

Universitätsprofessoren des Verkehrswesens^{*)}

Geschwindigkeitsbegrenzung auf Bundesautobahnen

Immer wieder ziehen spektakuläre Unfälle im Straßenverkehr oder deutliche Erhöhungen der Kraftstoffpreise spontane Forderungen nach restriktiven ordnungspolitischen Maßnahmen zur Beeinflussung des Fahrverhaltens nach sich. Hier erörtert eine Gruppe von Hochschullehrern des Verkehrswesens das Thema Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen im Kontext unterschiedlicher gesellschaftlicher Zielsetzungen und unterschiedlicher Maßnahmen.

Die wesentlichen Zielsetzungen in der Gestaltung des Verkehrsablaufs sind Reduktionen von Fahrzeitverlusten, Mobilitätssicherung, Verminderung von Kraftstoffverbrauch, von Schadstoffemissionen und Lärmimmissionen sowie nicht zuletzt die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die geeigneten – sich ergänzenden – Maßnahmen liegen in der Straßengestaltung (Trassierung, Straßenoberfläche), in der Fahrzeugtechnik, in straßen- und fahrzeugseitigen Informationssystemen, in Verhaltensvorschriften (insbes. Straßenverkehrs-Ordnung) und deren Überwachung, aber auch in Erziehung und Aufklärung. Grundsätzlich tragen alle Maßnahmen zu allen Zielen (mehr oder weniger) bei. An dieser Stelle wird allein eine moderate Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen, und zwar vorrangig mit dem Ziel der Sicherheitserhöhung, betrachtet, weil einerseits Unfälle von der Öffentlichkeit im Wesentlichen nur als statistische Zahlen zur Kenntnis genommen werden, obwohl sie mit erheblichen volkswirtschaftlichen Verlusten und bei Personenschäden darüber hinaus mit menschlichem Leid verbunden sind, und andererseits ein Beitrag zur Sicherheitserhöhung praktisch ohne Aufwand möglich ist.

Ausgangssituation

Die Bundesrepublik Deutschland ist der einzige Staat in Europa ohne allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw auf Autobahnen. Deren Einführung wurde in der Vergangenheit aus Gründen der Sicherheit sowie zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Schadstoffbelastungen immer wieder gefordert. Gegen allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen wurden vor allem Argumente aus der Wirtschaft angeführt, insbesondere die Gefährdung der Konkurrenzfähigkeit der deutschen Automobilindustrie, aber auch eine Einschränkung der persönlichen Freiheit („freie Fahrt für freie Bürger“).

Die Spanne der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Pkw auf Autobahnen in Europa beginnt bei 90 km/h (Norwegen). Die Obergrenze und gleichzeitig häufigste Regelung liegt bei 130 km/h. In einigen Staaten gelten niedrigere Limits bei Nässe (Frankreich, Italien, Luxemburg, jeweils 110 statt 130 km/h) oder für Fahranfänger (Frankreich, Luxemburg, Portugal, 110 oder 90 km/h). In Italien sind auf dreispurigen Autobahnen bei Trockenheit 150 km/h zulässig.

Aufgrund der Entwicklung leistungsfähigerer Motoren, der Ausstattung mit „autonomen“ Sicherungssystemen (z.B. ABS, ESP) und besserer Aerodynamik haben die technisch möglichen Höchstgeschwindigkeiten immer weiter zugenommen. Dies führt zu immer höheren Exzessivgeschwindigkeiten weniger Autofahrer. Die Spannweite zwischen den höchsten und niedrigsten Geschwindigkeiten – einschließlich der Lkw – wird größer, d.h. der Verkehrsfluss wird inhomogener.

Verkehrsabwicklung

Die Einführung eines allgemeinen Tempolimits harmonisiert somit den Verkehrsfluss, indem die Exzessivgeschwindigkeiten und damit die Geschwindigkeitsdifferenzen reduziert werden.

Aggressives Verhalten, das sich in gefährlich dichtem Auffahren und riskanten Überholmanövern äußert, wird abgebaut, was auch unterhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und vermutlich auch auf anderen Straßentypen zur Beruhigung und zur Harmonisierung des Verkehrsflusses beiträgt. Bei hohen Belastungen erhöht eine Geschwindigkeitsbegrenzung die Stabilität des Verkehrsablaufs und hilft so, Stausituationen zu vermeiden. Ein deutliches Indiz hierfür sind die Kapazitäten US-amerikanischer Autobahnen, die um mehr als 10% über denen vergleichbarer deutscher Strecken liegen. Ferner würde das Problem der zunehmenden Anzahl großer Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Pkw und Lkw bei weiter steigendem Lkw-Anteil relativiert. In Einzelfällen kann auf die Einrichtung verkehrsabhängiger Steuerungen verzichtet werden.

