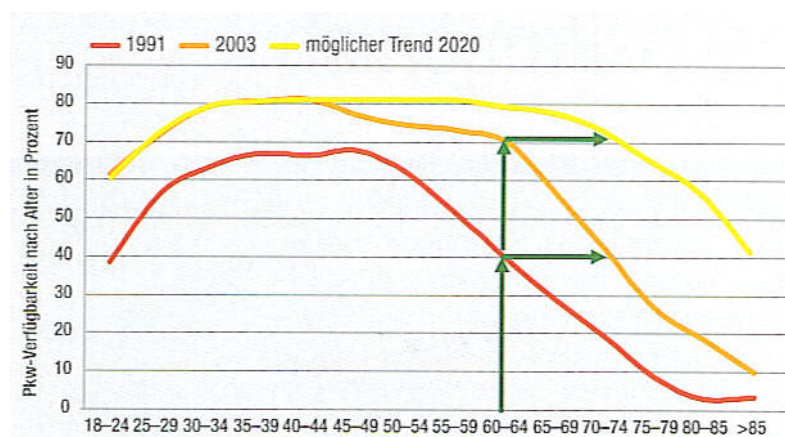


Abbildung 9: Pkw Verfügbarkeit nach Alter [Dangschat et al. 2007, S. 14]

Ein möglicher Trend könnte sein, dass im Jahr 2020 70 Prozent der 70- bis 74-Jährigen ein Auto besitzen und dieses auch benützen. Das wäre eine deutliche Zunahme gegenüber dem Jahr 2003, wo 40 Prozent der 70- bis 74-Jährigen über einen Pkw verfügten. Im Jahr 2003 hatte die Altersklasse der 60- bis 64-Jährigen einen Pkw Anteil von 70 Prozent. Folgt man jedoch dem Trend, wird sich auch bei

dieser Generation die Automobilverfügbarkeit deutlich erhöhen, sodass im Jahr 2020 80 Prozent der 60- bis 64-Jährigen einen Personenkraftwagen besitzen werden. Es bleibt abzuwarten, wie die Verkehrsplaner darauf reagieren werden, wenn tatsächlich diese Prognosen in Erfüllung gehen sollten.

11. 1 Unfälle und Verletzungen mit dem Pkw

Es stellt sich die Frage, wie gut ältere Menschen mit dem Auto zurechtkommen. Verursachen sie durch ihre vorsichtige Fahrweise weniger Unfälle als andere Altersgruppen, oder haben sie mit der Benützung dieses Verkehrsmittels Probleme? Auf diese Punkte soll nun im Folgenden ausführlich eingegangen.

Wie schon erwähnt, kommt es im Alter zu Einschränkungen der Gesundheit und gewisser Leistungen, die für die Verkehrsteilnahme relevant sind. Speziell die Verminderungen der Hör- und Sehfähigkeiten im Alter kann als Verkehrsteilnehmer mit dem Pkw zu Unfällen führen. Die Verschlechterung wird den Autofahrern im Alter meist nur unzureichend bewusst und erst nach gehäuften Konfliktfällen wird gehandelt. Das heißt, sie überschätzen ihre Seh- und Hörleistungen und unterschätzen deren Verschlechterung.

Studien fanden heraus, dass das Fahrverhalten zwischen älteren Autofahrern und Fahrern mittleren Alters Ähnlichkeiten aufweist. Größere Unterschiede gab es in der Studie vor allem aber in der Bewältigung verschiedenartiger Knotensituationen. Probleme scheinen den älteren Menschen dabei sowohl komplexe Kreuzungen und Einmündungen zu bereiten, sowie Situationen, bei denen Regelungen oder Interaktionserfordernisse nicht deutlich oder erst spät erkennbar sind. (Schlag 2001: 90)

Ältere Menschen versuchen einen Weg zum Ausgleich verminderter Wahrnehmungs- und Reaktionsleistungen zu finden. Zusätzlich zu ihrem Fahrstil ändern sie ihr Mobilitätsverhalten. Ältere Menschen versuchen gewisse Tageszeiten, hohe Verkehrsdichten, Dämmerungs- und Dunkelfahrten zu meiden um nicht mit besonders belasteten Verkehrssituationen konfrontiert zu werden. (Schlag 2001: 90) Weiters meiden ältere Personen schlechte Wetterverhältnisse und versuchen generell das Auto nicht ständig zu nützen.

Sie reagieren somit selbst auf das Ansinnen den Führerschein frühzeitig aufzugeben.

„Ein Aufgeben des Autos und der Identität als Fahrer bewirken Furcht, nicht nur wegen erhöhter Mobilitätsprobleme, sondern ebenso wegen einer dadurch ungünstiger werdenden Selbstwertschätzung. Das Aufgeben des Autofahrens könnte negativer „Zeitgeber“, als ein unerwünschtes Symbol für das eigene Alter, erlebt werden.“ (Schlag 2001: 91)

„Wenngleich die Unfallbeteiligung älterer Menschen im Straßenverkehr nicht zuletzt wegen der geringeren Verkehrsteilnahme bis heute insgesamt niedrig ist, so sind die Unfallfolgen häufig besonders schwer(....).“ (Ellinghaus/Schlag/Steinbrecher 1990: 17, zit. nach Ernst 1999: 63)

Betrachtet man nun die getöteten Personen im Jahr 2006, zeigt sich ein anderes Bild.

Die folgende Graphik stellt die getöteten Pkw-Insassen im Jahr 2006 dar.

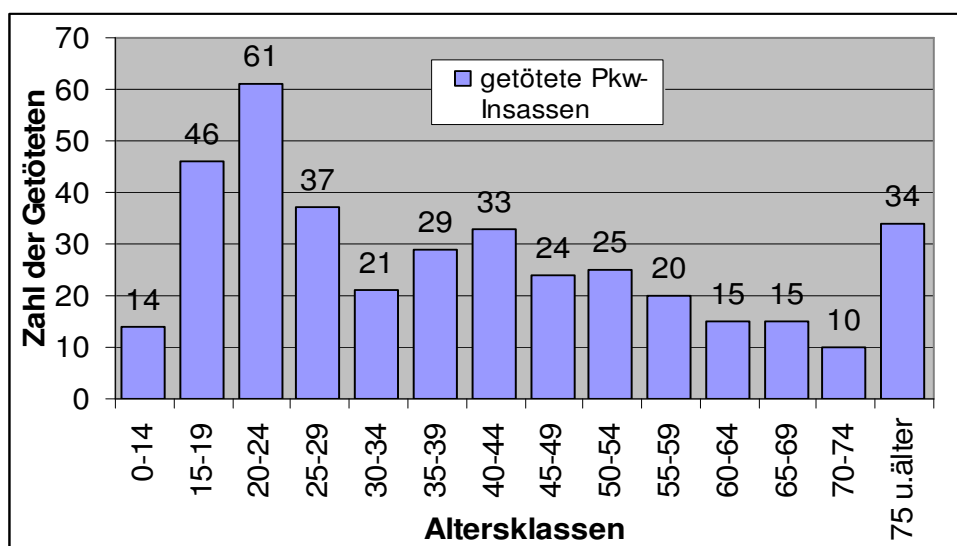


Abbildung 10: getötete Pkw Insassen nach Altersklassen, 2006 [Statistik Austria: http://www.statistik.at/web_de/dynamic/statistiken/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/publikationen?id=14&webcat=460&nodeld=112&frag=3&listid=460]

Laut Statistik Austria verunglückten im Jahr 2006 384 Menschen mit dem Auto (2005: 432 Menschen). Es zeigt sich, dass die Risikogruppe für Verkehrsunfälle die 20- bis 24-Jährigen sind, da diese am häufigsten im Pkw ums Leben kamen. Die Alterklasse der 15 - 19 jährigen verzeichneten im Jahr 2006 46 Tote. An trauriger vierter Stelle liegen bereits die ab 75 jährigen, wo 34 Menschen im Pkw getötet wurden. Die Ursache ist nicht eine zu hohe Geschwindigkeit die gefahren wird, sondern „aufgrund verminderter körperlicher Resistenz und Regenerationsfähigkeit ist die Überlebensfähigkeit älterer Menschen unter gleichen Verletzungsbedingungen

ungünstiger und erhöht das Risiko, bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden.“ (Ernst 1999: 63)

11. 2 Der Neuwagen im Alter

Nicht mehr mit Auto unterwegs sein zu können, kommt für viele ältere Menschen nicht in Frage. Im Alter hat man generell wieder mehr Zeit, ein Gut, das im Beruf Mangelware ist. Weiters verfügen einige ältere Menschen über genügend Geld, um dieses wie die folgende Graphik zeigt zu nutzen, um zum Beispiel in ein neues Auto zu investieren.

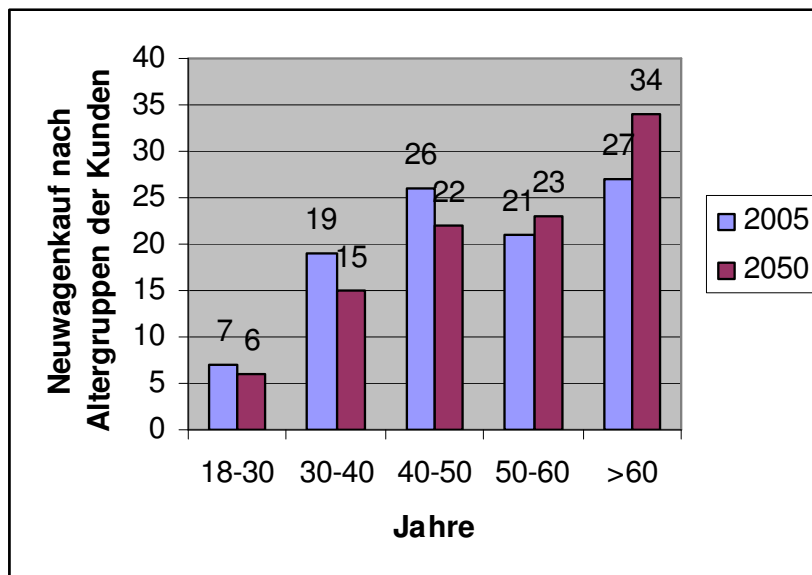


Abbildung 11: Neuwagenkauf nach Altersgruppen, Angabe in Prozent [Dangschat et al. 2007, S. 13]

An der Spitze des Neuwagenkaufes stehen die über 60-jährigen Personen. 34 Prozent derer, die im Jahr 2005 einen Neuwagen gekauft hatten, waren über 60 Jahre alt. Danach folgte die Altersgruppe der 40 bis 50-Jährigen, die insgesamt 26 Prozent ausmachten. Die geringsten Käufe, nämlich nur 7 Prozent, tätigte die Altersgruppe der 18 bis 30-Jährigen.

Da diese Arbeit auf den demographischen Wandel aufbaut und die Auswirkungen der demographischen Alterung von Interesse sind, muss auch beim Punkt Neuwagenkauf auf die mögliche Veränderung hingewiesen werden. Dadurch, dass die Generation der 60+ zahlenmäßig steigt, kann davon ausgegangen werden, dass die Zahl der Neuwagenkäufe dieser Altersklasse im Jahr 2050 auf 34 Prozent ansteigen wird. Die Personen der restlichen Altersklassen, bis auf die 50 bis 60-

Jährigen, werden zahlenmäßig weniger finanziell in einen Neuwagen investieren als sie es im Jahr 2005 taten.

11. 3 Unterschiede im Geschlecht bei der Verwendung des Autos

Nach einer Mobilitätsstudie von Kreiner und Klemenjak, (Kreiner/Klemenjak 1999: 6f) ist es für Männer wichtiger als für Frauen das Privatauto selbst zu lenken. Im Alter verliert allerdings die Wichtigkeit des „Selbst Lenkens“ an Bedeutung. Die Befragten im Alter von 50 - 55 Jahren gaben noch an, dass das „Auto lenken“ für sie persönlich noch sehr wichtig sei. Hingegen gaben nur noch 17 Prozent der über 76-Jährigen an, dass das „Selbst Lenken“ sehr wichtig ist.

Weiters besagt die Studie, dass Frauen mehrheitlich eine Mitfahrgelegenheit als sehr wichtig einstufen. Diese genannten Aussagen hängen mit der Tatsache zusammen, dass weniger Frauen als Männer einen Führerschein besitzen und einen eigenen Pkw fahren. Betrachtet man die Veränderung der Meinung im Alter, so stellt man fest, dass die Möglichkeit im Privatauto mitzufahren immer wichtiger wird. Dies gilt auch für die Männer, obwohl Frauen hier noch immer ihrer Bewertung voraus sind.

In Abbildung 5 wurde dargestellt, dass das Auto häufig für den Besuch beim Arzt benutzt wird. Kreiner und Klemenjak kamen auch in ihrer Forschung zu dem Schluss, dass die Verwendung des Autos diesem Zweck im Alter dient. Noch öfters wird der Pkw für den täglichen Einkauf gebraucht oder um Kontakte zu Familienmitgliedern und Freunden aufrecht zu erhalten. Frauen verwenden das Auto vermehrt für den Einkauf und für den Besuch von Verwandten. Männer hingegen benützen es für die Arbeit und Freizeitgestaltung. Vor allem Männer zwischen 50 und 60 Jahren nutzen den Pkw öfters für berufliche Zwecke als Frauen.

11. 4 Gründe mit dem Autofahren aufzuhören

Wann ist der richtige Zeitpunkt um dem Automobil den Rücken zu kehren? Nach Kreiner/Klemenjak verwenden ältere Menschen nicht mehr das Auto, wenn es im Alter zu gesundheitlichen Problemen gekommen ist. Die schlechte Sehfähigkeit und körperliche Behinderung folgen als Gründe mit dem Autofahren aufzuhören.

Ein schlechtes Hörvermögen oder das Abraten von den Angehörigen werden selten als ein Grund angegeben.

„Es kann gesagt werden, dass fast ausschließlich konkrete gesundheitliche Probleme als Anlass gesehen werden, das Autofahren aufzugeben. Aber selbst hier ist das

Problembewusstsein eingeschränkt, denn wegen „Gebrechlichkeit“ (4%) wegen „schlechtem Hörvermögen“ (2%) oder wegen „Bewegungseinschränkungen“ (1%) geben nur wenige Führerscheinbesitzer das Autofahren auf.“ (Kreiner/Klemenjak 1999: 28)

Die Ergebnisse, warum eine Person mit dem Autofahren aufhören sollte, zeigt die folgende Graphik.

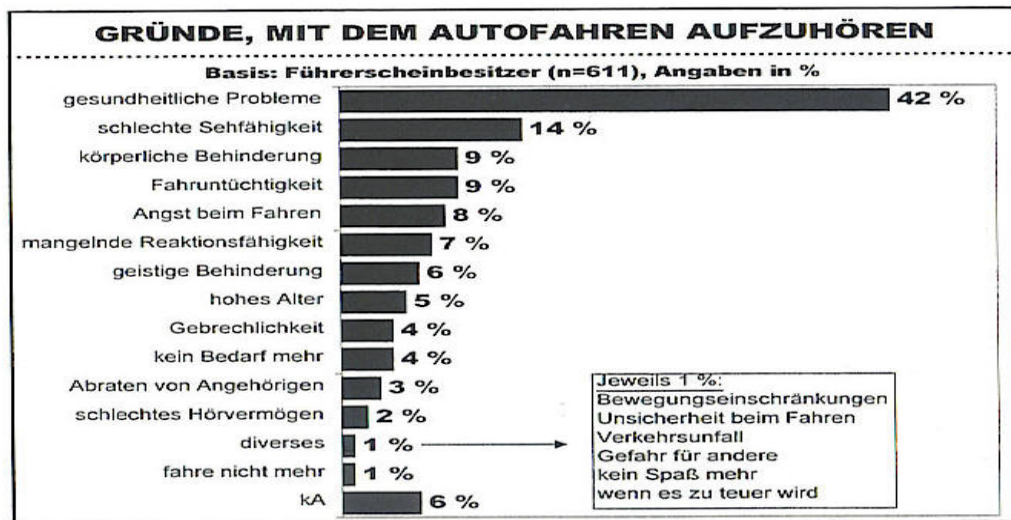


Abbildung 12: Gründe mit dem Autofahren aufzuhören [Kreiner/Klemenjak 1999, S.28]

12. Der ältere Mensch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs

Während ältere Menschen in der Rolle als Fußgänger, Autofahrer und Zweiradfahrer aktiv am Verkehrsgeschehen teilnehmen, treten sie als Teilnehmer im öffentlichen Verkehr nicht so sehr in Erscheinung wie z.B. als Autofahrer, obwohl sie eine wichtige Kundengruppe für die Verkehrsbetriebe darstellen. Um die Mobilität älterer Menschen zu gewährleisten, sind öffentliche Verkehrsmittel eine wichtige Grundlage. In Abbildung 6 wurde gezeigt, dass die öffentlichen Verkehrsmittel im Alter bedeutsamer werden und die Verwendung des Pkw im Alter abnimmt.

Trotzdem nutzen mehr ältere Menschen das Auto als die öffentlichen Verkehrsmittel. Kreiner/Weber kamen in ihrer Forschung „Senioren und öffentliche Verkehrsmittel“ zu dem Schluss, dass die öffentlichen Verkehrsmittel im Alter seltener genutzt werden. „Der größte Teil der Befragten - nämlich 67% - benutzen „nie/fast nie“ öffentliche Verkehrsmittel. 10% der Senioren gaben an, öffentliche Verkehrsmittel „(fast) täglich“ zu benutzen, weitere 8% fahren „2-3 mal pro Woche“ öffentlich und 15% „4-5 mal pro Monat“. (Kreiner/Weber 2000: 6)

Auch das Projekt Anbindung, welches sich 1994 - 1999 mit der Mobilität älterer Autofahrer beschäftigte, kam unter anderem zum Ergebnis, dass die öffentlichen Verkehrsmittel keine attraktive Alternative zum Pkw darstellen.

„Das Ergebnis besagt, dass die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs in der Mobilitätsgestaltung der untersuchten älteren Autofahrer, eine (quantitativ betrachtet) nur sehr unbedeutende Rolle spielen. Am weitaus bedeutsamsten ist dagegen der eigene Pkw, mit dem annähernd zwei Drittel aller Strecken zurückgelegt werden. Demnach stellen öffentliche Verkehrsmittel für die „wahlfreien“ Älteren keine attraktive Alternative zum Pkw dar.“ (Engeln 2001: 73)

12. 1 Einfluss auf die öffentliche Verkehrsmittelwahl

Der Besitz eines Pkw im Haushalt, kann einen Einfluss auf die Entscheidung gegen die Benützung des öffentlichen Verkehrsmittels haben.

„Befragte Personen, die über keinen Pkw im Haushalt verfügen, benutzen weitaus häufiger („fast täglich“: 16%) öffentliche Verkehrsmittel als Autobesitzer (5%). Noch deutlicher stellt sich der Unterschied bei der Kategorie „nie/fast nie“ dar. So treffen 80% der Pkw-Besitzer die Aussage „nie/fast nie“ öffentlich unterwegs zu sein, während es bei den Personen ohne Pkw nur 48% sind.“ (Kreiner/Weber 2000: 8)

Die Studie „Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer“ von Kreiner/Klemenjak stimmt auch der Tatsache zu, dass es einen Zusammenhang zwischen Autobesitz und der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln gibt.

„Je häufiger die Befragten ein öffentliches Verkehrsmittel nutzen, desto eher sinkt der Prozentsatz des Autobesitzes. Von den Führerscheinbesitzern, die meist täglich öffentlich unterwegs sind, haben nur 54% der Befragten einen eigenen Pkw. Hingegen sind 83% der Befragten, die nie/fast nie ein öffentliches Verkehrsmittel benutzen, Autobesitzer.“ (Kreiner/Klemenjak 1999: 27)

Weitere Gründe die die Wahl beeinflussen, Negative oder positive Erlebnisse können auch die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen, wie die Forschung namens *Anbindung* darstellt:

„Beim Pkw überwiegen die negativen Erlebnisse. So zeigt sich, dass Pkw - Fahren für die älteren Autofahrer trotz der intensiven Nutzung kein unbelastetes Vergnügen darstellt. Noch ungünstiger fällt diese Relation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel aus, die zudem noch deutlich „erlebensintensiver“ zu sein scheinen. (bei 37% der ÖV Fahrten werden besondere Erlebnisse genannt, jedoch nur bei

16,2% der Pkw - Fahrten). Somit fallen die negativen Erlebnisse bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel noch stärker ins Gewicht. Diese Ergebnisse könnten erklären, warum bestehende Angebote des öffentlichen Verkehrs eine so geringe Akzeptanz bei den untersuchten älteren Autofahrern hervorrufen.“ (Engeln 2001: 74) Öffentliche Verkehrsmittel werden von älteren Menschen genutzt, wenn es Vertrauen in barrierefreie Anschlussangebote und in einfache Umsteigemöglichkeiten gibt. Ist dieses einmal vorhanden, wird die Nutzungsfrequenz signifikant ansteigen. (Dangschat et al. 2007: 24)

Obwohl im Alter den öffentlichen Verkehrsmitteln eine immer zentralere Rolle für die Mobilitätsgarantie zukommt, ist der beschwerliche öffentliche Verkehr ein wesentlicher Grund für ältere Menschen weniger unterwegs zu sein. Mit beschwerlichem öffentlichem Verkehr sind schlechte Anbindungen, zu weite Fußwege zu den Haltestellen, nicht Senioren- oder behindertengerechte Fahrzeuge und unübersichtliche Fahrpläne gemeint.

Auch den an das Auto gewöhnten Verkehrsteilnehmern sind nur wenige bereit umzusteigen, wenn sie dadurch keinen erheblichen Nachteil erwarten.

Weitere mögliche Gründe warum ältere Menschen weniger unterwegs sind, sind das Wetter, die Dunkelheit und Barrieren im öffentlichen Verkehr. (Dangschat et al. 2007: 26)

12. 2 Erreichbarkeitsverhältnisse im öffentlichem Verkehr

Ein weiteres Kriterium das die Verkehrsmittelwahl entscheiden kann, ist die Erreichbarkeit und der Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Ist das gewünschte öffentliche Verkehrsmittel nicht in unmittelbarer Nähe erreichbar, oder müssen Barrieren bis zum gewählten Ziel überwunden werden, kann dies die Wahl negativ beeinflussen.

