

Mobilität im Alter

Ein Handbuch für PlanerInnen, EntscheidungsträgerInnen
und InteressensvertreterInnen



Vorbehalt

Die in dieser Publikation dargestellten Zahlen wurden mit größter Sorgfalt erhoben, aufbereitet und dargestellt. Eine wie immer geartete Gewähr der Richtigkeit der Daten kann jedoch nicht gegeben werden. Druck- und Satzfehler sind ebenso vorbehalten.

Zitiervorschlag

Mobilität im Alter. Ein Handbuch für PlanerInnen, EntscheidungsträgerInnen und InteressensvertreterInnen. Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien, 2013.

Idee und Konzeption

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung V/INFRA4 – Gesamtverkehr, DI Florian Matiassek, florian.matiassek@bmvit.gv.at

Herausgeber und Kontakt

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
infra4@bmvit.gv.at | www.bmvit.gv.at

Inhaltliche Bearbeitung, Layout und Design

Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM
Mag. Robert Pressl, Mag^a. Margit Braun, DIⁱⁿ Michaela Kargl
www.fgm.at

Druck

Druckerei Khil Ges.m.b.H., Graz

1. Auflage

Wien, November 2013

Danksagung

Die AutorInnen bedanken sich bei folgenden Personen und Institutionen für Ihre Unterstützung beim Verfassen dieser Publikation:

Angelika Gasteiner (Salzburg AG)
Markus Schuster (Herry Consult GmbH)
Juliane Stark (BOKU)
Frank Gassen-Wendler (Kölner Verkehrs-Betriebe AG)
Silke Schmeißl (Gemeinde Vorderstoder)
Elke Treptau (Verkehrswacht Essen e.V.)
Siegfried Pammer (Zeitbankverein für Alt und Jung, Gemeinde Lengau)
Lukas Sövegjarto (SPAR Österreichische Warenhandels-AG)
Walter Neuhold (Stadtgemeinde Weiz)
Hanna Wenneberg (TRIVECTOR)
Michael Kornek (FV Schaumburg Lippe)
Andrea Falkner (MobiTipp Perg)
Anton M. Kirchsteiger
Harry Schiffer (schifferphotodesign.at)
Lutz Kühberger
Erich Wiesspeiner (Fotomodell)
Karl Reiter (Fotomodell)
Horst Schiffer (Fotomodell)

Anmerkung zum Gendern

In personenbezogenen Wortkombinationen wie seniorengerecht, fußgängerfreundlich etc. wurde bewusst auf das Gendern verzichtet, um die leichte Lesbarkeit des Textes zu gewährleisten.

Inhaltsverzeichnis

1. Demografischer Wandel in Österreich	1
1.1. Begriffsdefinition: Wer ist alt?	1
1.2. Demografische Entwicklung in Österreich	1
1.3. Resümee	6
2. Lebensqualität im Alter.....	7
3. Mobilität im Alter.....	11
3.1. Mobilitätsverhalten von Seniorinnen und Senioren	11
3.2. Mobilität und Gesundheit bzw. Mobilitätseinschränkungen im Alter.....	23
3.3. SeniorInnen und Verkehrssicherheit.....	30
4. Maßnahmen und Handlungsfelder.....	35
4.1. Allgemeines.....	35
4.2. Maßnahmen zur Raumplanung und Siedlungsstruktur.....	37
4.3. Maßnahmen für das Zufußgehen.....	46
4.4. Maßnahmen für das Unterwegssein mit dem Pkw	61
4.5. Maßnahmen für das Unterwegssein mit öffentlichen Verkehrsmitteln.....	69
4.6. Maßnahmen für das Radfahren.....	83
5. Zusammenfassung, Ausblick und Empfehlungen für die Zukunft	93
6. Richtlinien, Normen, Checklisten	98
6.1. RVS – Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen.....	98
6.2. Normen.....	98
6.3. Checklisten.....	100
7. Literaturempfehlungen / Webseiten.....	104
Literatur zum Thema „Demografischer Wandel“	104
Literatur zum Thema „Lebensqualität im Alter“	104
Literatur zum Thema „Mobilität im Alter“	104
Literatur zum Thema „Maßnahmen und Handlungsfelder“	106

Vorwort

Nach der Veröffentlichung des Leitfadens „Zu Fuß im höheren Alter – mobil bleiben: sicher, komfortabel, selbstbewusst“, der Broschüre „Radfahren im besten Alter“ und inhaltlichen Beiträgen bei den Arbeiten zum Bundesseniorenplan möchte das BMVIT in einer weiteren Veröffentlichung einen gesamtgesellschaftlichen Einblick in die Mobilitätsbedürfnisse von SeniorInnen ermöglichen und anhand von Maßnahmen und Beispielen zeigen, wie der demografische Wandel unserer Gesellschaft im Hinblick auf die Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt werden kann und muss. Übergeordnetes Ziel der vorgeschlagenen Strategien und Maßnahmen soll es sein, Menschen mit (altersbedingten) Mobilitätseinschränkungen möglichst lange ein selbstbestimmtes Leben im gewohnten Lebensumfeld zu ermöglichen.



Die Veröffentlichung dieses Handbuchs mit inkludiertem Maßnahmenkatalog soll PlannerInnen, EntscheidungsträgerInnen und InteressensvertreterInnen als Grundlage dienen, um sich der Grundbedürfnisse von SeniorInnen bewusst zu werden und geeignete Angebote zu schaffen.

Das Handbuch versteht sich daher als ein Produkt mit zweierlei Zielen: Einerseits dient es der Erhöhung der Awareness von LeserInnen für die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse einer alternden Gesellschaft, andererseits soll es auch Anregungen für Maßnahmen liefern, deren Umsetzung die Lebenssituation von alten Menschen verbessert.

Der Schwerpunkt der Maßnahmen wurde bewusst auf den urbanen und suburbanen Raum gelegt, da hier die bestehende Infrastruktur und existierende Angebote umfassendere und flächendeckende Lösungen erlauben.

Infolge der ungeheuren Fülle an Informationen war es unmöglich, jeden Aspekt der Mobilität älterer Menschen bis ins Detail zu beleuchten. Beispielsweise wurden auf Systemdarstellungen und Skizzen mit normativen Angaben für PlanerInnen von Infrastruktur, wie etwa Lichtraumprofile, völlig verzichtet, da diese den Rahmen des Handbuchs buchstäblich gesprengt hätten. Ebenso weit ausführlicher hätten Aspekte der Barrierefreiheit beschrieben werden können. Da dieses Handbuch sich jedoch vorwiegend auf die Mobilität von alten Menschen bezieht, nicht jedoch generell die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen behandelt, wurde die Barrierefreiheit an unterschiedlichen Stellen auch nur jeweils ergänzend erwähnt.

Die Auswahl und Länge der einzelnen Kapitel wurde daher ganz bewusst so gewählt, dass zumindest ein Überblick verschafft werden konnte. Wo es möglich war, wurden österreichische Daten, Fakten und Beispiele verwendet. Besonders interessante Untersuchungsergebnisse aus Deutschland etwa fanden aber genauso Eingang in dieses Handbuch wie gute Praxisbeispiele aus ganz Europa.

Doris Bures

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

1. Demografischer Wandel in Österreich

In den letzten Jahrzehnten hat der Begriff „demografischer Wandel“ in Fachkreisen zunehmend zu – zum Teil kontroversen – Diskussionen geführt und schließlich auch Einzug in den Alltag gefunden. Demografischer Wandel bedeutet vereinfacht ausgedrückt eine nachhaltige Änderung der Altersstruktur: Es kommt zu einer „Überalterung“ bei gleichzeitiger „Unterjüngung“ der Gesellschaft.¹ Statistisch gesehen leben wir länger und bleiben auch länger gesund. Allerdings werden jedoch immer weniger Kinder geboren, was zu einem Altern der Gesellschaft führt, dem die Migration nur in geringem Ausmaß entgegenwirken kann.²

1.1. Begriffsdefinition: Wer ist alt?

Laut Definition der Weltgesundheitsbehörde WHO³ gelten Personen, die das 65. Lebensalter vollendet haben, als alt. In der gerontologischen Forschung erfolgt eine weitere Differenzierung in „junge Alte“ (60–75 Jahre), „alte Alte“ (75–90 Jahre) und „Hochbetagte“ (90+ Jahre), wobei die „jungen Alten“ im Allgemeinen gesund und leistungsfähig sind, während bei den „alten Alten“ gesundheitliche Probleme und altersbedingte Einschränkungen häufig auftreten.

Für die Diskussion von „Mobilität im Alter“ sind vor allem altersbedingte Veränderungen (also der Prozess des Alterns) von Bedeutung. Mehrere Faktoren wie Gesundheitszustand, Familie und soziales Umfeld prägen die Lebensqualität im Alter. Der Alterungsprozess verläuft bei jedem Menschen individuell. Daher steht hier nicht eine möglichst genaue Klassifizierung des Lebensalters im Vordergrund, sondern es geht darum, Besonderheiten zu berücksichtigen, die das höhere Lebensalter mit sich bringt.

Menschen ab dem 65. Lebensjahr gelten laut WHO als alt.

1.2. Demografische Entwicklung in Österreich⁴

Österreichs Bevölkerung entwickelt sich seit den 1970er Jahren immer stärker zu einer demografisch gesehen „alten“ Gesellschaft. Das Zusammenwirken mehrerer Faktoren ist dafür verantwortlich:

- Aktuelle Bevölkerungsstruktur
- Natürliche Bevölkerungsbewegungen (Geburten, Sterbefälle)
- Räumliche Bevölkerungsbewegungen (Zuwanderung, Abwanderung)

Aktuelle Bevölkerungsstruktur

Die aktuelle Prognose der STATISTIK AUSTRIA verdeutlicht, dass die österreichische Bevölkerung in den nächsten Jahrzehnten weiterhin anwachsen wird. Im Jahr 2030 werden es bereits 9,0 Mio. sein (+7%). Allerdings ist damit auch eine Veränderung der Altersstruktur verbunden: Der Anteil der unter 20-Jäh-

Die österreichische Bevölkerung wird bis 2030 auf 9,0 Mio. angewachsen sein.

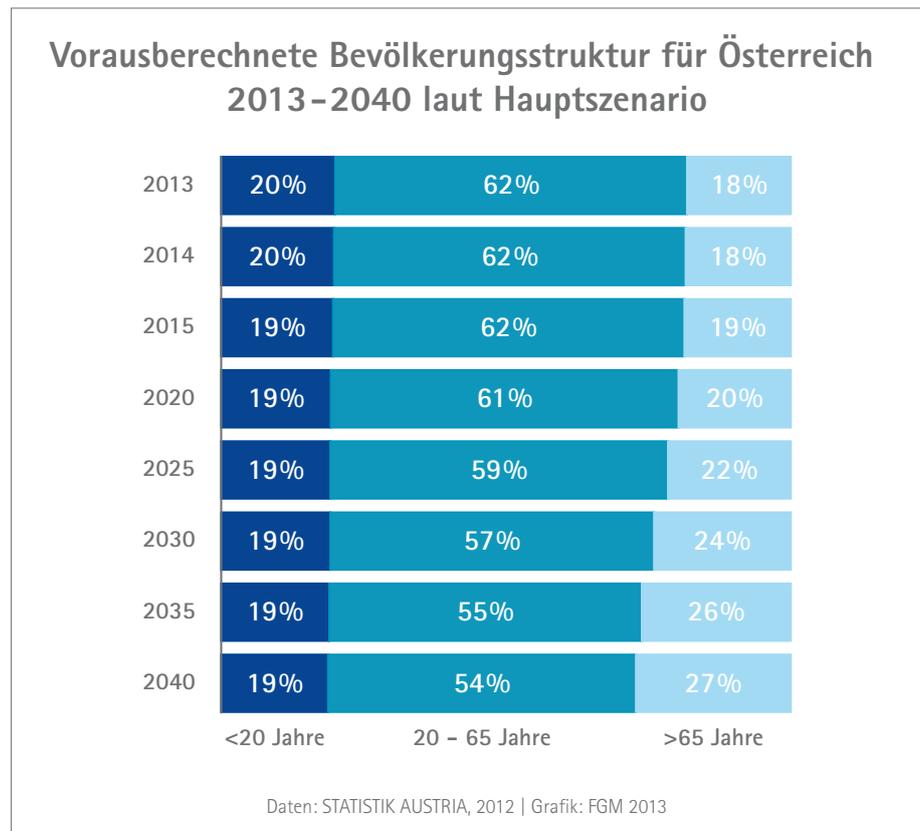
¹ Schipfer, Rudolf Karl: Der Wandel der Bevölkerungsstruktur in Österreich. Auswirkungen auf Regionen und Kommunen. Hrsg.: Österreichisches Institut für Familienforschung. Wien, 5/2005.

² Kytir, Josef: Demografische Entwicklung. In: Hochaltrigkeit in Österreich. Eine Bestandsaufnahme. Hrsg.: Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Wien, 2009.

³ Siehe: www.armutskonferenz.at/index.php?option=com_content&task=view&id=27&Itemid=94

⁴ Quellen: STATISTIK Austria: Demographische Prognosen, 2013 | Kytir: Demografische Entwicklung, 2009 | Schipfer: Wandel der Bevölkerungsstruktur, 2005.

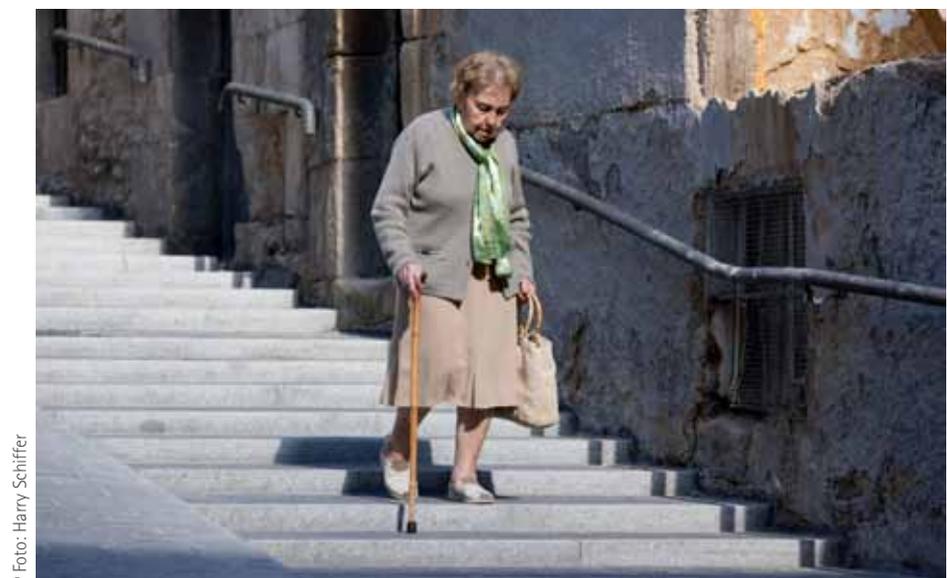
rigen, deren Absolutzahl in den nächsten Jahren zwar relativ konstant bleibt, wird durch das zahlen- und anteilmäßige Ansteigen der über 65-Jährigen (von derzeit 18% auf mehr als 25% ab ca. 2030) langfristig stark zurückgehen.



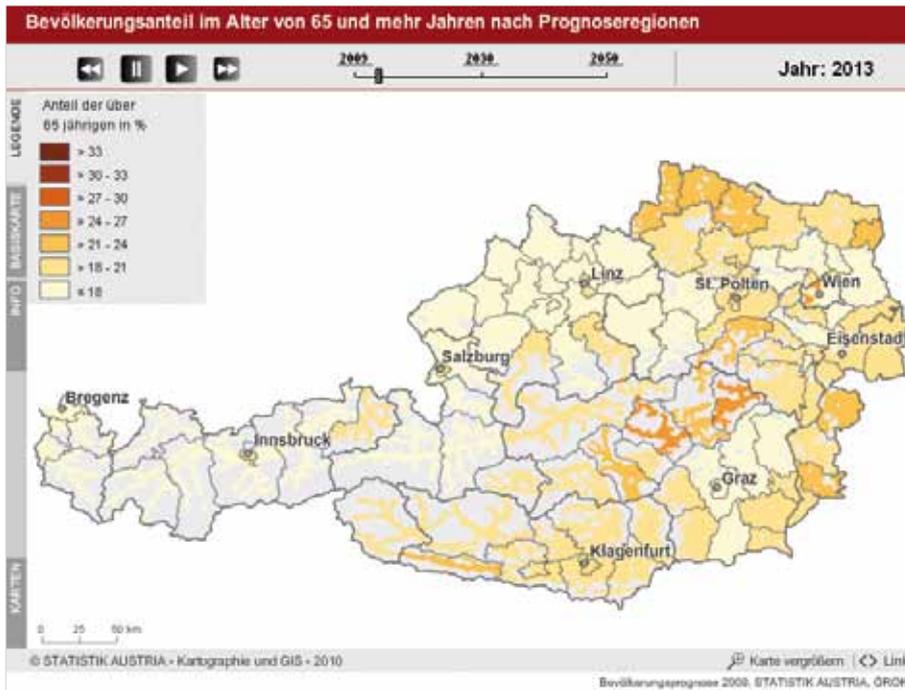
Grafik 01. Vorausberechnete Bevölkerungsstruktur für Österreich 2013 bis 2040 lt. Hauptszenario

Daraus resultierend wird die Anzahl der erwerbsfähigen Bevölkerung im Alter von 20 bis unter 65 Jahren stetig sinken und einer drastisch angewachsenen Anzahl an nicht mehr erwerbstätigen Personen über 65 Jahren gegenüberstehen. Dann nämlich, wenn die sog. „Baby-Boom-Generation“ der frühen 1960er Jahre, die bis ca. 2020 den größten Anteil der erwerbstätigen älteren Personen ausmacht, ins Pensionsalter eintritt. Unter anderem durch die Zugewinne bei der Lebenserwartung wird die Anzahl der über 80-jährigen Menschen in Österreich bis 2030 sogar um mehr als die Hälfte (+52%) ansteigen.

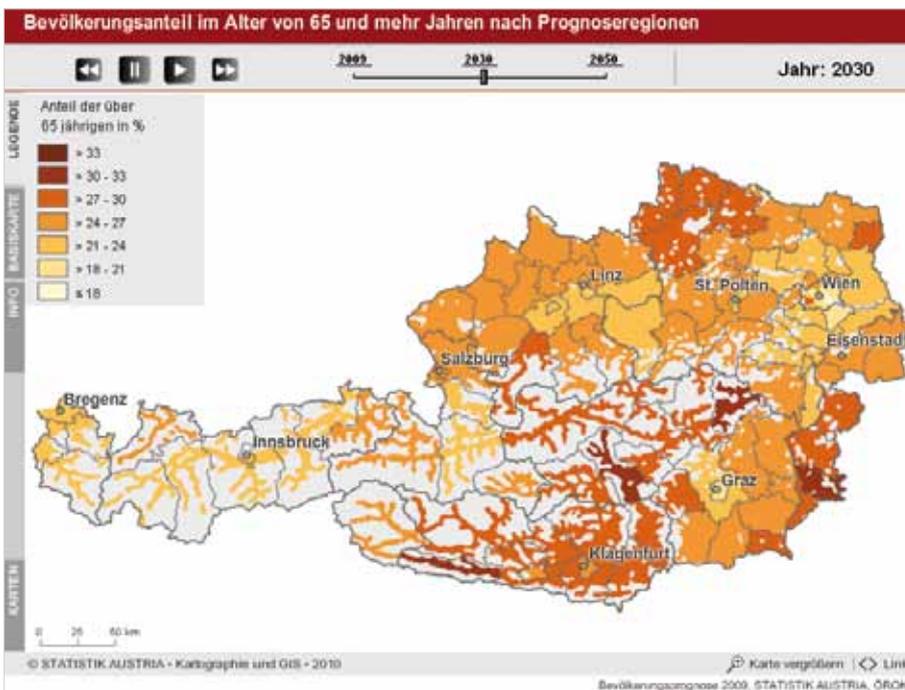
Der Anteil der über 80-Jährigen an der Gesamtbevölkerung wird bis 2030 stark anwachsen.



© Foto: Harry Schiffer



Grafik 02. Bevölkerungsanteil im Alter von 65 und mehr Jahren nach Prognoseregionen, Ist-Zustand 2013



Die über 65-Jährigen werden zahlenmäßig bis 2030 flächendeckend zulegen.

Grafik 03. Prognose der Entwicklung der österreichischen Bevölkerung im Alter von 60 und mehr Jahren 2030

Der Vergleich des Ist-Zustandes 2013 mit dem künftigen Szenario 2030 zeigt deutlich, dass die über 65-Jährigen zahlenmäßig über das gesamte Bundesgebiet stark zulegen werden. Einzig für die Bundeshauptstadt Wien wird aufgrund steigender Zuwanderung eine Zunahme an Kindern und Jugendlichen prognostiziert. In geringerem Ausmaß wird das auch für die Landeshauptstädte Graz und Linz zutreffen. Hauptursache für die flächendeckende „Überalterung“ wird der Übertritt der Baby-Boom-Generation ins Pensionsalter sein.

Natürliche Bevölkerungsbewegungen

Die Anzahl der Geburten wird in Relation zur Anzahl der EinwohnerInnen weiter kontinuierlich sinken.

In Österreich wird in den kommenden Jahrzehnten mit hoher Wahrscheinlichkeit die Anzahl der Geburten in Relation zur Einwohneranzahl weiter kontinuierlich sinken. Die Gesamtfertilitätsrate (Kinderzahl und Ausmaß der Kinderlosigkeit) beträgt zzt. 1,43 Kinder pro Frau⁵ und liegt somit unter dem sog. „Reproduktionsniveau“⁶ von 2,1 Kindern pro Frau, das erforderlich wäre, um die Gesamtanzahl der Bevölkerung (bei gegenwärtiger Sterbewahrscheinlichkeit und ohne Berücksichtigung von Zu-/Abwanderung) konstant zu halten.

© Foto: Harry Schiffer | Projekt VIANOVA



Mehrere Gründe wie der Funktionswandel in der Familie, die Änderung der Frauenrolle, die gesellschaftliche Akzeptanz von Kinderlosigkeit, wirtschaftliche Unsicherheiten etc. spielen eine Rolle hinsichtlich des Geburtenrückgangs bzw. der Kinderlosigkeit.