Verkehrssicherheit

Die Anzahl der Verkehrstoten ist seit den 1970er Jahren in Deutschland deutlich rückläufig und liegt aktuell bei 6.600 Verkehrstoten pro Jahr, hinzu kommen - seit vielen Jahren auf annähernd gleichem Niveau - rund 460.000 Verletzte. Mehr als zehn Prozent der Verkehrsoffer sterben auf Bundesautobahnen; d.h. täglich sind durchschnittlich 18 Getötete und über 1.200 Verletzte im Straßenverkehr zu beklagen (Statistik 2003). Mit der Geschwindigkeit und mit zunehmenden Geschwindigkeitsdifferenzen steigen das Unfallrisiko und – trotz aller technischen Hilfsmittel – vor allem die Unfallschwere deutlich (Zunahme des Reaktionswegs linear, Zunahme der kinetischen Energie und des Bremsweges mit dem Quadrat der Geschwindigkeit).

Fahrbahnnaße führt zu einem etwa dreifachen Unfallrisiko gegenüber trockener Fahrbahn bei sonst gleichen Straßen- und Verkehrsbedingungen. Ferner weisen „Kleinlaster“ (Lkw mit zulässigem Gesamtgewicht unter 2,8 Tonnen, die nicht der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung der schwereren Lkw unterliegen) ein erhöhtes Unfallrisiko auf.

Nationale und internationale Erfahrungen zeigen abhängig von der Höhe der jeweiligen Regelung, dass die Einführung allgemeiner Geschwindigkeitsbegrenzungen zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Im Bundesland Hessen halbierte sich – unter sonst gleichen Bedingungen – die Anzahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten auf Bundesautobahnen bei der versuchsweisen Einführung von Tempo 100.

Das Verkehrssicherheitsprogramm der Europäischen Union fordert in einem Weißbuch (2001) die Halbierung der Anzahl der Verkehrstoten vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2010 (ohne Berücksichtigung der zwischenzeitlichen EU-Erweiterung). Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Bundesautobahnen würde hierzu einen Beitrag leisten.

Mobilität

In früheren Diskussionen wurde ein Tempolimit auf Bundesautobahnen häufig als Einschränkung der Mobilität aufgefasst. Mobilität, d.h. die Möglichkeit, Ortsveränderungen durchzuführen, hat selbstverständlich mit der dafür erforderlichen Fahrzeit zu tun, aber auch mit Qualität, wozu Verkehrssicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme gehören. Hinzu kommt, dass einem wachsenden Anteil älterer Menschen, die ihre verminderte Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit in Grenzen durch eine defensivere Fahrweise kompensieren können, die Benutzung des eigenen Autos erleichtert würde, wenn hohe Exzessivgeschwindigkeiten einiger anderer Autofahrer reduziert wären.

Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und technische Entwicklung

Eine Reduzierung und eine Vergleichmäßigung der Fahrgeschwindigkeiten führen zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen. Eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit könnte in der Fahrzeugtechnik gleichzeitig einen Anreiz bilden, technische Innovationspotenziale verstärkt auf die Senkung des Durchschnittsverbrauchs der Kraftfahrzeuge zu lenken und nicht die möglichen Kraftstoffeinsparungen durch die Entwick-

lung immer schwererer und auf hohe Geschwindigkeit ausgerichteter Fahrzeuge zu kompensieren.

Lärmemissionen

Der Dauerschallpegel ist durch allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen nur geringfügig zu senken, da dieser stark durch den Lkw-Verkehr bestimmt wird. Dagegen kann eine Reduzierung der Exzessivgeschwindigkeiten zu einer Verringerung von besonders störenden Pegelspitzen beitragen.

Gegenargumente

Gegen ein allgemeines Tempolimit werden folgende Argumente angeführt:

Ein Tempolimit führt zu Zeitverlusten im Pkw-Verkehr in verkehrsschwächeren Zeiten. Diese Zeitverluste sind aber bei einem hier diskutierten „moderaten“ Tempolimit niedriger als vielfach erwartet (5 bis 7 min je 100 km bei einem Rückgang um 20 km/h, ca. 3 min je 100 km bei einem Rückgang um 10 km/h). Sie betreffen zudem insgesamt geringe Anteile des Gesamtverkehrs, die jedoch mit einem besonders hohen Unfallrisiko verbunden sind.

Für einen Teil der Autofahrer tragen hohe Geschwindigkeiten zum Fahrspaß bei. Andere Autofahrer erleben dies jedoch als Gefährdung bzw. werden hierdurch konkret gefährdet.