Diese Tatsache bestätigen die Untersuchungen und Interviews, die vom Wissenschaftszentrum Berlin durchgeführt wurden. Bei verschiedenen Interviews wurden z.B. diese Aussagen getätigt:

„<< Bei uns zu Haus in der Gegend ist ja überhaupt nichts, kein Laden, ect.! >> klagt zum Beispiel Bernd L. (64; Mannheim), und Manfred C. (60; Chemnitz), er kann seinen Arzt mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichen. Außerdem wohnt sein Sohn mit seiner Familie in einem anderen Stadtteil. <<Und der ist von hier aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr, sehr umständlich zu erreichen. Also da ist es

schon viel bequemer mit dem Auto. Und dann ist es ja auch noch: Meistens haben wir irgendetwas mitzunehmen, Blumen oder paar Äpfel oder irgend welche Sachen...>> Und Elisabeth A. (76, Mannheim) gibt zu bedenken: <<Im Winter, wenn man da 20 Minuten draußen rumsteht bis der nächste Bus kommt, ist das nicht gerade angenehm...>>“. „Anton B. (66) aus Chemnitz fährt seit Mitte der fünfziger Jahre Auto. << Ohne das Auto könnte ich mich nicht wohlfühlen, >> glaubt er. << Im Schnitt, das Jahr über gesehen, vielleicht jeden zweiten, dritten Tag benutzen wir das Auto. Zum Zahnarzt, zur ärztlichen Behandlung, um in die Stadt zu fahren- weil das alles so umständlich ist mit der Straßenbahn und erst das umsteigen! >> Der Bus wird selten genutzt. <<...aus dem ganz einfachen Grund: Vormittags fahren noch Busse, dann über Stunden fährt nichts mehr - und da wäre eine Wartezeit zu lange und mit dem Taxi zu teuer. Also nehmen wir das Auto! >>“ (Mollenkopf 1999: 138f)

12. 2. 1 Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich

Es wurde festgestellt, dass lange Wartezeiten oder Fußwege zu den öffentlichen Verkehrsmitteln als störend empfunden werden. Dies bezieht sich nicht nur auf ältere Fahrgäste, auch Jüngere wollen keine Wartezeiten.

Im folgendem sollen nun die Erreichbarkeitsverhältnisse und die Zugänglichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel näher betrachtet werden. Gibt es zwischen den Bundesländern in der Angebotsdichte des öffentlichen Verkehrs Unterschiede, sind alle Regionen erschlossen und wie lange braucht man um in das nächste Zentrum zu gelangen. Dies sind unter anderem Fragen, die nun beantwortet werden sollen. Hierbei beziehe ich mich auf die Studie der Österreichischen Raumordnungskonferenz, die die Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich im Jahr 2005 untersucht hat. (IPE GmbH et al. 2007)

Zugänglichkeit

Eine Zugänglichkeit zu den Haltstellen des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV) ist in der Publikation definiert, wenn innerhalb von 1.500 Metern eine Haltestelle erreicht werden kann. Weiters wurde neben dem 1.500 Meter-Einzugsbereich, ein 500 - Meter - Einzugsbereich berechnet, um die Qualität der Zugänglichkeit besser beurteilen zu können.

Die Zugänglichkeit zum Bus - und Bahnverkehr ist durchaus lobenswert, denn zieht man den Regionalbus in die Betrachtung der Zugänglichkeit mit ein, können 95

Prozent der Bevölkerung in 1.500 Metern eine Haltestelle erreichen. Innerhalb von 500 Metern erreichen immerhin noch 80 Prozent der Österreicher eine Haltestelle. Werden die Bundesländer untereinander verglichen, wird man kaum Unterschiede in der Zugänglichkeit bei den 1.500 Metern feststellen können.

Bei den 500 Metern ist die Übereinstimmung auf Bundesländerebene nicht mehr so deutlich vorhanden.

	Insgesamt	Absolut 1.500 Meter	Absolut 500 Meter	Relativ 1.500 Meter	Relativ 500 Meter
Burgenland	277.569	258.579	199.879	93%	72%
Kärnten	559.404	535.926	426.449	96%	76%
Niederösterreich	1.545.804	1.446.087	1.167.025	94%	75%
Oberösterreich	1.376.797	1.306.916	1.011.569	95%	73%
Salzburg	515.327	496.265	410.815	96%	80%
Steiermark	1.183.303	1.063.251	787.379	90%	67%
Tirol	673.504	655.032	540.400	97%	80%
Vorarlberg	351.095	344.394	317.477	98%	90%
Wien	1.550.123	1.550.060	1.544.218	100%	100%
Österreich (ohne Wien)	6.482.803	6.106.450	4.860.963	94%	75%
Österreich (mit Wien)	8.032.926	7.656.510	6.405.181	95%	80%

Tabelle 3: Zugang der Wohnbevölkerung zu einer Haltestelle nach Bundesland 2005 [IPE GmbH et al. 2007, S. 29]

Vorarlberg bietet sowohl bei 1.500 Metern als auch bei 500 Metern eine hohe Zugänglichkeit zu den Haltestellen, dagegen haben in der Steiermark nur knapp zwei Drittel der Bevölkerung ein vergleichbares Angebot bei 500 Metern.

Weitere westlich gelegene Länder wie Salzburg und Tirol weisen eine hohe Zugänglichkeit bei 1.500 Metern und auch bei 500 Metern auf.

Die Bundeshauptstadt wird nicht näher betrachtet, da noch speziell in dieser Arbeit auf Wien eingegangen werden wird. Wien ist bei den folgenden Betrachtungen eine Ausnahme, da der Wert immer bei 100 Prozent liegt.

Erreichbarkeit

Neben der Zugänglichkeit wird nun die Erreichbarkeit im ÖPNRV dargestellt. Ein Zentrum ist für eine Person nach der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) erreichbar, wenn

- „1) Es im Umkreis von 1.500 Metern eine Haltestelle des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs vorfindet, von der aus zumindest
- 2) eine Verbindung ins nächstgelegene zweckbezogene Zentrum (ZO3, ZO5)
- 3) innerhalb eines vordefinierten Abfahrts- und Ankunftszeitintervalls mit
- 4) maximal dreimaligen Umsteigen besteht.
- 5) die Gesamtreisezeit maximal 30 Minuten zum Erreichen eines regionalen Zentrums/Schulzentrums bzw. 50 Minuten zum Erreichen eines überregionalen Zentrum beträgt.“ (IPE GmbH et al. 2007: 31)

Mit ZO3 bzw. ZO5 ist ein regionales bzw. überregionales Zentrum gemeint. Überregionale Zentren sind alle Landeshauptstädte, sowie einzelne weitere größere Städte in den jeweiligen Bundesländern, wie etwa die Stadt Villach, welche in Kärnten liegt oder die Stadt Wels in Oberösterreich. Zusätzlich werden größere Städte die sich an der Grenze zu Österreich befinden dazugezählt, wie beispielsweise Passau oder Bratislava.

Als regionale Zentren werden im wesentlichen die Bezirkshauptstädte herangezogen. Für Wien wurden über 10 regionale Zentren wie Karlsplatz, Westbahnhof, Südbahnhof usw. definiert. (IPE GmbH et al 2007: 85f)

Das Ergebnis der Studie in Bezug auf die Erreichbarkeit im ÖPNRV besagt, dass für 73 Prozent (ohne Wien 67 Prozent) der Österreicher, die Erreichbarkeit zu regionalen Zentren gegeben ist. Gleichzeitig können aber etwa 27 Prozent, etwa 2,1 Millionen Menschen, kein regionales Zentrum mit einem öffentlichen Verkehrsmittel innerhalb von 30 Minuten erreichen.

Die Länder, die eine Erreichbarkeit unter dem Österreichschnitt aufweisen sind die Steiermark (64 Prozent) sowie Ober- (63 Prozent) und Niederösterreich (65 Prozent). Jedoch weist Oberösterreich ein sehr gutes öffentliches Verkehrsnetz auf, mit gut gelegenen Haltestellen und vorhandenen Verbindungen. Die Reisezeit zum nächstgelegenen Zentrum ist allerdings meistens zu hoch und liegt über den zuvor definierten 30 Minuten.

Die höchsten Erreichbarkeitsgrade jeweils 79 Prozent, sind (ausgenommen Wien) in Salzburg und Vorarlberg gegeben.

In Bezug auf die Erreichbarkeit der überregionalen Zentren, erreicht mehr als die Hälfte der Bevölkerung, nämlich 53 Prozent ohne und 63 Prozent mit Wien, innerhalb von 50 Minuten ein überregionales Zentrum mit einem öffentlichen Verkehrsmittel. Hier sind deutlichere Unterschiede auf Bundesländerebene erkennbar, wobei Vorarlberg auch hier nach Wien hervorzuheben ist. Denn 89 Prozent der Vorarlberger erreichen ein überregionales Zentrum innerhalb von 50 Minuten. Die Steiermark befindet sich in diesem Ranking wieder am untersten Ende und belegt mit 42 Prozent den vorletzten Platz, vor Burgenland (41 Prozent).

Die beschriebenen Ergebnisse sollen nun zur Übersicht graphisch abgebildet werden.

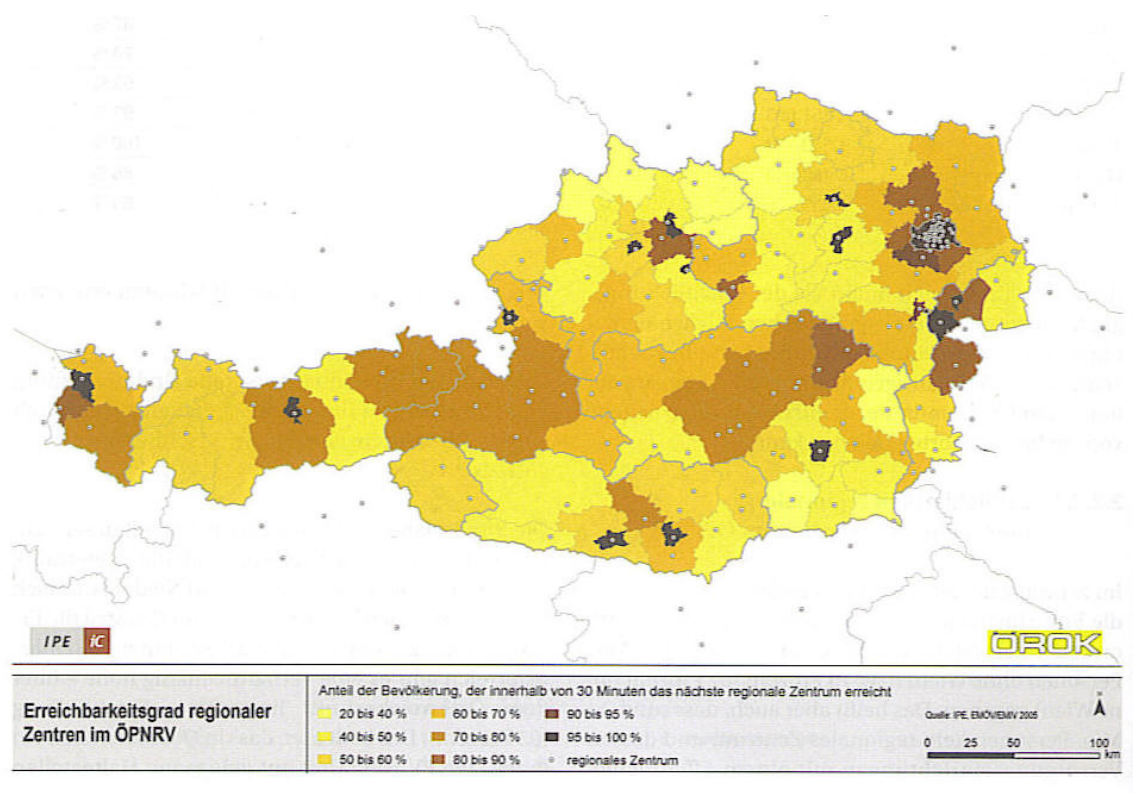


Abbildung 13: Regionaler Erreichbarkeitsgrad mit öffentlichen Verkehrsmittel [IPE GmbH et al. 2007, S. 34]

Wie bereits beschrieben, ist die gute Erreichbarkeitssituation der regionalen Zentren im Westen erkennbar. Die grauen Punkte stellen die definierten regionalen Zentren dar. Je dunkler die Farbe in einem Bezirk ist, desto größer ist der Anteil jener Menschen, die innerhalb von 30 Minuten ein definiertes regionales Zentrum

erreichen können. Weiters ist die schlechte Situation für die Südsteiermark und für das Waldviertel deutlich erkennbar.

„Es lassen sich somit drei Aussagen herauslesen: Die Erreichbarkeitswerte der kleineren, kompakten städtischen Bezirke sind sehr gut. Ebenso haben Regionen mit dichter Zentrenstruktur und akzeptablen ÖPNRV - Angebot gute Werte aufzuweisen. Dahingegen zeigt sich deutlich, dass periphere z. T. monozentrische Bezirke abseits der stark frequentierten ÖPNRV - Achsen sehr schlechte Erreichbarkeitsgrade haben.“ (IPE GmbH et al. 2007: 34)

Die nächste Abbildung zeigt die Erreichbarkeit der überregionalen Zentren. Um eine Vergleichbarkeit mit jener der regionalen Zentren zu gewährleisten, wurden gleiche Klassen herangezogen.

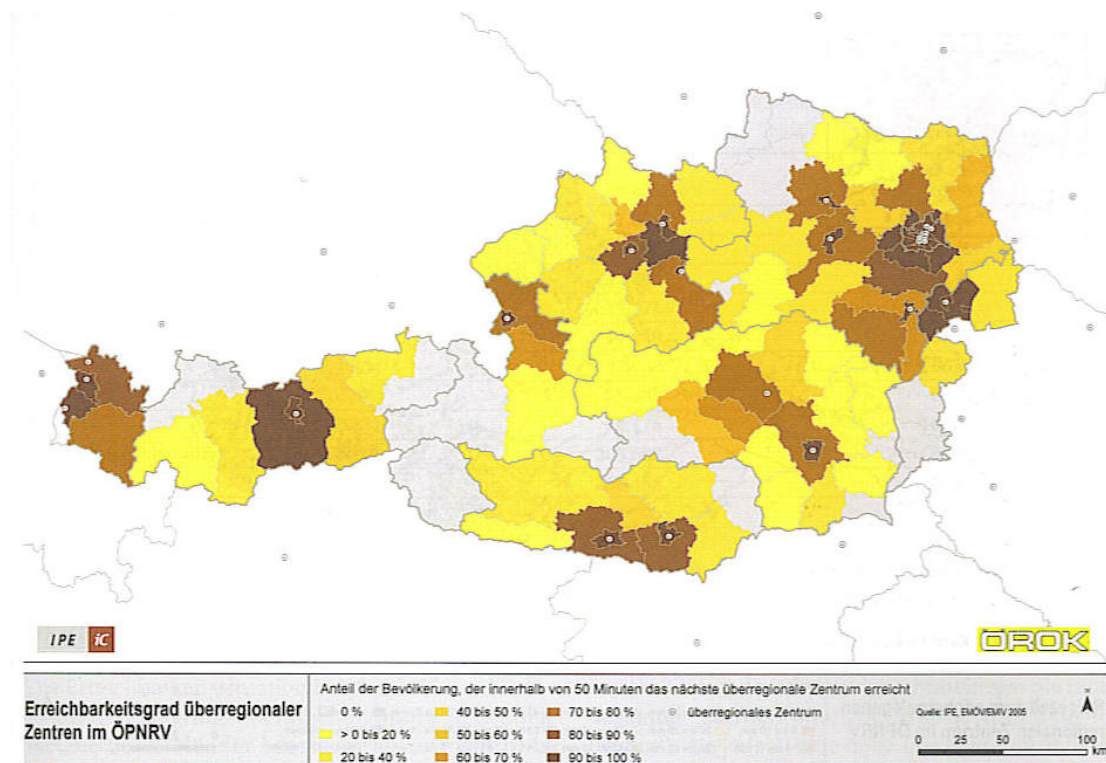


Abbildung 14: Überregionaler Erreichbarkeitsgrad mit öffentlichen Verkehrsmittel [IPE GmbH et al. 2007, S. 35]

Man erkennt eindeutig die Großräume um die regionalen Zentren, die auch die Zentren der Nachbarstaaten von Österreich wie Bratislava mit einschließen.

„Der Großraum Wien inkludiert die Zentren Wiener Neustadt und Eisenstadt im Süden, aber auch die ebenfalls in Beziehung stehenden Zentren um St. Pölten und Krems, im niederösterreichischen Zentralraum. In Kärnten bildet der Raum um Klagenfurt und Villach einen Bereich mit sehr guter Erreichbarkeit. Auffallend ist auch

die Bildung eines erweiterten Zentralraumes mit hohen Erreichbarkeitswerten in Oberösterreich mit den etablierten Zentralraumbezirken Linz, Linz Land, Wels (Stadt und Land) sowie zusätzlich mit den Bezirken Steyr und Steyr Land und Urfahr Umgebung. Im Grazer Raum reicht die Zone (...) bis nach Leoben (...). Bei Innsbruck zentriert sich der Bereich der (sehr) guten Erreichbarkeit verhältnismäßig kleinräumig auf die Bezirke Innsbruck Stadt und Land. Vorarlberg als Bundesland verfügt durchwegs über gute bis sehr gute Erreichbarkeitswerte.“ (IPE GmbH et al 2007: 34)

13. Altersunterschiede und die Zugänglichkeit auf Bezirksebene im Vergleich

In diesem Zusammenhang ist es nun von Interesse herauszufinden, in welchen Teilen von Österreich es einen hohen Anteil von älteren Menschen gibt und ob von dort aus die Erreichbarkeit zu regionalen oder überregionalen Zentren gegeben ist. Im Folgenden möchte ich nun darstellen, in welchen Bezirken von Österreich es einen hohen Anteil von über 60-jährigen Menschen gemessen an der Gesamtbevölkerung gibt. Folgendes Bild soll den Anteil der Generation 60+ an der Gesamtbevölkerung auf der Ebene der politischen Bezirke darstellen. Auch hier ist an dem Farbenspiel folgendes gut zu erkennen: je dunkler die Farbe, desto größer ist der Anteil der älteren Menschen.

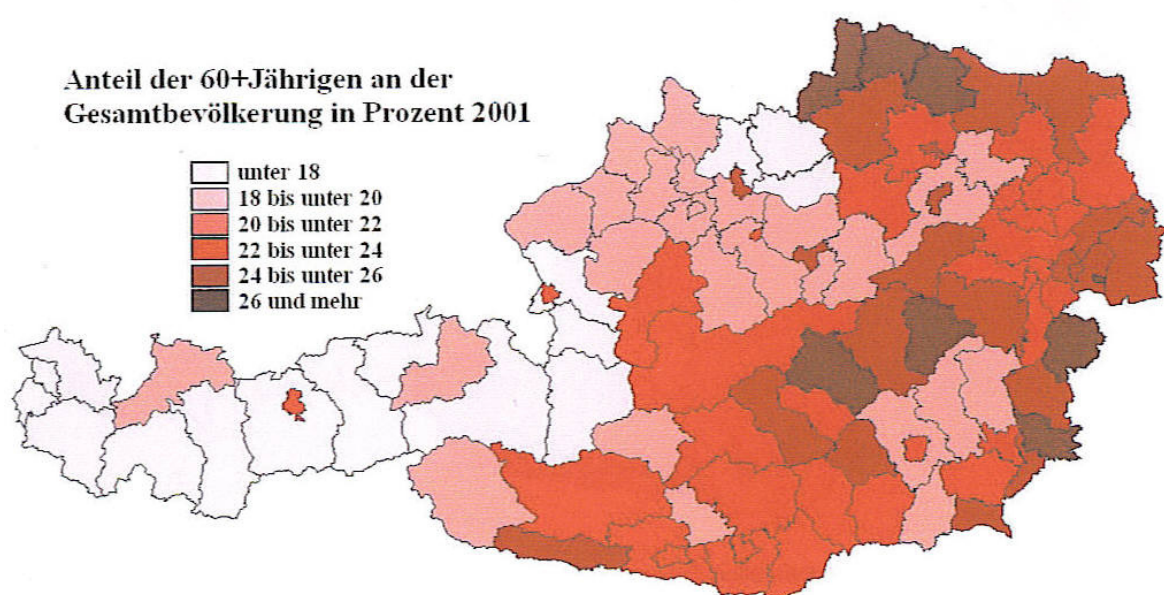


Abbildung 15: Anteil der 60+Jährigen an der Gesamtbevölkerung nach politischen Bezirken [Gebhart 2006, S.46]

Erkennbar ist, dass im Westen von Österreich, vor allem in Vorarlberg ein geringer Teil der Bevölkerung über 59 Jahre alt ist. Neben Vorarlberg weisen auch Tirol, Salzburg und Oberösterreich Werte unter 20 Prozent auf.

Betrachtet man den höchsten und niedrigsten Anteil der über 60 jährigen, gibt es in den Gemeinden große Differenzen. Hat die Vorarlberger Gemeinde Bludesch einen Anteil der über 60-Jährigen von 11 Prozent, klettert dieser Wert bei der steirischen Gemeinde Eisenerz auf 37,4 Prozent in die Höhe. (Gebhart 2006: 47).

Die Unterschiede zwischen den Landeshauptstädten sind gering und weisen einen Anteil der 60+Jährigen von ca. 20% auf.

Vergleicht man die verschiedenen Darstellungen (Erreichbarkeitsverhältnisse und Anteil der über 60jährigen) miteinander, kommt man zu folgendem Schluss:

1) Ein großer Teil der Bürger/Innen der Bundesländer Vorarlberg, Tirol und Salzburg können regionale Zentren, aber auch die Landeshauptstädte innerhalb von 30 bzw. 50 Minuten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. Gleichzeitig ist der Anteil der über 60-jährigen Menschen im Vergleich zu den anderen Bundesländern sehr niedrig. Es ist in Vorarlberg, Salzburg und Tirol noch einiges ausbaufähig um die Qualität der Beförderung für ältere Menschen zu verbessern, wie etwa die Verkürzung zum Zugang der Haltestellen. Im Vergleich zu anderen Bundesländern liegen diese Länder jedoch, was die Erreichbarkeit und den Zugang zu den Haltestellen betrifft, im vorderen Spitzenfeld und haben einen geringeren Anteil an älteren Menschen, als andere Bundesländer.

Das heißt, es gibt hier die Voraussetzungen die Ältere als störend empfunden haben (vgl. Kapitel 12. 2 Erreichbarkeitsverhältnisse im öffentlichem Verkehr) weniger. Hier wäre es möglich, dass Menschen nach verstärkten Anstrengungen in den eben besprochenen Punkten, auf die öffentlichen Verkehrsmittel vermehrt umsteigen.

2) Die schlechte Erreichbarkeit regionaler und überregionaler Zentren und die mäßige Zugänglichkeit zu den Haltestellen in bestimmten Bezirken, gehen teilweise mit der alternden Bevölkerung einher.

So erreichen einerseits etwa im Waldviertel die Menschen nach einem kurzen Fußweg eine Haltestelle oder ein nächstgelegenes Zentrum sehr schlecht und andererseits, lebt in dieser Region ein vergleichsweise hoher Anteil an älteren Menschen. Dies trifft auch für Teile der Steiermark und Burgenland zu. Es gibt in

diesen Ländern einen Aufholbedarf wenn man erreichen möchte, dass ältere Menschen vom Pkw auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen.

Unabhängig davon wie gut oder schlecht manche Länder in dieser Erhebung abschneiden, ist folgendes zu bedenken: Die definierte Zugänglichkeit zu einer Haltestelle von 1.500 Metern trifft für einen großen Teil der Bevölkerung zu, jedoch stellt sich die Frage, ob dies auch so von einer Person definiert wird, die über 70 oder 80 Jahre alt ist. Welche Zugänglichkeit zu den Haltestellen ältere Menschen als erträglich empfinden soll im Laufe der Arbeit noch erforscht werden,

14. Anforderungen an altersgerechte öffentliche Verkehrsmittel

Das Forschungsprojekt *Anbindung* hat unter anderem versucht herauszufinden, welche mangelnde Attraktivitäten bei den öffentlichen Verkehrsmitteln aus der Sicht der älteren Autofahrer vorherrschen und was verbessert werden muss, um die „Öffis“ altersgerecht zu gestalten. Es wurden daher 1998 verschiedene Interviews mit Verkehrsexperten und mit älteren Autofahrern durchgeführt.