Das hat in Folge Auswirkungen auf das soziale/familiäre Netzwerk, denn kleiner werdende Familien bzw. kinderlose Lebensformen werden dazu führen, dass die älteren und betagten Menschen seltener auf familiäre Unterstützung im Pflegefall zurückgreifen werden können. Ziel wird es daher sein müssen, die Selbstständigkeit der über 65-Jährigen – und im Speziellen der über 75-Jährigen – solange als möglich zu gewährleisten, um den außerfamiliären Pflegebedarf so gering als möglich zu halten.

Räumliche Bevölkerungsbewegungen

Österreich ist seit den 1960er Jahren ein Einwanderungsland und wird es auch künftig sein.

Unter räumlicher Bevölkerungsbewegung wird sowohl Zu- als auch Abwanderung verstanden. Österreich ist seit den 1960er Jahren ein Einwanderungsland und hat seither mehrere Zuwanderungsbooms erlebt. Anfang der 1990er-Jahre erfolgte eine starke Zuwanderungswelle, die für ein sprunghaftes Ansteigen des Ausländeranteils auf über 8% sorgte. Seit der Jahrtausendwende steigt die Anzahl ausländischer Staatsangehöriger in Österreich kontinuierlich an; die 10%-Schwelle des Ausländeranteils wurde erstmals zu Jahresbeginn 2008 überschritten.

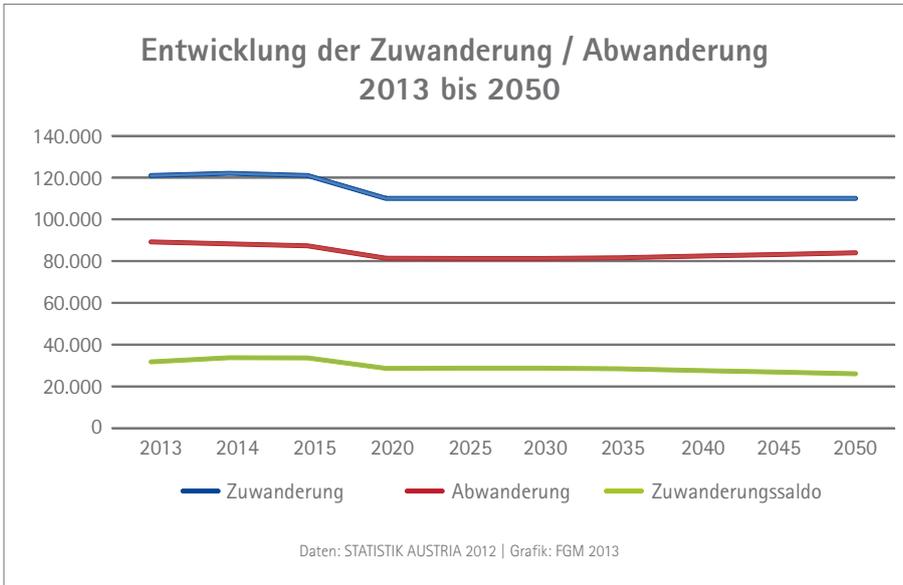
⁵ Siehe: STATISTIK AUSTRIA, Demographische Prognosen, 2013

⁶ Siehe: Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung, Glossar „Reproduktionsniveau“ | www.berlin-institut.org/online-handbuchdemografie/glossar.html#e1520

Mit Stand 1. Jänner 2013 beträgt der Anteil der Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit, die in Österreich leben, ca. 11,9%. Den größten Anteil an den nicht-österreichischen Staatsangehörigen machen mit rd. 41% Personen aus den Ländern der Europäischen Union aus.

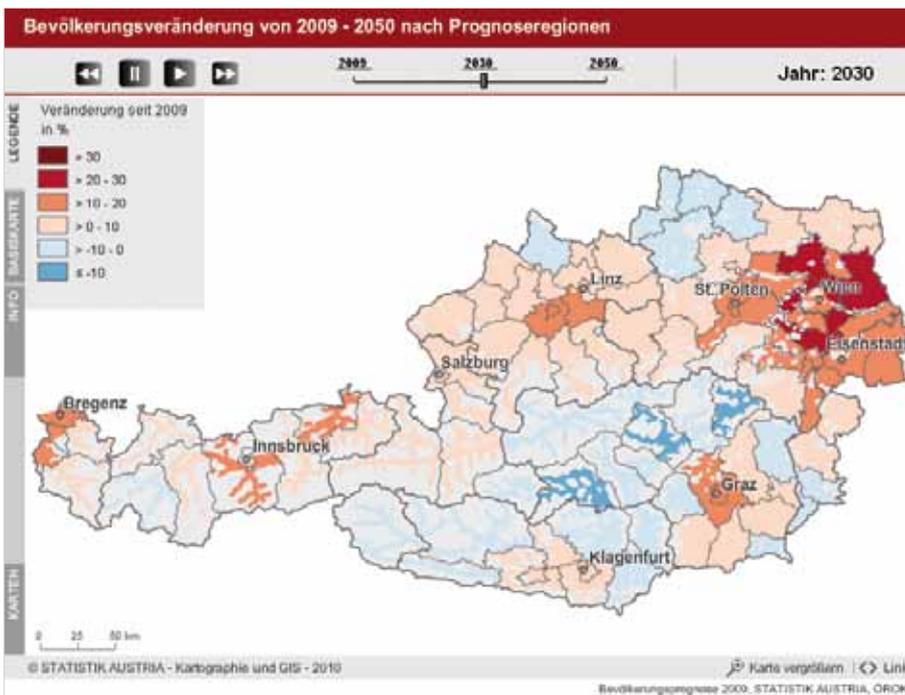
In den kommenden Jahrzehnten wird die Zuwanderung etwas stagnieren und dann auf gleichbleibendem Niveau bleiben. Der Zuwanderungssaldo wird bis 2050 auf jährlich ca. 30.000 Personen prognostiziert.

Die jährlichen Zuwanderungsgewinne liegen bei ca. 30.000 Personen.



Grafik 04. Entwicklung der Zuwanderung / Abwanderung 2013 bis 2050

Das primäre Ziel der internationalen Zuwanderung nach Österreich war Wien – im Jahr 2012 entfielen rd. 44% des Wanderungssaldos auf die Bundeshauptstadt Wien.



Grafik 05. Bevölkerungsveränderung von 2009 – 2050 nach Prognoseregionen

Wien und Niederösterreich haben durch die Zuwanderung die stärksten Bevölkerungszunahmen zu erwarten.

Die meisten anderen Zuwanderungsströme gab es in die Bundesländer Oberösterreich, Niederösterreich und die Steiermark, wobei sich die internationale Zuwanderung vor allem auf die Landeshauptstädte und ihre Umländer konzentrierte. In Tirol, Salzburg und Kärnten gab es vor allem Zuwanderungen auf touristisch geprägte Regionen und im Falle von Niederösterreich auch auf das südliche Wiener Umland.

Prognostiziert wird, dass Wien und Niederösterreich bedingt durch die Zuwanderung auch künftig die stärksten Bevölkerungszunahmen zu erwarten haben, während in den Bundesländern Tirol, Oberösterreich, Salzburg und Steiermark die Bevölkerung nur unterdurchschnittlich anwachsen wird.

1.3. Resümee

Basierend auf den Prognosen zur demografischen Entwicklung in Österreich zeichnet sich bereits jetzt folgendes Szenario ab: In den kommenden Jahrzehnten wird die Anzahl der älteren und vor allem sehr alten Menschen weiter ansteigen und einer kleiner werdenden Gruppe von Kindern, Jugendlichen und erwerbstätigen Erwachsenen gegenüberstehen. Diese Veränderung in der Altersstruktur wird nicht nur Auswirkungen auf Pensionssicherung, Gesundheitssystem und Altenbetreuung⁷ haben, sondern auch auf die unmittelbare Lebensumgebung der Menschen in Städten und Gemeinden.

Bedingt durch den Geburtenrückgang bzw. die steigende Kinderlosigkeit auf der einen Seite und der Zunahme der über 65-Jährigen auf der anderen Seite werden neue infrastrukturelle, finanzielle und sozialpolitische Anforderungen für die Kommunen entstehen: Schrumpfender Bedarf an Schulen und Kinderbetreuung steht einem Mehrbedarf an Pflege und Altenbetreuung gegenüber. Bereiche wie beispielsweise Wohnen, Versorgung, Verkehrs- und Raumplanung müssen mehr als bisher auf die Bedürfnisse der „gealterten“ Gesellschaft angepasst werden.

Eine Gesellschaft bzw. Städte und Gebietskörperschaften, die bereits jetzt die Weichen in Hinsicht auf die zu erwartenden demografischen Veränderungen stellen, übernehmen nicht nur eine Vorreiterrolle, sondern sind auch gut vorbereitet auf die zukünftigen Herausforderungen. Siehe dazu auch Kapitel 4 „Maßnahmen und Handlungsfelder“.

⁷ Schipfer, Rudolf Karl: Der Wandel der Bevölkerungsstruktur in Österreich. Auswirkungen auf Regionen und Kommunen. Hrsg.: Österreichisches Institut für Familienforschung, Wien, 5/2005.

2. Lebensqualität im Alter

Die subjektiv empfundene Lebensqualität ist eng mit der individuellen Lebenszufriedenheit verknüpft und spiegelt den Grad der Übereinstimmung zwischen den persönlichen Bedürfnissen und Erwartungen und dem momentanen Erleben wider.⁸

So heterogen wie die Gruppe der SeniorInnen sind auch die individuellen Bedürfnisse und Erwartungen jeder/jedes Einzelnen. Es können daher keine allgemein gültigen detaillierten altersspezifischen Bedürfnisse und Erwartungen von SeniorInnen angegeben werden. Wesentliche soziale und psychische Bedürfnisse verändern sich mit dem Alter aber nicht.⁹

Abgesehen davon, dass Menschen über 65 Jahren im Regelfall schon in der Pension sind, unterscheiden sie sich in vielen Lebensbereichen nicht sonderlich von den erwerbstätigen Erwachsenen. Der Wunsch nach hoher Lebensqualität ist kein Postulat der Jungen, sondern schließt alle Altersgruppen ein. Seine körperliche und geistige Selbstständigkeit sowie seine soziale Integration lebenslang zu erhalten, ist ein Grundbedürfnis jedes Menschen. Die Chancen, bis ins hohe Alter gesund und selbstständig zu bleiben, werden als gut prognostiziert. Denn durch die verbesserten Diagnose- und Therapiemöglichkeiten der Medizin verbessern sich nicht nur die Lebensbedingungen, sondern es steigt auch die objektive Lebensqualität.¹⁰

Die Vorstellungen, was Lebensqualität im Alter bedeutet und wodurch diese bestimmt ist, lassen sich schwer präzisieren. Allerdings wird Lebensqualität im Alter stärker als in jeder anderen Lebensphase von individueller Gesundheit und subjektivem Wohlbefinden bestimmt. Im Allgemeinen nehmen mit fortschreitendem Alter auch körperliche Gebrechen, dauerhafte Behinderungen oder psychische Symptome zu, die zu einer nachhaltigen Verschlechterung der Lebenssituation führen können.¹¹

Der Wunsch nach hoher Lebensqualität ist kein Postulat der Jungen.



© Foto: Harry Schiffer | Projekt: ACTIVE ACCESS

- 8 Calman, K. C.: Quality of life in cancer patients – a hypothesis. In: Journal of medical ethics. 1984, 10. | 124-127.
- 9 Kreuzer, Volker: Altengerechte Wohnquartiere – Stadtplanerische Empfehlungen für den Umgang mit der demographischen Alterung auf kommunaler Ebene. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Blaue Reihe, Bd. 125. Hrsg.: Universität Dortmund, Institut für Raumplanung. Dortmund, 2006.
- 10 Amann, Anton: Lebensqualität und Lebenszufriedenheit. In: Hochaltrigkeit in Österreich. Eine Bestandsaufnahme. Hrsg.: Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz. Wien, 2009.
- 11 Noll, Heinz-Herbert; Weick, Stefan: Verluste an Lebensqualität im Alter vor allem immaterieller Art. Indikatoren zur Lebenssituation der älteren Bevölkerung. In: ISI 31 – Januar 2004, S. 7ff. Hrsg.: Informationsdienst Soziale Indikatoren. Leibniz, 2004. | www.gesis.org/publikationen/zeitschriften/isi/

Eine Kombination aus guten Lebensbedingungen und positivem Wohlbefinden ist erstrebenswert.

Interessant in diesem Zusammenhang ist jedoch, dass die subjektive Bewertung des eigenen Gesundheitszustandes bei weitem mehr Einfluss auf das subjektive Wohlbefinden hat als die objektiv diagnostizierte Gesundheit: Jemand, der seinen Gesundheitszustand und seine sozialen Kontakte subjektiv positiv beurteilt, ist auch mit seiner allgemeinen Lebenssituation zufrieden.

Aus diesem Grund ist eine Kombination aus guten Lebensbedingungen und positivem Wohlbefinden erstrebenswert, die in der englischsprachigen Forschung als „Well-Being“ bezeichnet wird. Entscheidend ist, wie die Bevölkerung die Veränderungen in punkto Lebensqualität und Lebensbedingungen wahrnimmt und ob diese auch tatsächlich als Verbesserung eingestuft werden.¹²

Zur Konkretisierung, was unter guten Lebensbedingungen, die mit einem positiven subjektiven Wohlbefinden einhergehen, zu verstehen ist, können folgende Leitlinien¹³ herangezogen werden:

Ziel	Selbstbestimmtes und selbstständiges Leben im Alter
Leitlinien	Versorgung und Bedürfnisbefriedigung
	Es muss den Menschen möglich sein, sich mit den nötigen Gütern und Dienstleistungen zu versorgen und ihre Bedürfnisse (z.B. auch das Bedürfnis nach Freizeitangeboten) zu befriedigen.
	Soziale Kontakte, Teilnahme am öffentlichen Leben, altersübergreifende Integration
	Es muss den Menschen möglich sein, soziale Kontakte und soziale Netze aufzubauen und zu pflegen und am öffentlichen Leben teilzuhaben.
	Sicherheit und Gesundheit
	Es muss den Menschen möglich sein, sich sicher zu fühlen und ihre Gesundheit möglichst lange zu erhalten.
	Anregung
	Es muss den Menschen möglich sein, im Alltag kontinuierlich Anregungen für die Sinne und den Geist zu erhalten, denn Anregungen sind für das persönliche Wohlbefinden und den Erhalt von Fähigkeiten zum selbstbestimmten und selbstständigen Leben wichtig.

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für ein selbstbestimmtes und eigenständiges Leben.

Aus diesen Leitlinien ist ersichtlich, dass Mobilität, das heißt die Möglichkeit und Fähigkeit, Alltagswege zurücklegen zu können, eine der Grundvoraussetzungen für ein selbstbestimmtes und eigenständiges Leben im Alter ist. Mobilität bis ins hohe Alter ist entscheidend für den Erhalt von Selbstständigkeit und sozialer Integration und damit unverzichtbar für die körperliche, psychische und soziale Gesundheit, denn „mobil sein = dabei sein“: Mobil sein ermöglicht Versorgung und Bedürfnisbefriedigung (Einkaufen, Arztbesuche, außerhäusliche Freizeitaktivitäten usw.), die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben (Freunde besuchen, an Veranstaltungen und Freizeitaktivitäten teilnehmen usw.) und

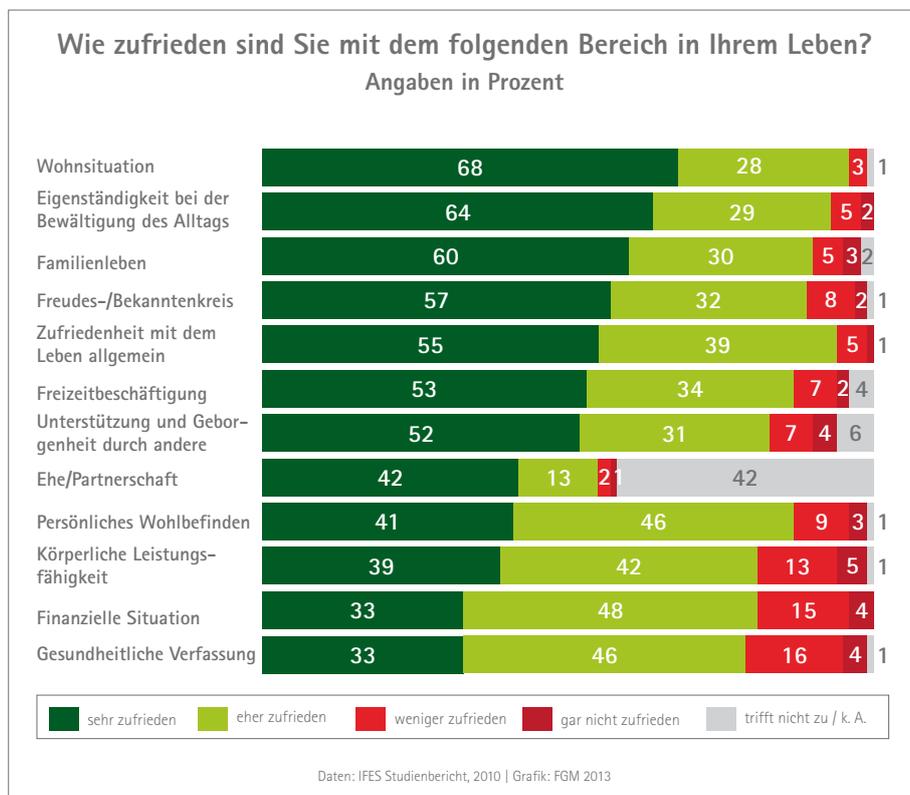
12 Vergleiche Amann, Anton: Lebensqualität und Lebenszufriedenheit. In: Hochaltrigkeit in Österreich. Eine Bestandsaufnahme. Hrsg.: Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz. Wien, 2009, S. 202ff.

13 Vergleiche Kreuzer, Volker: Altengerechte Wohnquartiere – Stadtplanerische Empfehlungen für den Umgang mit der demographischen Alterung auf kommunaler Ebene. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Blaue Reihe, Bd. 125. Hrsg.: Universität Dortmund, Institut für Raumplanung. Dortmund, 2006.

vielgestaltige Anregungen aus der Umwelt aufzunehmen. Darüber hinaus trägt aktive Mobilität (beispielsweise Zufußgehen) entscheidend zum Erhalt der Gesundheit bei.

Mobilität ist somit ein ganz entscheidender Lebensqualitätsfaktor. In einer Studie¹⁴ zur Lebensqualität im Alter, die 2010 im Auftrag des Österreichischen Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz erstellt worden ist, wurde neben anderen Indikatoren wie beispielsweise Lebenszufriedenheit und gesundheitliche Situation auch die Mobilität von Seniorinnen und Senioren in Österreich erhoben. Relevante Ergebnisse dieser Studie:

- Menschen zwischen 60 und 70 Jahren unterscheiden sich in den meisten Aspekten der empfundenen Lebensqualität nicht von der übrigen Erwachsenenbevölkerung.
- Der Großteil der befragten älteren Menschen ist mit seiner Lebenssituation bzw. seiner Lebensqualität in Bezug auf Wohnsituation, familiäre Einbindung, Bekanntenkreis und Autonomie bei der Alltagsbewältigung zufrieden.



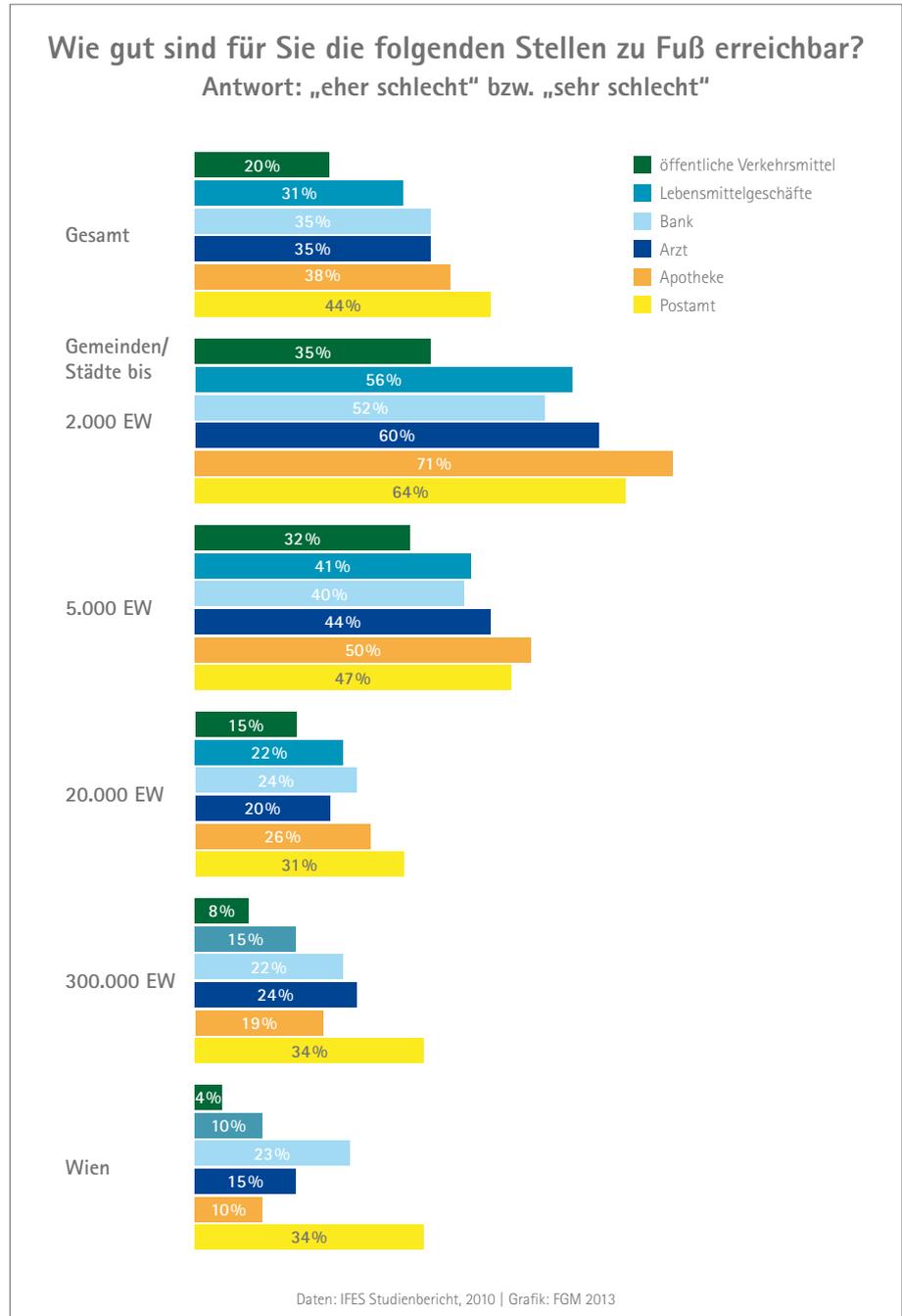
Ab dem 75. Lebensjahr treten vermehrt Probleme hinsichtlich Gesundheit, Mobilität und finanzieller Ressourcen auf.

