



# BUVKO 2007 Ergebnisse

16. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

## Demografischer Wandel und Mobilität:

### Verkehrsrückgang als Chance!

Die globalen Temperaturen steigen, die Einwohnerzahlen vieler Städte und Regionen hierzulande sinken. Eigentlich eine gute Voraussetzung, dass Deutschland seinen Beitrag zum Klimaschutz leistet, denn weniger Menschen sollten weniger Energie benötigen. Für den Verkehrsbereich gilt das jedoch nicht automatisch! Der 16. Bundesweite Umwelt- und Verkehrs-Kongress (BUVKO) hat Lösungen aufgezeigt, wie das Ziel „Verkehrsrückgang“ gleichzeitig als Chance für die Bevölkerung, die Ressourcen und das Klima genutzt werden kann.

Wir wollen Ihnen auf den folgenden Seiten kurz gefasst die wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Thema „Demografischer Wandel und Mobilität“ präsentieren. Zudem finden Sie praxisnahe Tipps und Hinweise auf weiterführende Quellen.

#### Geht der Verkehr bereits jetzt zurück?

Die Zeiten des allgemeinen Verkehrswachstums sind vorüber. An seine Stelle treten Rückgangs-

#### Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress BUVKO

Seit 1979 wird der BUVKO regelmäßig in wechselnden Städten durch UMKEHR e.V., FUSS e.V. und örtliche Initiativen organisiert.

Im März 2007 trafen sich etwa 200 Wissenschaftler, Mitarbeiter aus Verwaltungen, sowie Vertreter von Verbänden, Parteien und Umweltinitiativen zum 16. BUVKO in Stuttgart, um die Auswirkungen der alternierenden und schrumpfenden Bevölkerung auf die Mobilität zu analysieren und Maßnahmen zu entwickeln.

Der 17. BUVKO findet vom 20.-22. März 2009 in Dresden statt.

Informationen: [www.buvko.de](http://www.buvko.de)

Stagnations- und Wachstumspfade, jeweils uneinheitlich verteilt auf Zeit und Raum. Auf Bundesebene gibt es insgesamt schon jetzt eine stagnierende Personenverkehrsnachfrage. Unsicher ist, wann und in welchen Teilräumen mit welchen Veränderungen zu rechnen ist.

#### Risiko: Der Mensch geht, aber der Verkehr bleibt

Die Hoffnung, dass der demografische Wandel, neben seinen vielfältigen problematischen Auswirkungen, wenigstens automatisch zu einer Entlastung unserer Straßen führt, wird sich nicht erfüllen. Der Rückgang der Bevölkerung wird von einer Vielzahl an strukturellen und gesellschaftlichen Entwicklungen überlagert. Diese Prozesse können in der Summe dazu führen, dass der Verkehr in einzelnen Regionen trotz Bevölkerungsrückgang weiter zunimmt. Ursachen sind z.B. die verkehrserzeugende Zersiedelung im Umland von Kommunen, die selbst durch den Kfz-Verkehr gefördert wird, und die „Ausdünnung“ von öffentlichen Einrichtungen, die längere Wege bewirken.

Untersuchungen einzelner Regionen zeigen, dass ein „weiter so, wie bisher“ keine Entlastung im Verkehrssektor bringt. Erst

#### Grußwort

Der alle zwei Jahre stattfindende Bundesweite Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) stellt für unser Haus ein wesentliches Bindeglied zwischen den NGOs im Umwelt- und Verkehrsbereich und Wissenschaftlern, Verwaltungen und der Politik dar. Bei den aktuellen Diskussionen über den Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz darf die demografische Entwicklung der Bevölkerung nicht unbeachtet bleiben. Deshalb hat der 16. BUVKO in Stuttgart mit seinem Leitmotiv „Demografischer Wandel und Mobilität“ ein sehr spannendes und für unsere Gesellschaft wichtiges Thema aufgegriffen.

Sigmar Gabriel  
Bundesumweltminister

Der 16. BUVKO wurde durch das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt gefördert.



Umwelt  
Bundes  
Amt  
Für Mensch und Umwelt

die Umsetzung regional koordinierter Maßnahmen kann eine Entlastung der Straßen bewirken. Eine deutliche Reduktion der Verkehrsbelastung mit einer Verkehrsverlagerung hin zu umweltverträglichen Verkehrsmitteln, lässt sich jedoch erst im Verbund mit bundespolitischen Maßnahmen erreichen.

### Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung

Auf kommunaler Ebene gilt die Maxime: Innen- vor Außenentwicklung. Viele Kommunen haben im Innenbereich ungenutzte Brachflächen. Die Entwicklung dieser Gebiete entlastet zum einen den Gemeindehaushalt, da überwiegend bereits vorhandene Infrastruktur genutzt werden kann.