Die Ergebnisse, die zu einer erhöhten Attraktivität und zu altersgerechten Verkehrsmitteln führen sollen, werden im folgendem Schritt vorgestellt. (Engeln 2001: 75ff)

Anonymität und Sicherheit

Die Anonymität in den Verkehrsmitteln zu verringern wäre ein Aspekt, der die Benützung freundlicher macht. Damit ist das Wissen gemeint, dass jeder Zeit mit Hilfe und Unterstützung von anderen Fahrgästen gerechnet werden kann. Die Absicherung und Beleuchtung von dunklen Unterführungen und einsamen Stellen, insbesondere am Abend und in der Nacht, trägt auch zu einer Erhöhung der subjektiven Sicherheit bei.

Fahrpreise und Fahrscheinerwerb

Die Kosten wurden von den älteren Befragten als sehr wichtig für die Attraktivität eingestuft. Hierbei spielen nicht nur die Fahrtkosten eine Rolle, sondern auch die Kosten für die Benützung des Parkplatzes. Die Bereitschaft die Kosten zu tragen, damit das Auto auf einem Parkplatz abgestellt werden kann, um mit den öffentlichen

Verkehrsmitteln weiterfahren zu können, ist sehr gering. Der Grund ist vermutlich jener, dass gerade öffentliche Verkehrsmittel benützt werden, damit man sich die Parkkosten erspart.

Ältere Fahrgäste wollen einen einfachen Fahrscheinerwerb, weiters sollte der Kauf an jeder Haltestelle möglich sein und dementsprechend gekennzeichnet werden, dass sich ein Fahrkartenautomat dort befindet. Es wurde herausgefunden, dass ältere Menschen einen Fahrschein aufgrund eines defekten oder nicht vorhandenen Automaten nicht erhielten, sie sich auch nicht in das öffentliche Verkehrsmittel trauten, denn Sie könnten als Schwarzfahrer beschuldigt werden.

Toiletten

Bei den Haltestellen sollten sich gut erreichbare Toiletten befinden. Dies ist für ältere Menschen wesentlich wichtiger, als für jüngere.

Körperliche Belastung

Die behindertengerechte Gestaltung der Umsteigeanlage, sowie der einfache Einstieg in die öffentlichen Verkehrsmittel wurden als Erleichterung von den älteren Menschen genannt, jedoch die Wichtigkeit von den Verkehrsexperten überbewertet. Einigkeit zwischen den älteren Autofahrern und den Verkehrsexperten gab es für den Umstand, dass es Erleichterungen für Transport von Gepäck und Einkaufsgütern geben sollte.

Komfort in dem öffentlichen Verkehrsmittel

Bezüglich der Komfortverbesserungen gab es Übereinstimmungen zwischen Experten und älteren Autofahrern. Die Komfortaspekte beziehen sich auf genügend Sitzplätze in den Fahrzeugen sodass kein Sitzplatzmangel entsteht. Ein sauberes und angenehmes Ambiente (z.B. Grünpflanzen in Bahnhöfen), ein sanfter angenehmer Fahrstil im öffentlichen Verkehrsmittel, sowie altersgerechte Sitzgelegenheiten (höhere Sitze) sind Bedürfnisse die an einen altregerechten öffentlichen Fahrbetrieb gestellt werden. Weiters sollten Haltestellen so gebaut werden, dass sie vor schlechtem Wetter schützen.

Kurze Fahrzeiten

Ein Wunsch der sicherlich nicht nur bei älteren Menschen zu finden ist. Dieser Punkt bezieht sich auch auf eine kurze Taktfolge und auf bessere Anschlüsse der öffentlichen Verkehrsmittel. Weiters wird als wichtig empfunden, jedoch als nicht so bedeutsam wie die erwähnten Punkte: eine zeitliche Verkürzung der Fahrt bewirkt durch eine Anhebung der Geschwindigkeit, sowie ein Unterhaltungsprogramm, um die Wartezeit subjektiv zu verkürzen.

Weiters gibt es zahlreiche verschiedene Möglichkeiten, um bei Fahrzeugen die Innenausstattung sowie die Umgebung der öffentlichen Verkehrsmittel barrierefrei zu gestalten.

Im Jahr 2002 veröffentlichte der *DIN – Fachbericht 124* die Gestaltung barrierefreier Produkte, was sich primär auf das Fahrzeuginnendesign auswirkte und zum Nutzen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität führen sollte.

Für vier Personengruppen (gehunfähige, gehbehinderte, blinde und sehbehinderte sowie hörbehinderte und hörlose Fahrgäste), also Gruppen mit gesundheitlichen Einschränkungen, die durchaus im Alter bei einem Individuum vorkommen können und zu einer Einschränkung in der Mobilität führen, ergeben sich grundsätzlich unterschiedliche Anforderungen an eine barrierefreie Fahrzeuggestaltung. (Sieger/Hintze 2005: 110)

Ein- und Ausstieg	barrierefreies Innendesign	barrierefreie optische und akustische Gestaltung
Überwindbarer Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Haltestelle	Durch- und Zugänge	Information mit Warnfunktion und Leitfunktion
Überwindbarer Spalt zwischen Fahrzeug und Haltestelle	Bewegungs- und Stellflächen	Fahrtzielanzeige außen
Einstiegshilfen wie eine ausfahrbare Rampe	Oberflächen-Beschaffenheit	Halteanzeige innen

Türbreite	Stufen	
Türhöhe	Sitzplätze	
Erkennbarkeit der Tür von außen und innen	Sitzgestaltung	
sensibler Öffnungs- und Schließmechanismus	Handläufe und Haltestangen	
Haltestangen im Tür -, und Eingangsbereich	Haltewunschtaste	
	Notsprechanlage	

Tabelle 4: Gestaltungsmerkmale für eine barrierefreie Fahrzeuggestaltung [Sieger/Hintze 2005, S. 107 ff]

15. Hypothesen

Die Hypothesen die aufgestellt werden, stellen einen Teil der Präferenzen älterer Menschen im öffentlichen Verkehr dar. Diese Präferenzen wurden mit den in der Literatur erwähnten Anforderungen an altersgerechte öffentliche Verkehrsmittel (vgl. Kapitel 12.2 und Kapitel 14) abgestimmt. Ziel ist es, anhand der eigens formulierten Hypothesen den altersgerechten Fahrbetrieb der Wiener Linien zu überprüfen, wobei die folgenden Faktoren berücksichtigt werden:

Fahrscheinerwerb, Komfort des Fahrbetriebes, Hilfsbereitschaft der Fahrgäste, kurze Fahrzeiten

Die Erfüllung der beschriebenen Anforderungen an einen altersgerechten öffentlichen Verkehr wäre ein Zustand, der bei jedem Verkehrsbetrieb wünschenswert wäre. Besonders der Komfort der Fahrzeuge ist für die Zufriedenheit der Kunden essentiell.

Die erste Hypothese die aufgestellt und überprüft wird, beschäftigt sich mit dem Leistungsangebot der Wiener Linien für die älteren Menschen.

Mit dieser Hypothese soll der Gesamteindruck der Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs überprüft werden. Die Hypothese geht von der Zufriedenheit der Fahrgäste aus, da nach der Recherche des Leistungsangebotes der Wiener Linien, Übereinstimmungen mit den im zuvor beschriebenen Kapitel „Anforderungen an altersgerechte öffentliche Verkehrsmittel“ gefunden worden sind. Es ist dadurch anzunehmen, dass die älteren Menschen mit dem Fahrbetrieb zufrieden sind.

Deswegen lautet die erste Hypothese:

a) Ältere Menschen sind mit dem Leistungsangebot der Wiener Linien zufrieden.

Die nachfolgenden Hypothesen sollen sich im Detail mit drei verschiedenen Präferenzen (Fahrzeiten, Jahresticket und Hilfsbereitschaft anderer Fahrgäste) der älteren Fahrgäste beschäftigen.

Kurze Warte- und Fahrzeiten, eine Maßnahme welche durch das Forschungsprojekt *Anbindung* (vgl. Kapitel 14) und durch das Wissenschaftszentrum Berlin (vgl. Kapitel 12. 2) schon erläutert und empirisch erhoben wurde, soll auch auf Basis einer eigens erstellten Hypothese überprüft werden.

Aufgrund der Recherche wurde festgestellt, dass die Wiener Linien im Vergleich zu anderen Landeshauptstädten in Österreich kürzere Wartezeiten aufweisen. Auf nähere Details wird noch eingegangen werden.

Deshalb wird davon ausgegangen, dass die Intervalle zwischen den einzelnen Fahrzeugen so gering sind, dass kein Bedarf der Fahrgäste besteht, um dies zu ändern.

Diese Hypothese wird anhand von Beobachtungen, Befragungen und vorhandenem Material, das von den Wiener Linien zu Verfügung gestellt worden ist, überprüft.

Sie lautet daher:

b) Die öffentlichen Verkehrsmittel weisen kurze Warte- und Fahrzeiten auf.

Die nächste Hypothese die erstellt worden ist, bezieht sich auf das Jahresticket für Senioren. Auch hier möchte ich mich auf die Ergebnisse des Forschungsprojektes *Anbindung* beziehen, in denen die Autoren einen einfachen Fahrscheinerwerb für ältere Menschen empfehlen. Ein einmaliger Erwerb, um damit das ganze Jahr mit dem öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sein zu können, bietet das attraktive Jahresticket.

Die Auseinandersetzung mit der Funktion des Automaten fällt dadurch weg. Das Ticket ist am Verkaufsschalter zu erwerben, wo direkt auf die Probleme des Kunden eingegangen und geholfen werden kann. Ältere Menschen wollen einfache Abläufe, dies werden wir im Interview mit den Experten im weiteren Verlauf feststellen.

Dieser Annahme zufolge müsste das Jahresticket das bevorzugte Ticket der Senioren im öffentlichen Verkehr sein. Deswegen lautet die dritte von mir erstellte Hypothese:

c) Das Jahresticket ist das bevorzugte Ticket der Senioren.

Die letzte von mir erstellte Hypothese bezieht sich auf die zwischenmenschliche Komponente. Die Fahrzeuge der Wiener Linien können den altersgerechten Anforderungen entsprechen. Fehlt jedoch die Hilfsbereitschaft der Fahrgäste gegenüber den älteren Menschen, ist ein wesentlicher Punkt der Benutzerfreundlichkeit, der auch im Forschungsprojekt *Anbindung* herausgefunden wurde, nicht gegeben.

Um den Fahrbetrieb freundlicher zu gestalten, man denke nur an das Überlassen des Sitzplatzes an ältere Fahrgäste, muss daher an die Hilfsbereitschaft der jüngeren Menschen appelliert werden, was auch durch die Lautsprecherdurchsagen in den Fahrzeugen geschieht.

Die letzte Hypothese lautet daher:

d) Die Hilfsbereitschaft gegenüber älteren Menschen in den öffentlichen Verkehrsmitteln ist vorhanden.

Um die Hypothesen zu überprüfen, werden Beobachtungen und Interviews mit älteren Fahrgästen und mit Experten der Verkehrsbetriebe durchgeführt. Weiters werden die Hypothesen anhand von vorhandener Literatur überprüft.

16. Der öffentliche Verkehr in Wien

Das Mobilitätsverhalten hat sich in Wien in den letzten Jahren geändert. 2006 wurden mehr Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt als mit dem Auto. 35 Prozent der Alltagswege sind auf die „Öffis“ zurückzuführen, auf den Pkw hingegen nur 34 Prozent. Damit liegt Wien im Bundesländervergleich an der Spitze, denn in keinem anderen Bundesland und in keiner anderen Landeshauptstadt, werden mehr Wege im Vergleich zum Auto, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Im Jahr 2002, waren es noch 33 Prozent die „die Öffis“ und 36 Prozent die das Automobil, als Verkehrsmittel wählten. (Wiener Linien)

16. 1 Daten und Fakten der Wiener Linien (Jahr 2007)

Dass der Marktanteil von 35 Prozent erreicht wurde, liegt unter anderem an der Fahrzeugdichte. Im Gesamtbetrieb stehen den Wiener Linien insgesamt 120 Linien zu Verfügung, die 4.559 Haltestellen anfahren. Die Gesamtlänge der Strecken, die alle Fahrzeuge zusammen zurücklegen können, betrug im Jahr 2006 961,1 Kilometer.

Die Fahrgastzahlen belaufen sich täglich auf 2,17 Millionen Menschen. Im Gesamtjahr 2007 benützten 793 Millionen Fahrgäste die Wiener Linien. Ein Blick in die Vergangenheit zeigt, dass noch vor 10 Jahren weit weniger Menschen die öffentlichen Verkehrsmittel wählten (689,7 Millionen) als heute.

Die Wiener Linien sind ein wichtiger Arbeitsgeber für die Bundeshauptstadt Wien, denn die Mitarbeiteranzahl spiegelt die Größe des Verkehrsbetriebes wieder. Der größte Teil von den 7.772 MitarbeiterInnen, nämlich über die Hälfte, sind im Verkehrsbereich tätig, gefolgt vom technischen Personal und dem Verwaltungspersonal.

Im Geschäftsjahr 2007 investierten die Wiener Linien 433.717.087 Euro in den Fahrbetrieb.

Die Beförderung der Fahrgäste erfolgt durch die U-Bahn, die Straßenbahn und den Autobus. In folgendem Schritt werden die verschiedenen Beförderungsmittel der Wiener Linien näher betrachtet, wobei sich die genannten Zahlen auf das Jahr 2007 beziehen. (Wiener Linien)

U-Bahn

Die Wiener U-Bahn besteht aus fünf Linien, der U1, U2, U3, U4 und U6. Das Wiener U-Bahnnetz umfasst 90 Haltestellen und hat eine Linienlänge von 65,7 Kilometer. Der mittlere Haltestellenabstand beträgt 765,8 Meter und die mittlere Reisegeschwindigkeit beträgt knapp 32 km/h. Insgesamt stehen 700 U-Bahntriebwagen und 82 Beiwagen zur Verfügung, mit einem Platzangebot von insgesamt 111.412 Plätzen. Dies entspricht einem durchschnittlichen Angebot von 142, 5 Plätzen je Fahrzeug.

Straßenbahn

In Wien sind täglich 32 Straßenbahnlinien unterwegs, die 1.128 Haltestellen anfahren. Der mittlere Haltestellenabstand beträgt 393 Meter. Die Straßenbahn fährt

eine mittlere Geschwindigkeit von 14,8 Km/h. Dieser Wert bezieht sich allerdings auf die Geschwindigkeit im Spitzenverkehr. Tagsüber und am Abend erhöht sich dieser Wert um 2 km/h. Die Straßenbahn ist durch ein gut ausgebautes Schienennetz gekennzeichnet, denn die Gesamtlinielänge beträgt 227,3 Kilometer.

Den Wiener Linien stehen 526 Triebwagen zur Verfügung. Davon sind inzwischen 168 Wagen in Niederflurbauweise, abgekürzt als ULF, im Einsatz. Weiters können 292 Beiwagen an die herkömmlichen Wagen angehängt werden.

Im Gesamten stehen den Straßenbahnen 87.555 Plätze zu Verfügung, das heißt pro Fahrzeug finden ca. 108,9 Menschen Platz. Im Jahr 2007 verzeichnete die Straßenbahn knapp 200 Millionen Fahrgäste.

Damit die Straßenbahn möglichst wenig vom Autoverkehr behindert wird und ein zügiges Vorankommen gewährleistet ist, investieren die Wiener Linien seit den 1980er Jahren in den Ausbau der Gleisanlagen. Das Ziel ist, dass immer mehr Gleise vom übrigen Verkehr getrennt werden. Waren 1983 noch 40 Prozent aller Gleisstrecken nur für die Straßenbahn reserviert, ist dieser Wert heute auf über 73 Prozent gestiegen.

Somit ist ein schnelles Vorankommen in der Landeshauptstadt nicht nur unter der Erde mit der U-Bahn, sondern auch an der Oberfläche mit der Straßenbahn gesichert.

Autobus

Der Autobus ist wohl weltweit das bekannteste und populärste öffentliche Verkehrsmittel. Er ist fast überall einsetzbar. Die Infrastruktur muss nicht extra errichtet werden, damit der Bus unterwegs sein kann und Erhaltung und Wartung sind kostengünstiger als bei anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, wie die Investitionszahlen der Wiener Linien zeigen. Die folgende Abbildung stellt die Investitionen der Wiener Linien im Jahr 2007 dar.

Die meisten Ausgaben wurden für Erhaltung und Ausbau der U-Bahn getätigt. Vor allem der Bau für die Verlängerung der Linien U1 und U2 verschlangen von den 330.262.194 Euro, 216.066.767 Euro. Durch den Streckenneubau für die Linien U1 und U2 im Jahr 2007 sind Kosten von 237.482.831 Euro entstanden.

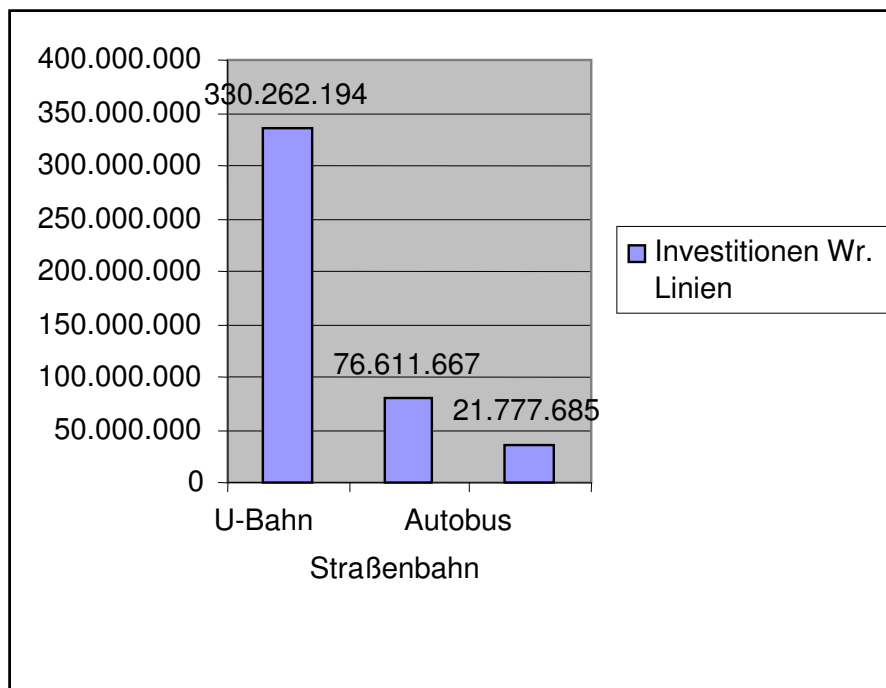


Abbildung 16: Investitionen der Wiener Linien im Jahr 2007, Angabe in Euro [Wiener Linien]

Der geringste Betrag wurde im Jahr 2007 für den Fahrbetrieb Autobus ausgegeben, wo in Fuhrpark, Gebäude und Grundstücke 21.777.685 Euro investiert wurde.

Die Autobusflotte der Wiener Linien besteht aus insgesamt 83 Linien, die 3.341 Haltestellen anfahren. Wie schon bei der Straßenbahn festgestellt, weist auch beim Autobus der mittlere Haltestellenabstand eine Weite von unter 500 Metern auf. Die Autobusse befahren insgesamt eine Länge von 669,1 Kilometer. Bei den Fahrgastzahlen rangieren sie hinter der U-Bahn und der Straßenbahn. Trotzdem wählten im Jahr 2007 116 Millionen Menschen den Bus als öffentliches Verkehrsmittel.

Die Fahrzeuge sind meiner Meinung nach als besonders lobenswert zu erwähnen, denn von den 478 Gesamtfahrzeugen sind alle Busse mit Niederflerbauweise im Einsatz. Das heißt, dass der Einstieg, wenn Bedarf besteht, abgesenkt werden kann. Weiters sind verschiedene Größen von Bussen vorhanden, die vom Gelenkbus bis zum Kleinbus reichen. Im Gesamtbetrieb verfügen die Autobusse über 38.421 Plätze, was ein durchschnittliches Platzangebot von 80,4 Plätzen je Bus bedeutet. Wie schon bei der Straßenbahn erwähnt, gibt es auch beim Streckennetz des Autobusses eine Bevorzugung gegenüber dem Individualverkehr. Den Linienbussen stehen über 60 Kilometer Busspur, die nur sie nützen dürfen, zur Verfügung.

Eine weitere Maßnahme um den Verkehr flüssig zu gestalten ist jene, dass von den 800 ampelgeregelten Kreuzungen, die Autobusse und Straßenbahnen befahren, ca. 70 Prozent von den genannten Verkehrsmitteln beeinflussbar sind. Das heißt 171 Ampeln sind per Datenfunk manipulierbar.

16. 2 Fahrgastzahlen

Die genauen Fahrgastzahlen, aufgelistet nach Altersklassen der 772,1 Millionen Fahrgäste, (Stand 2006) ist mir leider nicht möglich gewesen herauszufinden. Allerdings zeigt die nachstehende Tabelle die Altersverteilung der Fahrgäste nach dem Zeitkartenbesitz.

Alter	Jahreskarte- Erwachsene	Monats- und Wochenkarte Erwachsene	Zeitkarten für Schüler, Studenten, Auszubildende
0-19	1	2	83
20-59 weiblich	38	52	9
20-59 männlich	26	39	8
60+	35	7	0
Insgesamt	100	100	100

Tabelle 5: Fahrgäste nach Zeitkartenbesitzer der Wiener Linien 2006, Angabe in Prozent

Die Jahreskarte ist das bevorzugte Ticket für ältere Menschen um die Wiener Linien nutzen zu können. Von den 322.317 verkauften Jahreskarten im Jahr 2006 entfiel ca. 1/3 der Karten auf die Gruppe der Senioren. (vgl. Abbildung 16), wobei die ermäßigte Jahreskarte Frauen ab dem vollendeten 60., Männer ab dem vollendeten 65. Lebensjahr bekommen.

Weiters bestätigen die Zahlen in Tabelle 5, dass Frauen vermehrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, denn sowohl bei den Jahreskarten, als auch bei den Monats- und Wochenkarten, ist der Anteil der 20 bis 59-jährigen Frauen an den gesamten jeweiligen verkauften Karten mit 38 Prozent bzw. 52 Prozent am höchsten. Die Männer in der Altersklasse der 20 bis 59-jährigen bevorzugen die Monats- und Wochenkarte, wo der Anteil mit 39 Prozent im Vergleich zu anderen Fahrgästen, wie den Frauen, jedoch vergleichsweise niedrig ist.