Grafik 06. Lebenszufriedenheit der befragten über 65-Jährigen

- Die überwiegende Mehrzahl der Seniorinnen und Senioren ist körperlich und geistig weitgehend fit und entsprechend mobil.
- Rund ein Viertel der befragten über 60-Jährigen geht mehrmals täglich und 37% gehen zumindest einmal am Tag außer Haus. Bei den über 75-Jährigen nimmt die Außer-Haus-Mobilität deutlich ab, denn etwa ab dem 75. Lebensjahr treten vermehrt Probleme hinsichtlich der Gesundheit, der Mobilität und der finanziellen Ressourcen auf.
- Über 20% der alleine wohnenden über 75-Jährigen leiden an Vereinsamung. Diese Personengruppe verfügt meistens nur über ein geringes Einkommen, hat gesundheitliche Probleme, ist in ihrer Mobilität eingeschränkt und hat damit auch Probleme bei der Bewältigung ihres Alltags.

¹⁴ Lebensqualität im Alter. Befragung von Personen ab 60 Jahren. Studienbericht. Erstellt vom Institut für empirische Sozialforschung (IFES) im Auftrag des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz. Wien, 2010.

- Bei ca. 20% der befragten älteren Menschen ist kein Auto im Haushalt vorhanden, und von diesen älteren Menschen hat nur rund die Hälfte eine Mitfahrgelegenheit, um zum Arzt, zum Einkaufen, zur Bank etc. zu gelangen.
- Je kleiner die Gemeinde, desto schlechter ist auch die Versorgungssituation: 56% der älteren Menschen, die in Orten mit bis zu 2.000 EinwohnerInnen leben, können aufgrund fehlender Geschäfte zu Fuß keine Lebensmittel einkaufen, und 35% der Befragten beklagen, dass öffentliche Verkehrsmittel von ihrer Wohnung aus zu Fuß nicht oder nur sehr schwer erreichbar sind.



Grafik 07. Je kleiner die Gemeinde, desto schlechter die Erreichbarkeit zu Fuß

Damit wird klar ersichtlich, dass die gesellschaftspolitischen, sozialen, infrastrukturellen sowie verkehrs- und raumplanerischen Rahmenbedingungen unter Miteinbeziehung dieser immer größer werdenden Gruppe der über 65-Jährigen entsprechend gestaltet werden müssen, damit Menschen bis ins hohe Alter ihr Leben selbstbestimmt und selbstverantwortlich führen können.

3. Mobilität im Alter

3.1. Mobilitätsverhalten von Seniorinnen und Senioren

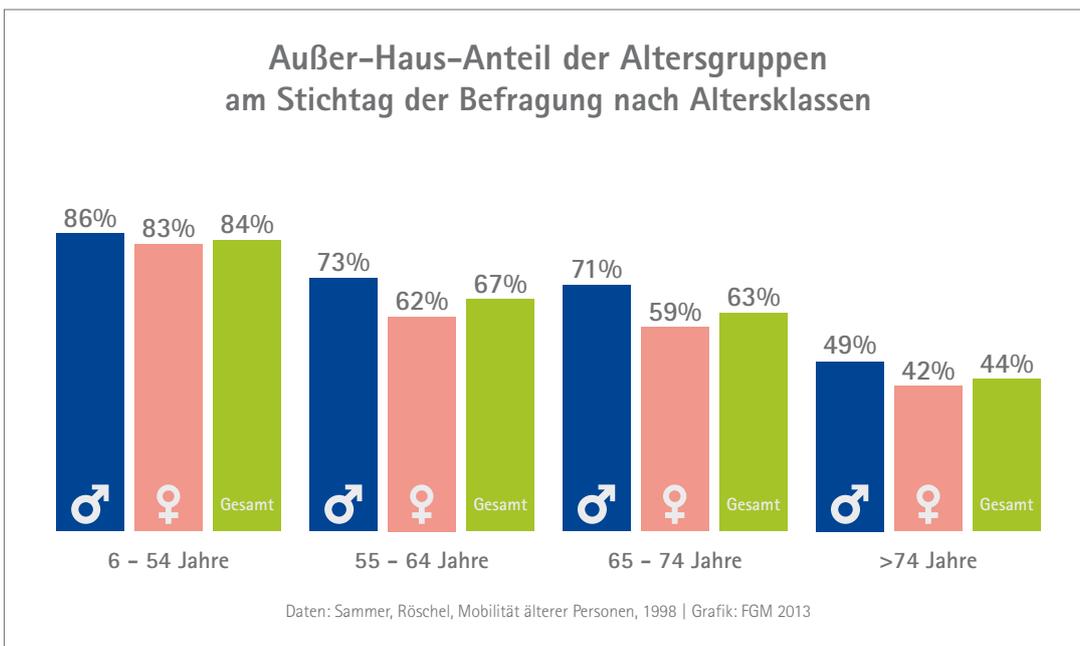
Mobilitätskennziffern

Außer-Haus-Anteil

Mobilität wird in der Verkehrswissenschaft üblicherweise in der Anzahl der Wege gemessen und verglichen. Als Wege sind außerhäusliche Aktivitäten definiert, die einer Ortsveränderung dienen zur Ausübung der Daseinsgrundfunktionen Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit oder Erledigung / Versorgung. Nicht jeder Mensch verlässt aber täglich sein Haus / seine Wohnung.

Sind im österreichischen Durchschnitt über die gesamte Bevölkerung gesehen 84% der Männer und 79% der Frauen außer Haus aktiv, so reduziert sich dieser Anteil mit zunehmendem Alter.

Die Anzahl der Wege sinkt mit zunehmendem Alter.



Grafik 08. Außer-Haus-Anteil der Altersgruppen am Stichtag der Befragung nach Altersklassen (Basis: Werktäglicher Personennormalverkehr der steirischen Wohnbevölkerung 1995)

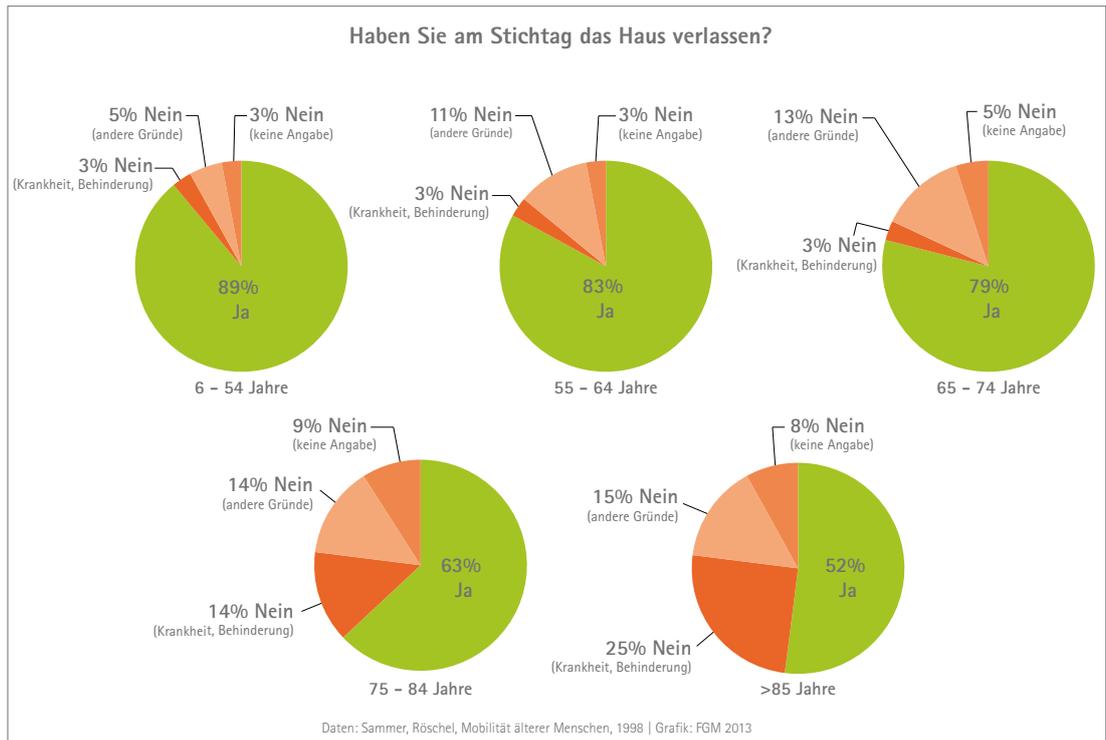
Es besteht ein deutlicher Zusammenhang zwischen der sozialen Eingebundenheit von älteren Menschen und ihrer Mobilität. Je enger alte Menschen in ein soziales Netzwerk eingebunden sind, umso öfter begeben sie sich außer Haus. Unter den alleinlebenden SeniorInnen (zum Großteil Frauen) fällt der Außer-Haus-Anteil niedriger aus als bei SeniorInnen in Zweipersonenhaushalten.¹⁵

Soziale Eingebundenheit erhöht den Außer-Haus-Anteil.

Gerd Sammer und Gerald Röschel haben in ihrer Untersuchung „Mobilität älterer Menschen in der Steiermark“¹⁶ die Hauptgründe gegen das Verlassen des Hauses am Stichtag ermittelt. Mit zunehmendem Alter werden die Gründe „Krankheit oder Behinderung“ immer öfter angeführt und erreichen mit mehr als 50% bei den Hochbetagten einen Spitzenwert.

15 SZENAMO – Szenarien zukünftiger Mobilität älterer Personen, Endbericht ERA-NET TRANSPORT 2010, FACTUM | ways2go | www2.fhg.at/verkehr/file.php?id=228

16 Sammer, G.; Röschel, G.: Mobilität älterer Menschen in der Steiermark | www.uni-graz.at/senioren/same.htm



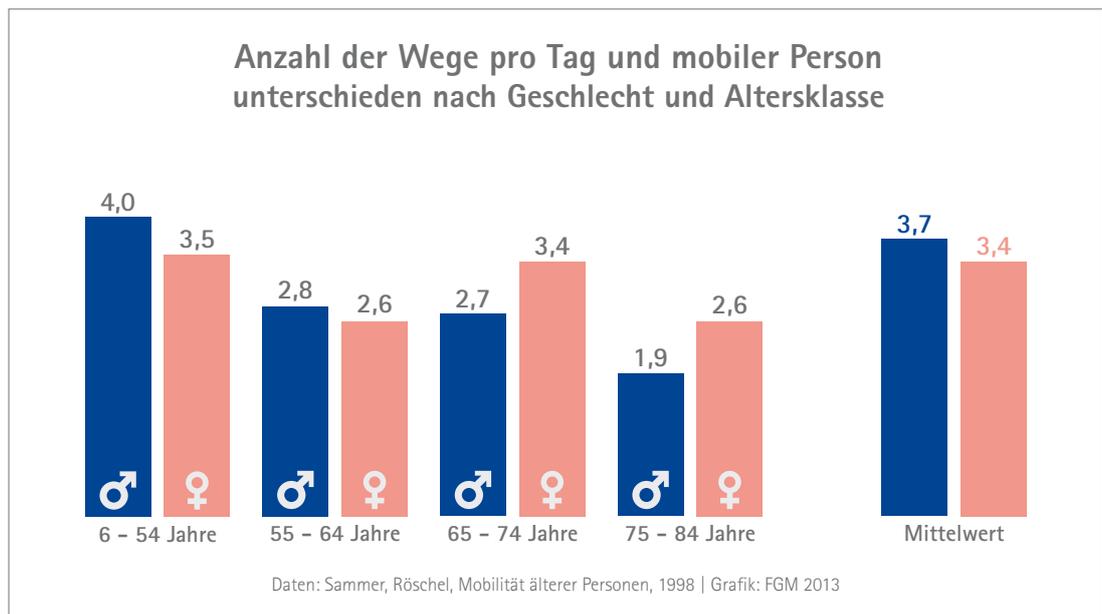
Grafik 09. Außer-Haus-Anteil und Gründe für Immobilität am Stichtag der Befragung nach Altersklassen (Basis: Werktäglicher Personennahverkehr der Grazer Wohnbevölkerung 1998)

Wege pro Tag, Entfernungen, Tageswegdauer

Die oben erwähnte Untersuchung von Sammer und Röschel in der Steiermark soll auch in weiterer Folge hier als Grundlage für Aussagen zu den Mobilitätskennziffern älterer Menschen dienen.

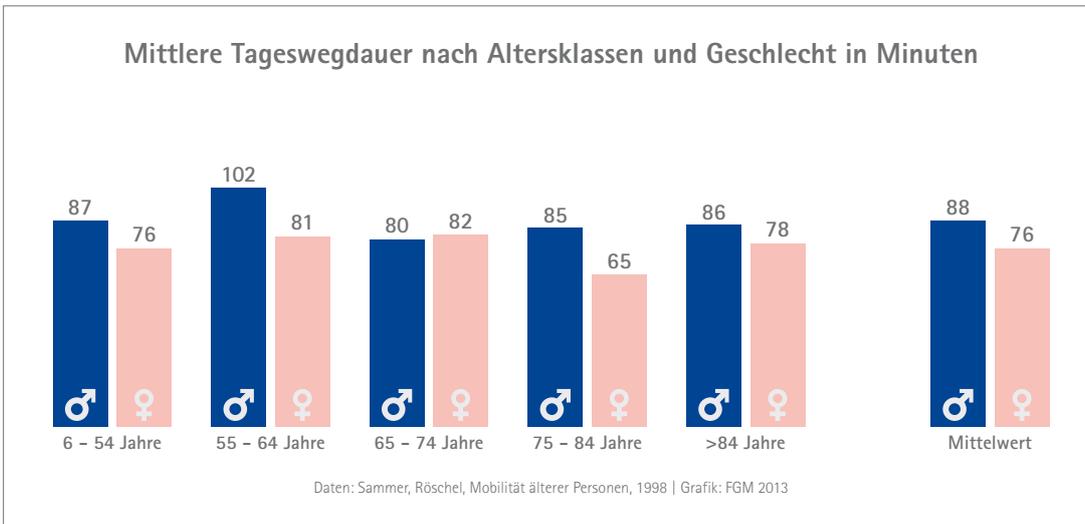
Mit zunehmendem Alter verringert sich der Außer-Haus-Anteil.

Die Anzahl der Wege pro mobiler Person nimmt mit zunehmenden Alter ebenfalls ab. Besonders auffällig ist, dass Männer deutlich weniger Wege zurücklegen als gleichaltrige Frauen. Werden im Schnitt in Österreich ca. 3,7 Wege pro Tag zurückgelegt, so sinkt dieser Wert mit zunehmendem Alter deutlich.



Grafik 10. Anzahl der Wege pro Tag und mobiler Person, unterschieden nach Geschlecht und Altersklasse in der Steiermark

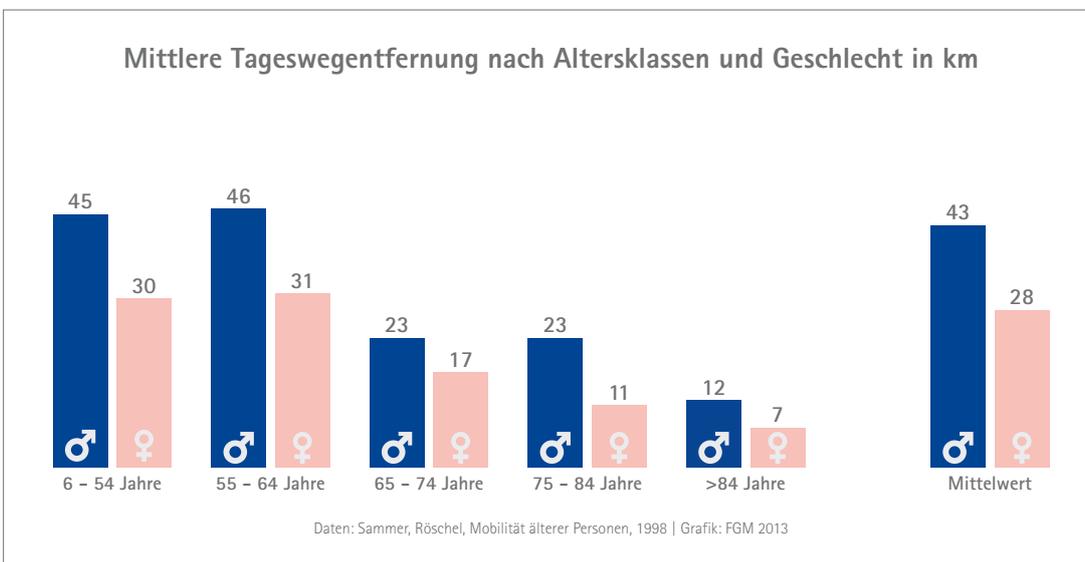
Die Unterwegszeit oder Tageswegdauer, also jene Zeit kumuliert, die eine mobile Person über den ganzen Tag hinweg im Verkehr verbringt, ist relativ konstant in den unterschiedlichen Altersklassen. Deutlichere Unterschiede gibt es zwischen Männern und Frauen. Frauen sind durchwegs etwas kürzer unterwegs als Männer.



Grafik 11. Mittlere Tageswegdauer nach Altersklassen und Geschlecht in Minuten (Basis: Werktäglicher Personennormalverkehr der steirischen Wohnbevölkerung 1995 ohne nicht-mobile Personen)

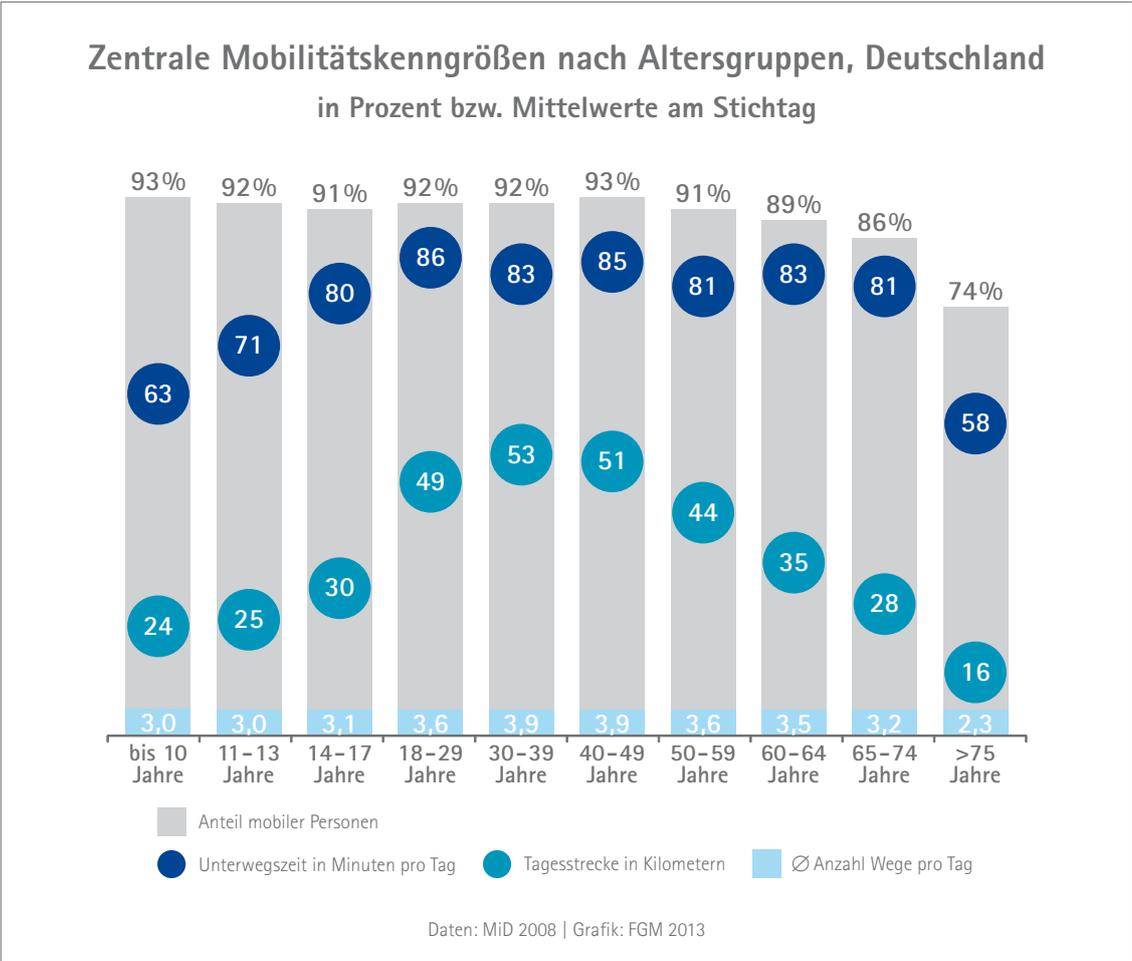
Die mittlere Tageswegentfernung nimmt mit zunehmendem Alter drastisch ab. Der Aktionsradius von pensionierten bzw. alten Personen ist deutlich reduziert. Alte Menschen suchen sich vermehrt Aktivitäten näher zum Wohnumfeld als jüngere Personen. Hand in Hand damit geht auch die Verkehrsmittelwahl – siehe auch weiter unten.