Zum anderen sinken die Betriebskosten des ÖPNV aufgrund kürzerer Strecken und besser ausgelasteter Fahrzeuge. Schließlich ermöglicht Innenentwicklung den Bewohnern, mehr Ziele schneller zu Fuß und per Rad zu erreichen. Eine stärkere Außenentwicklung fördert dagegen die Autonutzung; dies belastet nicht nur die kommunalen, sondern auch die privaten Haushalte finanziell.

### Weitere Informationen

„Mobilität 2050“, difu, Berlin 2007, 224 Seiten, 28,- Euro. Eine Kurzfassung ist in den difu-Berichten 4/2006, S. 6-9 nachzulesen. [www.difu.de](http://www.difu.de) > Publikationen > Difu-Berichte

Forschungsprojekt des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) „Verkehr in schrumpfenden Städten“, [www.ivas-dd.de](http://www.ivas-dd.de)

Dirk Zumkeller und Frank Schroeter: Beiträge in *mobilogisch!* 2/07  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zu verkehrlichen Konsequenzen des demographischen Wandels, Ausgabe 2006, 38,60 Euro, [info@fgsv-verlag.de](mailto:info@fgsv-verlag.de)

## In Zukunft sind mehr Senioren mobil

Die Hälfte der Senioren verfügt heute über einen Pkw, das sind doppelt so viele wie noch vor 20 Jahren. Zwar wird die Pkw-Nutzung auch in Zukunft mit dem Renteneintritt abnehmen, aber in geringerem Maße als noch heute, prognostiziert das Institut für Verkehrswesen der Universität Karlsruhe. Jedoch ist zu berücksichtigen: „Die Rentner der Zukunft besitzen zwar einen Führerschein, aber nicht unbedingt ein Auto.“ Die Politik darf also auf keinen Fall darauf setzen, für Senioren nur noch Pkw-Infrastruktur bereitzustellen.

### Wie verkehren die Senioren der Zukunft?

Nach Erwerb des Führerscheins legen Menschen deutlich mehr Kilometer zurück als zuvor. Ab einem bestimmten Alter - bei Frauen deutlich früher als bei Männern - geht die Verkehrsnachfrage wieder zurück. Dieser Rückgang findet nicht notwendigerweise zeitgleich mit dem Renteneintritt statt, sondern häufig erst später, wenn die physischen Fähigkeiten nachlassen oder die Entscheidung über den Kauf eines neuen Pkw ansteht.

Auch wenn die Seniorinnen und Senioren der Zukunft meist einen Führerschein haben werden, sprechen Forschungsergebnisse dafür, dass ab einem gewissen Alter die Pkw-Mobilität zurückgeht. In einer alternden und schrumpfenden Gesellschaft scheint es somit wahrscheinlich, dass die Verkehrsleistung insgesamt zurückgeht.

### Nichtmotorisierte fördern

Um diesen Rückgang umweltgerecht und kostengünstig zu gestalten, sollten nichtmotorisierte Mobilitätsstile bereits jetzt gefördert werden. Auch bei Senioren hat die Wahl des Verkehrsmittels eine symbolische Bedeutung. Eine einseitige Orientierung auf technische Lösungen reicht also nicht aus, denn Grundeinstellungen zur Mobilität werden früh geprägt und lassen sich im Alter nicht mehr wesentlich ändern.

Als Teil einer zukunftsorientierten Verkehrs- und Stadtplanungspo-

litik muss Rad- und Fußmobilität unbedingt gefördert werden. Ältere Menschen haben verschiedene Ansprüche, wenn sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad vorankommen wollen: Einer Gruppe sind Sicherheit und Barrierefreiheit wichtig, Andere wollen schnell und reibungslos Gehen oder Radeln, Dritte wünschen ein besonders grünes und ruhiges Umfeld mit hoher Aufenthaltsqualität, für die vierte Gruppe stehen Spaß und unterschiedliche Eindrücke im Vordergrund.



### Die Nahmobilität älterer Menschen sichern

Die Sicherung einer vom Auto unabhängigen Nahmobilität von Senioren setzt eine Veränderung des Blickwinkels bei Planern und Entscheidern voraus. Gefragt sind nicht Einzellösungen, vielmehr müssen kommunale „Mobilitätssicherungspläne“ für ältere Menschen aufgestellt werden, die ganzheitliche Planungen beinhalten. Die Erkenntnisse eines soeben abgeschlossenen Projektes der Universität Wuppertal zur Verbesserung der Mobilität

älterer Menschen lauten zusammengefasst: „Verkehrsabläufe verlangsamen, Verkehrsvorgänge begreifbar und Verkehrsräume sichtbarer machen.“ Entsprechend dieser Grundsätze ergibt sich ein „Design für Alle“, das im Hinblick auf unterschiedliche Bedürfnisse und verfügbare Mittel Mindestkriterien für eine altengerechte und barrierefreie Planung vorsieht.