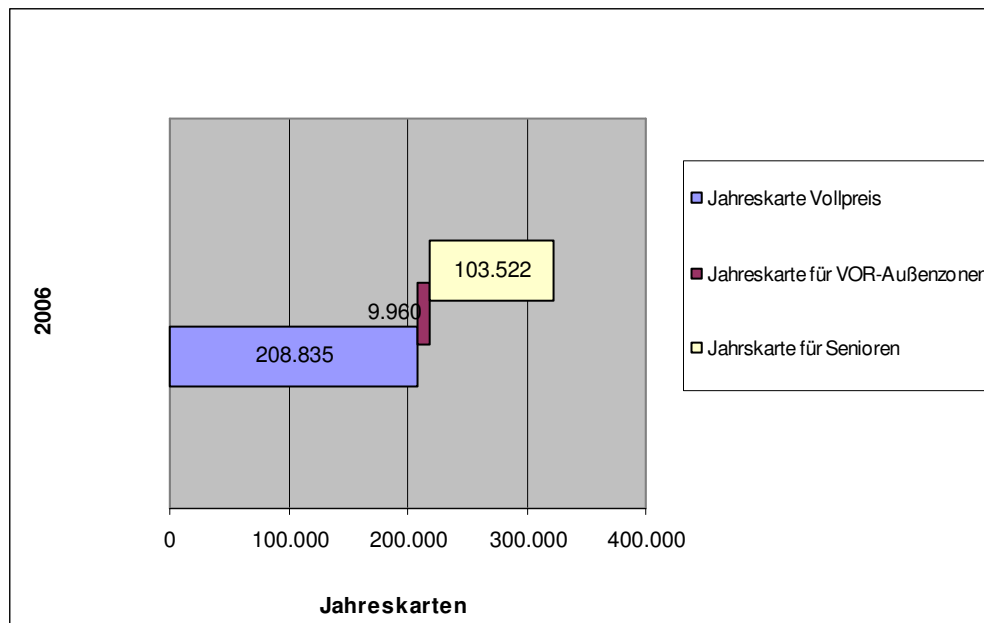


Abbildung 17: Jahreskartenbenutzer der Wiener Linien 2006 [Wiener Linien]

Nachdem die Verteilung der Fahrgäste näher betrachtet worden ist, möchte ich nun kurz auf den Wegzweck der Fahrgäste der Wiener Linien eingehen. Die Betrachtung erfolgt hier wiederum nach den Zeitkartenbesitzern.

Die Wiener Linien werden von Erwachsenen die eine Jahreskarte besitzen am häufigsten für die Freizeit verwendet. Aber auch jene Erwachsene die eine Monats- oder Wochenkarte besitzen, fahren mit den Wiener Linien in der Freizeit häufig und um an ihre Arbeitsstelle zu gelangen. Ebenfalls ist der Einkauf für alle drei aufgelisteten Gruppen der Zeitkartenbesitzer ein Grund, um die öffentlichen Verkehrsmittel zu benützen. Weniger wichtig sind die Wiener Linien zum abholen/bringen von Personen und um dienstliche oder geschäftliche Termine zu erledigen. (vgl. Tabelle 6)

Aktivität	Jahreskarte- Erwachsene	Monats- und Wochenkarte Erwachsene	Zeitkarten für Schüler, Studenten, Azubis
Zur/Von Arbeit	24	33	6
Dienstlich/geschäftlich	5	7	1
Ausbildung	2	5	43
Einkauf	27	18	12
Inanspruchnahme von Dienstleistungen	6	4	3
Bringen holen von Personen	5	4	1
Freizeit	31	29	34
Insgesamt	100	100	100

Tabelle 6: Aktivitäten der Zeitkartenbesitzer von den Wiener Linien 2006, Angabe in Prozent

17. Sicherheit

Obwohl die öffentlichen Verkehrsmittel als sicher zu betrachten sind, kommt es immer wieder zu Unfällen. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit untersuchte in einer Studie jene Unfälle beim Ein- und Aussteigen in die Straßenbahn, die sich in den vergangenen zwei Jahren ereignet haben und kam zu dem Schluss, dass es 299 Vorfälle gegeben hatte.

Es fahren drei Straßenbahntypen in Wien, E1, E2 und der ULF. Die KfV- Studie ergab, dass die Niederflurwagen am sichersten sind. Am häufigsten hingegen passierten Unfälle bei dem E1 Straßenbahntyp. Diese Wagen sind seit Ende der 60er Jahre im Einsatz und haben kein zusätzliches Trittbrett bei den Ein- und Ausstiegstüren, was jedoch nicht auf die Unfälle zurückzuführen ist.

Weiters besagt die Studie, dass 69 Prozent der Unfälle beim Einsteigen passieren. Menschen versuchen oft in letzter Minute die Straßenbahn zu erwischen und so kommt es in dieser Situation leichter zum Sturz als beim Aussteigen.

Die Hälfte der Unfälle ist auf das Fehlverhalten der Fahrgäste zurückzuführen. In 27 Prozent der Fälle wurden Fahrgäste in den Türen eingeklemmt. Der E1 wird unter anderem aufgrund dieser Studie umgerüstet werden, denn die mit Luftdruck betätigten Fühlerkanten an den Türen sollen durch elektrische ersetzt werden.

Interessant für diese Arbeit ist, dass vor allem Personen über 65 Jahre betroffen waren. In dieser Altersgruppe gab es 165 Unfälle (65 Prozent). (Milijovic: 2008)

Neben der Umrüstung für die 190 E1 –Züge setzen die Wiener Linien auch auf Informationskampagnen für Senioren.

Eines ist jedoch klar, was auch noch in dieser Arbeit erwähnt werden wird; nämlich, dass die E1 Straßenbahnen Auslaufmodelle sind. Insgesamt gab es im Jahr 2006 788 Unfälle mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, wobei 449 auf die Linienbusse und 339 Unfälle auf die Straßenbahnen zurückzuführen sind. Auf die Verkehrssicherheit haben die öffentlichen Verkehrsmittel in Wien jedoch positive Auswirkungen, denn im Jahr 2007 kamen in Bussen und Straßenbahnen keine Menschen ums Leben, was vom motorisiertem Individualverkehr nicht behauptet werden kann. (VCÖ 2008: 28)

18. Methodischer Zugang

Um auf die subjektiven Bedürfnisse der älteren Menschen einzugehen, werden zwei verschiedene Methoden angewendet. Neben einer Beobachtung der Fahrgäste in

den Verkehrsmitteln liegt der Schwerpunkt in der qualitativen Befragung. Vor allem bei der letztgenannten Methode sollten, möglichst umfassend, die gewünschten oder vorhandenen Rahmenbedingungen festgestellt und ermittelt werden, die für die öffentliche Verkehrsmittelwahl bestimmend sind.

Es wurde festgestellt, dass in der verwendeten Literatur entweder Befragungen oder Beobachtungen durchgeführt wurden, um die Bedürfnisse von Autofahrern, Radfahrern, Fußgängern oder Benutzer öffentlicher Verkehrsmitteln eruieren zu können. Da das Ziel der empirischen Untersuchung auch das tatsächliche Verhalten von Personen ist, soll die Befragung in Kombination mit der Beobachtung stehen.

„Wo immer möglich und vertretbar, empfiehlt es sich, das Verhalten durch Beobachtung zu erheben. Dies kann auch dadurch geschehen, dass beispielsweise eine Befragungsstudie (zur Erhebung von Einstellungen und soziodemographischen Merkmalen) durch eine Verhaltensbeobachtung ergänzt wird.“ (Diekmann 2003: 479f)

Solch eine Kombination soll daher zu glaubhaften Ergebnissen führen, da die Untersuchungspersonen zuerst im jeweiligen Verkehrsmittel auf ihr Verhalten beobachtet und anschließend interviewt werden.

Ziel ist es festzustellen, ob die in den letzten Jahren getätigten Investitionen der Wiener Linien unter anderem älteren Fahrgästen zugute gekommen sind, bzw. welche Faktoren noch verändert werden müssen, um die Mobilität in Zukunft zu erleichtern und zu sichern.

18. 1 Das qualitative Interview

Die Erhebung der Forschungsinhalte basiert nicht auf quantitativen sondern auf qualitativen Ergebnissen. Hierbei hat sich das qualitative Interview, im Speziellen die Befragung anhand von Leitfaden-Interviews zur Erfassung qualitativer Aspekte, als geeignete Methode in der empirischen Sozialforschung etabliert.

„Es liefert relativ gut standardisiert für eine große Zahl von Personen je nach Umfang des Fragebogens und der Bereitschaft der Befragten zur Mitarbeit sehr viele Informationen. Es wird so zur Basis der Auskünfte über Einstellungen, Meinungen und Teile des Verhaltens der Mitglieder einer Gesellschaft, resp. ihrer Untermengen. Wie alle Formen der Befragung stellt auch das Interview die wohl wichtigste Möglichkeit dar, die Wahrnehmung und Interpretation von Sachverhalten durch Individuen zu ermitteln.“ (Friedrichs, 1990: 208, zit. nach Ernst, 1999: 70)

Laut Atteslander unterscheidet sich diese Art der Befragung von anderen durch die Dauer und Intensität. „Es setzt außerordentlich hohe Bereitschaft des Befragten voraus und wird dort angewendet, wo es beispielsweise darum geht, besondere individuelle Erfahrungen zu eruieren.“ (Atteslander 2003: 156)

Das Leitfaden-Interview wird in bestimmte Themenkomplexe gegliedert. Es muss zuerst festgelegt werden, welche Fragen im jeweiligen Interview gestellt werden und welche Fragen erst nach der Ausrichtung der Antwort relevant werden können. Die so genannten Eventualfragen sollten nur gestellt werden wenn es im Gesprächsverlauf notwendig wird. (Friedrichs 1990: 227)

Die Aufzeichnung der Leitfadengespräche stellt eine besondere Herausforderung an den Interviewer dar. Die Dokumentation erfolgt entweder durch Notizen des Interviewers während der Befragung oder durch die Anfertigung eines Gedächtnisprotokolls nach der Befragung. Eine weitere Möglichkeit, um die Leitfadengespräche aufzuzeichnen, ist die Verwendung von Tonbandaufzeichnungen. (Schnell et al. 2005: 388) Tonbandprotokolle haben den Vorteil, dass sich der Interviewer auf das Gespräch konzentrieren kann. Weiters tritt keine Selektion der Information durch die Protokolle des Interviewers ein. (Friedrichs, 1990: 229)

Zur Dokumentation des Gesprächsverlaufs wurde mit dem Einverständnis der befragten Personen eine Tonbandaufzeichnung durchgeführt. Der Vorteil ist hierbei, dass der Grad der Genauigkeit des Gespräches erhalten blieb.

18. 2 Die Beobachtung

Um zu relevanten Daten zu gelangen, wird im ersten Schritt der Beobachtung auf alle möglichen Handlungsabläufe und Situationen geachtet. Dies hat den Sinn, dass keine Handlungsmuster übersehen bzw. als gewöhnlich angesehen werden, da ansonsten Handlungsabläufe verloren gehen könnten. (Girtler 2001: 134f) Der nächste Schritt ist jener, dass anhand der gewonnenen Eindrücke ein Beobachtungsschema erstellt wird.

„Bei einer systematischen Beobachtung selektiert, klassifiziert und codiert ein Beobachter Handlungsabläufe oder Elemente von Handlungen nach den Anweisungen eines Beobachtungssystems.“ (Cranach/Frenz, 1969: 272, zit. Nach Esser et al., 2005: 393)

Die Beobachtungskategorien werden so entwickelt, dass für jedes Beobachtungsintervall nur eine Ausprägung zutreffend zugeordnet werden kann, damit die Kategorien als trennscharf bezeichnet werden können.

Durch Pretests wird danach geprüft, ob die entwickelten Kategorien das in der Beobachtungsrealität auftretende Verhalten inhaltlich sowie sprachlich abdecken. Die Protokollierung des Beobachteten soll mittels Aufnahmegerät geschehen.

18. 3 Zielgruppe

Die Zielgruppe sind Frauen und Männer, die in folgende Alterklassen unterteilt werden.

Alter	Männlich	weiblich	Gesamt (m/w)
60 bis 70 Jahre	4	4	8
71 bis 80 Jahre	4	4	8
ab 81 Jahre	1	3	4
Gesamt	9	11	20

Tabelle 7: Altersverteilung der Untersuchungspersonen

Die 60- bis 70-Jährigen bilden hierbei die erste Altersklasse, die 70- bis 80-Jährigen die zweite Altersklasse und die über 81-Jährigen die dritte Altersklasse.

Es wurden in der Altersklasse 1 und 2 jeweils vier Frauen und vier Männer, in der Altersklasse 3 aufgrund der geringeren Anzahl der Fahrgäste nur insgesamt vier Personen beobachtet und interviewt. In dieser Alterklasse 3 waren es drei Frauen und ein Mann, die zu Wort kamen.

Die untersuchten Personen sollten ohne weitere Eingrenzung zufällig ausgewählt werden und sich freiwillig für die Datenerhebung zu Verfügung stellen.

18. 4 Ort der Beobachtung und Befragung der Interviewpartner

Die Beobachtungen und Interviews der Untersuchungspersonen fanden in verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln der Wiener Linien statt. Es wurde versucht, nicht nur ein Verkehrsmittel in die Forschung einzubeziehen, sondern es wurde darauf geachtet, Beobachtungen und Befragungen in der U-Bahn, im Autobus und in der Straßenbahn durchzuführen. Ein weiteres Kriterium für die Wahl der Personen war, dass nicht nur Verkehrsmittel in der Nähe des Zentrums ausgewählt

wurden, sondern auch Fahrzeuge, die in Randbezirken wie z. B. im 19. Bezirk (Linie 38) unterwegs sind.

In folgenden Linien fanden die Beobachtungen statt, wobei es auch vorgekommen ist, dass zwei Erhebungen in der gleichen Linie (Linien D, 2, 38, 42, 4A, U1) getätigt wurden.

Straßenbahn: 2, 38, 40, 42, 60, D, N, J

Autobus: 4A, 11A, 26A, 74A

U-Bahn: U1, U4

18. 5 Beschreibung des Interviews

Die Beobachtungen und Befragungen fanden während des Sommers 2008 statt. Die Gesprächsatmosphäre war gut und man hatte das Gefühl, dass die älteren Menschen einen Beitrag zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs leisten wollten. Die Schwierigkeit, die Beobachtung und Befragung gleichzeitig anhand einer Person durchzuführen, war gering. Es kam bei vier Beobachtungen vor, dass die Untersuchungsperson kein Interview geben wollte. Der Grund war, dass sie es eilig hatte oder in ein anderes Verkehrsmittel umsteigen musste und nicht bereit war ein Interview zu führen. Diese vier Beobachtungen wurden daher auch nicht in die Forschung miteinbezogen.

Die meisten Interviews dauerten ca. 15 Minuten, wobei gegen Ende des Interviews die Antworten immer kürzer wurden. Generell kann gesagt werden, dass die Antwortbereitschaft der Frauen wesentlich höher war als jene der Männer, die sich relativ kurz hielten bzw. weniger Ideen einbrachten.

Das Interview wurde nach der Beobachtung durchgeführt, mit einem Tonband aufgezeichnet und Wort für Wort transkribiert.

Die Zitate in der Auswertung sind wörtliche Wiedergaben des Gesagten. Die vorkommenden Zitate gelten als Beispiele der einzelnen Interviewpartner.

19. Auswertung und Beantwortung der Hypothesen

In folgendem werden nun die 20 Interviews ausgewertet und die zuvor eigens erstellten Hypothesen überprüft.

Die Hypothesen werden in den jeweiligen Kapiteln, die relevant für die Überprüfung der Hypothesen sind, gesondert ausgewiesen. Das heißt, die Hypothesen werden in folgenden Kapiteln überprüft und beantwortet.

- A) Ältere Menschen sind mit dem Leistungsangebot der Wiener Linien zufrieden. (Kapitel 19. 2 Zufriedenheit)
- B) Die öffentlichen Verkehrsmittel weisen kurze Warte- und Fahrzeiten auf. (Kapitel 19. 2 Zufriedenheit)
- C) Das Jahresticket ist das bevorzugte Ticket der Senioren. (Kapitel 19. 2. 1 Jahresticket)
- D) Die Hilfsbereitschaft gegenüber älteren Menschen in den öffentlichen Verkehrsmitteln ist vorhanden. (Kapitel 19. 3. 1 Hilfsbereitschaft und Verhalten der Fahrgäste)

19. 1 Benützung

Dass die älteren Menschen mit den Wiener Linien relativ zufrieden sind, wurde schon nach wenigen Interviews deutlich.

Benützung öffentlicher Verkehrsmittel Anzahl der Nennungen

Täglich	14
Mehrmals die Woche	6
Vormittag	7
Nachmittag	8

Tabelle 8: Benützung öffentlicher Verkehrsmittel

Die öffentlichen Verkehrsmittel werden von den Befragten täglich bzw. mehrmals in der Woche verwendet. Zusätzlich wurde teilweise hinzugefügt, dass die Benützung häufig am Nachmittag bzw. am Vormittag stattfindet. Am Abend und in der Nacht sind die Interviewpartner seltener unterwegs.

„(...) am Abend ungern in der U-Bahn, weil es ist mir nicht mehr so geheuer.“
(w, 83 Jahre)

„Ich benütze sie Vormittag oder Nachmittag (...) kann nicht soweit gehen.“ (w, 80 Jahre)

Die Wiener Linien werden für den Einkauf und in der Freizeit verwendet. Die Antworten bestätigen die in der Literatur erwähnte Alltagsmobilität älterer Menschen, die aus der Freizeit- und Versorgungsmobilität besteht. 17 Interviewpartner

erwähnten die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für die Freizeit oder für den Einkauf. Auch um jemanden einem Besuch abzustatten, wurde von zwei Frauen genannt und fällt in die Kategorie Freizeit.

„(...) weil ich einkaufen gehe.“ (w, 71 Jahre)

19. 2 Zufriedenheit

Im Laufe des Gespräches wurde versucht herauszufinden, wie zufrieden die Interviewpartner mit den Wiener Linien sind. Weiters sollte das Interview Klarheit schaffen, welche Erneuerungen der Wiener Linien im Fahrbetrieb den älteren Menschen zugute gekommen sind.

Diesbezüglich wurde im Vorfeld eine Hypothese formuliert.

Hypothese A:

Ältere Menschen sind mit dem Leistungsangebot der Wiener Linien zufrieden.

Welche Leistungen schätzen die älteren Fahrgäste? Folgende Aussagen wurden von den interviewten Personen getätigt.

Wiener Linien	Anzahl der Antworten
Zufrieden	11
Niederflur/ULF	5
Kühlungen in den Wagons	4
Keine langen Wartezeiten	4
Minutenanzeige	3
pünktlich	3
durchgehbare Wagons	2
U-Bahn gleich bei der Wohnung	2
bequem	2
Günstig	2
Umsteigemöglichkeiten/Verbindungen	2
neue Autobusse und Fahrzeuge	1
Verlängerung der U1	1
schnell	1

Lifte bei den U-Bahnen	1
Man kommt überall hin	1

Tabelle 9: Zufriedenheit mit den Wiener Linien

Die Interviewpartner (11 Befragte) sind mit den Wiener Linien und ihrem derzeitigen Fahrbetrieb recht zufrieden.

„Ich bin zufrieden, kann nichts sagen“ (m, 67 Jahre)

„Finde ich eigentlich recht gut (...), im allgemeinem bin ich zufrieden (m, 83 Jahre)

„Im Vergleich zu anderen europäischen Städten können wir zufrieden sein. (w, 76 Jahre)

Drei Interviewpartner konnten trotz Nachfrage des Interviewers nicht genauer definieren, mit welchen Leistungen sie zufrieden wären. Drei weitere Befragte waren mit den Wiener Linien sehr unzufrieden und konnten nur Negatives über den Fahrbetrieb berichten. Mehr dazu im Kapitel Verbesserungsvorschläge.

Niederflurfahrzeuge/ULF, Countdown Anzeigen, Kühlungen in den Wagons, Bequemlichkeit und durchgehbare Fahrzeuge sind Veränderungen im Fahrbetrieb, die den Befragten relativ neu erscheinen und auf Zustimmung stoßen.

„Beim 40er haben'S die neuen Wagons eingeführt.“ (w, 71 Jahre)

„(...) und laufend gibt es neue Autobusse wo man bequemer einstieg kann.“ (w, 61Jahre)

„Die neuen Wagen sind wunderbar, die alten haben natürlich Probleme wenn man älter ist, oder ein schweres Ding zu heben hat, tut man sich schwer, aber es gibt ja immer mehr neue.“ (w, 76 Jahre)

„Die Wartezeiten sind günstig und oben das Kasterl was die Minuten anzeigt ist super.“ (w, 82 Jahre)

„Naja, die klimatisierten U-Bahn Wägen und die ULFs und so, dass man bequem einsteigen kann.“ (w, 80 Jahre)

Schlussfolgerung

Die Anforderungen an einen altersgerechten öffentlichen Verkehr sind gegeben. Die Zufriedenheit der Interviewpartner überwiegt gegenüber der Unzufriedenheit. Die Zufriedenheit ist darauf zurückzuführen, dass verbreitet Niederflurfahrzeuge in Verwendung sind, welche auch im Interview als positive Veränderung genannt wurden.

Weitere Eindrücke der Interviewpartner, die zum Komfort beitragen, waren kurze Wartezeiten, die Pünktlichkeit und die Schnelligkeit der Fahrzeuge, aber auch die Klimaanlage in den Wagons.

Die Warte- und Fahrzeit, Kriterien, welche schon im Vorfeld als relevant für den öffentlichen Verkehr angesehen wurden, gilt es auch durch eine Hypothese zu überprüfen.

Hypothese B:

Die öffentlichen Verkehrsmittel weisen kurze Warte- und Fahrzeiten auf.

„Ich bin Pensionist und die Benützung ist günstiger.“ (m, 77 Jahre)

„(...) an der U – Bahn die Pünktlichkeit und die Schnelligkeit, dass man überall schnell ist.“ (w, 80 Jahre)

„Verglichen mit anderen Ländern und anderen Kontinenten die Pünktlichkeit natürlich, die doch relativ gegeben ist (...)“ (w, 61 Jahre)

„Die Verbindung ist gut für mich.“ (w, 72 Jahre)

Trotz der genannten Zufriedenheit mit den kurzen Warte- und Fahrzeiten gab jedoch ein Teil der Befragten den Wunsch nach kürzeren Intervallen an. (vgl. Kapitel 19.3, Verbesserungsvorschläge).

Die Bedienungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs in Wien ist eine Qualität, die nicht auf alle Verkehrsmittel zutrifft. So verkehrt die U-Bahn untertags zumindest im Fünf-Minuten – Intervall, die Straßenbahn und der Bus zumindest in Intervallen zwischen fünf und zehn Minuten. (VCÖ 2008: 20)

Die Intervalle in den Spitzenzeiten sind noch dichter als die zuvor erwähnten Intervalle. Dies ermöglicht die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, auch wenn man die Fahrtzeiten nicht genau kennt.

Am Abend sind die Intervalle größer, dies ist jedoch für die älteren Menschen weniger problematisch, da sie am Abend ungern mit den Wiener Linen unterwegs sind.