Einige Vertreter der deutschen Automobilwirtschaft sehen in der Einführung allgemeiner Geschwindigkeitsbegrenzungen den Verlust eines Alleinstellungsmerkmals. Auf der anderen Seite kann dies kein Grund sein, einen möglichen Beitrag zur Verkehrssicherheit, bei dem es nicht nur um Sachschäden, sondern vor allem um Menschenleben geht, abzulehnen.

Immer wieder werden durch die Wahl zweifelhafter Bezugsgrößen und Vergleiche die positiven Effekte einer Geschwindigkeitsbegrenzung „klein gerechnet“: Natürlich reduziert ein Tempolimit auf Bundesautobahnen hauptsächlich die Unfälle, die Verkehrsemissionen oder den Kraftstoffverbrauch auf Autobahnen. Diese machen nur einen Teil der gesamten Verkehrsunfälle, der Verkehrsemissionen und des Kraftstoffverbrauchs aus. Umgekehrt betrifft dieses Tempolimit aber auch nur einen Teil des Autoverkehrs, und zwar den auf den bisher nicht durch lokale oder temporäre Geschwindigkeitsbegrenzungen geregelten Abschnitten der Bundesautobahnen und nur in den Zeiten, in denen ein entsprechend freier Verkehrsfluss herrscht, sowie dann nur jene Autofahrer, die zu entsprechenden Exzessivgeschwindigkeiten neigen.

Fazit

Die Kommission der Europäischen Union fordert eine drastische Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dies verlangt Maßnahmen für alle Straßenkategorien und Verkehrsteilnehmer – auch für Bundesautobahnen.

Die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Bundesautobahnen ist ein kurzfristig umsetzbarer und wirksamer Beitrag zu einem leistungsfähigen und sichereren Verkehrssystem in Deutschland.

- Ein allgemeines Tempolimit auf Bundesautobahnen baut aggressives Verhalten ab, unterstützt einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss und ermöglicht stressfreieres Fahren für alle Verkehrsteilnehmer.
- Ein allgemeines Tempolimit auf Bundesautobahnen ist bei einem steigenden Lkw-Anteil ein wichtiger Beitrag zur Harmonisierung der Verkehrsabwicklung und damit zur Reduktion der Verkehrsunfälle.
- Ein allgemeines Tempolimit auf Bundesautobahnen erhöht die Verkehrssicherheit, reduziert den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen.

- Ein allgemeines Tempolimit auf Bundesautobahnen unterstützt bei einem zunehmenden Anteil älterer Autofahrer deren Teilnahme am Straßenverkehr und trägt so zur Mobilitätssicherung älterer Menschen bei.
- Ein allgemeines Tempolimit auf Bundesautobahnen wird bei steigenden internationalen Verflechtungen als Angleichung der Verkehrsregelungen immer wichtiger.
- Ein allgemeines Tempolimit auf Bundesautobahnen setzt Impulse für eine verträglichere Fahrzeugtechnik und damit zu mehr Sicherheit und Umweltschutz.

Daher unterstützt die Gruppe der unterzeichnenden Hochschullehrer die Einführung einer moderaten allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen auf 140 oder 130 km/h. Diese sollte ergänzt werden durch restriktivere Begrenzung auf 120 bzw. 110 km/h für Lkw mit zulässigem Gesamtgewicht unter 2,8 t, sowie bei Nässe für alle Fahrzeuge, sofern sie nicht durch andere Regelungen ohnehin langsamer fahren müssen. Eine gleichzeitige Absenkung der Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen von 100 auf 90 km/h wäre separat zu erwägen.

Die Einführung einer solchen Maßnahme bedarf zur breiten Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer einer entsprechenden Aufklärung über Zielsetzung und erwartete Wirkungen. So wie auf allen anderen Straßen ist auch auf Bundesautobahnen eine angemessene Überwachung zur Erfolgssicherung notwendig. Insbesondere ist das Prinzip der örtlich und situativ angepassten Geschwindigkeiten (§ 3 Abs 1 StVO) durchzusetzen.

Die Wirksamkeit der Geschwindigkeitsbegrenzung ist kontinuierlich zu überprüfen. Eventuell sind nach Vorliegen ausreichender Erfahrungen die Grenzwerte neu zu bewerten und zu korrigieren. Mittel- und längerfristige Entwicklungen insbesondere in der Fahrzeugtechnik und in den fahrerbezogenen Informationssystemen sind in eine Bewertung mit einzubeziehen. Generell sind andere – eingangs erwähnte – Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit selbstverständlich mit aller Intensität weiter zu verfolgen.