Der Aktionsradius älterer Menschen sinkt.



Grafik 12. Mittlere Tageswegentfernung nach Altersklassen und Geschlecht in km (Basis: Werktäglicher Personennormalverkehr der steirischen Wohnbevölkerung 1995 ohne nicht mobile Personen)

Im Rahmen der umfangreichen Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) 2008 wurden die selben Kenngrößen ermittelt. Der Vergleich der Daten aus Österreich und Deutschland zeigt leichte Unterschiede vor allem hinsichtlich der Tageswegstrecken, die in Deutschland höher sind. Hingegen ist die Unterwegszeit bei Personen in Österreich im Durchschnitt höher als in Deutschland. Die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Tag ist in beiden Ländern in etwa ident.



Grafik 13. Zentrale Mobilitätskenngrößen nach Altersgruppen, Deutschland 2008.¹⁷

Verkehrszwecke

Die Bedeutung der einzelnen Daseinsgrundfunktionen und damit auch der Zwecke, die sich aus dem Zurücklegen von Wegen zwischen den unterschiedlichen Funktionen ergeben, verändert sich signifikant etwa mit dem Pensionsantrittsalter. Während die Daseinsgrundfunktion „Wohnen“ konstant dominant bleibt, nimmt bei älteren Menschen die Bedeutung der Funktionen „Arbeiten“ und „Ausbildung“ stark ab. Dafür gewinnen die Funktionen „Einkaufen“, „Freizeit / Erholen“ und „Erledigung“ deutlich an Bedeutung.

Im Rahmen der österreichweiten Haushaltserhebung zum Bundesverkehrsweplan haben Herry und Sammer folgende Daten erhoben:

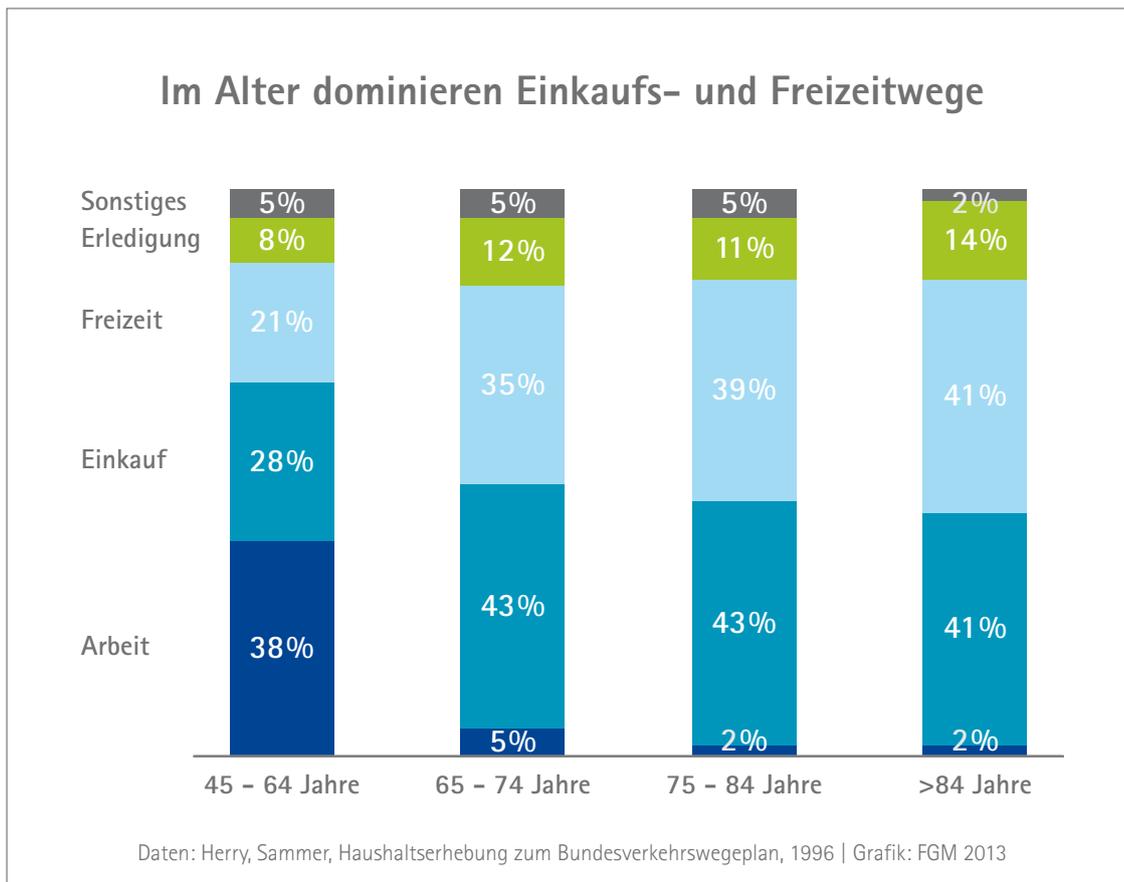
Einkaufen dominiert mit mehr als 40% aller Wege pro Tag, gefolgt von Freizeitwegen. Allein aus diesen Daten wird ersichtlich, dass ein funktional gut durchmischtes Wohnumfeld für die Gruppe der älteren Menschen besonders wichtig ist. Nahversorgung, Freizeiteinrichtungen aber auch gesundheitliche Versorgung sollten, wenn möglich, vor allem fußläufig erreichbar sein.

In Zukunft werden die Freizeitwege der alten Menschen weiter zunehmen. Die einmal gewählte Mobilitätsform in jüngeren Jahren wird voraussichtlich auch im Alter beibehalten werden. Es ist davon auszugehen, dass der Pkw dominieren wird.¹⁸

Einkaufen und Freizeit werden die wichtigsten Verkehrszwecke bei alten Menschen.

¹⁷ Daten aus: Mobilität in Deutschland 2008. infas Ergebnisbericht „Struktur - Aufkommen - Emissionen - Trends“. Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Bonn und Berlin. Bonn/Berlin, 2010, S. 75.

¹⁸ SZENARIO – Szenarien zukünftiger Mobilität älterer Personen, Endbericht ERA-NET TRANSPORT 2010, FACTUM | ways2go | www2.ffg.at/verkehr/file.php?id=228



Grafik 14. Im Alter dominieren Einkaufs- und Freizeitwege¹⁹

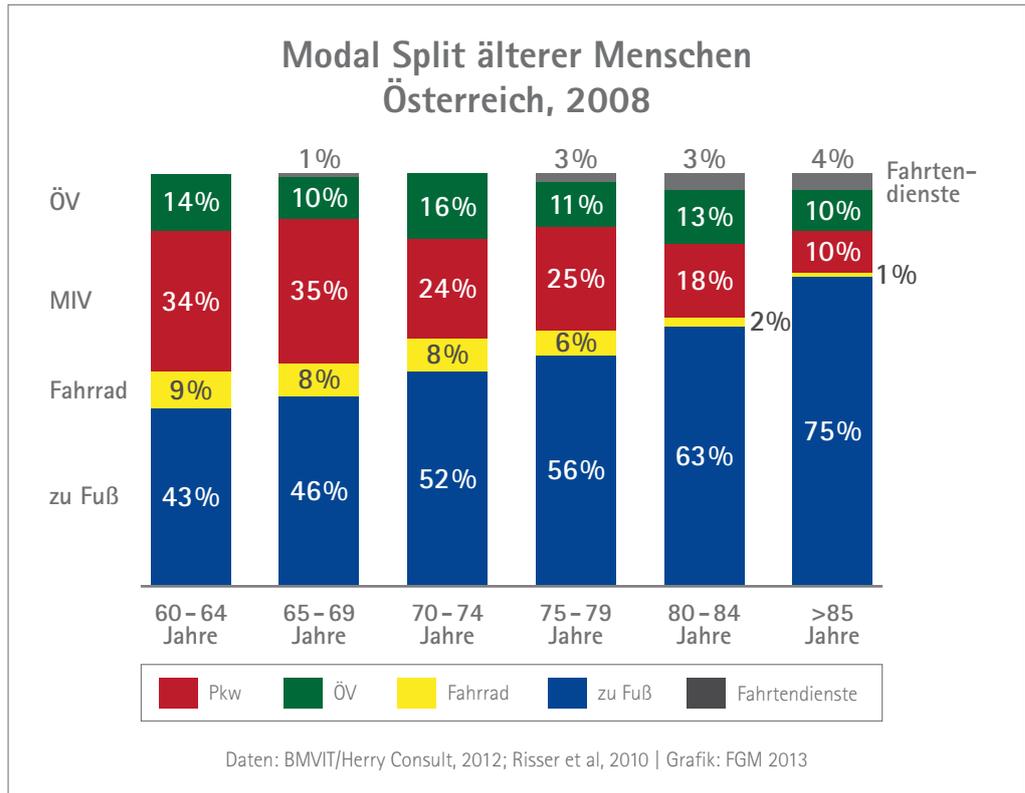
Verkehrsmittelaufteilung

Werden alle Wege jener Personen, die in einem bestimmten Gebiet wohnen (z.B. in Österreich), erfasst (Stichprobenerhebung in Haushalten), so kann festgestellt werden, wie viele Wege mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Die Gesamtzusammenstellung der Verkehrsmittelwahl, der sogenannte „Modal Split“, zeigt für ältere Menschen folgende Besonderheiten:

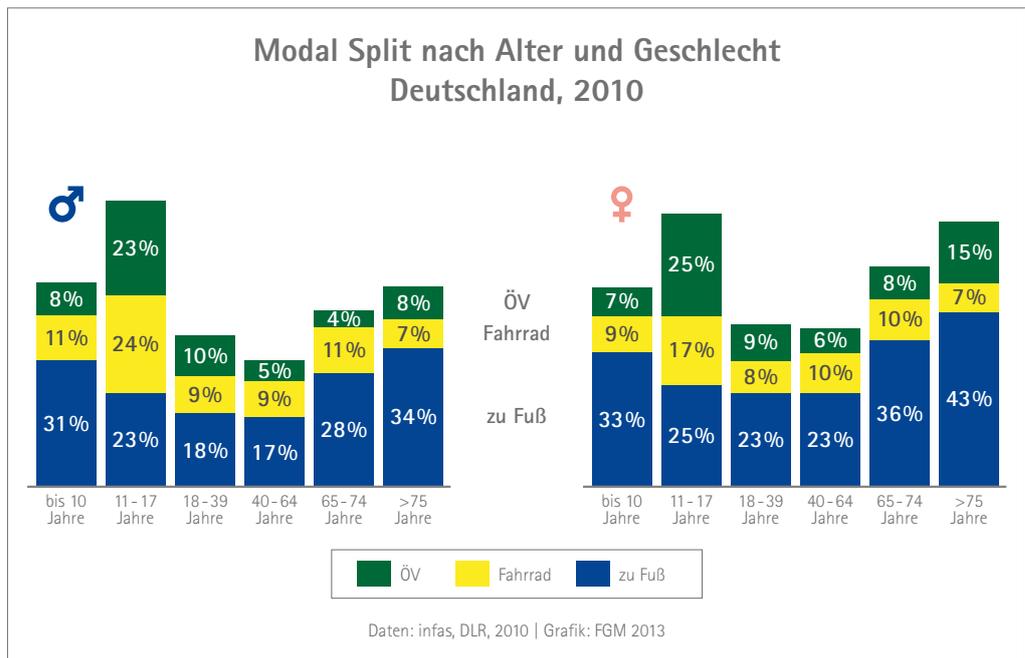
- Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, steigen mit zunehmendem Alter stark an. Bei den hochbetagten Personen (über 85-Jährige) sind es mehr als sieben von zehn Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden. Das Zufußgehen ist demnach für ältere Menschen die wichtigste Mobilitätsform.
- Der Radanteil ist bei den älteren Menschen relativ konstant und nimmt erst bei den Hochbetagten (über 80-Jährige) signifikant ab.
- Während bei den Menschen zwischen 45 und 60 Jahren der Auto-LenkerInnen-Anteil bei 47% liegt (fast jeder zweite Weg wird mit dem Auto als FahrerIn zurückgelegt), so sinkt dieser Wert mit zunehmendem Alter deutlich ab. Mit der Zunahme des Führerscheinbesitzes und der Fahrzeugverfügbarkeit der zukünftigen älteren Menschen (Baby-Boomer) wird sich diese Abnahme jedoch in absehbarer Zukunft stark einbremsen.
- Der Öffentliche Verkehr weist bei den älteren Menschen zunehmende Anteile auf, nimmt jedoch bei den Hochbetagten wieder ab. Hier könnte es in Zukunft zu einer Abnahme aus dem bereits oben genannten Gründen kommen.

Im Alter ist das Zufußgehen die dominierende Mobilitätsform.

¹⁹ Daten aus: Senioren & Mobilität. In: Wissenschaft und Verkehr 1/1999. Hrsg.: VCÖ. Wien, 1999, S. 18.



Grafik 15. Modal Split nach Alter, Österreich 2008²⁰



Grafik 16. Modal Split nach Alter und Geschlecht, Deutschland 2010²¹

Wann sind ältere Menschen unterwegs – Tagesganglinien

Ältere Menschen erledigen ihre Wege vorwiegend am Vormittag. Im Gegensatz zu Berufstätigen, Kindern und Jugendlichen, die ihre Verkehrsspitze vor allem in der frühmorgendlichen Rushhour zwischen 7:00 und 9:00 Uhr haben, beginnt die stärkste Ausprägung bei den älteren Menschen erst ab ca. 9:00 Uhr.

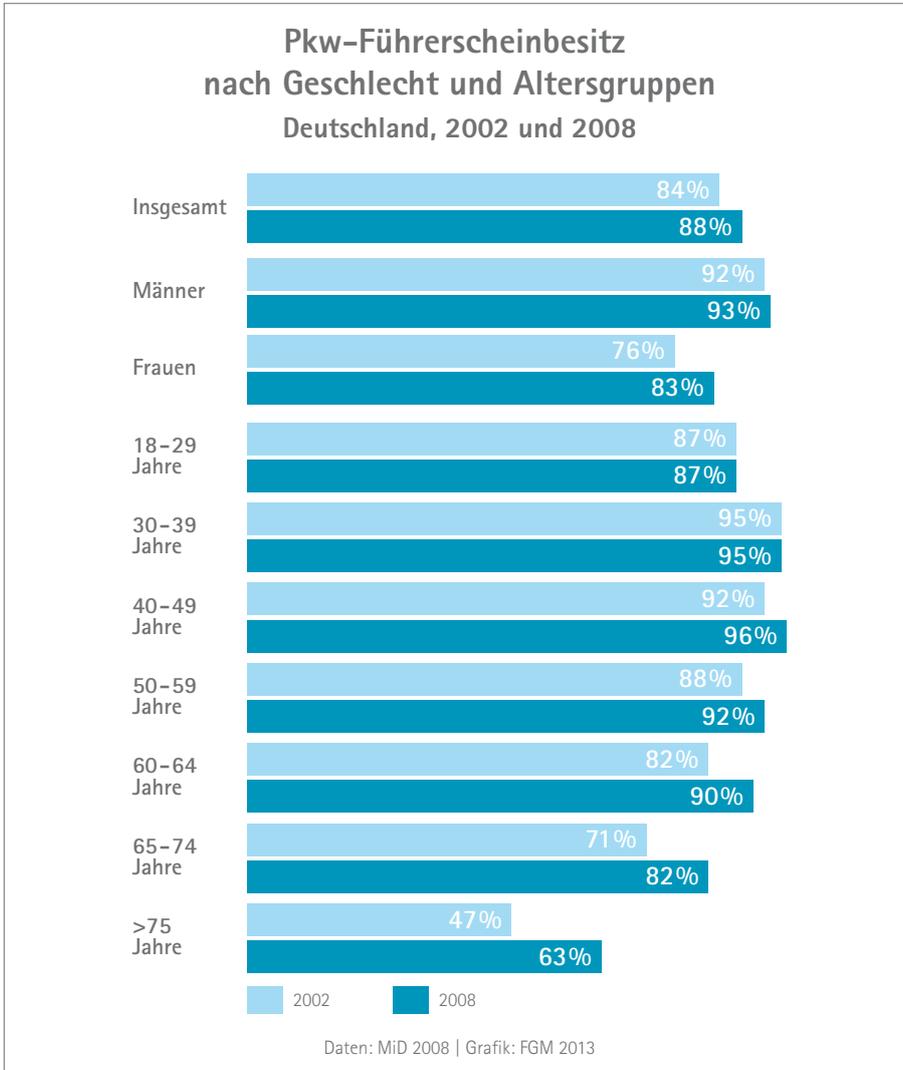
²⁰ Daten aus: Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen. Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien, 2013, S. 35.

²¹ Daten aus: Fußverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Besonderheiten. Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien, 2012, S. 31.

Führerscheinverfügbarkeit

Die Erhebung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahre 2008 weist für die deutsche Gesamtbevölkerung eine Führerscheinverfügbarkeit von 88% aus (Männer 93% und Frauen 83%). Bei der Altersgruppe der über 65-Jährigen liegt dieser Anteil noch bei 82%. Signifikant hat auch der Pkw-Führerscheinbesitz bei den über 75-Jährigen zugenommen. 2002 besaßen 47% einen Pkw-Führerschein, 2008 sind es bereits 63%.²²

Führerschein- und Pkw-Verfügbarkeit werden in Zukunft besonders bei alten Menschen stark ansteigen.



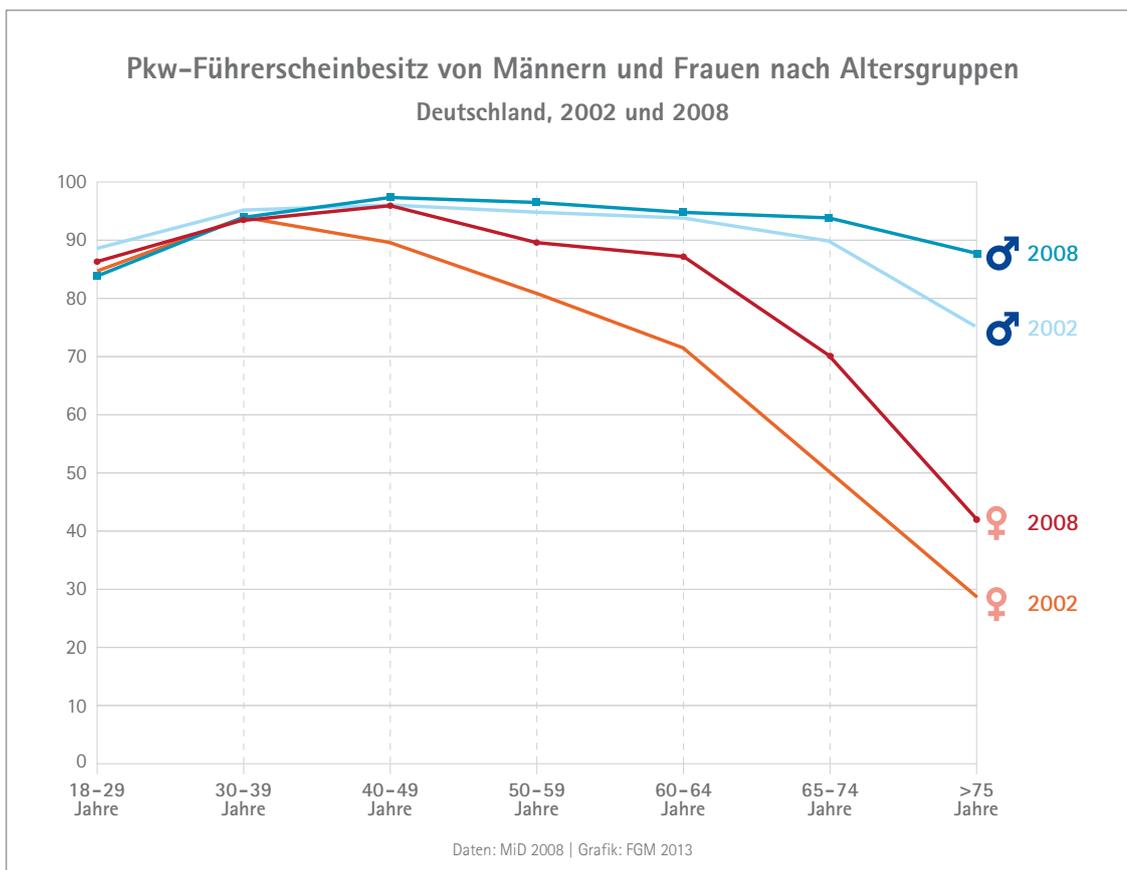
Grafik 17. Pkw-Führerscheinverfügbarkeit von Männern und Frauen nach Altersgruppen

Fest steht, dass vor allem die Frauen in Bezug auf die Fahrerlaubnis in Zukunft stark aufholen werden.

In Österreich sind die Zahlen in etwa ähnlich, und die Prognose ist vergleichbar mit Deutschland. Für das Mobilitätsverhalten der älteren Teile der Bevölkerung bedeutet das in Zukunft, dass sich die Automobilität aller Wahrscheinlichkeit nach erhöhen wird.

Ein Vergleich der Führerscheinbesitzdaten für die Jahre 2002 und 2008 zeigt beispielsweise sowohl bei Männern als auch bei Frauen im höheren Alter eine Zunahme von guten 10-Prozentpunkten in nur sechs Jahren.

²² Mobilität in Deutschland (MiD) 2008. infas Ergebnisbericht „Struktur - Aufkommen - Emissionen - Trends. Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Bonn und Berlin. Bonn/Berlin, 2010.