Vergleicht man andere Großstädte in Österreich, kann jedoch gesagt werden, dass die Intervalle zumeist länger sind als in Wien. (VCÖ 2008: 20)

Schlussfolgerung

Der Großteil der Interviewpartner ist mit den Wartezeiten einverstanden. Nicht nur im Interview wurde bestätigt, dass die Intervalle zwischen den Fahrzeugen auf Zustimmung stoßen, sondern auch im Vergleich mit anderen Städten in Österreich sind die Wartezeiten kurz gehalten.

Weiters wurde im Interview deutlich, dass auch im Vergleich zu anderen europäischen Städten die Pünktlichkeit und die Qualität gegeben sind. Zusammenfassend kann daher gesagt werden, dass die Fahrzeuge in Wien kurze Wartezeiten und Fahrzeiten aufweisen, obwohl es Verbesserungswünsche in diesem Bereich, vor allem das Wochenende betreffend, gibt.

19. 2. 1 Jahresticket

Es wurde vorab zum Thema Jahresticket eine Hypothese formuliert.

Hypothese C:

Das Jahresticket ist das bevorzugte Ticket der Senioren.

Diese Hypothese kann bestätigt werden, denn im Laufe des Interviews gaben von den 20 Befragten 17 an, dass sie ein Jahresticket besitzen.

„Ich habe kein Auto und habe die Jahreskarte und bin damit eigentlich zufrieden.“ (w, 76 Jahre)

„Ich habe ja diese Jahreskarte, die ist schon praktisch.“ (m, 72 Jahre)

Auch während der Beobachtung (vgl. Kapitel 19.4, Auswertung der Beobachtung) wurde festgestellt, dass keine einzige Person sich eine Fahrkarte im öffentlichen Verkehrsmittel kaufte.

Weiters belegen die Zahlen der Wiener Linien, dass das Jahresticket von der älteren Generation angenommen wird. Im Jahr 2007 waren in Wien über 403.714 Menschen über 65 Jahre alt. (Statistik Austria) Von dieser Zahl kann nicht abgeleitet werden, wie viele von ihnen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Jedoch besaßen von dieser Altersgruppe in dem besagten Jahr 105.979 SeniorInnen, also ca. ein Viertel, diese Jahreskarte.

19. 2. 2 Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Haltestelle

Die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Haltestellen in Österreich wurde schon diskutiert. (vgl. 12. 2. 1 Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich)

Als eine angemessene Zugänglichkeit wurden 500 bis 1500 Meter definiert. Diese Definition trifft allerdings nur teilweise für ältere Menschen zu, denn die Befragten Personen empfanden ca. 500 Meter Entfernung zu einer Station als zumutbar. Häufig wurde die Entfernung nicht in Metern, sondern in Minuten angegeben. Hier galt eine Angabe von 15 - 20 Minuten als zumutbar. Rechnet man diese Angabe in Meter um, erreicht man die postulierten 500 Meter Entfernung, bei einer Gehgeschwindigkeit von 2km/h.

„Ich geh soweit ich nimma kann, des san, was weiß i wie viel... 500 Meter oder wos.“ (m, 75 Jahre)

„Ich geh von daheim ca. 5 Minuten zur Haltestelle, das ist in Ordnung für mich.“ (w, 76 Jahre)

Diese Definition stimmt also mit einer der beiden Definition der ÖROK überein, die allerdings in ihrer Forschung ältere Menschen nicht einbezogen haben. Die Interviewpartner sind mit der Zugänglichkeit zu den Stationen in Wien zufrieden, da immer wieder erwähnt worden ist, dass die öffentlichen Verkehrsmittel fast vor der Haustüre wegfahren. Betrachtet man den mittleren Haltestellenabstand der Straßenbahn und des Autobusses, weisen beide Verkehrsmittel einen Abstand von unter 500 Meter auf. Das heißt, dass die Wiener Bevölkerung zu 100 Prozent einen Zugang zu einer Haltestelle innerhalb von 500 Metern hat. (vgl. Tabelle 3)

19. 3 Verbesserungsvorschläge

Dieser Punkt war teilweise schwierig zu erheben. Einerseits hatten manche Interviewpartner keine Meinung dazu, andere wiederum sahen keine Notwendigkeit Verbesserungen im Fahrbetrieb für ältere Menschen herbeizuführen.

„Da weiß ich nichts momentan.“ (w, 80 Jahre)

„Da dürfen's mich nicht fragen, keine Ahnung.“ (m, 75 Jahre)

Weiters muss gesagt werden, dass manche Verbesserungsvorschläge der Interviewpartner das Ziel hatten, die Verkehrsmittel, die sie täglich verwenden, zu verbessern. Wurde z. B. eine Person befragt, die täglich die gleiche Linie benutzt, wobei diese noch nicht auf Niederflur umgestellt war, wurde der gesamte Fahrbetrieb der Wiener Linien in Frage gestellt und gefordert, dass endlich die Fahrzeuge umgestellt werden.

„Ich habe schon 14 Jahre eine Jahreskarte und ich fahre auch. Es ist aber jetzt so furchtbar, es ist alles zu hoch, also man kann überhaupt nicht mehr einsteigen fast. Die sollen's endlich rausholen die Wagen. Überall fahren's, im 16. Bezirk Niederflur. Unlängst habe ich mir die Zeit genommen und gewartet, über eine Stunde beim 38er(...) 38er keiner gekommen, 37er, drei in der Zwischenzeit, alles nur, na ja, aber der 38er. Da waren lauter ältere Leute, die können nicht einsteigen. (...) da ist er einmal gefahren, dass war wahrscheinlich ein Probetrieb, der war aber so voll, ist ja klar, dass alle alten Leute nur gestanden sind. Bin überhaupt nicht zufrieden. Warum fahren sie im 16. und diese Bezirke nur Niederflur, da können's nur schauen.“ (w, 88 Jahre)

Aber auch wenn eine Linie eingestellt worden ist, die täglich benutzt wurde, zeigte der Interviewpartner kein Verständnis dafür.

„ Seit dem sie den 21er eingestellt haben bin i nicht so zufrieden.“ (w, 80 Jahre)

Im Folgenden wird nun dargestellt, welche Verbesserungen und Veränderungen sich die Interviewpartner von den Wiener Linien wünschen.

Verbesserungsvorschlag	Anzahl der Antworten
mehr neue Fahrzeuge	7
Kürzere Intervalle	5
Fahrer sollte warten bis Platz gefunden	3
mehr Kontrolle in den Stationen	2
größere Schrift der Minutenanzeigetafel	2
mehr Haltestellen mit Wartehäuschen und Sitzplatz	2
kein Essen und Trinken im Fahrzeug	2
keine Ahnung	2
weiterer Ausbau der U-Bahn	1
mehr Information wenn kein Fahrzeug kommt	1
deutlichere und größere Beschriftung in der Station wo eine Linie zu finden ist	1
Verbesserungen/Maßnahmen der Türen bei den alten Straßenbahnen	1
deutlichere Beschriftung um welche Linie es sich beim ULF handelt (auf der Seite des Fahrzeuges)	1

Tabelle 10: Verbesserungsvorschläge des Fahrbetriebs

Obwohl, wie zuvor in Tabelle 9 sichtbar, die Befragten mit dem ULF zufrieden sind, haben sieben Interviewte den Wunsch geäußert, dass mehr Niederflurfahrzeuge in den Fahrbetrieb gestellt werden sollen. Es wurden hierbei mehr neue Fahrzeuge, mehr Niederflurwagen, mehr ULFs und Fahrzeuge mit einem niedrigem Einstieg gefordert.

„Mit die Hochwägen bin i nicht zufrieden. Da haben's geschrieben, jede zweite oder dritte Straßenbahn ist garantiert eine, es san fünf, sechse keine Niederflurwagen (...). Ich muss ja warten wenn ich schwer zu heben habe.“

(...) Mehr Niederflur gehört her, aber da bin ich ja nicht allein, da sans mehrere. Schaun Sie, es gibt ja junge behinderte oder Frauen mit Kinderwagerl, da hob i gsehn, da war a Frau mit Kinderwagerl, die hat a warten müssen, die fünfte war erst a Niederflur.“ (w, 72 Jahre)

„(...), aber grad der 42er den ich oft brauchen kann, sind die Stufen so hoch, also überall können Sie ihn net einführen, des weiß i schon, aber es wäre halt leichter zum Einsteigen. (...) Mehr Niederflurfahrzeuge wären nicht schlecht, aber das kommt schon, man muss nur mehr Geduld haben.“ (w, 82 Jahre)

Öfters wurde auch der Wunsch nach kürzeren Intervallen geäußert, dies vor allem vermehrt von Personen, die an Wochenenden befragt wurden.

„Bei Badewetter oder so, ist die Linie 91A voll besetzt, die fährt nur jede halbe Stunde. Es könnte ja Beispielweise nicht jede Halbe Stunde bei Schönwetter ein Bus fahren, sondern alle 20 Minuten.“ (w, 65 Jahre)

„Zu Stoßzeiten gehören häufigere Intervalle noch.“ (w, 61 Jahre)

Ein weiteres Problem, welches von den Interviewpartnern angesprochen wurde und verbessert gehört, ist das zu schnelle Abfahren des Waggons, bevor noch ein Platz im Bus oder in der Straßenbahn gefunden worden ist. Dass der Fahrer nicht wartet, wenn man sich beeilt um das Fahrzeug zu erreichen, wurde einmal genannt.

„Manchmal wenn ich lauf und ich seh, dass der Wagen kommt und ich renn, der macht nicht mehr auf. Der sieht dass man läuft und macht nicht mehr auf. Also das ärgert schon.“ (w, 71 Jahre)

„Und außerdem fahren sie viel zu früh ab immer (...), ich brauche auch lang, das ist klar und dann fahren's auf einmal einfach. Mich hat es schon zwei Mal richtig auf den Popo gesetzt. Gut, dass mir nichts passiert ist.“ (w, 88 Jahre)

Diese genannten Vorschläge um Verbesserungen im öffentlichen Verkehr herbeizuführen, stimmen mit den in der Literatur empfohlenen Maßnahmen, die in Kapitel 12 dargestellt wurden, überein.

Weitere Verbesserungsvorschläge beziehen sich entweder auf die ungestörte Benützung innerhalb des Verkehrsmittels, wie z. B. das Verbot von Essen und Trinken,

„In manchen Wagons schauts furchtbar aus (...) essen und trinken gehört abgeschafft. Beim Richard (Verkehrsbetrieb Dr. Richard) dürfen's ah nicht mehr essen und trinken.“ (m, 77 Jahre)

oder auf weitere Qualitätsverbesserungen bestehender Funktionen. Dazu zählen hauptsächlich bessere und größere Beschriftungen in folgenden Bereichen:

Bei der Countdown Anzeige, örtliche Hinweise zu einer bestimmten Linie, Anschrift um welche Linie es sich beim ULF handelt (Anschrift auf der Seite des Fahrzeuges). Weiters besteht der Wunsch nach mehr Informationen bei Ausbleiben der Ankunft eines Fahrzeuges und der Ausbau von Wartehäuschen mit Sitzbänken.

„Manchmal steht man dort und weiß nicht, ist eine Störung oder ist gerade der Wagen weggefahren (...), manchmal steht man und man weiß nicht kommt einer oder kommt keiner, soll ich jetzt zu fuß gehen zum Gersthofer Platzl oder soll ich noch warten, da wäre eine Information schon gut.“ (w, 71 Jahre)

„Am Praterstern ist es furchtbar schlecht beschriftet wegen des Umbaus. Da habe ich die Linie 80A nicht gefunden weder die Linie O. Das ist sehr schlecht beschriftet, wenn ich von der U2 komme. (...) Die Beschriftung wo ich was finde gehört verbessert und die 11A Linie wurde auch aufgelöst und da hat es keinen Hinweis gegeben wo die neue Station ist.“ (w, 65 Jahre)

„Die Minutenanzeige Tafel kann ich nicht lesen, weil ich bin sehbehindert. Das müssten sie größer machen. (...) Da unten, wo der 4A in unsere Richtung fährt, da gibt es kein Wartehäuschen, gar nichts. (w, 83 Jahre)

„Bei den alten ist auf der Seite angeschrieben der 1er oder der D. Bei den neuen muss man ganz vorne oder hinten schauen. (...) da muss ich vor oder hintere rennen. Da hab ich mich schon oft geärgert. Da muss ich eine rennen und fragen: „Tschuldigung was ist das jetzt für ein Wagen?“ Zuminderst leicht leserlich schreiben, dass man es als alter auch lesen kann. Bin schon mal in einen falschen eingestiegen in einen N Wagen, habe ich alles retour müssen. Jetzt fahren ja schon zwei Linien von der Station weg.“ (w, 72 Jahre)

Ein weiterer Vorschlag war, Kontrollen bzw. vermehrte Anwesenheit von Personal der Wiener Linien wieder einzuführen, wie zur Zeit der Europameisterschaft. (Während der Europameisterschaft stand in etlichen Stationen das Personal der Wiener Linien zur Verfügung, um für Abläufe und Ordnung zu sorgen)

„Ein bisschen mehr Kontrolle, das ist aber wieder so ein heikles Thema. Wenn der Schaffner halt drinnen war, konnten die Leut nicht alles wegschmeißen oder die Füße auf die Bänke geben. Denn wenn sie heute jemanden was sagen, bekommt man nur eine blöde Antwort. (...) Es war ja ein Traum während der Europameisterschaft, da hab ich mich irrsinnig gut aufgehoben gefunden, weil da ist ja an jeder Eckn einer gestanden. (...) Es war halt eine gewisse Beobachtung des Ablaufes.“ (w, 76 Jahre)

„Die Kameras sind schon in Ordnung.“ (w, 72 Jahre)

19. 3. 1 Hilfsbereitschaft und Verhalten der Fahrgäste

Ein Punkt, der immer wieder genannt und bisher nicht behandelt wurde, ist die Hilfsbereitschaft der Fahrgäste gegenüber den ältern Personen. Dadurch, dass der Verkehr öffentlich ist, treffen verschiedene Gruppen und Schichten von Menschen aufeinander. Arme, Reiche, Junge und Alte sitzen und stehen im öffentlichen Verkehrsmittel nebeneinander, ein Phänomen welches sonst selten vorkommt.

Es sind deshalb nicht nur die Fahrzeuge oder kurzen Intervalle, die Zufriedenheit im öffentlichen Verkehrsmittel vermitteln, sondern auch das Individuum selbst, welches beeinflussen kann, ob sich die anderen Fahrgäste wohl fühlen oder nicht.

Deswegen wurde im Vorfeld eine Hypothese formuliert, welche nun diskutiert und überprüft werden soll:

Hypothese D:

Die Hilfsbereitschaft gegenüber älteren Menschen in den öffentlichen Verkehrsmitteln ist vorhanden.

Ein Verhalten, wie Musik bei mäßiger Lautstärke zu hören, das Postieren der Füße auf die Bank zu unterlassen, keine Zeitungen und Müll auf den Sitzen liegen zu lassen und gewissen Personengruppen den Sitzplatz zu überlassen, sollte die Norm

sein. Dass dies nicht der Fall ist, bestätigen Interviews sowohl mit Fahrgästen, als auch mit Experten. (vgl. Kapitel 20.1 (1), Auswertung der Antworten)

„Die Hilfsbereitschaft ist eigentlich ganz gut. Es stehen oft Leute auf. Also ganz Junge stehen sehr selten auf.“ (w, 83 Jahre)

„Wir haben halt unsere Kinder wans no klan worn, auf die Schoß gnommen. Heut die jungen Leut nimma mehr. Die setzn die klane hin, obwohl für die klane nix zahlt wird, lossns sitzen und die alten Leut müssen stehn. (...) Die Leut denken nicht, dass sie selber alt werdn.“ (w, 72 Jahre)

„Es kommt teilweise vor, dass junge Leute aufstehen, aber sehr selten. Es ist aber auch sehr unangenehm, dass Leute sich oft mit den Schuhen auf den Bänken bequem machen, oder manche beim hinsetzen ihr Gepäck nicht weggeben wollen, obwohl der Sitzplatz frei wäre und man steht daneben.“ (m, 65 Jahre)

Schlussfolgerung

Diese Hypothese kann nach der Überprüfung nicht bestätigt werden. Es wurde davon ausgegangen, dass aufgrund der Lautsprecherdurchsage, jüngere Menschen sollen automatisch den Sitzplatz Personen überlassen, die ihn notwendiger brauchen. Allerdings nehmen wir Verkehrsteilnehmer wahr, wenn wir mit den „Öffis“ unterwegs sind, dass Personen immer wieder aufstehen und den Platz anderen Personen überlassen. Dies ist aber nicht die Norm. Im Interview wurde das auch teilweise bestätigt.

Ganz anders ist es in anderen Ländern. Hierzu möchte ich kurz erwähnen, dass ich im Sommer 2007 in Costa Rica auf freiwilliger Basis zwei Monate in einer Schule mit schwer behinderten Kindern gearbeitet habe.

Der tägliche Weg in die Schule war nur durch die Benützung des Autobusses möglich. Niederflurfahrzeuge sind dort nicht unterwegs, aber der öffentliche Autobusverkehr ist meiner Meinung nach gut ausgebaut.

Wenn ein älterer Herr oder eine ältere Dame in den Autobus eingestiegen ist und keinen Sitzplatz vorgefunden hat, wurde ihm/ihr innerhalb kurzer Zeit ein Platz angeboten. Dasselbe galt für schwangere Frauen und Frauen mit Baby.

Durch Gespräche mit Einheimischen wurde mir bald klar, dass älteren Personen sehr viel Respekt gezollt wird.

Dies ist in unserer Gesellschaft nicht so, man denke dabei an den Autofahrer. Ein Auto zu besitzen und damit unterwegs zu sein wird von uns als positiv bewertet. Ist allerdings beim Überholen eine ältere Person hinter dem Steuer des Fahrzeuges, wird dies negativ bewertet. Ein Umdenken unserer Gesellschaft gegenüber älteren Menschen ist notwendig. Sie sollten nicht als Belastung für das System angesehen werden, sondern die positiven Aspekte, wie die jahrelange Erfahrung in verschiedenen Bereichen des Lebens, müssen in den Vordergrund gerückt werden.

19. 4 Auswertung der Beobachtung

Anbei wird die Beobachtung ausgewertet, die sich auf folgende Schwerpunkte konzentriert:

Haltestelle, Fahrzeug, Sitzplatz, Fahrkarte, Abfahrt, Tätigkeit, Ausstieg

Haltestelle

Es wurde festgestellt, dass ältere Verkehrsteilnehmer beim Warten auf öffentliche Verkehrsmittel bei Vorhandensein einer Sitzbank in der Haltestelle Platz nehmen. 12 Personen haben die Wartezeit nicht im Stehen verbracht. Das Ergebnis bestätigt die im Interview getätigten Aussagen, dass ein Wunsch nach dem Ausbau der Wartehäuschen mit Sitzbänken vorhanden ist.

Alle beobachteten Verkehrsteilnehmer, außer einer Dame, stiegen in das ankommende Fahrzeug ein. Eine Dame wartete auf die nachkommende Straßenbahn. Dies hängt vermutlich damit zusammen, dass die Dame aufgrund ihrer Gebrechlichkeit auf die nächste Straßenbahn, einen Niederflurwagen, gewartet hat. Die Station hatte eine Countdown-Anzeige.

Fahrzeug

Von den 12 Beobachtungen, die in den Straßenbahnen durchgeführt wurden, waren sechs Personen im Niederflurwagen unterwegs. Mehr als die Hälfte der Straßenbahnbenutzer (7) stiegen beim Fahrer ein. Jene, die in den Niederflurwagen einstiegen, hatten keine Probleme. Anders verhielt es sich bei den älteren Personen, die in den herkömmlichen Wagen unterwegs waren. Sie brauchten wesentlich länger und wirkten unsicher beim Ein- und Ausstieg. Einer Dame wurde beim Ein- und Ausstieg von einem weiblichen Fahrgast geholfen.

Ein Fahrgast war über die hohen Stufen beim Ein- und Ausstieg so erbost, dass er sich beim Fahrer fürchterlich darüber aufregte und Klarheit darüber haben wollte, wann der ULF flächendeckend eingesetzt wird.

Der niedrige Einstieg im Autobus und in der U-Bahn kommt den älteren Menschen zugute, denn sie hatten keine Probleme in das Fahrzeug zu gelangen. Im Autobus stiegen zwei Personen beim Fahrer ein, die restlichen verwendeten die hintere Tür.

Sitzplatz

Prinzipiell kann gesagt werden, dass die älteren Menschen im Verkehrsmittel einen Sitzplatz aufsuchen und falls der gekennzeichnete Platz (Ältere, Schwangere, Behinderte) frei ist, diesen auch benützen. Dadurch, dass die Beobachtungen nie in den Stoßzeiten durchgeführt wurden, waren die Fahrzeuge nicht überfüllt und alle Untersuchungspersonen fanden immer eine Sitzgelegenheit, mussten also nicht nach einem Sitz fragen, bzw. kam es dadurch auch nicht vor, dass ein Platz von einem anderen Fahrgast angeboten wurde. Neun Personen (drei Männer und sechs Frauen) wählten den gekennzeichneten Sitzplatz. Eine Dame wechselte während der Beobachtung den Sitzplatz. Wählte sie beim Einstieg einen nicht gekennzeichneten Platz, setzte sie sich nach frei werden des angesprochenen Platzes um.

Die restlichen Personen verwendeten vermehrt den Doppelsitzplatz. Allerdings wurden hierbei beide Sitzplätze in Anspruch genommen, einer davon diente der Person, auf dem anderen wurde die Tasche abgestellt.

Acht beobachtete Personen handelten nach diesem Prinzip. Auffällig ist auch, dass sechs von den genannten acht Personen zum Sitzen nicht den Platz am Fenster wählten, sondern den Gangplatz. Als Grund hierfür lässt sich der Wunsch vermuten, dass dieser Sitzplatz frei bleibt und sich kein weiterer Fahrgast dazu setzt. Diese Aussage müsste allerdings weiter erforscht werden und wurde im Interview nicht abgefragt. Drei Personen entschieden sich für den einfachen Sitzplatz.

Fahrkarte

Auch nach der Beobachtung kann gesagt werden, dass das Jahresticket der bevorzugte Fahrausweis der älteren Fahrgäste ist. Keine(r) der beobachteten Personen kaufte sich im öffentlichen Verkehrsmittel oder bei der Haltestelle ein Ticket.

Da im Interview von den Befragten darauf hingewiesen wurde, dass sie eine Jahreskarte besitzen; kann wohl nicht davon ausgegangen werden, dass sie ohne Fahrschein unterwegs waren.

Abfahrt

Die Beobachtung bestätigte auch die Aussagen von machen Interviewpartnern, dass der Fahrer manchmal vor der Platzeinnahme wegfährt.

Ist es in der U-Bahn durch den Fahrer nicht kontrollierbar, ob die Fahrgäste schon sitzen, kann der Fahrer im Autobus die Situation besser einschätzen. In den 5 Beobachtungen im Autobus fuhr der Fahrer drei Mal zu früh ab. In der Straßenbahn hatten alle Beobachtungspersonen einen Sitzplatz gefunden, als das Fahrzeug abfuhr. Allerdings stand die Straßenbahn, verglichen zum Bus, länger in der Station, da immer wieder Fahrgäste einstiegen.