^{*)} Autoren:

Gerd-Axel Ahrens (Dresden)
Klaus J. Beckmann (Aachen)
Manfred Boltze (Darmstadt)
Markus Friedrich (Stuttgart)
Jürgen Gerlach (Wuppertal)
Carsten Gertz (München)
Carmen Hass-Klau (Wuppertal)
Christian Holz-Rau (Dortmund)
Uwe Köhler (Kassel)
Rainer König (Dresden)
Eckhard Kutter (Hamburg)
Dieter Lohse (Dresden)
Reinhold Maier (Dresden)
Thomas Richter (Berlin)
Hartmut Topp (Kaiserslautern)
Manfred Wermuth (Braunschweig)
Wolfgang Wirth (München)
Heinz Zackor (Kassel)
Dirk Zumkeller (Karlsruhe)

Die Autoren stellen mit über drei Viertel eine breite Mehrheit aller aktiven Professoren des Straßenverkehrswesens an den deutschen Universitäten dar.

Lebensstile, Mobilität und Raum –

Abschlusskongress des Forschungsprojekts StadtLeben

In der Debatte um die Zukunft der Stadt haben Lebensstile, Wohnstile, Mobilitätsstile und andere Zielgruppenansätze in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Im Kontext von Individualisierung und Globalisierung wurden sie als Thema in der Stadtforschung und Raumplanung eingeführt. Ausgangspunkt ist die Vorstellung von der zunehmenden Ausdifferenzierung der Gesellschaft – insbesondere hinsichtlich Lebensstilen, Individualisierung, Verkleinerung der Haushalte und Vielfalt der Lebens- und Haushaltsformen. In der Marktforschung haben sich die Zielgruppenansätze bereits seit langem als wichtiges Instrument etabliert. Aber welche Relevanz haben sie für die Planungspraxis?

Derartigen Fragen widmete sich das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderte Forschungsprojekt "StadtLeben" am Beispiel von zehn Untersuchungsgebieten in der Stadtregion Köln. Den Projektverbund bilden das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) der RWTH Aachen, das Institut für Geographische Wissenschaften der Freien Universität Berlin, die Arbeitseinheit Kognitions- und Umweltpsychologie der Ruhr-Universität Bochum und das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Universität Dortmund.

Mit dem Kongress "StadtLeben – Lebensstile, Wohnumlieues und Raum-Zeit-Strukturen – Neue Perspektiven für Mobilität und Stadtentwicklung?" wurden am 24. und 25. Februar 2005 in Dortmund zum Projektabschluss die Forschungsergebnisse von "StadtLeben" zur Diskussion gestellt. Der Einladung zum StadtLeben-Kongress an die Universität Dortmund waren rund 80 Kolleginnen und Kollegen aus der Forschung sowie Expertinnen und Experten aus der Planung, der Wohnungswirtschaft und von Mobilitätsdienstleistern gefolgt.



Neben der Präsentation der Forschungsergebnisse standen Meinungs- und Erfahrungsaustausch in Arbeitsgruppen zu folgenden Themen im Vordergrund:

- Lebensstil, Lebensphase, Haushaltstyp – Der Nutzen sozialer Differenzierungen in der Mobilitätsforschung;
- Die Bezüge zwischen Wohnen, Alltagsmobilität und Raum;
- Die Bedeutung der Lebensstilforschung für die Planungspraxis.

Im Ergebnis zeigte sich auf der einen Seite, dass die Lebensstilforschung für konkrete Planungsaufgaben zusätzliche Erkenntnisse liefern kann, z.B. indem sie die Bedürfnisse von einzelnen Bevölkerungsgruppen besser charakterisiert als es bislang durch soziodemografische Beschreibungen oder Lebensphasenmodelle möglich ist. Auf der anderen Seite ist die Erhebung der Lebensstile ein aufwändiges Verfahren. Hier bleibt die Frage, wie im Einzelfall die Zielgruppen ermittelt werden können.



Als Impuls zum Erfahrungsaustausch stellten sich auf dem Kongress außerdem 19 Projekte im Rahmen einer Postersession vor, die sich in Forschung oder Praxis mit zukünftigen Entwicklungen zu den Themen Stadt und Lebensstile, Wohn- und Alltagsmobilität befassen. Die aus den Kurzpräsentationen folgenden Diskussionen zeigten, dass die Zielgruppenebendebatte weder in der Forschung noch in der Praxis zu einheitlichen Standards oder abschließenden Ergebnissen gekommen ist. Aber es gibt gute Beispiele, wie konkret vor Ort innovative Lösungsansätze entwickelt werden können.

Weitere Informationen zum Forschungsprojekt finden Sie unter www.kongress-stadtleben.de oder www.isb.rwth-aachen.de/stadtleben/

Die Projektergebnisse werden Ende dieses Jahres publiziert; Vormerkungen sind möglich mit einer Nachricht an: vpl.rp@uni-dortmund.de.