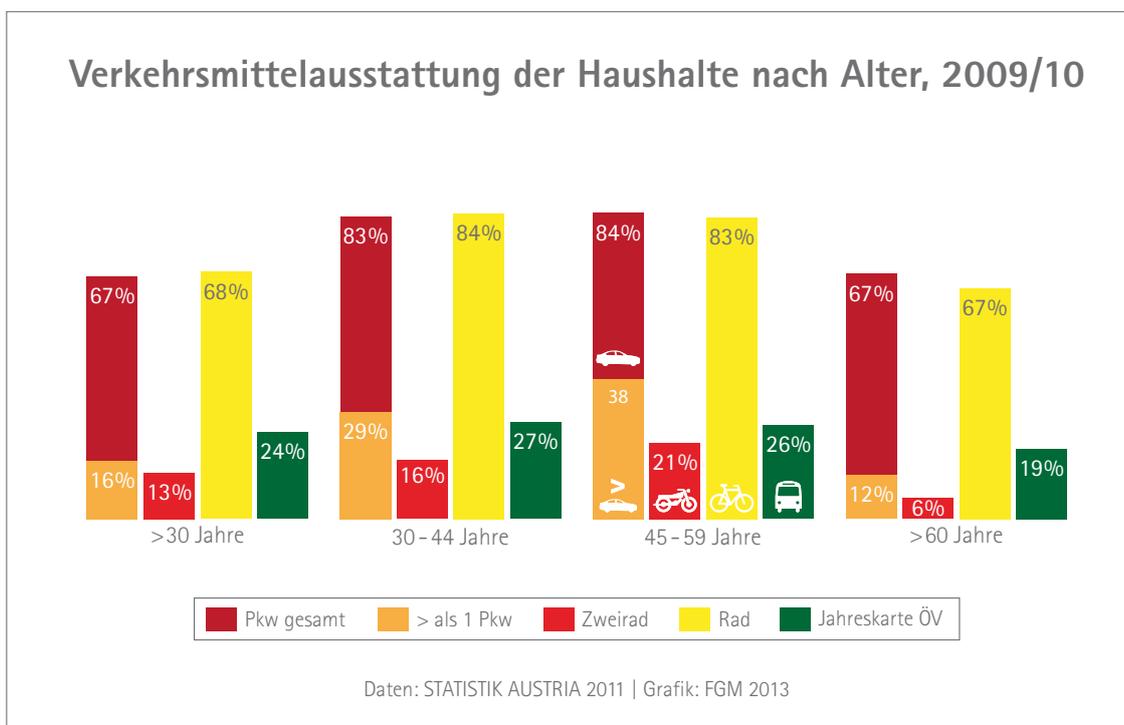
Grafik 18. Pkw-Führerscheinbesitz von Männern und Frauen nach Altersgruppen, Deutschland, 2002 und 2008.²³



²³ Mobilität in Deutschland (MiD) 2008. infas Ergebnisbericht „Struktur - Aufkommen - Emissionen - Trends. Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Bonn und Berlin. Bonn/Berlin, 2010, S. 71.

Zur bereits erwähnten erhöhten Verfügbarkeit des Führerscheins kommen noch ein verbesserter Zugang zum Pkw (z. B. erhöhter Fahrzeugbesitz bei den älteren Menschen), ein statistisch besserer Gesundheitszustand, der das Fahren im höheren Alter erlaubt, die räumliche Entwicklung besonders im suburbanen und im ländlichen Raum sowie ein in jüngeren Jahren „erlerntes“ Mobilitätsverhalten, das eine Autonutzung zur Gewohnheit werden ließ. Wenn es gelingt, dass Menschen im mittleren Lebensalter das Fahrrad als gewohntes Verkehrsmittel für kurze und mittlere Distanzen einsetzen, dann kann davon ausgegangen werden, dass dieses Mobilitätsverhalten auch im Alter beibehalten wird.

Vom Standpunkt der Verfügbarkeit sind sowohl Pkw als auch Fahrrad gleichmäßig verteilt bei den Altersgruppen. Es ist also vor allem im jüngeren und mittleren Alter notwendig, die Weichen in Richtung nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu stellen – ganz nach dem Prinzip: „Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr“.



Grafik 19. Verkehrsmittelausstattung der Haushalte nach Alter, Österreich 2009/10²⁴

24 Daten aus: Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen. Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien, 2013, S. 14.

Die Gruppe der alten Menschen ist inhomogen

Egal, nach welchen Gesichtspunkten oder Methoden versucht wird, alte Menschen zu kategorisieren – und es gibt hier wirklich viele Möglichkeiten und Ansätze –, das Ergebnis bleibt immer dasselbe: Diese Bevölkerungsgruppe ist weit davon entfernt, homogen zu sein. Zu viele unterschiedliche Faktoren spielen hier mit und bestimmen grundlegend das Mobilitätsverhalten.

Faktoren, die das Mobilitätsverhalten älterer Menschen entscheidend beeinflussen, sind laut dem deutschen Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung ILS:²⁵

- Persönliche Gesundheit und persönliche Fähigkeiten respektive auch Mobilitätsbeeinträchtigungen
- Soziale und ökonomische Rahmenbedingungen (wie z.B. soziales Netz, Einkommenssituation etc.)
- Räumliche und infrastrukturelle Rahmenbedingungen (wie z.B. Siedlungsstruktur, Wohnumfeld, Verkehrsangebote, vorhandene Versorgungs-/Serviceeinrichtungen, Mobilitätsangebote etc.)
- Subjektive Faktoren (wie z.B. Einstellungen und Wertorientierungen)



© Foto: Harry Schiffer

Alte Menschen sind keine einheitliche Gruppe – das macht auch das Planen nicht unbedingt einfach.

Ergänzend wären hier auch noch vorhandene Informationen zu erwähnen. Aus dem Zusammenspiel dieser Faktoren entwickelt sich der persönliche Mobilitätsstil. In einer empirischen Studie²⁶ des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung zum Mobilitätsverhalten älterer Menschen in Nordrhein-Westfalen wurden folgende Teilgruppen älterer Menschen charakterisiert, deren Mobilitätsverhalten sich deutlich unterscheidet:

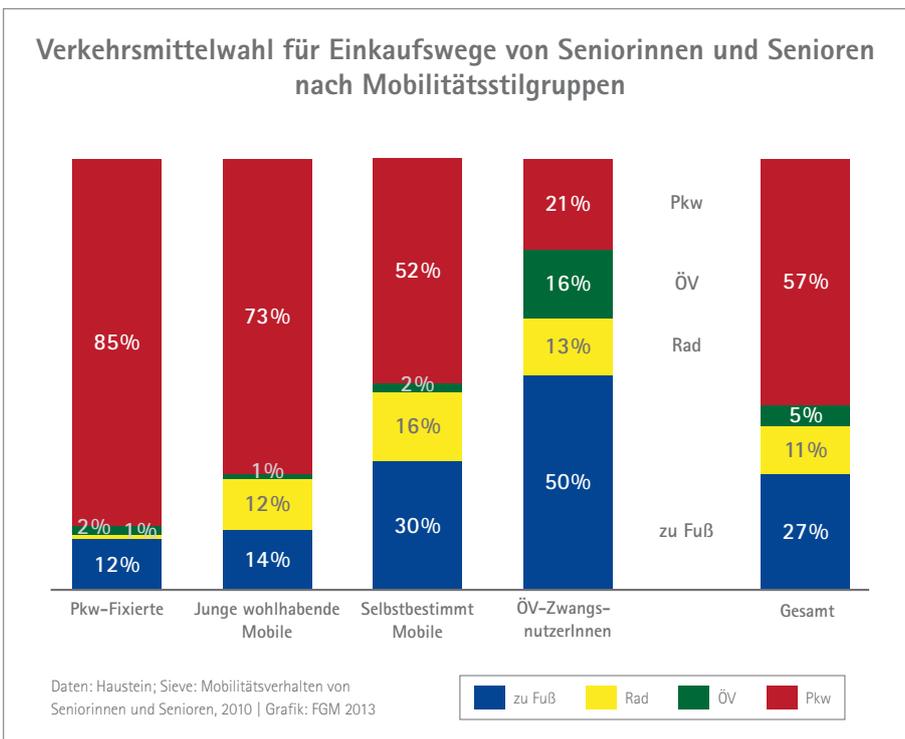
- „Pkw-Fixierte“ sind häufig auf ihren Pkw angewiesen, da sie in der Regel weniger zentral wohnen oder aus anderen Gründen Schwierigkeiten haben, öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad zu nutzen. Für sie ist Autofahren deutlicher mit Spaß und Unabhängigkeit verbunden. Bemerkenswert ist ihre negative Bewertung von öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Radfahren und dem Zufußgehen.

²⁵ Haustein, Sonja: Mobilitätsverhalten von Seniorinnen und Senioren – zur Entwicklung zielgruppenspezifischer Mobilitätsangebote. In: ILS-Trends 1/10. Hrsg.: ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH. Dortmund, 2010.

²⁶ ILS-Projekt Segmentierung von Senioren zur Entwicklung zielgruppenspezifischer Mobilitätsangebote. Dortmund, 2010.

- „Junge wohlhabende Mobile“ verfügen fast alle über einen Pkw und mehr als die Hälfte von ihnen legt damit jährlich über 10.000km zurück. Charakteristisch für sie ist ein hohes subjektives Mobilitätsbedürfnis. Sie wohnen eher am Stadtrand oder in den Vororten. Aus dieser Gruppe sind ca. 20% noch berufstätig und in der Freizeit sehr aktiv. Unter den „Jungen wohlhabenden Mobilen“ ist der Männeranteil überdurchschnittlich hoch, und sie sind mit durchschnittlich 68 Jahren die jüngste Gruppe. Ihr Nettoeinkommen und Bildungsniveau liegen deutlich über dem der anderen Gruppen.
- „Selbstbestimmt Mobile“ haben einen guten Zugang sowohl zum Pkw als auch zum Öffentlichen Verkehr und weisen die positivste Einstellung gegenüber dem Radfahren und Zufußgehen auf. Von ihnen wird kein Verkehrsmittel ausgeschlossen und sie sind auch von keinem Verkehrsmittel abhängig.
- „ÖV-ZwangsnutzerInnen“ verfügen am seltensten über ein Auto; nur ein Drittel von ihnen besitzt überhaupt einen Führerschein. Sie können ihre Ziele gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen und sie empfinden die ÖV-Nutzung als einfach. „ÖV-ZwangsnutzerInnen“ wohnen auch wegen des fehlenden Pkw eher innenstadtnah und profitieren von einer guten ÖV-Anbindung.

Die folgende Grafik zeigt am Beispiel von Einkaufswegen recht deutlich die Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Mobilitätsstilgruppen.



Grafik 20. Verkehrsmittelwahl für Einkaufswegen von Seniorinnen und Senioren nach Mobilitätsstilgruppen²⁷

Ein ganz entscheidender Faktor für das Mobilitätsverhalten im Alter ist das im Verlauf des Lebens „erlernte“ Mobilitätsmuster, denn Seniorinnen und Senioren versuchen üblicherweise ihren gewohnten Mobilitätsstil so lange wie möglich beizubehalten.

²⁷ Daten aus: Haustein S.; Sieve, M.: Mobilitätsverhalten von Seniorinnen und Senioren – zur Entwicklung zielgruppenspezifischer Mobilitätsangebote. In: ILS-Trends. Entwicklungen in NRW. Dortmund, 2010.

Es wird nicht einfach werden, den erlernten „Lebensstil“ zu ändern.

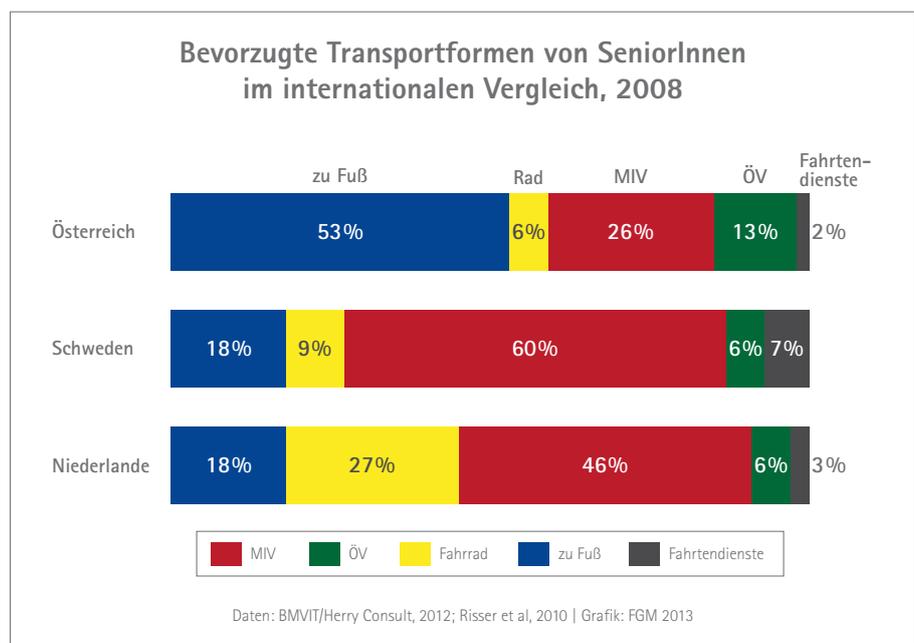
Multimodalität als Mittel zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen.

Ein wesentlicher Risikofaktor für den Verlust von Mobilität im Alter ist ein monomodaler, autozentrierter Lebensstil:

Menschen, die in ihrer täglichen Mobilität auf ein einziges Verkehrsmittel (im Speziellen das Auto) „fixiert“ sind, sind besonders gefährdet, immobil zu werden, wenn sie beispielsweise aus gesundheitlichen oder ökonomischen Gründen dieses Verkehrsmittel nicht mehr nutzen können.

Dieser Aspekt gewinnt zunehmend an Bedeutung: Einerseits sind in der „Baby-Boomer“-Generation (die bald ins Seniorenalter kommt) der Auto- und Führerscheinbesitz, die Auto-Affinität und die subjektive Auto-Abhängigkeit ungleich höher als in der Generation der heutigen „Alten“ und andererseits wird auch die objektive Auto-Abhängigkeit vor allem in suburbanen Räumen und in ländlichen Regionen durch die zunehmende Zentralisierung der Versorgungseinrichtungen immer größer.

Um Menschen Mobilität bis ins hohe Alter zu ermöglichen, ist es daher immens wichtig, multimodale Mobilitätsmuster auch schon in jüngeren Jahren zu fördern und Rahmenbedingungen zu schaffen, die möglichst allen Menschen multimodale Mobilität ermöglichen. Vergleiche dazu auch unter dem Kapitel 4.4 „Maßnahmen für das Unterwegssein mit dem Pkw“.



Grafik 21. Internationaler Vergleich zwischen Österreich, Schweden und den Niederlanden²⁸

Ein internationaler Vergleich bezüglich der von SeniorInnen bevorzugten Transportformen zeigt auch, dass in Österreich die alten Menschen sehr auf das Zufußgehen setzen (53 %), während in Schweden und den Niederlanden der Pkw das beliebteste Verkehrsmittel ist. Deshalb erscheint es sinnvoll, wenn von Seiten der PlanerInnen und EntscheidungsträgerInnen mehr in diesen Bereich investiert wird bzw. wenn dieser Bereich mehr Berücksichtigung findet.

²⁸ Daten aus: Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen. Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien, 2013, S. 82.

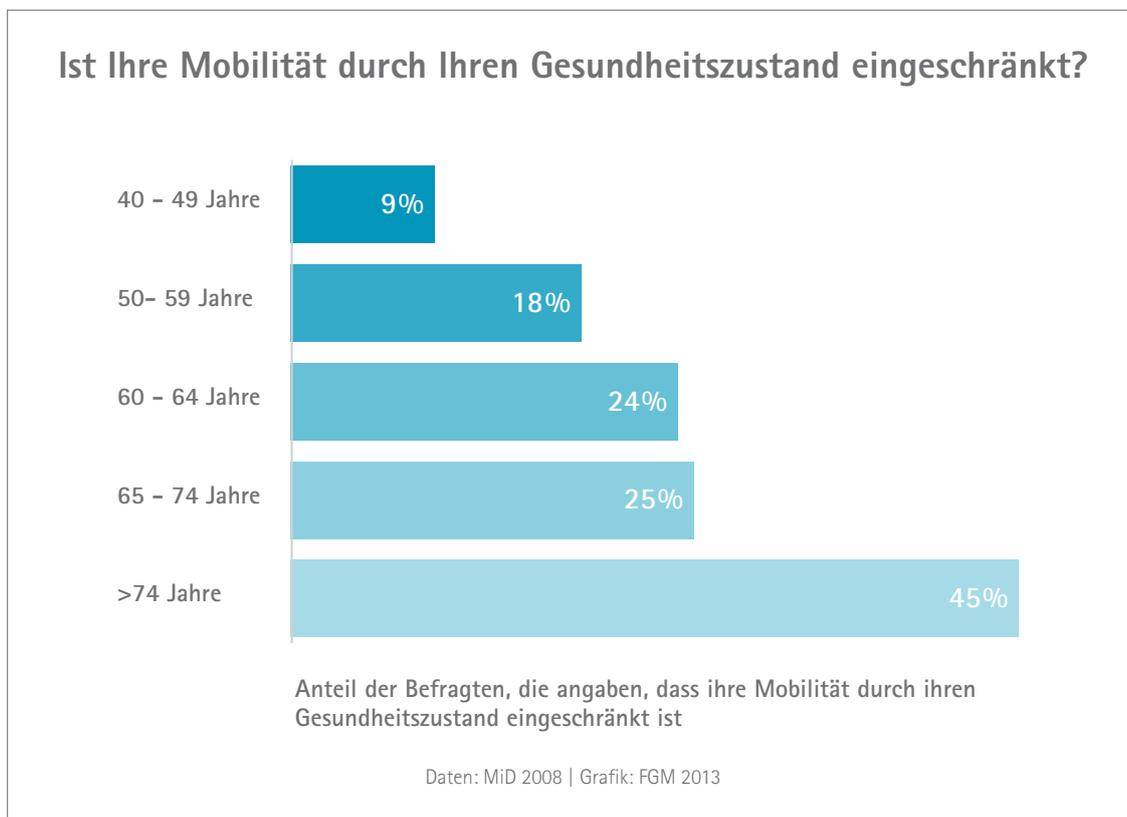
3.2. Mobilität und Gesundheit bzw. Mobilitätseinschränkungen im Alter

Mobilitätseinschränkungen

25–40% der Bevölkerung in Österreich sind von Mobilitätseinschränkungen betroffen.²⁹ Dazu zählen natürlich nicht ausschließlich alte Menschen, sie nehmen jedoch einen Großteil dieser Gruppe ein. 48,3% der Männer und 48,5% der Frauen über 60 Jahre sind dauerhaft von einer Einschränkung betroffen.³⁰

Es ist individuell sehr unterschiedlich, wie stark und wann altersbedingte Veränderungen im Lebensverlauf auftreten. Allgemein ist es allerdings so, dass die Beeinträchtigung der Mobilität mit steigendem Alter zunimmt. Die folgende Grafik zeigt die Ergebnisse der bereits erwähnten Studie „Mobilität in Deutschland“, in der die Frage „Ist Ihre Mobilität durch Ihren Gesundheitszustand eingeschränkt?“ an Menschen verschiedener Altersgruppen gestellt wurde.

Der Anteil der dauerhaft mobilitätseingeschränkten alten Personen beträgt beinahe 50%.



Grafik 22. Mobilitätseinschränkung älterer Menschen durch Gesundheitszustand, Deutschland 2008³¹

Es zeigt sich, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen mit fortschreitendem Alter zunehmen. Im Jahr 2008 gaben neun Prozent der 40- bis 49-Jährigen an, eine gesundheitliche Beeinträchtigung zu haben, bei den über 75-Jährigen liegt der Wert bei 45 Prozent.

29 EGALITÉplus - Ein gleichberechtigter Alltag im Verkehrsgeschehen – Quantifizierung von mobilitätsbeeinträchtigten Personengruppen, 2011 | ways2go | www.egaliteplus.at

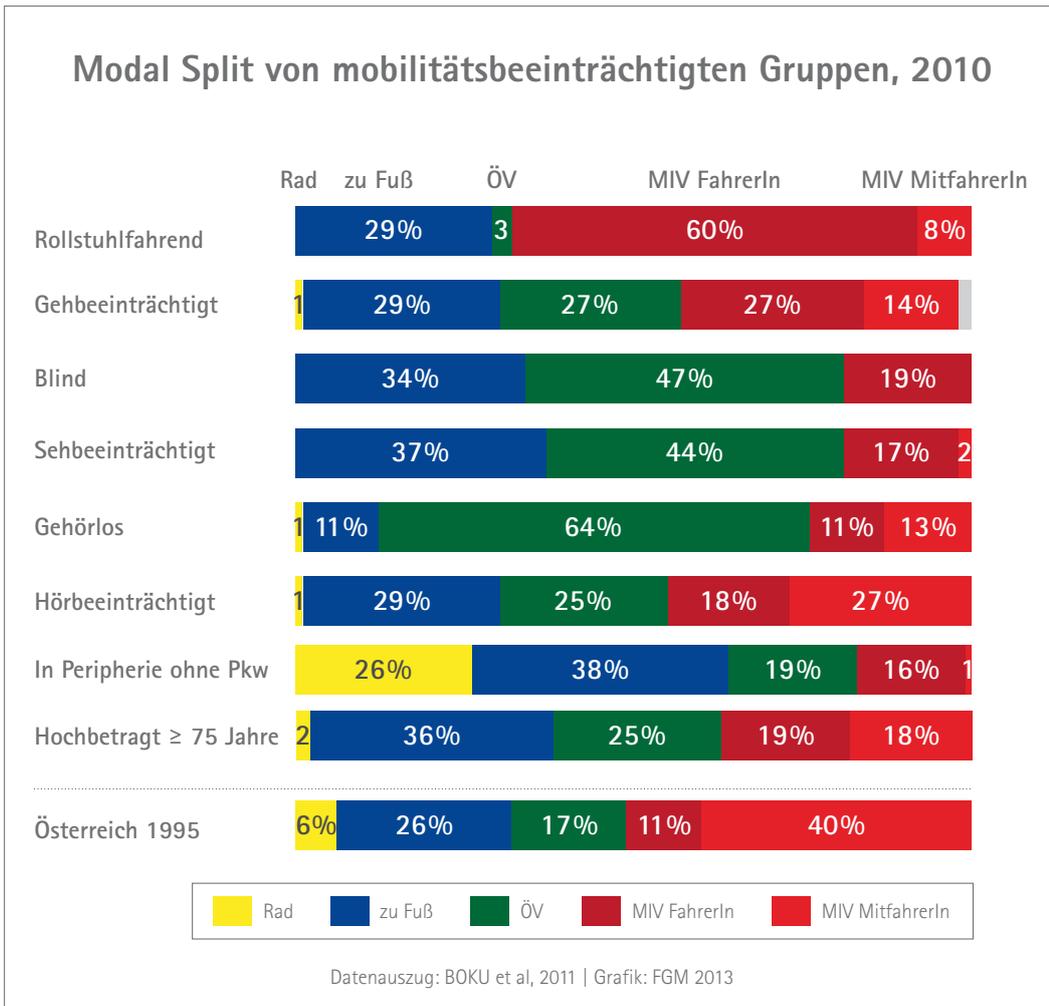
30 Zu Fuß im höheren Alter – mobil bleiben: sicher, komfortabel, selbstbewusst. Leitfaden für PlanerInnen, EntscheidungsträgerInnen und MultiplikatorInnen. Hrsg.: BMVIT. Wien, 2011.