Tätigkeit

Die Beobachtungspersonen waren alle alleine unterwegs. Eine Dame bekam während der Fahrt einen Anruf und telefonierte. Bis auf eine weitere Person übten die restlichen Personen keine Tätigkeit während der Fahrt aus.

Ein Herr nahm sich bei der U-Bahnstation eine Gratiszeitung, um diese während der U-Bahnfahrt zu lesen.

Ausstieg

Die meisten Untersuchungspersonen hatten keine Probleme beim Ausstieg, außer jene die; wie erwähnt, mit den älteren Straßenbahnmodellen unterwegs waren. Auffällig ist, dass sich der größte Teil der Beobachteten für den Ausstieg erst relativ spät entschied. Das heißt, sie standen erst auf und gingen zur Tür, als das Fahrzeug an der Haltestelle bereits zum Stehen gekommen ist. Die Fahrzeuge waren zu den beobachteten Zeitpunkten jedoch nicht überfüllt und es lässt sich daher nicht sagen, ob sich diese Personen auch bei vollen Fahrzeugen erst so spät für den Ausstieg entschieden hätten.

Vier Personen standen während der Fahrt auf, um den Ausstieg bei der Tür abzuwarten. Es handelte sich hierbei um ältere Personen, die nach dem Interview der Altersklasse 1 (60 – 70 Jahre) zugeordnet werden konnten.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass Übereinstimmungen zwischen der Beobachtung und den Interviews der Personen vorhanden sind. Bei den herkömmlichen Straßenbahnen hatten die Personen beim Ein- und Ausstieg Probleme, was bis zur Inanspruchnahme der Hilfe eines Fahrgastes oder einer Beschwerde an den Fahrer führte. Im Interview wurde der Wunsch nach der Stilllegung dieser Fahrzeuge bestätigt. Die gekennzeichneten Sitzplätze werden gerne durch die älteren Personen in Anspruch genommen. Dies lässt sich durch die Beobachtung und Befragung bestätigen. Durch die Methoden kann auch bestätigt werden, dass das Jahrticket das bevorzugte Ticket der älteren Fahrgäste ist. Probleme bereiten den älteren Menschen, dass das Fahrzeug von der Station abfährt noch ehe ein Sitzplatz gefunden worden ist. Im Interview wurde diese Tatsache genannt und auch die Beobachtung bestätigt diese Aussagen.

20. Befragung der Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen wurden aus dem Grund in die Forschung miteinbezogen, um an die Interessenslage der älteren Menschen anzuknüpfen. Die Frage ist, inwieweit auf die älteren Personen seitens der Verkehrsexperten eingegangen wird, welche Pläne es gibt um die Mobilität älterer Menschen zu verbessern und welche Erfahrungen mit älteren Fahrgästen gemacht worden sind. Die Interviews mit den Verkehrsunternehmen waren von folgenden Gedanken geprägt. Zum einem sollte das Interview kurz gehalten werden und zum anderem sollten mehrere Interviewpartner befragt werden. Das heißt, nicht nur Experten der Wiener Linien, sondern jeweils ein Experte von jedem Verkehrsunternehmen einer Landeshauptstadt sollte interviewt werden. Ausnahmen waren Niederösterreich und Burgenland, da es für die jeweiligen Landeshauptstädte keine eigenen Verkehrsbetriebe gibt.

Leider war es nicht möglich, mit Experten von allen Verkehrsbetrieben zu kooperieren, Experten von den Wiener Linien, Stadtbus Bregenz und Verkehrsbetriebe Graz jedoch zeigten sich für Interviews bereit. Andere Verkehrsbetriebe waren entweder nicht zu einer Stellungnahme bereit oder es kamen aufgrund anderer terminlicher Verpflichtungen seitens der Interviewpartner keine Gespräche zustande.

Nichtsdestotrotz ist es erfreulich, zumindest Experten von drei Verkehrsbetrieben interviewt zu haben, wobei zwei von diesen großen Städten zuzuordnen sind (Wien und Graz)

Die Experten der Wiener Linien wurden persönlich interviewt, die Experten der Verkehrsbetriebe in Bregenz und Graz hingegen bevorzugten eine Befragung per Post und E-mail.

20. 1 Auswertung der Antworten

Im Folgenden werden Themen dargestellt und ausgewertet, die in den Gesprächen mit den Experten der Verkehrsbetriebe behandelt wurden:

1) Erfahrungen mit älteren Menschen bei der Fahrgastbetreuung und beim Kundenservice.

Ältere Menschen bevorzugen bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel einfache Abläufe. Ein Beispiel dafür ist die Unterlassung von Sichtkontrollen der Tickets beim Einstieg, was weniger Stress für die Fahrgäste bedeutet (Verkehrsbetriebe Graz). Weiters wurde genannt, dass im Umgang mit anderen Fahrgastgruppen Probleme auftreten, d.h. dass sich ältere Menschen vor allem am Verhalten Jugendlicher stoßen. Dies betrifft das Anbieten von Plätzen und das Telefonieren bzw. das Hören von Musik.

Ältere Fahrgäste zeichnen sich dadurch aus, dass sie vermehrt den persönlichen und telefonischen Kontakt zum Stadtbusbüro pflegen (Stadtbus Bregenz). Bei den Wiener Linien kommt es beim Kundenservice immer wieder zu Anregungen bzgl. Preisreduzierungen für Senioren, aber auch Fragen zur Funktionalität des Fahrscheinautomaten sind keine Ausnahmen. In Bregenz wird auf die Frage der Funktion der Automaten im Detail eingegangen und die richtige Bedienung im Stadtbusbüro erklärt.

Weiters gibt es bei den Wiener Linien immer wieder Anregungen der älteren Menschen über die Einführung einer neuen U-Bahn-Garnitur in Wien. Im Speziellen sind hier die Sitzplätze betroffen. Dadurch, dass die Sitzplätze aus Plastik sind und keinen Stoffbezug mehr haben, ist das Verrutschen und Abrutschen am Sitzplatz leichter möglich, als bei den herkömmlichen Silberpfeilen, die mit Stoffsitzen ausgestattet sind.

Laut den Wiener Linien ist der Grund dass kein Stoff mehr verwendet wird jener, dass die Sitze hygienischer und einfacher zu reinigen sind und dass gegen Vandalismus (wie Beschmutzung oder Zerstörung) vorgebeugt werden kann, was bei den Stoffsitzen bisher weniger der Fall war.

2) Spezielle Besonderheiten für ältere Fahrgäste

Unter spezielle Besonderheiten für ältere Fahrgäste wurde von allen Verkehrsunternehmen eine Preisermäßigung für Senioren genannt.

Bei der Art der Ermäßigung unterscheiden sich jedoch die Verkehrsbetriebe. In Graz etwa, können SeniorInnen mit geringem Einkommen eine ermäßigte Jahreskarte beziehen. Sozial schwache Personen bekommen ihr Ticket vom Sozialamt der Stadt Graz. Ein geringer Selbstbehalt wird ihnen allerdings verrechnet. Allgemein können ermäßigte Stundenkarten (50% billiger als der Normalpreis) bei Einzelfahrten bezogen werden. Männer können im Normalfall diese Leistungen ab dem 65. Lebensjahr und Frauen ab den 60. Lebensjahr in Anspruch nehmen. Unter weiteren Umständen, wie Frühpension oder Invalidität, können Tickets verbilligt in Anspruch genommen werden.

Um ein Seniorenticket in Vorarlberg beziehen zu können, gilt für Männer und Frauen dieselbe Altersgrenze wie in Graz. Der Spartarif (Tages-, Wochen- und Monatskarte) ist allerdings an die ÖBB – Vorteilscard für SeniorInnen gekoppelt, für das Jahresticket, hingegen, benötigen sie einen Ausweis. Auf den Spartarif gibt es eine Ermäßigung von 30% zum Normaltarif.

Ab dem 65. Lebensjahr bei Männern bzw. 60. Lebensjahr bei Frauen können SeniorInnen bei den Wiener Linien ermäßigte Jahreskarten (50% billiger als der Normalpreis) erwerben. Ermäßigte Monatskarten bzw. Einzelfahrscheine sind nur für Pensionisten, die Inhaber eines Sozialpasses sind, erhältlich.

Weiters wurde vom Verkehrsbetrieb in Begrenz genannt, dass es gekennzeichnete Sitzplätze für SeniorInnen gibt und eine dynamische Fahrgastinformation im Bus (Bildschirm) bittet andere Fahrgäste zusätzlich um Rücksichtnahme gegenüber älteren Menschen. Am europaweiten autofreien Tag werden die Einnahmen der Stadtbusse in Form von Jahreskarten an bedürftige SeniorInnen vergeben.

3) Probleme mit älteren Fahrgästen

Es wurde hier hauptsächlich auf Stürze der SeniorInnen eingegangen. „Stürze im Fahrzeug bzw. beim Ein- und Aussteigen treten aufgrund der verminderten Fähigkeit sich einen festen Halt zu verschaffen naturgemäß auf.“ (Verkehrsbetrieb Bregenz)

Was wird getan, um dieses Problem zu vermeiden?

Lenker werden angewiesen darauf zu achten, dass vor der Abfahrt alle älteren Menschen einen Sitzplatz eingenommen haben. Zudem weist die dynamische Fahrgastinformation (Bildschirm) wiederkehrend darauf hin, dass sich jeder Fahrgast im Bus dauernd festen Halt verschaffen soll. (Bregenz)

Auch in Wien und Graz werden die Fahrer auf ein rücksichtsvolles Agieren geschult.

Weitere Probleme wurden vom Stadtbus Bregenz genannt: Unsicherheit in der Bedienung von Fahrscheinautomaten, bei der Betätigung des Haltewunsches und beim Ein- und Ausstieg (selbstständige Bedienung der Türen), sowie häufige telefonische und persönliche An- und Nachfragen über Tarife, Umsteige- und Fahrtmöglichkeiten. Manche SeniorInnen sind vergesslich, haben kein Verständnis, wenn Fahrtzeiten für Anschlüsse eingehalten werden müssen oder verhalten sich Schülern und Jugendlichen gegenüber intolerant.

4) Maßnahmen die getroffen wurden, um die Nutzung der Verkehrsmittel zu erleichtern

Ein Schlagwort, welches von allen befragten Verkehrsbetrieben genannt wurde, ist der Einsatz von Niederflurfahrzeugen.

In Vorarlberg sind absenkbare Niederflurbusse, die zusätzlich über eine Rampe verfügen, unterwegs. In Graz werden Niederflurfahrzeuge an den Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation angekündigt.

In Wien, wie schon in dieser Arbeit erwähnt, sind alle Busse mit Niederflurbauweise unterwegs. Die neuen durchgehbaren U-Bahnen sind mit einer Einstiegsklappe ausgestattet, die sich jeweils an der ersten und letzten Türe des Wagens befindet. Anzeigen, die darüber informieren, wann der nächste ULF in der Station eintrifft, sind vor kurzem eingeführt worden.

Weitere Maßnahmen:

„Im Bereich der ermäßigten Einzelfahrten haben wir jetzt extra einen „10er-Block“ aufgelegt, damit nicht bei jeder Fahrt beim Lenker ein Ticket gekauft werden muss. Damit entfällt der Stress beim Kartenerwerb beim Einstieg in Kombination mit einer oft erst nach Anfahrt möglichen Platzsuche und es können alle Fahrzeugtüren für den Fahrgastwechsel genutzt werden.“ (Verkehrsbetrieb Graz)

Die Stadtwerke Bregenz haben etwa in Zusammenarbeit mit den Busfahrern und dem Bregenzer Seniorenrat eine Broschüre für SeniorInnen erarbeitet, die Informationen darüber enthält, wie der Umgang mit dem Bus erleichtert und die Sicherheit im Bus erhöht werden kann.

In Wien wurde im Jahr 2000 die Countdown Anzeige eingeführt, die die subjektive Empfindung der Wartezeit verringern soll. 300 – 400 Haltestellen sind in Wien bereits mit diesem Modus ausgerüstet. (Stand Jänner 2008)

Weiters wurden alle U-Bahn Stationen, die keinen Aufzug besaßen, in dieser Hinsicht nachgerüstet. Die Station Schottenring war die letzte Station, in der ein Aufzug eingebaut wurde. Seit dem 10. Mai 2008 muss man auch dort keine Stiegen mehr steigen.

Die Haltegriffe in den Verkehrsmitteln wurden zink-gelb gefärbt, damit ältere Fahrgäste diese rasch erkennen und sich festhalten können.

Die meisten ULFs besitzen eine Temperaturregelung, die im Fahrzeug die Temperatur um 5 Grad gegenüber der Außentemperatur sinken lassen kann. Es werden damit speziell im Sommer Verkühlungen vermieden, da vor allem ältere Menschen bei Klimaanlage anfälliger sind.

Um ältere Menschen aufzuklären, was sie im öffentlichen Verkehr alles beachten müssen, setzen die Wiener Linien vermehrt auf Informationsveranstaltungen in Pensionistenheimen als auch auf Broschüren.

5) Überlegungen und Konzepte, um auf die alternde Gesellschaft zu reagieren

Bregenz verwies bei diesem Punkt nur darauf, dass Anliegen im Stadtbusbüro aufgenommen werden und dass in Lenkerschulungen immer wieder auf die Bedürfnisse älterer und bedürftiger Fahrgäste hingewiesen wird.

Die Grazer Verkehrsbetriebe gaben dazu vorerst keine Stellungnahme ab. Sie gaben jedoch an, dass sie den Kontakt zu den einzelnen Verbänden und

Interessensgruppen pflegen und auch im Behindertenbeirat mitarbeiten. Dadurch konnten schon verschiedene Probleme gelöst werden. Welche Probleme dies genau waren, darauf wurde vom Grazer Verkehrsbetrieb nicht eingegangen.

Die Wiener Linien konnten zu dieser Frage noch am ehesten Beispiele geben, was in den nächsten Jahren verbessert werden soll.

Die Straßenbahnflotte wird in den nächsten Jahren modernisiert. Nachdem schon alle Busse Niederflurfahrzeuge sind, soll dieses Prinzip nun auch bei den Straßenbahnen vorangetrieben werden. Kurzfristig soll jedes dritte Fahrzeug ein ULF sein und bis 2015 könnten schon zwei von drei Straßenbahnen die modernen Fahrzeuge stellen.

Auch bei der U-Bahn wird es Veränderungen geben, denn die Linie U 6 könnte ebenfalls bis 2009/2010 nur noch mit Niederflurfahrzeugen unterwegs sein.

Während des Interviews erfuhr ich, dass die Einführung der Niederflurfahrzeuge anfangs anders geplant war. Ursprünglich wollte man die „alten“ Fahrzeuge, Linie für Linie durch die „neuen“ Straßenbahnen ersetzen. Das heißt, erst wenn bei einer Linie durchgehend ULFS unterwegs gewesen wären, dann hätte man erst begonnen die nächste Linie umzurüsten.

Allerdings häuften sich die Anregungen und Beschwerden, unter anderem der älteren Fahrgäste, dass auf einer Linie der ULF ständig unterwegs ist und auf einer anderen Linie überhaupt keine Fahrzeuge zur Verfügung gestellt würden. Im persönlichen Interview mit den Fahrgästen wurde diese Anregung auch genannt. Daher rückte man vom ursprünglichen Konzept wieder ab und beschloss – jedoch nicht durchgehend – die Niederflurstraßenbahn auf verschiedenen Linien aufzuteilen.

Dieses Beispiel zeigt, dass Meinungen von älteren Fahrgästen ernst genommen werden, obwohl man bei den Wiener Linien betont, dass alle Erneuerungen und Verbesserungen auf Drängen verschiedener Gruppen von Fahrgästen erfolgt und nicht ausdrücklich auf die älteren Fahrgäste zurückzuführen sind.

21. Maßnahmen im Fahrbetrieb

Es wurde versucht in dieser Arbeit darzustellen, wie ein altersgerechter öffentlicher Verkehr ausgestattet sein sollte. Anhand unterschiedlichen Literaturmaterials konnten Vorschläge erörtert werden, die den Fahrbetrieb für die ältere Generation in den öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtern.

Mit verschiedenen methodischen Verfahren wurde zusätzlich analysiert, mit welchen Leistungen der Wiener Linien ältere Menschen besonders zufrieden sind und wo ein Verbesserungsbedarf bestehen könnte.

Es soll nun noch einmal zusammenfassend gezeigt werden, mit welchen Leistungen die älteren Menschen zufrieden sind und welche Verbesserungen ihrer Ansicht nach in Zukunft getätigt werden müssen.

Maßnahmen die als gut empfunden worden sind:

- Niederflurwagen und durchgehbare Wagons (ULF, Autobus)
- Klimaanlage und Kühlungssystem in den Wagons
- Kurze Wartezeiten, Countdown Anzeige, Pünktlichkeit
- Preis -, Leistungsverhältnisse (Jahreskarte)
- Ausbau der U-Bahn
- Aufzüge bei den U-Bahnen
- schnelle Verkehrsmittel, Pünktlichkeit
- gute Verbindungen und Umsteigemöglichkeiten
- gut ausgebaute Verkehrsmittel

Maßnahmen und Verbesserungen im Fahrbetrieb:

1) Fahrzeuge

Veraltete Straßenbahntypen (E1 und E2) sollten in den nächsten Jahren ausgetauscht werden. Es sollte bei bestehenden Linien darauf geachtet werden, dass der ULF so eingesetzt wird, dass tatsächlich jede dritte Linie ein Niederflurwagen ist. Der momentane Zustand zeigt, dass durchaus Linien unterwegs sind, wo diese Regel eingehalten wird, aber durch eigene Beobachtungen und Aussagen der Interviewpartner kommt es auch vor, dass mehrere ULFs

hintereinander in die Station einfahren und danach herkömmliche Straßenbahnen eingesetzt werden.

Die Wiener Linien versichern allerdings, dass das langfristige Ziel ist, auf jeder Linie Niederflurfahrzeuge einzuführen, wobei jedes dritte Fahrzeug ein ULF sein soll.

2) Intervalle

Den Interviews zufolge sind die meisten Fahrgäste mit den derzeitigen Intervallgrößen zufrieden. Einige fordern noch kürzere Wartezeiten.

Wie schon beschrieben liegt Wien im Spitzenfeld, vergleicht man die Intervalle mit anderen Städten in Österreich.

Die Wartezeiten müssten an Wochenenden bzw. bei häufig frequentierten Linien unter 10 Minuten verkürzt werden.

3) Haltestellen mit Wartehaus und Sitzbänken

Sitzbänke sind ein wesentlicher Faktor, der die Wartezeit auf ein Verkehrsmittel erträglicher macht. Schneit oder regnet es, ist ein Wartehäuschen bei der Station unersetzbar.

Deshalb sollte der Bau von Wartehäuschen mit Sitzbänken zügig vorangetrieben werden. Auch hier muss gesagt werden, dass die Wiener Linien inzwischen bei vielen Linien diesen Komfort bei den Stationen für die Fahrgäste anbieten.

Bevor auf weitere Maßnahmen und Verbesserungen eingegangen wird, möchte ich die genannten drei Maßnahmen am Beispiel eines Wiener Gemeindebezirkes detaillierter erörtern. Um einen relevanten Bezirk zu wählen, muss zunächst auf die Altersstruktur der Wiener Bevölkerung eingegangen werden. Es wird gezeigt in welchen Bezirken Wiens der Anteil der 60-Jährigen größer als 30 Prozent ist. Danach wird ein entsprechender Bezirk in Bezug auf Fahrzeuge, Intervalle und Wartehaus mit Sitzgelegenheiten beurteilt.

Dies soll als Beispiel dazu dienen in jenen Bezirken, die einen hohen Anteil an älteren Menschen aufweisen, die erarbeiteten Verbesserungsvorschläge spezifischer umzusetzen.

Anteil der über 60-Jährigen an der Gesamtbevölkerung in Wien

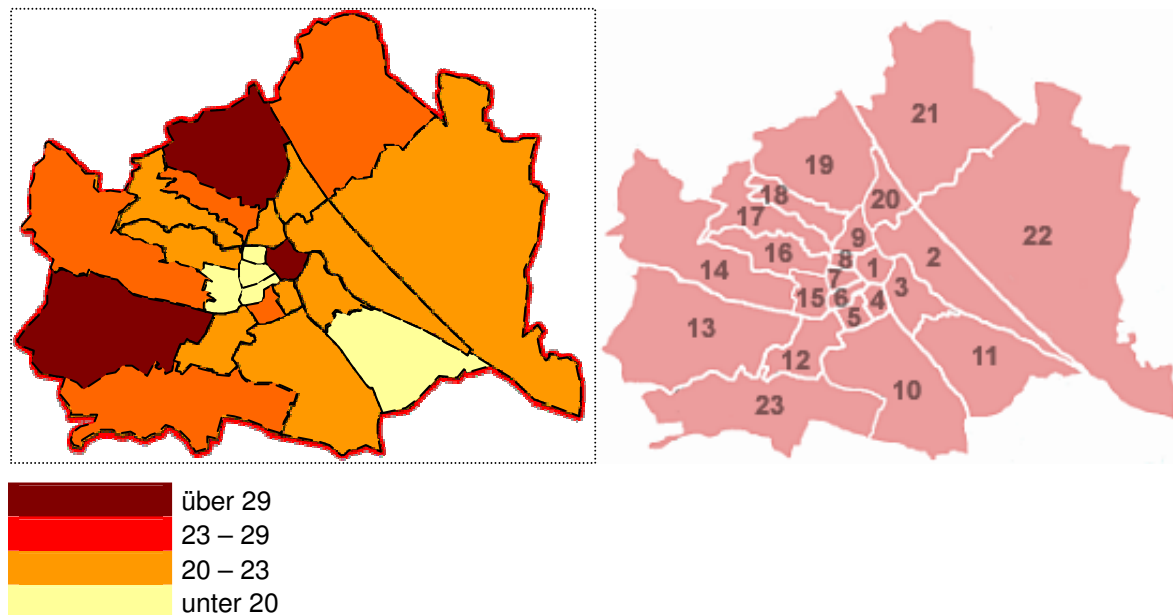


Abbildung 18: Anteil der 60+Jährigen an der Wiener Gesamtbevölkerung nach Bezirken, 2006, Angaben in Prozent [<http://www.wien.gv.at/statistik/daten/pdf/anteile-alter.pdf>], Wien nach Bezirken [http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Bild:Wien_districts_with_numbers.png&filetimestamp=20050805124202]

Die linke Graphik zeigt Wien mit seinen Bezirken in verschiedenen Farben. Je dunkler die Farbe, desto höher der Anteil der über 60-jährigen Menschen an der Gesamtbevölkerung von Wien. Die rechte Graphik dient zur Orientierung.

Einen Anteil von über 29 Prozent der über 60-Jährigen gibt es in Wien in den Bezirken 1, 13 und 19, wogegen in den Bezirken 6, 7, 8, 11 und 15 der Anteil dieser Altersgruppe unter 20 Prozent liegt.

Das heißt, bezogen auf die ältere Population im öffentlichen Verkehr, sollten die Bezirke 1, 13 und 19 in Betracht gezogen werden, will man die genannten Vorschläge umsetzen und den Fahrbetrieb für ältere Menschen verbessern.