Konzepte für den ÖPNV in El Alto, Bolivien

Diplomarbeit von Regina Witter

Betreuung: Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau (Verkehrswesen und Verkehrsplanung)
Dr. rer. pol. Hermann Bömer (Politische Ökonomie)

"TRANSPORTATION GIVES PEOPLE THE OPPORTUNITY TO ACCESS GOODS, SERVICES AND ACTIVITIES WHICH PROVIDE BENEFITS. TRANSPORTATION HELPS DETERMINE WHERE PEOPLE CAN LIVE, SHOP WORK, GO TO SCHOOL, AND RECREATE. TRANSPORTATION IS THEREFORE ABOUT OPPORTUNITY AND EQUITY" (T. LITMAN 1999: 2).¹

Die Planung des Gesamtverkehrs und des **öffentlichen Nahverkehrs** stellen einen wichtigen Bestandteil räumlicher Planung dar. Als ein zentrales Ziel der Raumplanung gilt es, die räumlichen Voraussetzungen für gleichwertige Lebensbedingungen zu schaffen. Vor allem in den großen **Städten sich entwickelnder Länder** ist meist ein starkes Gefälle in den Lebensbedingungen der Menschen vorzufinden. Mit städtischem Wachstum, bedingt durch Land-Stadt-Wanderungsprozesse, steigen das städtische Verkehrsaufkommen und die Notwendigkeit eines effizienten öffentlichen Personennahverkehrssystems, insbesondere für die Bevölkerung mit eng beschränkten finanziellen Ressourcen. Oft werden Raum- und Verkehrsplanungen nur unzureichend an den Bedürfnissen der räumlich und sozial benachteiligten Bevölkerung ausgerichtet, obwohl sie gerade diese zur Zielgruppe haben sollten. Dieser Widerspruch wurde im Rahmen der Diplomarbeit auch für die vorgesehene Verbesserung des ÖPNV-Systems der ärmsten Stadt Boliviens, El Alto, in der Metropolregion von La Paz festgestellt.



Innenstadt von El Alto (Foto R. Witter)

El Alto hat ein stetiges Bevölkerungswachstum, vorrangig durch Zuzüge der indigenen Bevölkerung aus dem ländlichen Umland, zu verzeichnen; die aktuelle Einwohnerzahl wird auf 720 000 Menschen geschätzt. Das **ÖPNV-System** der Stadt weist bei einem quantitativen Überangebot starke qualitative Mängel auf. In den Städten Boliviens gilt das private, selbstständige Angebot von ÖPNV als geeignete Einkommensquelle für zahlreiche aus anderen Beschäftigungsverhältnissen Entlassene. So bieten rund 18 000 Personen auf über 350 Linien überwiegend in veralteten Kleinbussen, mit unzureichender technischer und wirtschaftlicher Ausbildung ÖPNV an. Die **Miniaturisierung**

der ÖPNV-Fahrzeuge, die in Verbindung mit einem erbiterten low-quality- und low-income-Preiskrieg unter den zahlreichen Anbietern steht, ist aus zahlreichen lateinamerikanischen Entwicklungsstädten bekannt. Typische Probleme der entsprechenden ÖPNV-Systeme sind ein unzureichender Sicherheits- und Komfortstandard, geringe lokale und zeitliche Zuverlässigkeit des Angebots sowie eine schlechte Linienverteilung im Stadtgebiet. Meist sind trotz der zahlreichen Anbieter die neueren Entwicklungsgebiete am Rand der Stadt als vorrangige Siedlungsbereiche der ärmsten Einwohnerinnen unterversorgt. Trotz der niedrigen Fahrpreise können die finanziellen Belastungen für die sozial benachteiligte Bevölkerung erheblich sein, wenn durch Umsteigenotwendigkeiten der Fahrpreis mehrmals zu entrichten ist.

Die **Regulierungspolitik des öffentlichen Sektors** beschränkt sich derzeit auf den obligatorischen Zusammenschluss der Betreiber in Vereinigungen, an die ausschließlich die Linienrechte vergeben wer-



Der ÖPNV beherrscht das Verkehrsgeschehen im Zentrum (Foto R. Witter)

¹ "Verkehr gibt den Menschen die Chance, Güter, Dienstleistungen und gewinnbringende Aktivitäten zu erreichen. Verkehr hilft, zu bestimmen, wo die Menschen wohnen, einkaufen, arbeiten, zur Schule gehen und ihre Freizeit gestalten. Verkehr steht daher für Chancen und Gleichheit" (T. Litman 1999: 2, eigene Übersetzung).

den. Die Linienrechte entsprechen aufgrund ihrer langen Geltungsdauer längst nicht mehr dem aktuellen Angebot-Nachfrage-Verhältnis. Offiziell benötigen alle Betreiber und Fahrzeuge Lizenzen, doch sind die Kontrollmöglichkeiten der städtischen Regulierungsbehörde stark eingeschränkt. Zudem werden die Genehmigungen nicht an qualitative Bedingungen geknüpft.