31 Daten aus: Mobilität in Deutschland (MiD) 2008. infas Ergebnisbericht „Struktur - Aufkommen - Emissionen - Trends. Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Bonn und Berlin. Bonn/Berlin, 2010, S. 86.

Altersbedingte Veränderungen haben Relevanz in Bezug auf die Mobilität.

Von den vielen altersbedingten Veränderungen haben vor allem die folgenden besondere Relevanz in Bezug auf die Mobilität:

Altersbedingte Veränderungen	Relevanz für Mobilität
Veränderungen im Sehen	
<ul style="list-style-type: none"> - Verminderte Sehschärfe - Altersweitsichtigkeit - Vermehrter Lichtbedarf - Schlechtere Kontrastwahrnehmung - Erhöhte Blendempfindlichkeit - Verzögerte Scharfeinstellung - Verzögerte Hell-Dunkel-Adaption - Beeinträchtigte Tiefenwahrnehmung - Einengung des Gesichtsfeldes 	<ul style="list-style-type: none"> - Schwierigkeiten bei der Aufnahme visueller Informationen - Stolper- und Sturzgefahr, weil Höhenunterschiede schlechter wahrgenommen werden - Schlechte visuelle Wahrnehmung an „grauen Tagen“, in der Dämmerung und bei Dunkelheit - Schwierigkeiten bei schneller Änderung der Lichtverhältnisse - Schwierigkeiten bei rascher Entfernungsänderung von betrachteten Objekten - Schwierigkeiten bei Abschätzung von Entfernungen - Bewegungen und Gegenstände am Rande des Gesichtsfelds werden verspätet wahrgenommen
Veränderungen im Hören	
<ul style="list-style-type: none"> - Altersschwerhörigkeit - Beeinträchtigung der Sprachwahrnehmung - Probleme bei der Lokalisation von Geräuschquellen 	<ul style="list-style-type: none"> - Schwierigkeiten in der Kommunikation - Schwierigkeiten beim Verstehen von Lautsprecherdurchsagen - Herannahende Fahrzeuge werden erst verspätet wahrgenommen - Akustische Warnungen werden nicht wahrgenommen
Veränderungen des Körpers	
<ul style="list-style-type: none"> - Abnehmende Körperkraft - Funktionseinschränkungen von Organen - Funktionseinschränkungen des Bewegungsapparates - Erschwertes Balancehalten - Gleichgewichtsstörungen / Schwindel - Abnehmende Beweglichkeit von Gelenken - Abnehmende feinmotorische Fähigkeiten - Verlangsamung von Bewegungen und motorischen Reaktionen - Verändertes Gangbild, langsamere Gehgeschwindigkeit - Benutzung von Gehhilfen (Gehstock, Rollator ...) notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> - Schwierigkeiten beim Überwinden von Stufen und Spalten - Schwierigkeiten beim Erreichen von hoch oder tief angebrachten Bedienelementen - Schwierigkeiten beim Bedienen von Tastenfeldern, Druckknöpfen, Automaten, Fahrscheinwertern etc. - Stolper-/Sturzgefahr bei Bodenunebenheiten - Sturzgefahr bei „bewegtem Untergrund“ - Größerer Zeitbedarf beim Überqueren von Straßen, Umsteigen in andere Verkehrsmittel etc. - Größerer Platzbedarf beim Gehen / größerer Bewegungsraum notwendig - Schwierigkeiten beim Festhalten - Schwierigkeiten beim Tragen von Lasten - Schwierigkeiten beim Öffnen schwergängiger Türen - Schwierigkeiten, längere Fußwege zurückzulegen und Steigungen zu überwinden - Erhöhter (kurzfristiger) WC-Bedarf - Sturzgefahr auf Treppen/Rampen ohne Handlauf - Schwierigkeiten, länger zu stehen - Schwindel beim Hochschauen („Kölner Dom Syndrom“) - Angst vor Gedränge und davor, gestoßen / geschubst zu werden
Veränderungen im mentalen Bereich	
<ul style="list-style-type: none"> - Nachlassende Informationsaufnahme- und Informationsverarbeitungsgeschwindigkeit - Abnehmende Informationsverarbeitungskapazität - Nachlassende Reaktionsgeschwindigkeit - Längere Lernzeiten 	<ul style="list-style-type: none"> - Schwierigkeiten beim raschen Erfassen von komplexen Situationen - Stress, wann immer etwas „schnell“ gehen muss - Schwierigkeiten, sich auf Veränderungen und neue Situationen einzustellen - Anfälligkeit für Reizüberflutung, Ablenkung und Irritationen - Schwierigkeit, zwei Dinge gleichzeitig oder rasch hintereinander zu tun - Angst vor Überfällen und Unfällen - Angst, Gewohntes aufgeben zu müssen
Veränderungen im sozialen / zwischenmenschlichen Bereich	
<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhter Bedarf an persönlicher Unterstützung - Verlust von Bezugspersonen (Tod von LebenspartnerIn und/oder (gleichaltrigen) Freunden 	<ul style="list-style-type: none"> - Steigende Gefahr von Rückzug und sozialer Isolation



Grafik 23. Modal Split der mobilitätsbeeinträchtigten Gruppen³²

Mit zunehmendem Alter steigen grundsätzlich auch die Beeinträchtigungen stark an. Einen deutlichen Knick gibt es ab ca. 65 Jahre. Gehbehinderungen wirken sich selbstverständlich auch auf das Benützen öffentlicher Verkehrsmittel aus bzw. auch auf die Nutzung des Fahrrades oder des Autos (Probleme mit dem Aus- und Einsteigen).

Sehbehinderungen beeinträchtigen nicht nur die Inbetriebnahme von individuellen Fahrzeugen, sondern erschweren auch die Benützung von Bus und Bahn.

Beeinträchtigungen durch die Einnahme von Medikamenten können das Unfallrisiko erhöhen und außerdem Versicherungen als Argument im Falle eines Unfalls dienen, zumindest als teilschuldig gewertet zu werden.³³

Bei älteren Menschen sind es vor allem Schlafmittel (Anticholinergika, Benzodiazepine), „Nervendämpfungsmittel“ (Neuroleptika), Medikamente gegen Allergien und Magenschleimhautentzündung (Antihistaminika), Medikamente gegen Depression (Antidepressiva) und epileptische Anfälle (Antikonvulsiva) sowie Schmerzmittel (Analgetika), die verschrieben bzw. auch ohne Verschreibung genommen werden und die das Verkehrsverhalten beeinflussen können. Oft werden sogar mehrere Medikamente gemeinsam eingenommen. Es wird angenommen, dass der Einfluss von Medikamenten bei ca. 10–25% aller Unfälle im Seniorenalter eine Rolle spielt.³⁴

Der Einfluss von Medikamenten auf das Mobilitätsverhalten wird von SeniorInnen oft unterschätzt.

³² Daten aus: Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen. Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien, 2013, S. 36.

³³ Senioren & Mobilität. In: Wissenschaft & Verkehr 1/99. Hrsg.: VCÖ. Wien, 1999.

³⁴ Siehe: Bewegung und Gesundheit. Fuss e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland | www.senioren-sicher-mobil.de

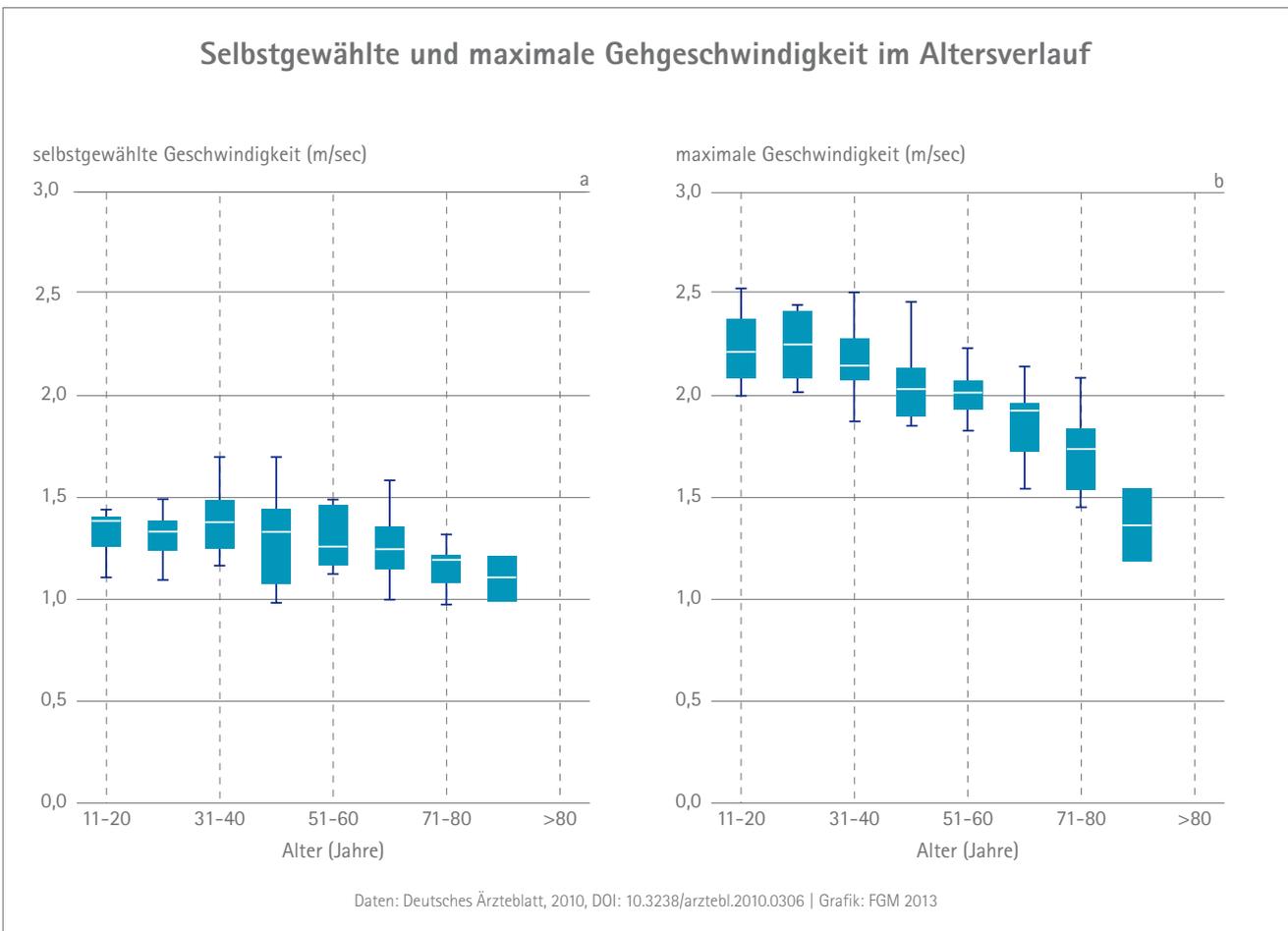
Ältere Menschen zeichnen sich körperlich wie mental durch einen höheren Zeitbedarf aus, um den Anforderungen spezifischer Mobilitätsaufgaben gerecht zu werden.



© Foto: Harry Schiffer

Beispielsweise brauchen AutofahrerInnen im Alter von 70 Jahren durchschnittlich circa 40% mehr Zeit als 30-Jährige, um entscheiden zu können, wie sie sich auf einer Kreuzung einordnen.³⁵ Bezüglich Beeinträchtigungen siehe auch Kapitel 4.4.

Sowohl die selbstgewählte als auch die maximale Gehgeschwindigkeit nimmt mit zunehmendem Alter ab. Laut dem deutschen Ärzteblatt³⁶ nimmt die Gehgeschwindigkeit ab dem 60. Lebensjahr durchschnittlich um etwa 1% pro Jahr ab. Während die maximale Gehgeschwindigkeit bei 60-Jährigen im Durchschnitt bei ca. 2 m/s liegt, beträgt die maximale Gehgeschwindigkeit bei 70- bis 80-Jährigen im Durchschnitt nur etwa 1,7 m/s und bei über 80-Jährigen im Durchschnitt nur mehr ca. 1,25 m/s.



Grafik 24. Selbstgewählte und maximale Gehgeschwindigkeit im Altersverlauf³⁷

35 Kocherscheid, Kristina; Rudinger, Georg: Ältere Verkehrsteilnehmer – Gefährdet oder gefährlich? Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten. Hrsg.: V&R unipress. 2011, S. 19.

36 Jahn, Klaus et al.: Gangstörungen im Alter. In: Deutsches Ärzteblatt, Jahrgang 107, Heft 17 | 30. April 2010, S. 306 ff.

37 Daten aus: Deutsches Ärzteblatt, 2010, DOI: 10.3238/arztebl.2010.0306.

Im Alter treten auch häufig Gangstörungen (wie beispielsweise verringerte Schrittlänge, pathologisch verminderte Gehgeschwindigkeit, Schwindel und Balancestörungen, verringerte Fußabhebung vom Boden, Gangasymmetrien usw.) auf: Während im Alter von 60 Jahren noch ca. 85% der Menschen einen normalen Gang haben, sind es bei den 85-Jährigen nur noch ca. 20%.³⁸



© Foto: Harry Schiffer

Die Ursachen von Gangstörungen sind vielfältig: Neben Gelenksproblemen, Durchblutungsstörungen, Wahrnehmungsstörungen, (neurologischen) Krankheiten etc. ist auch die Angst vor Stürzen häufig ein auslösender oder verstärkender Faktor für Gangstörungen im Alter.

Die BAGSO (Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen) hat 2011 in Deutschland fast 2.000 ältere Menschen zum Thema „Altersfreundliche Stadt“ befragt:³⁹

Gut ein Fünftel der Befragten vermisst es, regelmäßig das Haus zu verlassen und unter Leute zu kommen. Ursachen gibt es viele, z.B. nachlassende Anlässe für Besuche bei Freunden und Bekannten, eingeschränkte Mobilität, Barrieren außer Haus oder aber auch ein zunehmendes Unsicherheitsgefühl. Während sich tagsüber nur 13% der Befragten außerhalb der Wohnung (sehr) unsicher fühlen, fühlen sich bei Dunkelheit 29% eher unsicher und weitere 28% sogar sehr unsicher. Mit zunehmendem Alter und zunehmenden körperlichen Einschränkungen nimmt das Gefühl der Unsicherheit zu. Vor allem ältere Frauen fühlen sich hierdurch in ihren abendlichen Aktivitäten eingeschränkt.

Viele ältere Menschen kompensieren ihre Leistungseinbußen mit Verzicht auf Mobilität:⁴⁰

- Etwa 21% der 60- bis 64-jährigen Männer bzw. 46% der gleichaltrigen Frauen gaben an, „bei Dunkelheit zu Hause zu bleiben“, bei den 70- bis 74-Jährigen waren es 39% (Männer) bzw. 70% (Frauen) und bei den 80- bis 84-Jährigen 74% (Männer) bzw. 84% (Frauen).
- Etwa 30% der 60- bis 64-jährigen Männer bzw. 56% der gleichaltrigen Frauen gaben an, „bei Eis und Schnee lieber zu Hause zu bleiben“, bei den 70- bis 74-Jährigen waren es 64% bzw. 80% und bei den 80- bis 84-Jährigen 84% bzw. 90%.

Alte Menschen entwickeln Kompensationsstrategien gegen ihre Leistungseinbußen.

38 Sudarsky, L.: Gait disorders: prevalence, morbidity and etiology. In: Advances in Neurology, 2001 | 87: 111–7.

39 Die Altersfreundliche Stadt – Kurzbericht der Befragung 2011. Hrsg.: BAGSO – Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen. Bonn, 2012.

40 Siehe: Bewegung und Gesundheit. Fuss e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland | www.senioren-sicher-mobil.de

- Immerhin etwa 41% der 60- bis 64-jährigen Männer bzw. 37% der gleichaltrigen Frauen gaben an, „Hauptverkehrszeiten“ zu meiden, bei den 70- bis 74-Jährigen waren es 36% bzw. 54% und bei den 80- bis 84-Jährigen 60% bzw. 56%.

Diese Strategie einer Anpassung der Fahrten oder Ausgänge an z.B. Witterungsbedingungen ist durchaus sinnvoll und angemessen (nicht nur für SeniorInnen); es muss jedoch Ziel einer altersgerechten Verkehrspolitik und Stadtplanung sein, allen Menschen bis ins hohe Alter eine Verkehrsteilnahme zu ermöglichen. Dazu zählen ausreichende Beleuchtung genauso wie die Räumung von Gehsteigen und Straßenflächen von Schnee, Eis oder Laub oder auch Barrierefreiheit und die Vereinfachung und Verlangsamung des Verkehrssystems.

Gesundheitsaspekte

Regelmäßige körperliche Betätigungen sind ein unverzichtbarer Teilaspekt für einen gesunden Lebensstil. Dabei ist es nicht notwendig, sportliche Höchstleistungen anzustreben oder im Fitness-Studio zu trainieren. Täglich 30 Minuten einigermäßen flott zu Fuß zu gehen oder Rad zu fahren (auch aufgeteilt auf zweimal je 15 Minuten), wie es beispielsweise die Weltgesundheitsorganisation WHO vorschlägt, reichen schon aus, das vorzeitige Sterberisiko deutlich zu senken. Diese Tatsache wurde in mehreren Studien bereits nachgewiesen, unter anderem von Lars Bo Andersen und Ashley Cooper.⁴¹

Der Amerikaner Peter Kokkinos vom Veterans Affairs Medical Center in Washington weist in seiner Langzeitstudie (1983–2006) bei der er mehr als 15.000 Männer zwischen 50 und 70 Jahren untersucht hatte, ein um 50% bis 70% vermindertes Sterberisiko bei Männern mit körperlich aktiven Lebensstil nach.⁴²

Und es ist nicht nur der spätere Sterbezeitpunkt, der (ältere) Menschen dazu ermutigen soll, ein körperlich aktiveres Leben zu führen, es ist vor allem die Qualität des Lebens in diesen letzten Jahren, die motivierend für mehr gesundheitswirksame Bewegung sein sollte. Die Lebenserwartung kann also nicht der einzige Gradmesser sein. Die Lebensqualität scheint mit dem Hinauszögern des Todesalters nicht mithalten zu können. Der neu eingeführte Begriff der „Gesundheitserwartung“ trägt dieser Erkenntnis Rechnung. Darunter versteht man jene Zeitspanne, in der ein Mensch gesund ist und gesund bleibt. „Gesundheit“ heißt freilich nicht frei von Krankheiten zu sein, es heißt, dass sich ein Mensch wohl fühlt. Österreich weist mit 58,8 Jahren im Vergleich zum EU-Schnitt mit 61,5 Jahren eine unterdurchschnittlich hohe Gesundheitserwartung auf.⁴³ Mehr regelmäßige körperliche Bewegung wie Zufußgehen oder Radfahren wäre hier eine ideale Prävention.

Die gute Nachricht in diesem Zusammenhang: Man ist nie zu alt, um mit körperlicher Aktivität zu beginnen. Auch bei fortgeschrittenem Lebensalter ist eine Verbesserung des körperlichen Zustands zu erzielen.

Täglich 30 Minuten aktive Bewegung reichen aus, das vorzeitige Sterberisiko deutlich zu senken.

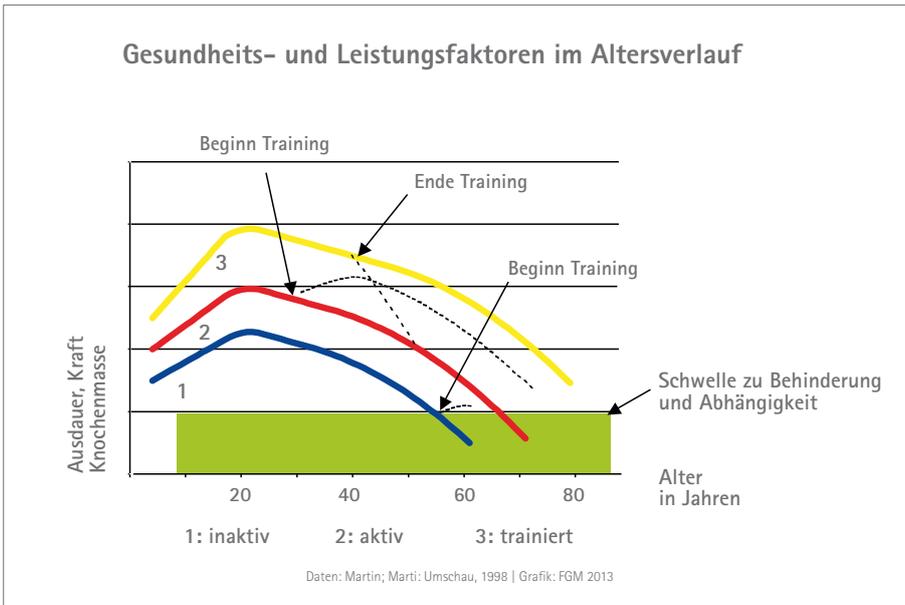
Gesundheitserwartung versus Lebenserwartung: Österreich hinkt im internationalen Vergleich nach.

Es ist nie zu spät, mit körperlicher Betätigung zu beginnen.