Als Beispiel, wird nun der 19. Bezirk nach der Qualität des Fahrbetriebes näher betrachtet. Welche Stationen im 19. Bezirk, die von Straßenbahnen angefahren werden, besitzen ein Wartehaus mit einer Sitzbank? Sind die Linien schon auf Niederflurwagen umgestellt worden und werden die Intervalle zwischen den Fahrzeugen kurz oder lang gehalten? Dies sind weitere Fragen, die nach der Betrachtung beantwortet werden sollen.

Es verkehren im 19. Bezirk folgende Linien:

Autobus: 35A, 38A, 39A und 40A
 Straßenbahn: 37, 38, D
 U-Bahn: U4

Wartehäuser und Sitzbänke bei den Stationen der Straßenbahnen:

Die nachstehenden Stationen der Linien 37, 38 und D, beziehen sich nur auf den 19. Bezirk und umfassen nicht die gesamte Streckenführung der jeweiligen Linien.

Linie 37

Schottentor – Hohe Warte			Hohe Warte. – Schottentor.		
<u>Station</u>	<u>Wartehaus</u>	<u>Sitzplatz</u>	<u>Station</u>	<u>Wartehaus</u>	<u>Sitzplatz</u>
Döblinger Hauptstr.	Ja	Ja	Döblinger Platz	Nein	Ja
Pokornygasse	Nein	Nein	Hohe Warte	Ja	Ja
Barawitzkagasse	Ja	Ja	Pertnergasse	Nein	Ja
Pertnergasse	Ja	Ja	Barawitzkagasse	Ja	Ja
Hohe Warte	Nein	Nein	Pokornygasse	Nein	Ja
Döblinger Platz	Nein	Ja	Döblinger Hauptstr.	Nein	Ja

Line 38

Schottentor – Grinzing			Grinzing. – Schottentor.		
<u>Station</u>	<u>Wartehaus</u>	<u>Sitzplatz</u>	<u>Station</u>	<u>Wartehaus-</u>	<u>Sitzplatz</u>
Glatzgasse	Ja	Nein	Grinzing	Nein	Ja
Hardtgasse	Ja	Nein	An der langen Nüsse	Ja	Ja
Gatterburggasse	Ja	Ja	Paradisgasse	Ja	Ja
Silbergasse	Ja	Ja	Sieveringerstr.	Ja	Ja
Oberdöbling	Ja	Ja	Oberdöbling	Ja	Ja

Sieveringerstraße	Ja	Ja	Silbergasse	Ja	Ja
Paradisgasse	Nein	Nein	Gattenburgg.	Nein	Ja
An der langen Nüsse	Nein	Nein	Hardtgasse	Nein	Nein
Grinzing	Nein	Ja	Glatzgasse	Ja	Ja

Linie D

Südbahnhof – Beethoveng.			Beethoveng. – Südbahnhof.		
<u>Station</u>	<u>Warte- haus</u>	<u>Sitzplatz</u>	<u>Station</u>	<u>Warte- Haus</u>	<u>Sitzplatz</u>
12. Februar Platz	Ja	Ja	Beethovengasse	Nein	Ja
Halteraugasse	Ja	Ja	Nussdorf	Ja	Ja
Grinzingstraße	Ja	Ja	Sickenberggasse	Ja	Ja
Sickenberggasse	Ja	Ja	Grinzingstraße	Ja	Ja
Nussdorf	Ja	Ja	Halteraugasse	Ja	Ja
Beethovengasse	Nein	Ja	12. Februar Platz	Ja	Ja

Niederflurfahrzeuge:

Line 37: Es wurden bereits Niederflurfahrzeuge eingeführt. Die Frequenz des Einsatzes von ULFs stimmt nicht ganz mit der oben angeführten Aussage (jedes dritte Fahrzeug ein ULF) überein. Seitens der Wiener Linien wird jedoch versucht, die Niederflurfahrzeuge regelmäßig einzusetzen, was nach einem Besuch auf der Homepage Wiener Linien (Link: Countdown – Anzeige) bestätigt werden kann.

Line 38: Diese Linie ist noch mit den herkömmlichen Fahrzeugen unterwegs. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Linie D: Auch bei dieser Linie wurde der ULF bereits eingeführt. Wiederum ist aber zu bemängeln, dass die Situation, nach einem Blick auf die Homepage der Wiener Linien (Countdown – Anzeige), als nicht zufrieden stellend betrachtet werden konnte. Nach dem mehrmaligen Einsatz herkömmlicher Fahrzeuge auf dieser Linie, waren nach einer Unterbrechung sogleich vier Niederflurfahrzeuge hintereinander

unterwegs Die Fahrzeuge sollten effizienter aufgeteilt werden, sodass darauf geachtet werden kann, dass jedes dritte Fahrzeug ein ULF ist.

Intervalle:

Alle betrachteten Linien weisen Intervalle zwischen 4 – 10 Minuten auf. Am Wochenende kann die Wartezeit auf das nächste Verkehrsmittel 15 Minuten dauern. Meiner Meinung nach sind die Intervalle passabel, allerdings könnte die Frequenz am Wochenende kürzer sein.

Nach näherer Betrachtung jener Linien, die im 19. Bezirk unterwegs sind, kann davon ausgegangen werden, dass größtenteils ein altersgerechter Linienbetrieb besteht. Positiv hervorzuheben ist, dass bis auf eine Linie (38), alle Fahrzeuge mit Niederflurfahrzeugen unterwegs sind. Intervalle von 4 -10 Minuten, abhängig vom Wochentag und der Zeit, sind die Regel, könnten aber noch verkürzt werden. Allerdings sollten andere Veränderungen im Vordergrund stehen.

Zum Beispiel sind einige, aber nicht alle Stationen mit einem Wartehaus und einer Sitzbank ausgestattet, was gerade bei schlechtem Wetter unangenehm für die Betroffenen sein kann. Hier müssten die Wiener Linien investieren, sodass der Fahrgast damit rechnen kann, bei jeder Station ein Wartehaus mit Sitzbank vorfinden zu können.

Nachdem die Verbesserungsvorschläge (Niederflurfahrzeuge, Intervalle, Wartehaus mit Sitzbank) anhand eines Bezirks, der im Vergleich zu anderen Bezirken einen hohen Anteil an über 60-Jährigen aufweist, näher betrachtet wurde, soll nun auf die weiteren Verbesserungsvorschläge der Interviewpartner und Maßnahmen eingegangen werden.

4) Beschriftungen (Stationen/ULF/Countdown Anzeige)

In den U-Bahn Stationen bedürften die Hinweistafeln, die zu den jeweiligen U-Bahn-Linien führen, einer Verbesserung. Hier sollte vor allem die Schrift vergrößert und deutlich sichtbar gestaltet werden.

Die Countdown Anzeige ist eine gute Idee. Verbesserungswürdig ist jedoch die Schriftgröße, da vermehrt ältere Menschen sehbehindert sind und kleine Anzeigen schlechter wahrnehmen können.

Eine weitere Maßnahme betrifft die Linienbeschriftung am ULF. Davon ist vor allem die seitliche Beschriftung am Fahrzeug betroffen. Sie sollte größer und eventuell in einem anderen Farbton gestaltet werden.

5) Kontrollen

Manche Interviewpartner befürworten die installierten Kameras in den Stationen und Fahrzeugen und empfinden den Ausbau der Kameras in den öffentlichen Verkehrsmitteln als vorteilhaft.

Eine Maßnahme, die für die Dauer der Europameisterschaft bei den Wiener Linien eingeführt worden ist, betraf die ständige Anwesenheit von Mitarbeitern der Wiener Linien in den Stationen. Es wäre durchaus sinnvoll, in Großstationen dauerhaft Personal einzusetzen, das für gewisse Abläufe und Ordnung sorgt.

6) Schließmechanismus der Türen

Die alten Straßenbahnen, vor allem Typ E1, müssen nachgerüstet werden, was den Schließmechanismus der Türen betrifft. Die Gefahr besteht, dass sich vor allem ältere Menschen einklemmen, was auch die Unfallzahlen bestätigen. Es werden allerdings seitens der Wiener Linien schon Maßnahmen getroffen, um den Schließmechanismus der Türen zu verbessern. (vgl. Kapitel 17, Sicherheit)

7) Sitzplatzwahl

Bei der Abfahrt des Verkehrsmittels von der Station, bevor der ältere Fahrgast einen Sitzplatz gefunden hat, kann es leicht zu Unfällen, wie Stürzen und Verletzungen kommen. Lenker müssen deutlicher darauf angewiesen werden, darauf zu achten, dass vor der Abfahrt alle älteren Menschen einen Sitzplatz eingenommen haben. Im Interview mit Experten der Wiener Linien wurde erwähnt, dass es Schulungen darüber gibt. Allerdings ist es kein Einzelfall, dass öffentliche Verkehrsmittel zu früh abfahren.

Ist kein Sitzplatz frei, sollte er von einem der jüngeren Generation zu Verfügung gestellt werden.

Die gekennzeichneten Sitzplätze in den öffentlichen Verkehrsmitteln werden meist auch von Frauen oder Männern mit Kinderwagen eingenommen und sind so von den älteren Personen nicht immer benutzbar.

Während der Interviews erzählten mir manche Fahrgäste, dass sie auf ihren eigenen Sitzplatz verzichten, wenn eine Frau mit einem Kind oder Kinderwagen zusteigt.

„Ich verwend den gekennzeichneten Platz schon, es gibt aber junge Leut die net aufstehen. Die sitzn stur auf den Platz von den Kinderwägen und stehen nicht auf, obwohl a junge Mutter ja a müd is, und die ist ja froh wenn die ein paar Stationen sitzen kann. Da steh i dann auf wenn sie eine kummt und mach ihr frei.“ (w, 72 Jahre)

Dadurch, dass diese Plätze von den genannten Personengruppen angenommen werden, sollten davon mehr für diese Fahrgastgruppen bestimmt, gekennzeichnet und freigehalten werden.

Zusätzlich zu der herkömmlichen Sprechansage in den Fahrzeugen, die darauf hinweist, den Platz älteren Menschen zu überlassen, könnte das Prinzip von Bregenz übernommen werden. Die dynamische Fahrgastinformation (Bildschirm), unter anderem im Fahrzeug, verweist auf Rücksichtnahme gegenüber anderen Fahrgästen und könnte in Kombination mit der Sprechansage angewendet werden.

Vor allem in U-Bahn-Stationen und in manchen U-Bahn-Wagons, wo Bildschirme vorhanden sind, könnte dieser Vorschlag getestet werden.

Werbekampagnen könnten darauf abzielen, auf die älteren Fahrgäste mehr Rücksicht zu nehmen, was dazu führen könnte, dass dieser Personengruppe der Umstieg auf die „Öffis“ leichter fällt.

8) Kein Essen und Trinken im Fahrzeug

Persönlich denke ich nicht, dass Essen und Trinken in den öffentlichen Verkehrsmitteln verboten gehört. Allerdings können Konflikte mit anderen Fahrgästen entstehen, wenn der Müll der durch das Essen und Trinken, aber auch durch das Lesen von Zeitungen entsteht, von den betroffenen Personen nicht entfernt wird. Weiteres Unverständnis der Fahrgäste bezieht sich auf lautes Musikhören und das Positionieren der Füße auf den Sitzplätzen.

Auch hier sind die Wiener Linien gefordert, anhand der dynamischen Fahrgastinformationen zu vermitteln, diese Handlungen zu unterlassen.

9) Mehr Informationen, wenn kein Fahrzeug kommt

Der Fahrgast sollte informiert werden, wenn längere Zeit kein Fahrzeug kommt. Auch hier muss wiederum gesagt werden, dass Maßnahmen diesbezüglich umgesetzt worden sind. Etliche Haltestellen sind mit Lautsprechern ausgerüstet, um Informationen an die Fahrgäste weiter zu geben. Allerdings müssten auch hier alle Stationen mit solchen Lautsprechern nachgerüstet werden. Eine Alternative ist hierbei, die dynamische Fahrgastinformation so umzurüsten, dass diese anzeigt, warum sich das Fahrzeug verspätet.

10) Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel

Die genannten Maßnahmen würden dazu beitragen, den öffentlichen Verkehr noch altersgerechter zu gestalten, sodass in Zukunft mehr ältere Menschen auf den Pkw verzichten und ein öffentliches Verkehrsmittel wählen.

Ein weiterer Anreiz, um den Umstieg zu fördern, wäre das Prinzip von Bregenz in abgeänderter Form. Dort werden am europaweitem autofreien Tag die Einnahmen der Stadtbusse in Form von Jahreskarten an bedürftige SeniorInnen vergeben.

Dieses Modell könnten die Wiener Linien übernehmen. Zusätzlich dazu könnte man jenen älteren Menschen nochmals verbilligte Jahreskarten zukommen lassen, die vom Pkw freiwillig auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen.

22. Befragung jüngerer Verkehrsteilnehmer

Um die Eindrücke und Meinungen jüngerer öffentlicher Verkehrsteilnehmer zu erhalten, wurden vier Personen im Alter zwischen 25 und 35 Jahren interviewt.

Die Auswertungen der vier Interviews ergaben, dass die öffentlichen Verkehrsmittel hauptsächlich in der Freizeit, etwa „(...) um sich mit Freunden auf ein Bier zu treffen“ (m, 30 Jahre) in Anspruch genommen werden. Drei Befragte besaßen einen Pkw und ein Interviewter zusätzlich ein Motorrad. Die Pkw-Besitzer verwenden die „Öffis“ hauptsächlich am Wochenende, um sich mit Freunden zu treffen, vor allem dann wenn der Weg ins Zentrum führt.

Diese Aussagen bestätigen die von den Wiener Linien erhobenen Wegzwecke der Fahrgäste. Es wurde festgestellt, dass die öffentlichen Verkehrsmittel bei den Erwachsenen häufig in der Freizeit verwendet werden. (vgl. Tabelle 6)

Im Vergleich zum Pkw werden die öffentlichen Verkehrsmittel von vielen Erwachsenen seltener genutzt.

Ein Interviewter, beispielsweise, besitzt einen Firmenwagen, der privat genutzt werden kann. Er muss somit für den Fahrbetrieb, sowie für die Parkgebühr nichts bezahlen. Ein anderes Argument von einem Motorradbesitzer war, dass man mit diesem Fahrzeug schnell voran kommt, keine Parkplatzprobleme hat und die Parkgebühren entfallen. Mit den Leistungen der Wiener Linien sind die Interviewten im Allgemeinen zufrieden. Als Veränderungen wurden der ULF, durchgehbare U-Bahn-Züge, Klimaanlage im Bus, Bildschirme in der U-Bahn, Countdown Anzeigen und die Anzeige, wann ein behindertengerechtes Fahrzeug kommt, genannt. Ein Interviewter meinte, dass dieser Zusatz (Behindertenzeichen) unnötig sei, wenn das nächste Niederflurfahrzeug erst in 30 Minuten kommt, „(...) denn wer will schon 30 Minuten auf eine Straßenbahn warten.“ (m, 29 Jahre)

Als zukünftige Verbesserungen wurden von zwei Befragten kürzere Intervalle genannt. Die anderen zwei Interviewpartner, gaben bzgl. Verbesserungswünsche im Fahrbetrieb keine Stellungnahme ab.

23. Abschließende Betrachtung

Abschließend kann gesagt werden, dass die öffentlichen Verkehrsmittel in Wien eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und die Mobilität in einer alternden Gesellschaft sichern können.

Verglichen mit anderen Städten, können die Fahrgäste mit den Leistungen der Wiener Linien zufrieden sein. Diese Aussage wurde bereits öfters im Interview genannt.

Allerdings ist es notwendig, dass die besprochenen Maßnahmen umgesetzt werden, um die Qualität des Fahrbetriebes noch zu verbessern.

Obwohl keine groben Veränderungen in der Alterstruktur im Jahr 2020, verglichen mit der Gegenwart, zu erwarten sind (siehe Tabelle 11), und in den Bezirken 1, 13 und 19 der Anteil der über 60-Jährigen an der Wiener Gesamtbevölkerung sogar rückläufig sein wird, sollten die Verkehrsbetriebe den Weg des altersgerechten Umbaus des Fahrbetriebes fortsetzen.

Bezirk	Einwohner/ -innen	0 bis unter 15	15 bis unter 30	30 bis unter 45	45 bis unter 60	60 bis unter 75	75 und älter
1.	18.167	13,7	17,8	22,6	20,0	15,6	10,3
2.	112.515	16,7	19,9	23,6	19,8	12,8	7,1
3.	94.460	15,4	19,3	23,5	20,6	13,4	7,8
4.	29.950	14,1	19,3	21,3	21,3	15,2	8,9
5.	54.198	16,4	20,4	22,2	20,6	13,6	6,9
6.	29.700	14,8	19,6	21,4	21,4	15,0	7,7
7.	30.174	14,7	20,1	21,8	21,5	14,5	7,4
8.	24.908	14,9	20,3	21,6	20,7	14,5	7,9
9.	41.833	15,6	20,6	22,1	20,4	13,8	7,5
10.	185.337	15,7	19,1	22,5	20,3	13,8	8,6
11.	100.294	15,7	18,9	22,5	21,7	13,5	7,7
12.	91.505	15,4	19,2	22,9	20,5	14,0	8,0
13.	55.082	13,5	17,9	21,5	21,0	14,7	11,4
14.	85.927	14,4	18,3	22,0	21,2	14,7	9,3
15.	77.287	16,8	19,7	24,6	20,0	12,6	6,3
16.	100.804	15,7	19,1	23,8	20,4	13,5	7,5
17.	58.648	16,3	19,6	24,0	20,0	12,8	7,2
18.	52.031	15,2	19,0	23,1	20,7	13,4	8,6
19.	68.011	13,9	18,0	21,8	20,7	14,5	11,1
20.	89.229	16,2	19,6	23,9	20,2	12,6	7,5
21.	158.218	14,8	18,4	21,2	21,9	14,4	9,3
22.	182.104	15,5	19,4	20,7	22,1	14,1	8,2
23.	103.203	14,5	18,2	21,4	20,6	15,1	10,2

Tabelle 11: Anteil der Altersgruppen der Wiener Bevölkerung, 2020, Angaben in Prozent
[\[http://www.wien.gv.at/statistik/daten/pdf/anteile-alter.pdf\]](http://www.wien.gv.at/statistik/daten/pdf/anteile-alter.pdf)

Wie erwähnt zeigt die Tabelle, dass der Anteil der über 60-jährigen Menschen in keinem Bezirk im Jahr 2020 auf über 27 Prozent steigen wird, sondern einen entgegen gesetzten Trend aufweist. Trotzdem werden die Bezirke 1, 13 und 19 jene Bezirke bleiben, in denen der Anteil dieser Altersgruppe am höchsten ist.

Etliche Vorschläge, um den Fahrbetrieb für ältere Menschen möglichst bequem und barrierefrei zu gestalten, wurden von den Wiener Linien zum großen Teil bereits umgesetzt und stoßen auf Zustimmung und Zufriedenheit.

Nachstehend folgt eine Anregung, die die Vorteile des Individualverkehrs für den öffentlichen Verkehr ermöglichen würden.

Es gibt langfristige Visionen über die Zukunft des öffentlichen Verkehrs, wie etwa die Kabinenbahn auf Stelzen, die wie ein Taxi funktioniert und öffentlichen und individuellen Verkehr zusammenführen soll. Die Fahrt erfolgt in einer kleinen Kabine,

die auf Schienen läuft. Ideen tendieren in die Richtung, dass die Vorteile des Individualverkehrs, wie die Individualität und das Design den öffentlichen Verkehrsmitteln angepasst werden. Viele dieser Projekte können jedoch nicht umgesetzt werden und bleiben Utopien, denn sie wären unwirtschaftlich oder funktionieren nur als Direktverbindung. (Loimer et al 2008: 63) Deswegen sollten die erwähnten Hindernisse beseitigt werden, damit auch in Zukunft die Mobilität für ältere Menschen durch den öffentlichen Verkehr gesichert werden kann.