Auf regionaler, städtischer und nationaler Ebene bestehen derzeit **verschiedene Ansätze zur Verbesserung des ÖPNV** im Ballungsraum von El Alto und La Paz. Die regionale Regierung schlägt die Implementierung eines Franchising-Systems vor, nach dem nach internationalen Beispielen ein (teil-)öffentliches Unternehmen per Ausschreibung neue Linienrechte ausschließlich an private Betreiberunternehmen vergeben sollte. Diese sollen vorrangig in großen, komfortablen Bussen zum Teil auf eigenen Fahrspuren zuverlässigen ÖPNV anbieten. Das System soll durch eine Seilbahn, die mit erheblichen Investitionskosten verbunden ist, zwischen den beiden Städten ergänzt werden. Von den derzeit überwiegend selbstständigen Betreibern wird bei der Einführung eines solchen Systems starker Widerstand erwartet. Da mit einem starken Anstieg der Betriebskosten und somit der Tarife zu rechnen wäre, würden zahlreiche Menschen von der Nutzung des ÖPNV ausgeschlossen. Die kommunale Planungs- und Regulierungsinstanz in El Alto steht diesem Konzept daher kritisch gegenüber. Die Handlungsvorschläge der Stadt beschränken sich auf höhere Sicherheits- und Betriebsstandards im Rahmen des gleichbleibenden Betreibersystems, deren Realisierungs- und Durchsetzungschancen aber als gering anzusehen sind. Ein weiterer Handlungsansatz wird von der nationalen Regulierungsbehörde für öffentlichen Personenverkehr verfolgt, die die direkte Kontrolle über die ÖPNV-Systeme in La Paz und El Alto anstrebt. Diese möchte selbst Linienrechte ausschließlich an die Betreiber größerer Fahrzeuge ähnlichen Typs vergeben. Das neue Betriebssystem sollte zudem durch eine neue Linienplanung begünstigt werden.

Die **Diplomarbeit** sollte die konzeptionellen Ansätze zur ÖPNV-Verbesserung unter den Berücksichtigung von Akzeptanz und Realisierungschancen bewerten und weiterentwickeln. Dazu wurden die Strukturen, Interessen und Präferenzen der ‚privaten Anbieter‘, ‚Fahrgäste‘ und des ‚öffentlichen Sektors‘ näher untersucht. Unter den Fahrern und Fahrgästen wurden eigene standardisierte Befragungen durchgeführt. Die Positionen der öffentlichen Vertreter/-innen wurden anhand von Interviewgesprächen und Literaturrecherche ermittelt. Gemäß der Prämisse gleichwertiger Lebensbedingungen standen die Interessen der sozial und räumlich benachteiligten Einwohner/-innen El Altos, die in hohem Maße auf den ÖPNV angewiesen sind, im Vordergrund.

Die drei genannten Handlungsansätze wurden anhand ausgewählter Indikatoren nach ihren Kosten und Nutzen für die verschiedenen Interessengruppen und die Stadtentwicklung El Altos bewertet. Zur Einordnung der Ergebnisse wurden Vergleiche mit internationalen Beispielen vorgenommen. Die als geeignet erachteten Vorschläge ließen sich gemäß ihrer notwendigen finanziellen und zeitlichen Ressourcen in **direkt, kurz-, mittel- und langfristig realisierbare Maßnahmen** einteilen und in einem entsprechenden Handlungsprogramm zusammenfassen. Dazu wurden die einzelnen Maßnahmen auf der Basis verkehrspolitischer Empfehlungen modifiziert und ergänzt.

Dies führte zu folgendem Stufenplan: Kurzfristig ist vor allem die Sicherheit und Zuverlässigkeit des ÖPNV-Angebots zu erhöhen, mittelfristig sind die Umweltbelange und die wirtschaftliche Betriebs-Effizienz zu stärken sowie ein neuer Linienplan für die Stadt vorzubereiten. Erst sehr langfristig wäre die Implementierung eines ÖPNV-Systems im regionalen Zusammenhang durch die Vergabe neuer Linienrechte per Ausschreibung an Betreiberkooperativen und -unternehmen denkbar. Im Rahmen einer **armutsorientierten Verkehrspolitik** nach den Prinzipien der internationalen Entwicklungswissenschaft wäre außerdem die ÖPNV-Planung stärker in die städtische und regionale Gesamtplanung zu integrieren. Die Gestaltung einer **Stadt kürzerer Wege** würde zu verminderten Distanzen und geringeren Ausgaben für Verkehr führen. Ein verbessertes - öffentliches - Verkehrssystem könnte wirtschaftliches Wachstum in Form städtischer Betriebe induzieren, die durch Arbeitsplätze und Einnahmen zur Verminderung der städtischen Armut beitragen.