41 Andersen, Lars Bo; Cooper, Ashley: Commuter cycling and health. Transport and Health Issues - 3rd Issue of the Studies on Mobility and Transport Research. Hrsg.: Werner Gronau, Karl Reiter & Robert Pressl. Mannheim, 2011 | www.eltis.org/docs/tools/THI-LarsAndersen_AshleyCooper.pdf

42 Kokkinos, P.; Myers, J. et al.: Exercise capacity and mortality in black and white men. Circulation 2008 | www.netdoktor.at/nachrichten/?id=119174

43 Siehe: Lebenserwartung versus Gesundheitserwartung | www.maennerarzt-linz.at/startseite_maennerarzt/die-krankheiten-der-maenner/lebenserwartung-versus-gesundheitserwartung/

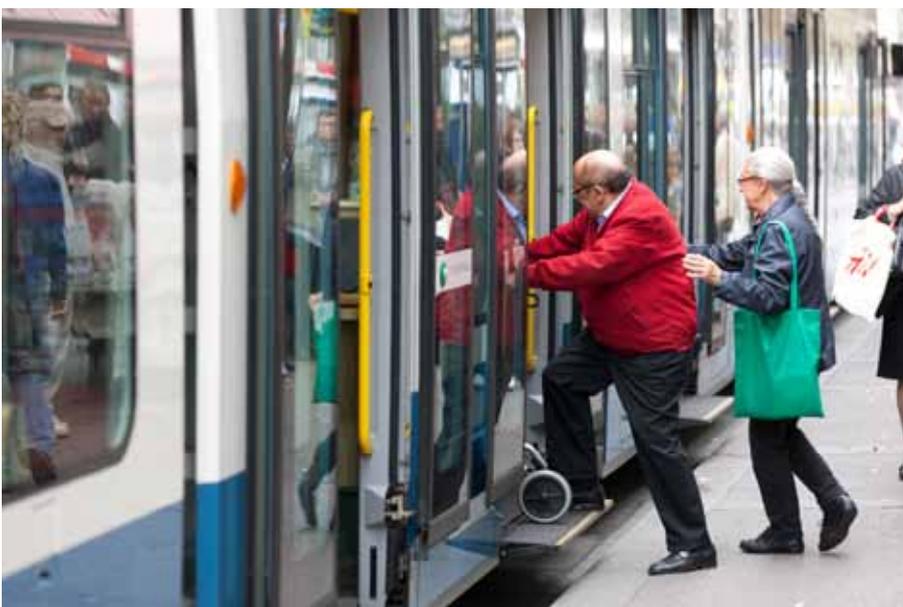


Grafik 25. Gesundheits- und Leistungsfaktoren im Altersverlauf⁴⁴

Zusammengefasst soll erwähnt werden, dass sich regelmäßige körperliche Bewegung positiv auf die Verhütung von Stoffwechselkrankheiten, Herz-Kreislauf-Krankheiten, Zuckerkrankheit (Diabetes Typ B), Übergewicht, Gallensteine, eine verbesserte Immunabwehr, Verhütung von Krebserkrankungen wie Dickdarmkrebs oder Brustkrebs, aber auch auf Aggressionszustände, Ängste, Schlafstörungen etc. auswirkt – und nicht nur bei alten Menschen.

Trotz all dieser Vorteile sind ältere Menschen in Österreich nur mäßig körperlich aktiv. In den Österreichischen Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung⁴⁵ wird deshalb unter anderem empfohlen, dass ältere Menschen mindestens 150 Minuten (2 1/2 Stunden pro Woche) Bewegung mit mittlerer Intensität oder 75 Minuten mit hoher Intensität durchführen sollten. Diese Bewegung sollte im Idealfall auf möglichst viele Tage pro Woche aufgeteilt werden.

In Österreich werden mindestens 150 Minuten gesundheitswirksame Bewegung für ältere Menschen empfohlen.



⁴⁴ Daten aus: Martin, B. W.; Marti, B.: Bewegung und Sport: eine unterschätzte Gesundheitsressource. In: Therapeutische Umschau, 55 (4), 221-228, 1998, S. 5.

⁴⁵ Österreichische Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung. In: Reihe WISSEN, Bd 8. Hrsg.: Fonds Gesundes Österreich. Wien, 2012.

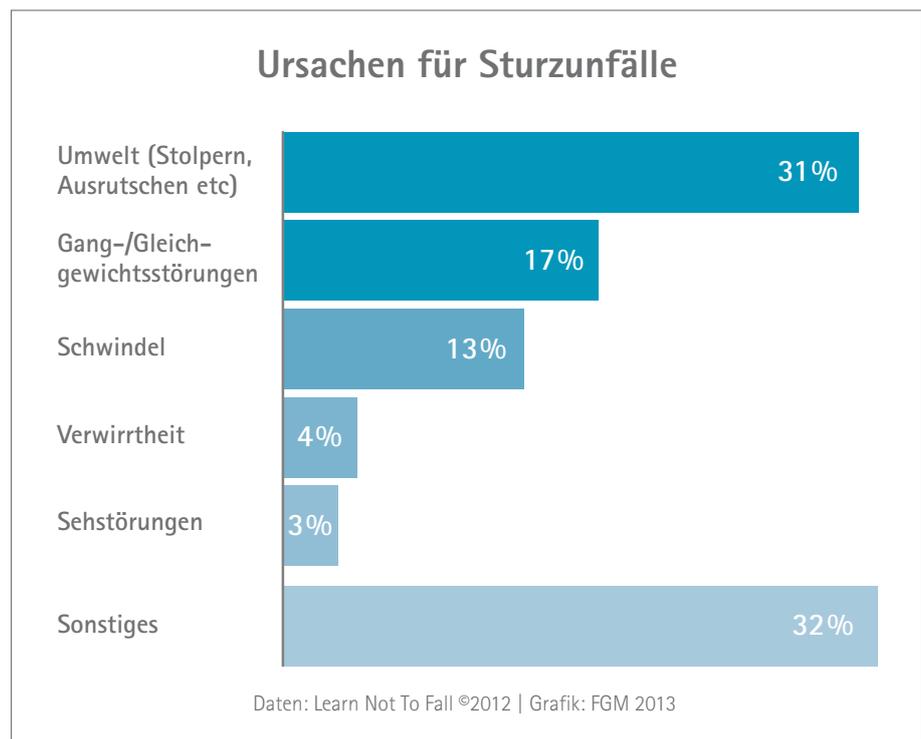
3.3. SeniorInnen und Verkehrssicherheit

Die empfundene Sicherheit bzw. die persönlichen Sicherheitsbedenken haben großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten älterer Menschen. Ängste können bewirken, dass ältere Menschen ihre außerhäusliche Mobilität einschränken und damit Isolation und Vereinsamung sowie den Abbau physischer und kognitiver Fähigkeiten vorantreiben. Studien⁴⁶ haben gezeigt, dass sich die mobilitätsbezogenen Ängste und Sicherheitsbedenken älterer Menschen vor allem auf die folgenden Bereiche beziehen:

- Stürze und Unfälle
- Mangelnde Rücksichtnahme anderer VerkehrsteilnehmerInnen (ältere FußgängerInnen fürchten vor allem AutofahrerInnen, RadfahrerInnen und freilaufende Hunde)
- Verbrechen und Belästigung

Stürze sind die Hauptursache für Unfälle älterer Menschen.

Die Angst älterer Menschen vor Stürzen ist nicht unbegründet: Ein Drittel der über 65-Jährigen und sogar jede/r zweite über 80-Jährige stürzt ein- oder mehrmals pro Jahr!⁴⁷ Auslöser für den Sturz ist in etwa einem Drittel der Sturzunfälle die Umwelt (stolpern / ausrutschen auf unebenen oder rutschigen Böden etc.), ca. 17% der Sturzunfälle treten infolge von Gang-/Gleichgewichtsstörungen und weitere 15% infolge von Schwindel auf; bei 3% der Sturzunfälle sind Sehstörungen die Ursache.



Grafik 26. Ursache für Sturzunfälle bei älteren Menschen⁴⁸

Die Folgen eines Sturzes sind oft schwerwiegend: Etwa 10% der Stürze von Seniorinnen und Senioren haben einen Krankenhausaufenthalt zur Folge und etwa 5% führen zu komplizierten Knochenbrüchen (Hüfte, Wirbel, Schenkelhals usw.). 12–24% der älteren Sturzpatienten versterben im ersten Jahr und 25% der Sturzpatienten sind nach dem Sturz dauerhaft pflegebedürftig.⁴⁹

⁴⁶ Siehe: Europäische Projekte SIZE (www.size-project.at) und AENEAS (www.aeneas-project.eu)

⁴⁷ Vos, Anton: Ängstlichkeit macht unbeweglich. In: Schweizerischer Nationalfonds – Horizonte. Juni 2006 | www.snf.ch/SiteCollectionDocuments/horizonte/69_24_d.pdf

⁴⁸ Daten aus: www.learnnottofall.com/content/fall-facts/why-seniors-fall.jsp

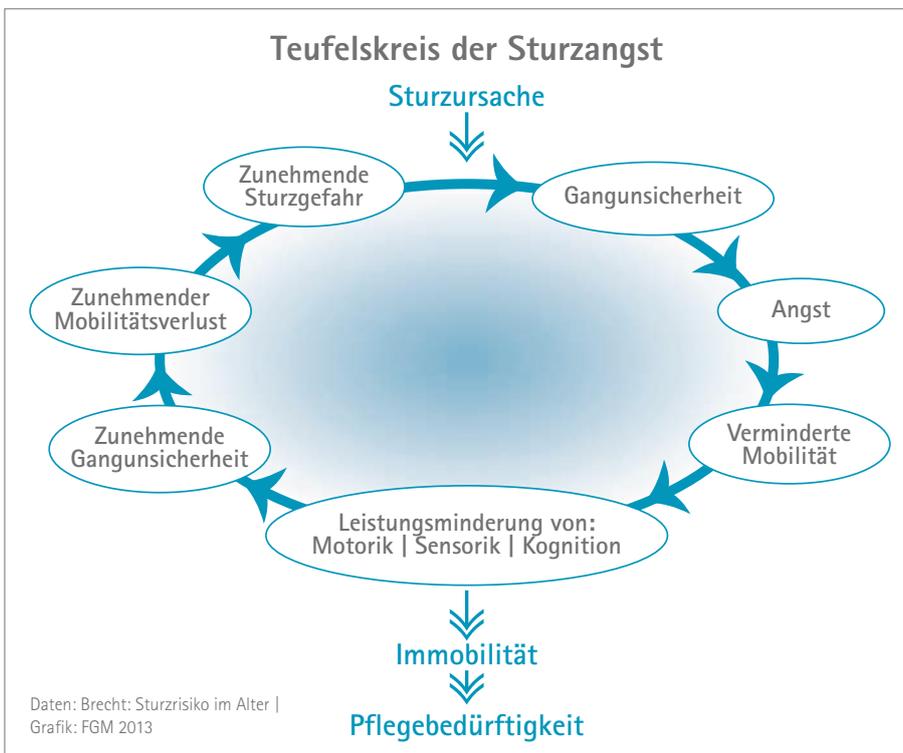
⁴⁹ Brecht, Meiken: Sturzrisiko im Alter. In: Folder „Sturzambulanz. Klinik für Rehabilitation und Geriatrie“ Hrsg.: Diakonische Dienste Hannover. Hannover, 2012. | www.geriatrie-hannover.de/upload/Stuerze10.10.pdf

Rupert Kisser, Leiter des Instituts Sicher Leben, führt an, dass Unfälle mit Fahrzeugen als bedrohlicher empfunden werden als Stürze, weil man vom Verhalten anderer abhängig ist. Bei Stürzen wird das Risiko unterschätzt. FußgängerInnen denken oft, dass sie die Situation im Griff haben. Stürze werden dabei leicht außer Acht gelassen. Die Statistik korrigiert jedoch diese Fehleinschätzung: Rund 60% der 140.000 Verletzten aufgrund von Unfällen im Straßenraum in Österreich ereignen sich ohne die Beteiligung eines Kraftfahrzeugs. 58.000 sind davon FußgängerInnen. Oft sind die Ursachen unebene und zu schmale Gehwege, zu hohe Gehsteigkanten, Stolperfallen wie schlechte Pflasterung, Steine oder unzureichende Straßenbeleuchtung.⁵⁰

Witterung oder ungeräumte Fußwege sind ebenfalls eine nicht zu unterschätzende Ursache für Sturzunfälle, wie das KfV anführt. Rund 4.000 Personen stürzten im Jahr 2011 in Österreich auf nassen Gehwegen oder Laub so schwer, dass sie im Spital behandelt werden mussten. 40% der Sturzopfer sind über 60 Jahre alt. Im Durchschnitt passieren 46% der Sturzunfälle bei Regen, Nässe oder aufgrund von Laub auf Gehwegen und Gehsteigen.⁵¹

20–30%⁵² der älteren Menschen haben übergroße Angst vor einem Sturz, was ihre Lebensqualität erheblich reduziert: Aus Angst vor Stürzen schränken Betroffene ihre Mobilität ein. Das führt aber zu einem Teufelskreis, denn durch dieses Vermeidungsverhalten werden die körperliche Fitness und das Zutrauen in die eigene Stand- und Gangsicherheit weiter reduziert. Durch die zunehmende Einschränkung ihrer (außerhäuslichen) Aktivitäten sind Menschen mit übergroßer Sturzangst besonders von sozialer Isolation, Vereinsamung und Depressionen betroffen.

Sturzangst führt oft zu selbstreduzierter Mobilität.



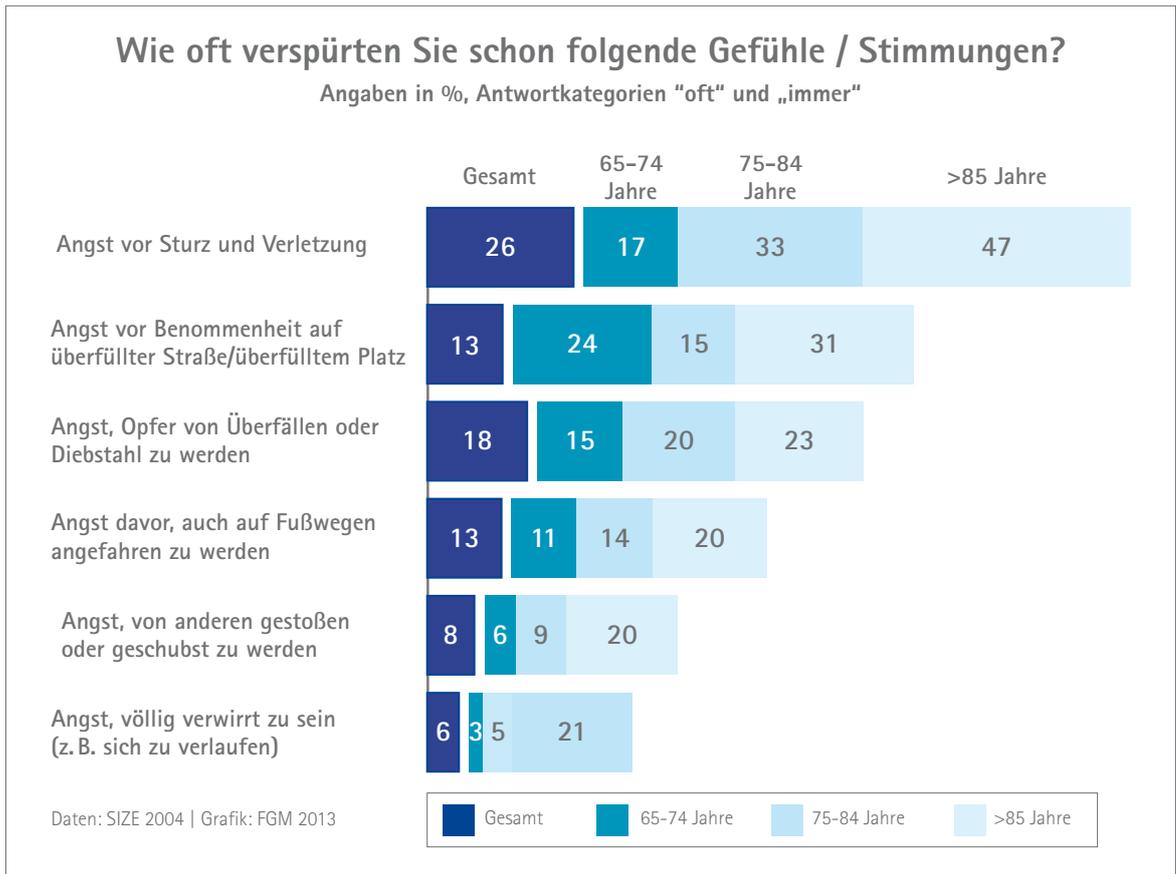
Grafik 27. Teufelskreis der Sturzangst⁵³

50 Siehe: www.webheimat.at/magazin/Auto/Archiv-Auto-und-Motor/Unfaelle-Gehwegen.html

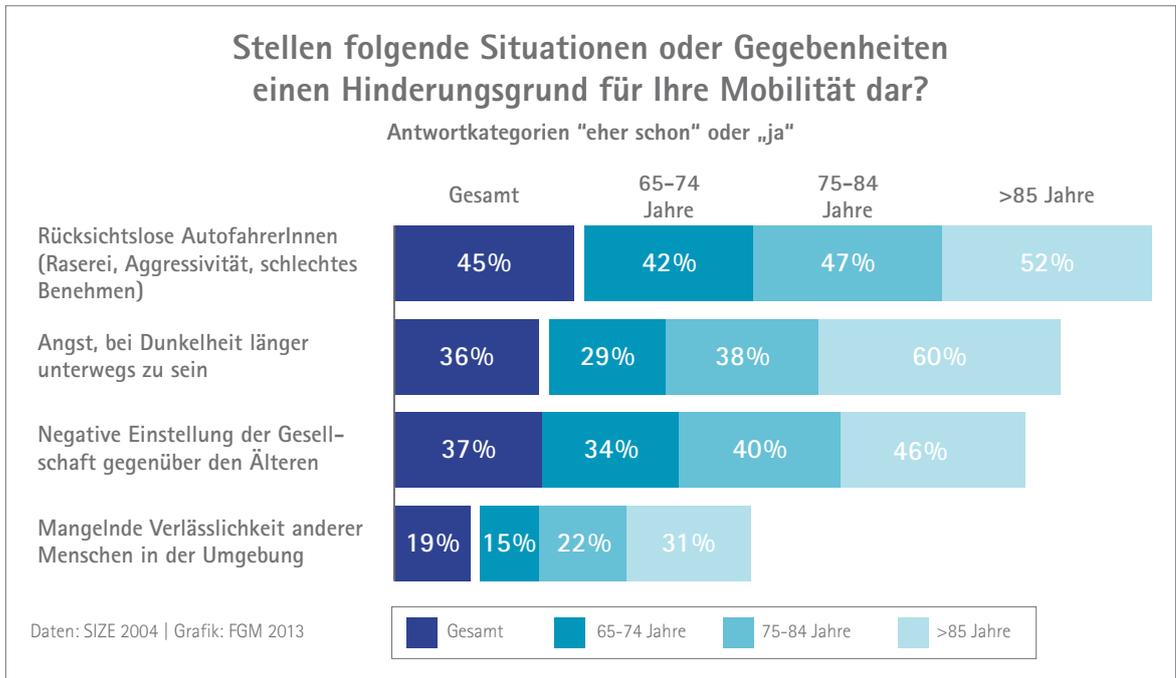
51 Siehe: www.graz.at/cms/beitrag/10200220/3109144

52 Siehe: www.learnnottofall.com/content/fall-facts/fear-of-falling.jsp

53 Daten aus: Brecht, Meiken: Sturzrisiko im Alter. In: Folder „Sturzambulanz. Klinik für Rehabilitation und Geriatrie“. Hrsg.: Diakonische Dienste Hannover. Hannover, 2012, S. 2. | www.geriatrie-hannover.de/upload/Stuerze10.10.pdf.



Grafik 28. Ängste der über 65-Jährigen beim Aufenthalt im öffentlichen Raum⁵⁴



Grafik 29. Situationen oder Gegebenheiten, die einen Hinderungsgrund für Mobilität darstellen⁵⁵

Die subjektive Einschätzung älterer Menschen in Bezug auf die Gefährlichkeit der einzelnen Mobilitätsarten weicht vom tatsächlichen Unfallrisiko ab: Ältere Menschen schätzen vor allem das Radfahren als unsichere bzw. gefährliche Mobilitätsart ein. Das Auto wird von älteren Menschen als relativ sicheres Ver-

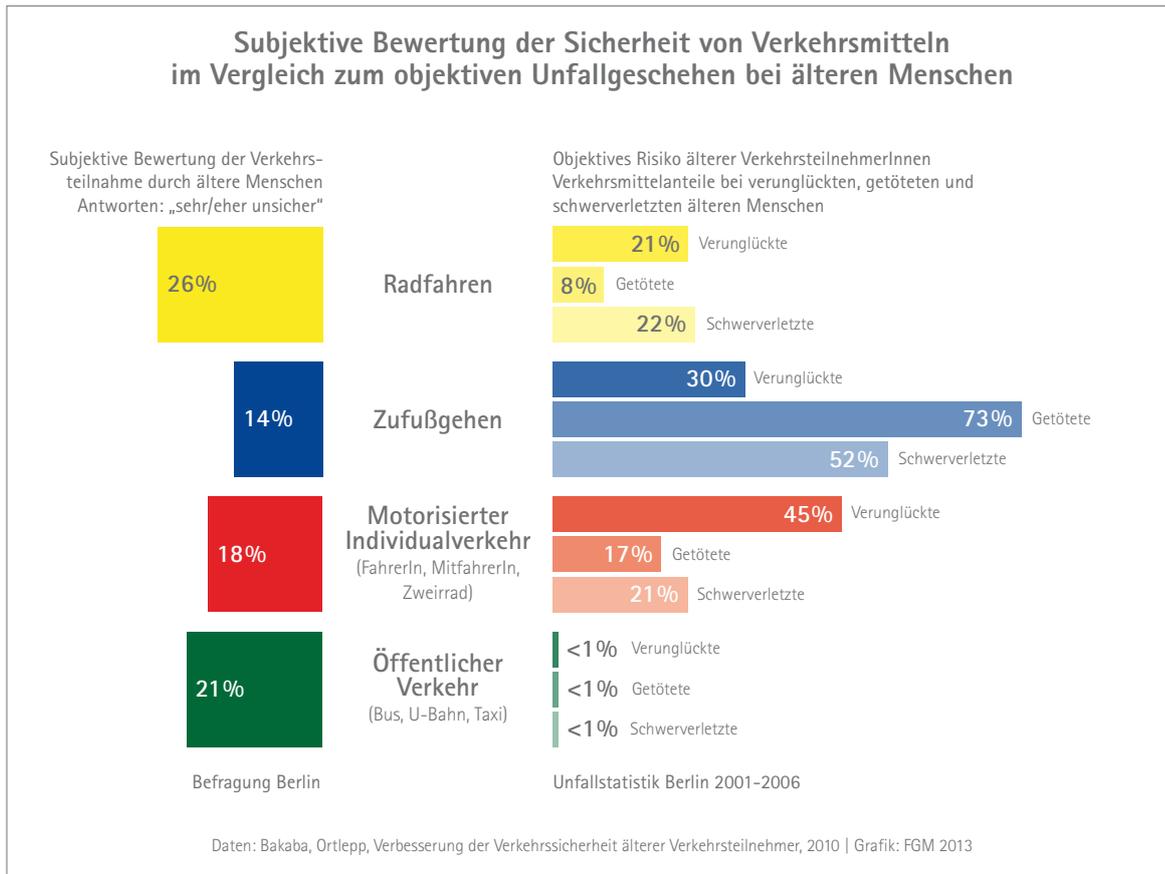
⁵⁴ Daten aus: Hochaltrigkeit in Österreich – Eine Bestandsaufnahme. Hrsg.: Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz. Wien, 2009, S. 189.