24. Literaturverzeichnis

- Atteslander, P., 2003: Methoden der empirischen Sozialforschung. 10. Auflage, Berlin, New York: Walter de Gruyter GmbH & Co. KG
- Beckmann, K.; Holz – Rau C.; Rindfüser, G.; Scheiner, J., 2005: Mobilität älterer Menschen. Analysen und verkehrsplanerische Konsequenzen. S. 43 - 70 in: Echterhoff, W. (Hrsg.), Strategien zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen. Köln: TÜV - Rheinland Group
- Berger, P.; A.; Kahlert, H., 2006: Der demographische Wandel. Chancen für die Neuordnung der Geschlechterverhältnisse. Frankfurt/New Ympus Verlag
- Cranach, M.; Frenz H. - G., 1969: Systematische Beobachtung. S. 269 - 330 in: Grau – Mann, C. F. (Hrsg.), Handbuch der Psychologie. Sozialpsychologie. Göttingen
- Dangschat, S., J.; Fischer, T.; Krammer, M.; Reutter, U.; Schinagl, S., 2007: Mobilität und Verkehr im demographischen Wandel. in VCÖ (Hrsg.), Mobilität mit Zukunft, Ausgabe 1/2007, Mödling: VCÖ
- Diekmann, A.; 2003: Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. 10. Auflage, Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH
- Draeger, W.; Klöckner, D., 2001: Ältere Menschen zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs. S. 41 – 66 in: Flade, A.; Limbourg M. und Schlag B. (Hrsg.), Mobilität älterer Menschen. Opladen: Leske und Budrich
- Ellinghaus, D.; Schlag; B.; Stein, J., 1990: Leistungsfähigkeit und Fahrverhalten älterer Kraftfahrer. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 80, Bundesanstalt für Straßenwesen: Bergisch Gladbach

- Engeln, A., 2001: Ältere Menschen im öffentlichen Verkehr. S. 69 – 83 in: Flade A.; Limbourg M. und Schlag B. (Hrsg.), Mobilität älterer Menschen. Opladen: Leske und Budrich
- Ernst, R., 1999: Mobilitätsverhalten und Verkehrsteilnahme älterer Menschen. Auswirkungen auf Kompetenz und Lebensgestaltung. Frankfurt am Main: Peter Lang Europäischer Verlag der Wissenschaften
- Friedrichs J., 1990: Methoden empirischer Sozialforschung. Opladen
- Gebart, R., 2006: Der demographische Alterungsprozess in Österreich – Ursachen, regionale Unterschiede und Folgen. Wien: Institut für Geographie und Regionalforschung, Universität Wien
- Girtler, R., 2001: Methoden der Feldforschung. 4. Auflage, Wien, Köln, Weimar: Böhlau Verlag Ges.m.b.H
- Höpflinger, F.; Stuckelberger, A.; 1999: Demographische Alterung und individuelles Altern. Ergebnisse aus dem nationalen Forschungsprogramm Alter. Zürich: Seismo Verlag, Sozialwissenschaften und Gesellschaftsfragen
- Hummel, D., 2006: Demographisches und reproduktives Handeln. Demographisierung gesellschaftlicher Probleme? Der Bevölkerungsdiskurs aus feministischer Sicht. S. 27 – 49 in: Berger A. P. und Kahlert H. (Hrsg), Der demographische Wandel. Frankfurt/Main: Campus Verlag GmbH
- IPE GmbH; Beier, R.; Friedwagner, A.; Fürst, B.; Gmeinhardt, G.; Kurat, K.; Niko, W., 2007: Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich 2005. Modellrechnungen für den ÖPNRV und den MIV. Wien: Österreichische Raumordnungskonferenz
- Kreiner, E.; Klemenjak, W., 1999: Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer. 1. Auflage, Wien: Institut für Verkehrspsychologie
- Kytir, J., 2003/2004: Vortragsfolien zur „Vorlesung Grundlagen der Demographie“

und Bevölkerungssoziologie“, Wien: Institut der Soziologie

Kreiner, E.; Weber, K., 2000: Senioren und öffentliche Verkehrsmittel. 1. Auflage, Wien: Institut für Verkehrserziehung, Kuratorium für Schutz und Sicherheit

Ledén, L.; Risser, R., 2008: Sichere und attraktive Radnutzung durch ältere Menschen. S. 18 – 22 in: Verkehrszeichen, Für Mobilität und Umwelt, Ausgabe 03/2008

Loimer, H.; Besch, M.; Knoll, B.; Gratzner, C.; Kail, E.; Irschik, E.; Hoffer, H.; Kremser, W.; Götzinger, K., 2008: 60 Minuten unterwegs in Wien. Gegenwart und Zukunft der Mobilität, Werkstattbericht Nr. 90, Wien: MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung

Miljkovic, M., 28. Mai 2008: Erste Maßnahmen gegen Einklemmen. Der Standard

Mollenkopf, H., 1999: Mobilität und Mobilitätswahl – oder: Muss es immer das Auto sein? S. 135 – 149 in Kaiser, H., J.; Oswald, W., D.; (Hrsg), Altern und Autofahren. 1. Auflage, Bern: Verlag Hans Huber

Ramatschi, G., 2003: Alltagsmobilität älterer Menschen im suburbanen Raum. Eine vergleichende Untersuchung in zwei Ortsteilen der Stadt Meckenheim, Heft 19, Bonn: Geographisches Institut, Rheinische – Friedrich – Wilhelms – Universität Bonn

Risser, R.; Steinbauer, J.; Amann, A.; Roest, F.; Anderle, F. G.; Schmidt, G. A.; Lipovitz, G.; Teske, W., 1988: Probleme älterer Menschen bei der Teilnahme am Straßenverkehr. 1. Auflage, Wien: Literas-Verlag Ges.m.b.H

Schimany, P., 2003: Die Alterung der Gesellschaft. Ursachen und Folgen des demographischen Umbruchs. Frankfurt/Main: Campus Verlag GmbH

Schell, R.; Hill, B. P.; Esser, E., 2005: Methoden der empirischen Sozialforschung. 7. Auflage, München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH

Schlag, B., 2001: Ältere Menschen im Pkw unterwegs. S 85-98 in: Flade Antje, Limbourg, M. und Schlag, B. (Hrsg.), Mobilität älterer Menschen. Opladen: Leske und Budrich

Schlag, B.; Engeln, A., 2005: Abbau von Mobilitätsbarrieren zugunsten älterer Verkehrsteilnehmer. S. 73 - 94 in: Echterhoff, W. (Hrsg.), Strategien zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen. Köln: TÜV - Rheinland Group

Sieger, V.; Hintzke, A., 2005: Mobilität älterer Menschen. Analysen und verkehrsplanerische Konsequenzen. S. 99 - 114 in: Echterhoff, W. (Hrsg.), Strategien zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen. Köln: TÜV - Rheinland Group

VCÖ, 2008: Ballungsräume – Potenziale für nachhaltige Mobilität. Ausgabe 3/2008, Mödling: VCÖ

Zeller, C., 1992: Mobilität für alle! Umriss einer Verkehrswende zu einem autofreien Basel. Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser Verlag

Internet

Eurostat; 2008: Die Gesamt Fertilitätsrate in Europa 2000 – 2005,
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=0&language=de&pcode=tsdde220> (Stand 15.04.08)

Kytir, J.; 2007: Folien zur Vorlesung „Bevölkerungsgeographie Österreichs“,
<http://www.univie.ac.at/bevoelkerungsgeographie/BevII/Materialien/KYTIR-GgSS07-Stunde05.pdf> (Stand 20. 04. 08)

Statistik Austria, 2008: Verletzungen im Straßenverkehr 2007 nach Alterklassen,
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/017805.html (Stand 18. 05. 08)

Statistik Austria, 2008: Getötete Pkw Insassen 2006 nach Alterklassen,
http://www.statistik.at/web_de/dynamic/statistiken/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/publikationen?id=14&webcat=460&nodeld=112&frag=3&listid=460 (Stand 14. 02. 08)

Statistik Austria, Bevölkerungsregister, 2007: Anteile der Altersgruppen der Wohnbevölkerun,
<http://www.wien.gv.at/statistik/daten/pdf/anteile-alter.pdf>
(Stand 15.08.08)

Statistik Austria, 2008: Lebenserwartung bei der Geburt und fernere Lebenserwartung 60 jähriger seit 1971,
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/sterbefaelle/022174.html (Stand 19. 04. 08)

Statistik Austria, 2008: Bevölkerungsprognose Österreich: 2006 – 2075,
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/027308.html (Stand. 01. 09. 08)

Statistik Austria, 2008: Wiener Bevölkerung im Jahresdurchschnitt seit 1981 nach breiten Altersgruppen,
http://www.statistik.at/web_de/static/bevoelkerung_im_jahresdurchschnitt_seit_1981_nach_breiten_altersgruppen_so_023467.pdf (Stand 29. 08.08)

Wiener Linien, 2008: Betriebsangaben für das Geschäftsjahr 2007,
http://www.wienerlinien.at/media/files/2008/WL_Betriebsangaben_2007_3614.pdf (Stand 25.08.08)

Wikipedia, 2008: Die Weltbevölkerung,
<http://de.wikipedia.org/wiki/Weltbev%C3%B6lkerung> (Stand 20. 09. 08)

Wikipedia, 2008: France métropolitaine,
http://de.wikipedia.org/wiki/France_m%C3%A9tropolitaine. (Stand 05.09.08)

Wikipedia, 2008 : Graphische Darstellung von Wien nach Bezirken,
http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Bild:Wien_districts_with_numbers.png&filetimestamp=20050805124202 (Stand 09.09.08)

25. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lebenserwartung bei der Geburt und fernere Lebenserwartung 60 jähriger seit 1971	9
Abbildung 2: Entwicklung der TFR in Österreich 1880 - 2003	12
Abbildung 3: Das Modell des demographischen Übergangs	15
Abbildung 4: Bevölkerungspyramide Österreich 2006 und 2030	18
Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl nach Einrichtungen,.....	26
Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen	27
Abbildung 7: Verletzte und getötete Senioren nach verschiedenen Verkehrsmitteln	29
Abbildung 8: Der Diamant	32
Abbildung 9: Pkw Verfügbarkeit nach Alter	33
Abbildung 10: getötete Pkw Insassen nach Altersklassen, 2006.....	35
Abbildung 11: Neuwagenkauf nach Altersgruppen.....	36
Abbildung 12: Gründe mit dem Autofahren aufzuhören	38
Abbildung 13: Regionaler Erreichbarkeitsgrad mit öffentlichen Verkehrsmittel	44
Abbildung 14: Überregionaler Erreichbarkeitsgrad mit öffentlichen Verkehrsmittel ..	45
Abbildung 15: Anteil der 60+Jährigen an der Gesamtbevölkerung nach politischen Bezirken	46
Abbildung 16: Investitionen der Wiener Linien im Jahr 2007	56
Abbildung 17: Jahreskartenbenutzer der Wiener Linien 2006	58
Abbildung 18: Anteil der 60+Jährigen an der Wiener Gesamtbevölkerung nach Bezirken, 2006	87

26. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Die Gesamtfertilitätsrate in Europa 2000 - 2005	10
Tabelle 2: Globale Bevölkerungsentwicklung - ungleiche Entwicklung.....	19
Tabelle 3: Zugang der Wohnbevölkerung zu einer Haltestelle nach Bundesland	42
Tabelle 4: Gestaltungsmerkmale für eine barrierefreie Fahrzeuggestaltung	51
Tabelle 5: Fahrgäste nach Zeitkartenbesitzer der Wiener Linien 2006,.....	57
Tabelle 6: Aktivitäten der Zeitkartenbesitzer von den Wiener Linien 2006	58
Tabelle 7: Altersverteilung der Untersuchungspersonen.....	62
Tabelle 8: Benützung öffentlicher Verkehrsmittel	64
Tabelle 9: Zufriedenheit mit den Wiener Linien	66
Tabelle 10: Verbesserungsvorschläge des Fahrbetriebs.....	71
Tabelle 11: Anteil der Altersgruppen der Wiener Bevölkerung, 2020.....	95

Anhang

Executive Summary

Zusammenfassend kann festgehalten werden:

Die ersten Kapitel in dieser Arbeit haben deutlich gezeigt, dass in den nächsten Jahrzehnten gravierende Veränderungen im Altersaufbau der österreichischen Bevölkerung zu erwarten sind, denn unsere Gesellschaft altert. 2020 wird jede 3. längerfristig gesehen jede 4. Person in unserer Gesellschaft über 60 Jahre alt sein. Gleichzeitig wird sich der Anteil der jüngeren Menschen zusehend verringern.

Ältere Personen wollen wie jüngere mobil sein. Um die Mobilität älterer Menschen in Zukunft zu sichern, ist es daher notwendig, den öffentlichen Verkehr auszubauen und Maßnahmen zu ergreifen um ihn altengerecht zu gestalten. Werden in Österreich die Führerscheine befristet und nur aufgrund erreichter gesundheitlicher Standards verlängert, wie es in einigen Europäischen Staaten jetzt schon geschieht, ist davon auszugehen, dass die Mobilität für ältere Menschen nicht gesichert ist, da ein beträchtlicher Teil mit dem Pkw unterwegs sein wird.

Natürlich nehmen ältere Menschen nicht nur als Autofahrer und als Benützer öffentlicher Verkehrsmittel am Verkehr teil, sie verwenden auch das Fahrrad oder gehen zu Fuß. Das Problem ist allerdings, dass das Fahrrad, sowie das Automobil mit zunehmendem Alter immer weniger genutzt werden und die Fortbewegung zu Fuß für ältere Menschen relativ unsicher ist.

Die Alternative für ältere Menschen bleibt, längerfristig gesehen, der öffentliche Verkehr.

Wie in der Arbeit herausgefunden wurde, muss der öffentliche Verkehr österreichweit allerdings noch verbessert werden, betrachtet man zunächst nur die Zugänglichkeit zu einer Haltestelle.

Weniger problematisch ist es für die österreichische Bevölkerung eine Haltestelle innerhalb von 1500 Metern zu erreichen. Die zumutbare Distanz die zu einer Haltestelle zurückgelegt wird, liegt für ältere Menschen allerdings bei ca. 500 Metern. Hier sehe ich einen Nachholbedarf bei den östlichen Bundesländern wie Burgenland und Niederösterreich aber auch bei der Steiermark, denn besonders in diesen Bundesländern könnte es in bestimmten Regionen Probleme geben, was die

Sicherung der Mobilität älterer Menschen betrifft. Einerseits macht der Anteil in diesen Bundesländern der über 60-jährigen Menschen an der Gesamtbevölkerung über 26 Prozent aus und andererseits erreichen etwa in Burgenland oder der Steiermark die Menschen nur zu 72 bzw. 67 Prozent eine Haltestelle innerhalb von 500 Metern.

Wien stellt eine Ausnahme dar, da der öffentliche Verkehr so gut ausgebaut ist und die Wiener Bevölkerung somit kein Problem hat innerhalb von 1500 und 500 Metern eine Haltestelle zu erreichen.

Neben der Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel, bestehen weitere Anforderungen an einen altengerechten Fahrbetrieb.

Neuerungen bei den Wiener Linien, die besonders hervorzuheben sind, betreffen den Einsatz von Niederflurfahrzeugen, die Einhaltung von relativ kurzen Wartezeiten, Klimaanlage in den Fahrzeugen und die Einführung der Countdown – Anzeige.

Auch die Jahreskarte für Senioren trifft auf Zustimmung. Mit dieser können innerhalb eines Jahres alle Linien benutzt werden. Aufgrund seines Preises stellt es hier eine wesentliche Alternative zum teureren Auto dar.

Die Nachteile des öffentlichen Verkehrs sollen zu gewünschten Veränderungen führen, wie hier noch einmal zusammengefasst:

Verglichen mit anderen Städten in Europa und Österreich, sind die Wartezeitintervalle in Wien kurz. In der Erhebung wurde allerdings deutlich, dass kürzere Intervalle gewünscht werden, vor allem am Wochenende, wo man durchschnittlich längere Wartezeiten hinnehmen muss. Der Einsatz von Niederflurfahrzeuge, eine Anforderung die für einen altersgerechten Fahrbetrieb unabdingbar ist, sind in Wien auf vielen Linien bereits unterwegs. Es ist notwendig, dass diese Fahrzeuge auch flächendeckend zum Einsatz kommen. Die Wiener Linien sind bemüht, dieser Forderung nachzukommen.

Eine häufigere Kontrolle der Stationsaufsicht, die für Ordnung und gewisse Abläufe sorgt, aber auch weitere Haltestellen mit Wartehäuschen und Sitzbänken auszustatten, sind Maßnahmen die von älteren Menschen gewünscht werden. Eine größere Schrift der Countdown-Anzeige, eine deutlichere Linienbeschriftung auf der Seite der Straßenbahn (ULF) und die Rücksichtnahme des/der Lenkers/Lenkerin des öffentlichen Verkehrsmittels auf ältere Personen, waren weitere Anregungen der Interviewpartner. Ein Anliegen, welches nicht einfach umgesetzt werden kann, ist die teilweise wenig vorhandene Hilfsbereitschaft der Fahrgäste. Ein Umdenken seitens

der jüngeren Fahrgäste könnte beispielsweise durch Werbemaßnahmen erzielt werden.

Die meisten genannten Vorschläge setzen die Wiener Linien bereits um, es muss nur dafür Sorge getragen werden, dass die erwähnten Verbesserungen flächendeckend geschehen. Dass die Ausgaben der Wiener Linien, wie in der Arbeit dargestellt Millionenbeträge erreichen, ist dadurch nicht wundernswert.

Richtlinien, Wünsche und Ideen, um den Fahrbetrieb zu verbessern, werden auch zukünftig bestehen. Daher ist es wichtig, bedacht damit umzugehen und notwendige Projekte, wie den altersgerechten Fahrbetrieb, zu fördern.

Denn eines ist sicher: Die genannten Vorschläge kommen nicht nur einer einzigen Kundengruppe der Wiener Linien, d.h. den älteren Personen, zugute. Es profitieren davon auch Schwangere, Mütter, Eltern mit Kinderwägen und behinderte Menschen. Meiner Meinung nach stellen die öffentlichen Verkehrsmittel in Wien, schon jetzt eine Alternative für ältere Menschen zum Automobil dar. Dies ist auf die offensichtlichen Vorteile des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen. Zunächst ist die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel wesentlich billiger als die Fahrt mit dem Pkw. Als Benützer des öffentlichen Verkehrs ist es nicht notwendig aktiv am Verkehrsgeschehen teilzunehmen. Sucht man mit dem Auto vor seiner Haustür einen Parkplatz, kann es aufgrund der Parkplatznot in Wien passieren, dass man 15 Minuten um den Häuserblock fährt, ohne eine freie Parklücke zu entdecken. Findet man einen Parkplatz, ist es möglich, dass man relativ weit von der Haustür entfernt ist und eine größere Strecke zu Fuß gehen muss. Der eigentliche Vorteil beim Pkw, einen längeren Fußweg zu vermeiden, kann zum Nachteil werden.

Sind die teilweise besprochenen Hindernisse beseitigt, kann davon ausgegangen werden, dass die öffentlichen Verkehrsmittel auch in Zukunft eine Alternative zum Pkw darstellen, und die Mobilität in einer alternden Gesellschaft sichern können.

To sum up, the following can be stated:

The first chapters clearly illustrate that major changes in the age structure of the Austrian population need to be expected in the oncoming decades. Our society is ageing. In 2020, every third or, in the long run, every fourth, person is expected to be over 60 years old. Simultaneously, the number of younger people is expected to decrease noticeably. Old persons want to be mobile.

In order to secure older people's future mobility, the public transport network needs to be extended and measures must be taken in accordance with the requirements of elderly people. Today, several European countries have decided on a driving licence which is limited in time and only prolonged if the owner meets certain health norms. If this was the case in Austria as well, older people's mobility could probably not be fully ensured since a considerable part makes use of the car for private transport.

However, besides automobiles and the public transport, older people make also use of bicycles or they walk. But, the usage of both bicycle and automobile decreases with age whereas walking increases in insecurity for older people.

In the long run, public transport remains the alternative for older people. Concerning the accessibility to a station, public transport must be improved Austria-widely. For older people the feasible distance is about 500 metres. There seems to be a demand for backlog in the provinces of Burgenland, Lower Austria and Styria. Especially in these provinces problems could occur in certain areas, concerning the functioning of older people's mobility, since the population of 60 year olds exceeds one fourth in these provinces.

Vienna is an exceptional. Usually, the Viennese population has no difficulties in reaching a stop within 500 and 1500 meters.

Besides the accessibility of public transport, there are further demands on transportation which is in accordance with the requirements of elderly people.

Some technical innovations of the Wiener Linien must be emphasised. These are the use of low-floor vehicles, the abidance of relatively short waiting periods, air - conditioning within the vehicles as well as the implementation of countdown displays.

The annual season-ticket for older people is met with approval. It enables the passenger to use all lines of the public transport within Vienna and is an alternative to the more expensive car because of its price.

Compared with other European countries and the rest of Austria, the waiting time intervals are relatively short in Vienna's public transport. The assumption that there is a demand for shorter intervals is confirmed. This affects especially weekends where wider waiting time intervals must be accepted. One demand for transportation in accordance with the requirements of elderly people is the use of low-floor vehicles which are already in usage on certain Viennese lines. A comprehensive use of these vehicles is regarded necessary. The Wiener Linien are endeavoured to meet this demand.

Older people ask for controls conducted more frequently by station supervisors who keep order as well as a greater amount of stops which are facilitated with a bus shelter and benches. Further suggestions asked for by older passengers include larger font size of the countdown display, a clearer labelling of the lines of the tram as well as a greater amount of attention given to the older passengers by the bus/tram driver. One request which can not be implemented so easily is the helpfulness of other passengers which often seems to be non-existent. A change of thinking on the part of younger passengers could be achieved with advertising, for example.

Most of these suggestions are already implemented by the Wiener Linien, only this must be made sure in an extensive way. Guidelines, demands and ideas to improve transportation will persist. Thus a careful handling is of importance as well as the funding of projects like transportation in accordance with the requirements of elderly people. One thing is for sure: These benefits are not confined only to one group of customers, thus older people. Pregnant women, as well as mothers, parents with a child's pushchair and challenged persons would benefit as well.

To my mind, public transport already is an important alternative to the use of a car for older people, for several reasons in Vienna: First of all, using public transport facilities is cheaper than using the car for transportation. A public transport passenger does not need to actively participate in traffic. Searching for a free park space in front of one's home, it can take you up to 15 minutes and several rounds around the block to find any parking space. If the search is successful, the parking space may be relatively far away from one's home and a relatively far distance must be walked. The intended benefit of a shorter walk may change to a drawback.

If the mentioned barriers are abolished, public transport will probably be an alternative to private transport and will ensure mobility in an aging society.

Leitfaden Interview

Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel

- 1) Benutzen sie die öffentlichen Verkehrsmittel öfters?
- 2) Zu welchen Tageszeiten?
- 3) Weshalb benützen sie die öffentlichen Verkehrsmittel?

Leistungen der öffentlichen Verkehrsmittel

- 1) Welche Leistungen schätzen Sie besonders an den Wiener Linien?
- 2) Welche Neuerungen der Wiener Linien, die die Benützung bequemer machen fallen ihnen ein?

Veränderungen

- 1) Was gehört verändert oder verbessert um die Benützung freundlicher zu gestalten?

Momentaner Zustand

- 1) Wie viele Meter/ Minuten sind für sie erträglich zur Haltestelle zu gehen?
- 2) Finden Sie sich in den Stationen zurecht?
- 3) Wie ist die Hilfsbereitschaft innerhalb der öffentlichen Verkehrsmittel der Fahrgäste/Fahrers?
- 4) Verwenden sie öfters den Platz der für ältere Menschen gekennzeichnet ist?
- 5) Finden sie die Wiener Linien sicher? (Kriminalität/Unfälle)

Alternative

- 1) Besitzen Sie ein anderes Verkehrsmittel?
- 2) Wenn ja, warum verwenden sie die öffentlichen Verkehrsmittel?

Alter

Beobachtungsbogen

Geschlecht Männlich 1
 Weiblich 2

Tageszeit= Vormittag 1
 Nachmittag 2
 Abend 3

Öffentl. Verkehrsmittel= Straßenbahn (Niederflur) 1
 Straßenbahn (normal) 2
 U-Bahn 3
 Bus 4

Einstieg

Warten an Haltestelle sitzend 1
 stehend 2

Einstieg Beim Fahrer 1
 Nicht Fahrer 2
 Anderer Wagon3

Probleme beim Einstieg Ja 1
 Nein 2

Hilfe beim Einstieg Ja 1
 Nein 2

Fahrkarte

Fahrkarte gekauft Ja 1
 Nein 2

Sitzplatz

Sitzplatzwahl	Ja	1
	Nein	2

Sitzplatz wird angeboten	Ja	1
	Nein	2

Art des Sitzplatzes	gekennzeichneter Sitzplatz	1
	Doppelsitzplatz	2
	Einfacher Sitzplatz	3

Fahrer wartet bis Person Platz gefunden hat	Ja	1
	Nein	2

Tätigkeit: _____

Ausstieg

Problem beim Ausstieg	Ja	1
	Nein	2

Hilfe beim Ausstieg	Ja	1
	Nein	2

LEBENS LAUF

Persönliche Daten

Nachname: Fischer-Wellenborn
Vorname: Johannes
Anschrift: Landstraße Hauptstraße 65 2/2/22, 1030 Wien
Geburtsdatum: 26. 03.1982
Geburtsort: Wien
Staatsbürgerschaft: Österreich

Ausbildung

seit 2003 Studium der Soziologie (sozial,- und wirtschaftswissenschaftlicher Studienzweig)
2002 Studium der Sozioökonomie an der WU
1996 - 2001 Höhere Bundeslehranstalt für wirtschaftliche Berufe, Michelbeuerngasse 9

Berufserfahrung

Sommer 2007 Entwicklungshilfe und Projektunterstützung in Costa Rica über den Verein Grenzenlos
seit 2002 Kundenbetreuung und Vertrieb im Außendienst Fa. Paylife Bank GmbH (vormals Europay Austria Zahlungsverkehrssysteme GmbH), Wien 1030
2001 Quantitative Erhebung bei Sensor Marktforschung

Sprachkenntnisse

Englisch: Wort und Schrift
Französisch Schulkenntnisse
Spanisch Wort und Schrift

Sonstiges

MS – Office Kenntnisse
SPSS Kenntnisse
Führerschein B