Abb 3: Luftbild über El Alto, Stadtteil Río Seco; die disperse Siedlungsstruktur führt zu langen Wegen für die Stadtrandbevölkerung; (Foto R. Witter)

BLAUE REIHE

119
 D. Kurth
**Strategien der präventiven
 Stadterneuerung**
*Weiterentwicklung von Strategien
 der Sanierung, des Stadumbaues
 und der Sozialen Stadt zu einem
 Konzept der Stadtpflege für Berlin*
 2004, 242 S., € 22.–
 ISBN 3-88221-150-X

118
 H. Liebmann
**Vom sozialistischen Wohnkomplex
 zum Problemgebiet?**
*Strategien und Steuerungsinstru-
 mente für Großsiedlungen im Stadt-
 umbauprozess in Ostdeutschland*
 2004, 260 S., € 23.–
 ISBN 3-88211-149-6

117
 D. Schubert (Hg.)
**Die Gartenstadtidee zwischen
 reaktionärer Ideologie und
 pragmatischer Umsetzung**
*Theodor Fritschs völkische Version
 der Gartenstadt*
 2004, 190 S., € 18.–
 ISBN 3-88211-147-X

116
 U. von Petz (Hg.)
**„Going West?“ Stadtplanung in
 den USA – gestern und heute**
 2004, 262 S., € 24.–
 ISBN 3-88211-146-1

115
 R. Moeckel, F. Osterhage
**Stadt-Umland-Wanderung und
 Finanzkrise der Städte**
*Ein Modell zur Simulation der
 Wohnstandortwahl und der
 fiskalischen Auswirkungen*
 2003, 220 S., € 18.50
 (inkl. Programm-CD)
 ISBN 3-88211-144-5

114
 G. Caesperlein, K. Gliemann
Drehscheibe Borsigplatz
*Ein Einwanderungsstadtteil im
 Spiegel der Lebensgeschichten
 alteingesessener Bewohner*
 2003, 292 S., € 24.–
 ISBN 3-88211-139-9

113
 M. Werheit
**Monitoring einer nachhaltigen
 Stadtentwicklung**
 2002, 213 S., € 17.–
 ISBN 3-88211-140-2

REIHE VERKEHR

V3
 M. Frehn
Freizeit findet InnenStadt
 2004, 290 S., € 24.–
 ISBN 3-88211-148-8

V2
 E. Heinrichs
**Lärminderungsplanung
 in Deutschland**
*Evaluation eines kommunalen
 Planungsverfahrens*
 2002, 181 S., € 15.–
 ISBN 3-88211-137-2

REIHE PROJEKTE

P/25
**Jerusalem Tourism
 Development Programme**
 2004, 135 S., € 14.–
 ISBN 3-88211-145-3

P/24
**Räumliche Szenarien
 für die Ruhrstadt 2030**
 2003, 172 S., € 14.–
 ISBN 3-88211-143-7

P/23
Universitätsstadt Barop
 2003, 99 S., € 11.–
 ISBN 3-88211-142-9

Georg Rudinger, Christian Holz-Rau, Reinhold Grotz (Hg.)
Freizeitmobilität älterer Menschen
 2004, 266 S., ISBN 3-88211-151-8

Zum Preis von € 23.50 im Buchhandel
 oder direkt bestellbar bei:
 Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur
 Gutenbergstraße 59, D-44139 Dortmund
 Tel.: 0231/146 565, Fax: 0231/147 465
 e-mail: info@dortmunder-vertrieb.de

Weitere Informationen zum Buch im Internet:
<http://irpud.raumplanung.uni-dortmund.de/irpud/pub1.htm>
<http://www.dortmunder-vertrieb.de>

Vertrieb im Auftrag vom Informationskreis für Raumplanung e.V.

**Dortmunder Beiträge
 zur Raumplanung
 V 4**

Georg Rudinger
 Christian Holz-Rau
 Reinhold Grotz (Hg.)

**Freizeitmobilität
 älterer Menschen**



Herausgegeben vom Institut für Raumplanung
 Fakultät Raumplanung - Universität Dortmund
 44221 Dortmund

Tel.: 0231/755-2215, Fax: 0231/755-4788
 e-mail: doku.rp@uni-dortmund.de

Die demografische Entwicklung in Deutschland gibt verschiedenen wissenschaftlichen Disziplinen Anlass zur verstärkten Beschäftigung mit älteren Menschen. Auch der Freizeitsektor steht aufgrund der sich wandelnden Lebensweisen älterer Menschen und ihres veränderten Mobilitätsverhaltens vor neuen Anforderungen.