### Was tun? Zwei Anregungen

**Kurse:** Verkehrsteilnehmer trainieren den Umgang mit Gehen, Radfahren und ÖPNV, bevor sie ins Seniorenalter kommen.

**Seniorenvertreter schulen:** Seniorenvertretungen sollten neben dem traditionellen Sozialbereich auch das Thema Verkehr bearbeiten können. Dazu müssen den Mitarbeitern die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen vermittelt werden.

### Weitere Informationen

Dirk Boenke (Universität Wuppertal): Sicherung der Mobilität älterer Menschen, in: *mobilogisch!* 4/06

Beiträge von Peter Ottmann (Universität Karlsruhe), Jutta Deffner und Angelika Schlansky in *mobilogisch!* 2/07

[www.buvko.de](http://www.buvko.de) > Ergebnisse > Vortragsfolien der oben aufgeführten Referierenden.

### Mehr in „mobilogisch!“

Die ausführliche Nachbereitung des 16. BUVKO erfolgt in den Ausgaben 2/07 und 3/07 der Zeitschrift *mobilogisch!*. Bestellung über Fon 030-492.74.73, Fax 030-492.79.72, [abo@mobilogisch.de](mailto:abo@mobilogisch.de) möglich. *mobilogisch!*, die Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, erscheint viermal im Jahr. Ein Abonnement mit 6 Ausgaben kostet 27 Euro. Weitere Informationen unter [www.mobilogisch.de](http://www.mobilogisch.de).

## ÖPNV insbesondere auf dem Land in Gefahr!

In vielen ländlichen Regionen stellt der Schülerverkehr das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs dar. Bei sinkenden Schülerzahlen in schrumpfenden Räumen ist das bereits jetzt oft minimale Angebot des ÖPNV in Gefahr. In begrenztem Maß wird diese Entwicklung durch die zu erwartende Zentralisierung der Schulen aufgefangen. Dies wird aber nicht ausreichen, um die Fahrgastverluste des ÖPNV auszugleichen.

Personen, die sich kein eigenes Auto leisten können, dürfen nicht von der Mobilität ausgeschlossen werden. Schließlich werden bei einer wachsenden Zahl von Senioren immer mehr Menschen körperlich nicht in der Lage sein Auto zu fahren. Der ÖPNV wird nicht umhinkommen sich für diese Personengruppe zu öffnen, wobei spezielle Angebote für Senioren meist auch anderen Kunden zugute kommen.



### Seniengerechter ÖPNV der Zukunft

Marketingmaßnahmen sollten verstärkt werden, denn zunächst müssen Neukunden Schwellenängste genommen werden. Gerade für Senioren eignet sich ein Marketing mit individuellen Angeboten. Das ist zwar personalintensiv, rechnet sich aber mittelfristig dennoch.

Für die öffentlichen Verkehrssysteme bedeutet „altengerecht“ nicht nur barrierefrei, sondern ein Mehr an besserer, leichter Handhabbarkeit, Komfort, subjektiver Sicherheit, Service, kurzen Haltestellenabständen und Direktverbindungen.

Zunehmend muss auf die Anbindung von Senioreneinrichtungen,

### Spenden Sie für den Mobilitätswandel!

UMKEHR e.V., das Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt, sowie FUSS e.V., der Fachverband Fußverkehr Deutschland informieren und beraten Organisationen und Einzelpersonen zum umweltgerechten, sicheren Verkehr. Die gemeinsamen Vorhaben von FUSS e.V. und UMKEHR e.V. können Sie sich unter [www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de) > Projekte ansehen.

Als gemeinnützige Vereine dürfen wir Spendenbescheinigungen ausstellen. Ab 1.1.2007 können Sie bei Spenden an gemeinnützige Vereine bis zu 20% Ihres Einkommens von der Steuer absetzen (bisher: 5%).

### Kontonummern:

UMKEHR e.V. 033 197 81 02

FUSS e.V. 022 626 51 06

Postbank Berlin BLZ 100 100 10



### Werden Sie FUSS e.V. - Mitglied

Der Beitrag für ein Jahr beträgt 40 Euro ermäßigt 30 Euro (inkl. der Vereinszeitschrift *mobilogisch!*).

Kontakt: Siehe Impressum auf der letzten Seite



Ärztelhäusern, und Kulturstätten geachtet werden.

Insbesondere ältere Menschen begrüßen bessere Fahrgastinformationen an den Haltestellen, lesbare Anzeigen in den Fahrzeugen und verständliche akustische Durchsagen.

Fahrzeuge müssen barrierefrei gebaut und mit ausklappbarer Rampe oder/und „Kneeling“-Technik als stufenlose Einstiegs- hilfe ausgerüstet sein. Rutschfeste Fußböden, ausreichend viele Haltegriffe und Raum für Rollatoren und Rollstühle sind erforderlich.