In dem Buch werden Ergebnisse des interdisziplinären Forschungsprojekts „FRAME – Freizeitmobilität älterer Menschen“ präsentiert. Dabei werden sowohl die Perspektiven und Ansprüche älterer Menschen als auch die Sichtweisen von Expertinnen und Experten des Freizeit-, Planungs- und Verkehrssektors aus raumplanerischer, psychologischer und geografischer Sicht beleuchtet.

An dem Projekt mitgewirkt haben: Prof. Dr. Georg Rudinger, Dr. Elke Jansen, Udo Käser, Ulrike Lubecki, Antje Ruhm, Martina Schreiber (Zentrum für Evaluation und Methoden, Universität Bonn), Prof. Dr. Reinhold Grotz, Stefanie Föbker, Gudrun Ramatschi, Dr. Anke Schüttemeyer (Geographisches Institut, Universität Bonn) sowie Prof. Dr. Christian Holz-Rau, Birgit Kasper und Dr. Joachim Scheiner (Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Universität Dortmund).

Das Projekt wurde gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung.



1 Einleitung

TEIL I: THEORIEN UND METHODEN

2 Theoretische Grundlagen – Freizeit und Mobilität älterer Menschen

- 2.1 Freizeitbegriff und Freizeit älterer Menschen
- 2.2 Mobilitätsbegriff und Mobilität älterer Menschen
- 2.3 Bestimmungsgrößen der (Freizeit-)Mobilität

3 Methodisches Vorgehen

- 3.1 Auswahl und Charakterisierung der Untersuchungsgebiete
- 3.2 Die Hauptuntersuchung
- 3.3 Die Ex-Post-Analyse
- 3.4 Die Expertenbefragung
- 3.5 Die qualitativen Haushaltsinterviews
- 3.6 Durchführung des Workshops

4 Beschreibung der Stichprobe

- 4.1 Soziodemografische Angaben
- 4.2 Wohnsituation, Wohnraum und Freiflächen
- 4.3 Mobilitätsrelevante Einstellungen
- 4.4 Mobilitätsressourcen

TEIL II: ERGEBNISSE

5 Freizeitaktivitäten und Freizeitwünsche

- 5.1 Der Freizeitbegriff älterer Menschen – Ergebnisse der qualitativen Haushaltsinterviews
- 5.2 Außerhäusliches Freizeitverhalten
- 5.3 Unterschiede im Freizeitverhalten nach Raumkategorien
- 5.4 Wunsch und Wirklichkeit: Wer wünscht sich was in der Freizeit?

6 Verkehrsmittelbewertung – Entscheidung – Nutzung

- 6.1 Wertschätzung von Verkehrsmitteln und Zufriedenheit mit dem lokalen Angebot öffentlicher Verkehrsmittel
- 6.2 Verkehrsmittelentscheidung und Verkehrsmittelnutzung
- 6.3 Hierarchien der Wertschätzung und Nutzung motorisierter Verkehrsmittel

7 Aktionsräume und zurückgelegte Distanzen in der Freizeit

- 7.1 Räumliche Orientierung in räumlicher Differenzierung
- 7.2 Siedlungsstrukturen und Freizeitangebote als Einflussgrößen der Alltagsmobilität
- 7.3 Siedlungsstrukturen und die Freizeitmobilität älterer Menschen – eine Zusammenschau
- 7.4 Langfristige und aktivitätsübergreifende räumliche Orientierungen – aktionsräumliche Analysen
- 7.5 Faktoren der Wohnstandortwahl aus individueller Sicht

8 Mobilität und Zufriedenheit

- 8.1 Macht der Pkw ältere Menschen glücklich und mobil? – Multivariate Analysen zur Freizeitmobilität
- 8.2 Macht Mobilität glücklich? – Auswirkungen der Mobilität auf die Lebenszufriedenheit
- 8.3 Zufriedenheit und Kompetenz im Alter

9 Freizeit und Mobilität Älterer aus Expertensicht

- 9.1 Einschätzungen von Experten zu Angeboten und Problemen der Freizeitmobilität Älterer
- 9.2 Maßnahmen zur Sicherung der Mobilität Älterer

10 Handlungsempfehlungen und Beispiele für eine nachhaltige Mobilität älterer Menschen

- 10.1 Grundsätze und Leitlinien
- 10.2 Ableitung von Handlungsansätzen aus den empirischen Ergebnissen
- 10.3 Handlungsempfehlungen: Strukturelle Rahmensetzungen
- 10.4 Handlungsempfehlungen: Individuelle Ebene

11 Ausblick

- 11.1 Ein Blick in die Zukunft
- 11.2 Chancen und Grenzen einer nachhaltigen Freizeitmobilität
- 11.3 Ausblick aus psychologischer Sicht

Anmerkungen

Literatur

Anhang