Neben Höflichkeit und Hilfsbereitschaft des Fahrpersonals ist eine gleichmäßige, ruckfreie Fahrweise von Bedeutung für Senioren.

Bei einer zunehmenden Anzahl älterer Fahrgäste müssen künftig längere Aufenthaltszeiten an Haltestellen in die Fahrpläne eingearbeitet werden.

Haltestellenbereiche und Zugangswege sollten barrierefrei und übersichtlich sein. Ausreichende Beleuchtung, gute Einsehbarkeit, Querungsmöglichkeiten über die Straßen sowie abgesenkte Bordsteine gehören dazu.

Zumindest bei Dunkelheit sollte das Aussteigen außerhalb von Haltestellen ermöglicht werden.

### Impressum:

FUSS e.V. + UMKEHR e.V.,  
Exerzierstr. 20, 13357 Berlin,  
Fon 030-492.74.73,  
Fax 030-492.79.72

[www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de), [info@fuss-ev.de](mailto:info@fuss-ev.de)  
[www.umkehr.de](http://www.umkehr.de), [info@umkehr.de](mailto:info@umkehr.de)  
[www.buvko.de](http://www.buvko.de)

### Bildnachweis:

Ausschnitt aus einem Werbeplakat (S. 2), Dirk Bösel (S. 3), Frank Biermann (S. 4)

### Text + Layout:

Stefan Lieb, Frank Biermann/  
neuWerk Bremen

Dienstleister wie Frisör, Arzt, Bildungs- und Kultureinrichtungen müssen Ihre Termine mit nichtmotorisierten Kunden auf die Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel abstimmen. Bei Abendveranstaltungen können für den Rückweg Veranstaltungssammeltaxen eingesetzt werden.

### Optimierung des Schülerverkehrs

Drastische Nachfragerückgänge insbesondere im ländlichen Raum bedingen zur Sicherung eines dezentralen, wohnungsnahen Infrastruktur- und Versorgungsnetzes eine Kopplung von Schulstandorten und andere öffentliche Einrichtungen. Optimierungen im Schülerverkehr sind mit koordinierenden Nahverkehrsplänen durch die Aufgabenträger des ÖPNV möglich. Durch einen gestaffelten Schulbeginn und Schulschluss kann der ÖPNV besser ausgelastet werden.

### Flexible Bedienungsformen

Besonders in schrumpfenden Landkreisen ist der klassische, liniengebundene ÖPNV kaum noch finanzierbar. Nachfrageorientierte Dienste wie Rufbusse und Anruf-Sammeltaxis mit einer differenzierten Verkehrserschließung können das Nahverkehrsangebot ergänzen. Es ist auch möglich, Verkehrsangebote durch ehrenamtliche Mitarbeiter (z.B. Bürgerbusse oder Mitnahmeverkehr) aufrechtzuerhalten.

### Weitere Informationen

Rainer Hamann: Ist der demografische Wandel ein Damoklesschwert für den ÖPNV?, Verkehr Kompakt Nr. 15, 2,- Euro (Bezug siehe Impressum)

Hartmut H. Topp: Mobilität und Verkehr - Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot bei weniger und älterer Bevölkerung, in: Verkehrszeichen 1/2005

## Straßenerhaltung vor Neubau

Vielen Straßen wird in Zukunft die Daseinsberechtigung abhanden kommen, da sie von zu wenig Fahrzeugen genutzt werden. Experten warnen davor, das Straßennetz weiter auszubauen. Schon jetzt sind die Kosten zur Erhaltung der Straßen zu hoch.

In Zukunft müssen weniger Menschen als heute ein noch größeres Straßennetz finanzieren, wenn nicht jetzt ein Straßenbaustopp ausgesprochen wird und die freiwerdenden Mittel in den Bestandserhalt umgeschichtet werden.

Selbst in Regionen, die z.Zt. noch wachsen, wird sich der Straßenverkehr wegen der Abnahme der Erwerbstätigen mehr über den Tagesverlauf verteilen und nicht mehr so stark auf die Arbeitsstätten ausgerichtet sein.



Der Zustand des deutschen Straßennetzes hat sich wegen ungenügender Unterhaltungsarbeiten stark verschlechtert. Die Gemeinden wenden heute nur ein Fünftel bis bestenfalls die Hälfte der notwendigen Mittel auf, um ihr Straßennetz zu erhalten, während gleichzeitig neue Straßen gebaut werden.

### Weitere Informationen

Die Broschüre „Umbau statt Zuwachs“ ist auf der Website des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung [www.bbr.bund.de](http://www.bbr.bund.de) > Forschungsprogramme: MORO als Download verfügbar.