⁵⁵ Daten aus: Hochaltrigkeit in Österreich, 2009, S. 191.

kehrsmittel eingeschätzt, obwohl mehr als die Hälfte der verunfallten älteren Menschen Pkw-FahrerInnen oder -BeifahrerInnen sind. Auch das hohe Unfallrisiko von FußgängerInnen wird von älteren Menschen subjektiv unterschätzt. Hingegen wird das objektiv sehr geringe Unfallrisiko im Öffentlichen Verkehr von älteren Menschen subjektiv sehr viel höher eingeschätzt.

Objektives Risiko und subjektive Einschätzungen zur Verkehrssicherheit divergieren stark.

Die nachfolgende Grafik zeigt den Vergleich zwischen subjektiv empfundener Gefährdung und objektivem Risiko für Berlin. Im Vergleich zu den Unfallzahlen von Österreich, die weiter unten in diesem Kapitel angeführt werden, ist anzumerken, dass dabei nicht nur eine Großstadt, sondern ein ganzes Land (also inkl. ländlicher Raum und kleineren Siedlungen) als Datengrundlage diente.



Grafik 30. Subjektive Bewertung der Sicherheit von Verkehrsmitteln im Vergleich zum objektiven Unfallgeschehen bei älteren Menschen. Datenquelle: Befragung älterer Menschen in Berlin und Unfallstatistik Berlin⁵⁶

Mit steigendem Alter wird der Mobilitätswert von Seniorinnen und Senioren zunehmend kleiner, und die eigene Wohnung sowie das Wohnumfeld werden zum Lebensmittelpunkt. Das spiegelt sich auch in der Unfallstatistik wider: Laut des österreichischen Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV) sind der überwiegende Teil der Unfälle (nicht Verkehrsunfälle!) von über 65-Jährigen Freizeitunfälle, und von diesen passieren 47% zu Hause und 20% in der näheren Wohnumgebung. Mehr als drei Viertel der Freizeitunfälle von Seniorinnen und Senioren sind Stürze.⁵⁷

Die eigene Wohnung und das unmittelbare Wohnumfeld sind Lebensmittelpunkt älterer Menschen.

⁵⁶ Daten aus: Bakaba, Jean Emmanuel; Ortlepp, Jörg: Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer. Hrsg.: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. – Unfallforschung der Versicherer. Berlin, 03/2010.

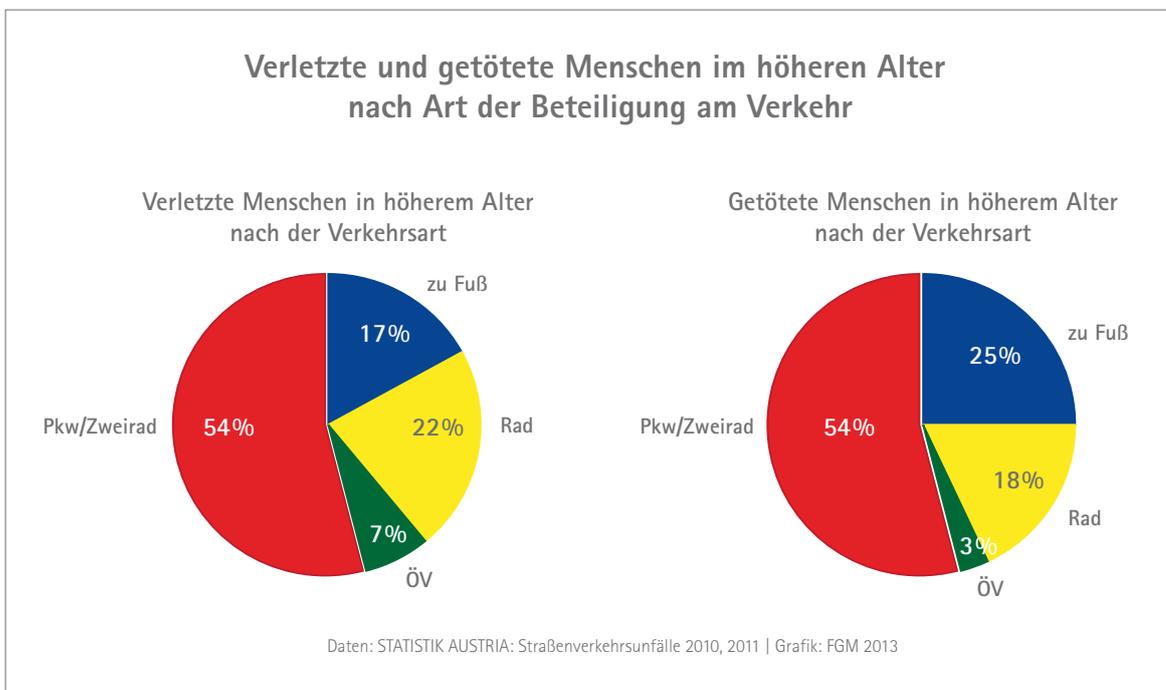
⁵⁷ Siehe: www.kfv.at/heim-freizeit-sport/senioren/senioreunfaelle

Pkw-FahrerInnen und -MitfahrerInnen tragen das höchste Risiko.

Fast ein Drittel (30%) der Freizeitunfälle ereignet sich beim Spazieren, und 31% der Haushaltsunfälle ereignen sich bei der Tätigkeit „Gehen“.⁵⁸

In der KfV Statistik 2011 wird die Unfallbeteiligung von Menschen im höheren Alter (>65 Jahre) nach Verkehrsmittel, getrennt nach Verletzten und Getöteten, sehr anschaulich dargestellt. Deutlich sichtbar ist die Tatsache, dass bei dieser Alterszielgruppe das Risiko im Verkehr für Pkw-LenkerInnen und MitfahrerInnen verglichen mit allen anderen Verkehrsmitteln am höchsten ist. Ca. 49% aller im Verkehr getöteten Menschen über 65 Jahre sterben als Pkw-LenkerInnen oder -MitfahrerInnen, und fast die Hälfte aller Verletzten gehört dieser Gruppe an (ca. 47%). Diese Zahlen sagen zwar nichts über die Schuld bzw. den/die VerursacherIn des Unfalls aus, weisen jedoch das Auto als das mit Abstand risikoreichste Verkehrsmittel für diese Altersgruppe aus.

Das Zufußgehen ist hinsichtlich des Risikos, Opfer eines tödlichen Verkehrsunfalls zu werden, jedoch mit 25% aller Getöteten leider auch recht hoch. Autofahren und Zufußgehen sind für diese Bevölkerungsschicht also relativ gefährliche Möglichkeiten unterwegs zu sein, subjektiv empfunden wird das jedoch nicht so, ganz im Gegensatz zum Radfahren oder zum Unterwegssein mit Bus und Bahn.



Grafik 31. Verletzte und getötete Menschen im höheren Alter (ab 65 Jahren) nach Art der Beteiligung am Verkehr

Bei diesen oben erwähnten Zahlen wurden vom KfV lediglich die gesamten getöteten und verletzten Menschen nach Verkehrsmitteln verglichen. Eine Unterscheidung etwa nach zurückgelegten Kilometern oder bezogen auf den Modal Split in Österreich oder im besten Fall auf die Zeit, die man der Unfallgefahr ausgesetzt war, wurde nicht vorgenommen.

⁵⁸ Tomek, Karin; Furián, Gerald; Kisser, Rupert: Bericht über die Initiative „Wien sicher!“ – die Wiener Initiative für Unfallverhütung 2003-2005; Gemeinschaftsprojekt der Stadt Wien, Wiener Gebietskrankenkasse, Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt, Krankenfürsorgeanstalt der Bediensteten der Stadt Wien, Sozialversicherungsanstalt der gewerblichen Wirtschaft, Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter und dem Kuratorium für Verkehrssicherheit. Wien, 2006.

4. Maßnahmen und Handlungsfelder

4.1. Allgemeines

Zielsetzungen für ein menschengerechtes Mobilitätssystem beinhalten automatisch die Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Damit Menschen auch im fortgeschrittenen Alter ein unabhängiges Leben führen können, ohne ständig die Unterstützung anderer in Anspruch nehmen zu müssen, ist eine Raumordnung mit dezentraler Orientierung notwendig, die sich am Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“ orientiert.

Die Stadt der kurzen Wege.

Wie bereits mehrfach erwähnt, ist das Prinzip der Lebensqualität übergeordnet zu sehen, und die Gestaltung des Mobilitätssystems stellt nur einen Teilaspekt dar. In den Ranglisten der lebenswerten Städte bzw. Städte mit hoher Lebensqualität liegen österreichische Städte meist relativ weit vorn. Wien beispielsweise nimmt in der jährlich veröffentlichten Mercer Vergleichsstudie zur Lebensqualität unter weltweit 221 Städten schon seit Jahren immer den ersten Rang ein, noch vor München oder Zürich.

Was die Verkehrsplanung betrifft, so forciert die Europäische Kommission in den letzten Jahren sehr stark den Ansatz der Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). Hier werden über die herkömmliche Verkehrsplanung hinaus auch angrenzende Felder wie Gesundheit, Umwelt, Wirtschaft oder Energie in die Planung miteinbezogen. Die Partizipation der BürgerInnen ist ein integrativer Bestandteil dieses Ansatzes.

Da ältere Menschen grundsätzlich einen reduzierten Aktionsradius aufweisen, ist in der Raumordnung dafür Sorge zu tragen, dass Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen sowie Freizeitangebote im Wohnumfeld sicher, bequem und auch ohne Auto erreichbar sind.



© Foto: Harry Schiffer

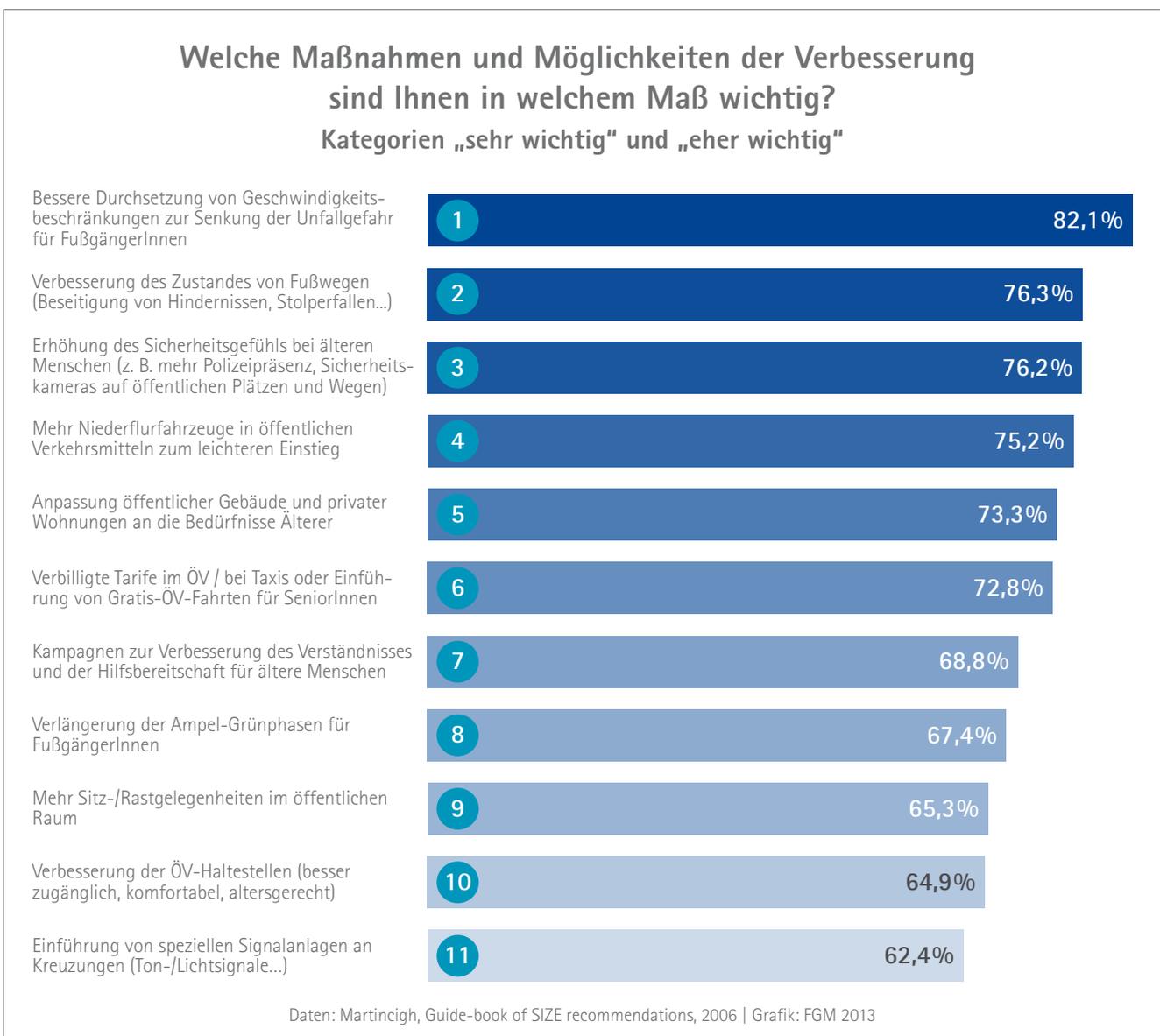
Der Handlungsspielraum für die Gestaltung erstreckt sich von der Infrastruktur über organisatorische Maßnahmen bis hin zu kommunikativen, erzieherischen, bewusstseinsbildenden und Marketing-Aktivitäten. Meist ist eine Kombination aus allen diesen Aktivitäten am erfolgreichsten.

Befragungen und Erhebungen über Situationen, Barrieren oder Hinderungsgründe bzw. Maßnahmen zur Verbesserung für ältere Menschen wurden in den letzten Jahren in fast allen Projekten in Österreich und Deutschland durchgeführt, die sich mit der Mobilität von Seniorinnen und Senioren beschäftigten.

In einer internationale Rangliste der Dringlichkeit von Maßnahmen für die Verbesserung der Nutzungsbedingungen von öffentlichen Verkehrsmitteln und der Bedingungen im öffentlichen Raum wurden mehr als 3.300 ältere Personen nach den Maßnahmen und Möglichkeiten für die Verbesserung der Verkehrssituation aus ihrer Sicht befragt.

Geschwindigkeitsbegrenzungen und deren Überwachung führen diese Rangliste an. Gut acht von zehn Befragten sehen diese Maßnahme als sehr wichtig bzw. eher wichtig an.

Diese Maßnahme gehört jetzt nicht unbedingt in die Kategorie, deren Umsetzung viel kostet. Ganz im Gegenteil: Eine solche Maßnahme wie die Überwachung könnte sogar Geld einbringen, das dann zweckgebunden für andere Maßnahmen verwendet werden kann. Zudem wird die Verkehrssicherheit erhöht, und im besten Fall werden sogar (nicht ins Ausland verlagere) Arbeitsplätze für Überwachungspersonal geschaffen.

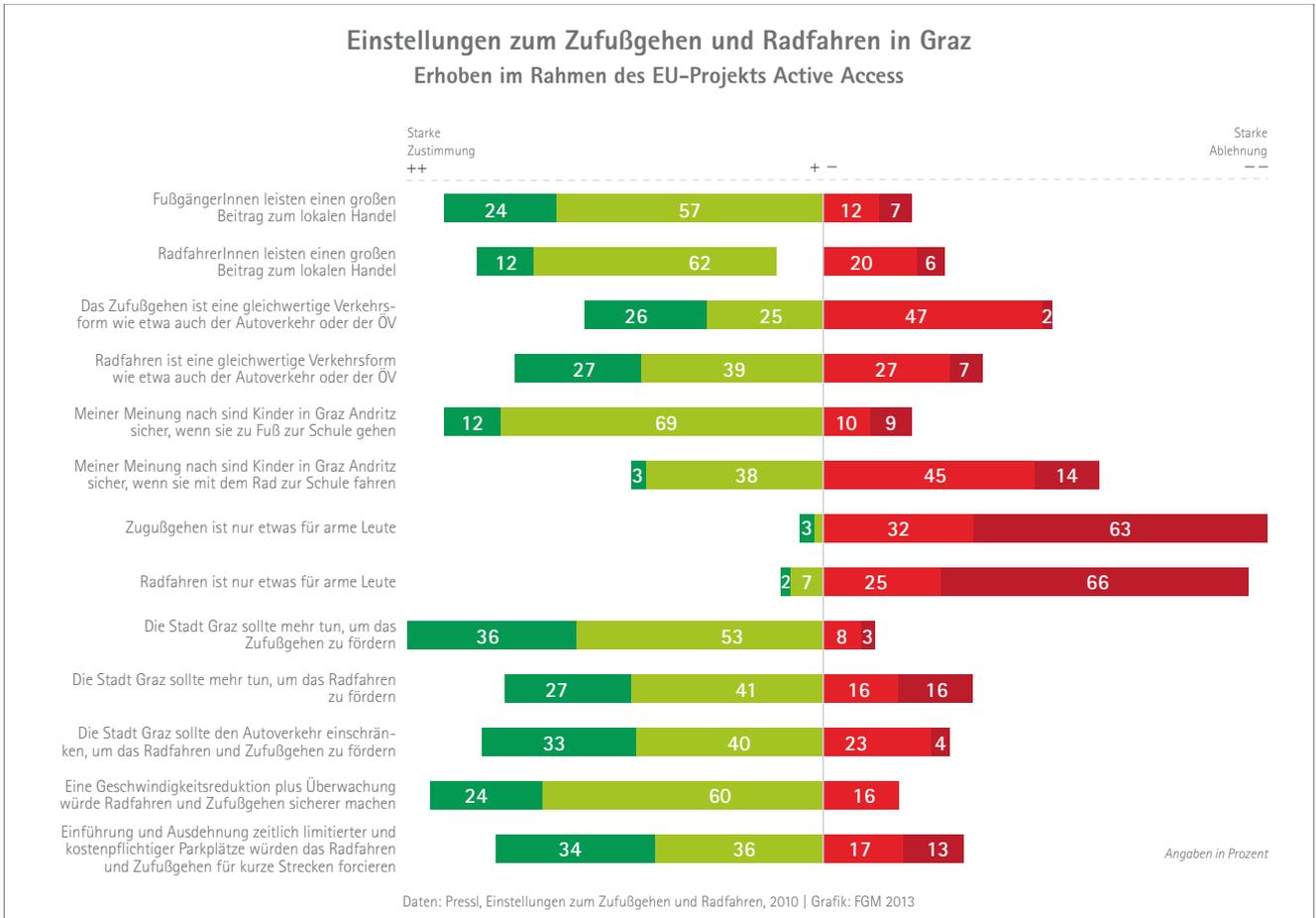


Grafik 32. Welche Maßnahmen und Möglichkeiten der Verbesserung sind Ihnen in welchem Maß wichtig?⁵⁹

⁵⁹ Daten aus: Hochaltrigkeit in Österreich – Eine Bestandsaufnahme. Hrsg.: Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz. Wien, 2009, S. 192.

Eine andere Befragung der Zielgruppe SeniorInnen bezüglich Einstellungen zum Zufußgehen und Radfahren im Grazer Bezirk Andritz wurde im Rahmen des Projekts Active Access durchgeführt.

Auch in dieser Untersuchung wird der Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzung von den Befragten mit 84% Zustimmung eine hohe Priorität verliehen.



Grafik 33. Einstellungen zum Zufußgehen und Radfahren im Bezirk Andritz in Graz 2010; erhoben im Rahmen des EU-Projekts Active Access⁶⁰

4.2. Maßnahmen zur Raumplanung und Siedlungsstruktur

Obwohl es in Zukunft zu einer stärkeren Verfügbarkeit älterer Menschen von Führerschein und Pkw kommen wird, darf diese Tatsache nicht ein Argument und Maßstab dafür sein, die Siedlungsstrukturen weiterhin auch in diese auto-gerechte Weise zu entwickeln.⁶¹

In der deutschen Publikation „Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter“ werden Leitindikatoren einer seniorenfreundlichen Siedlungsstruktur angeführt. Die Autoren Scheiner und Holz-Rau, beide Professoren der Universität Dortmund, sprechen sich für eine ausgewogene Nutzungsmischung von Wohnstandorten von älteren Menschen aus:

Eine ausgewogene Nutzungsmischung ist entscheidend.

Wichtige Ausstattungsmerkmale von Siedlungen für Ältere umfassen den kurzfristigen Bedarf im Einzelhandel, die medizinische Versorgung (Ärzte, Apotheke), die ÖPNV-Anbindung, Kirche, Friedhof, Grünflächen ausreichender Quan-

⁶⁰ Daten aus: Pressl, Robert: Einstellungen zum Zufußgehen und Radfahren in Graz, Andritz. Erhoben im Rahmen des EU-Projekts Active Access. Graz, 2010.

⁶¹ Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian: Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen. In: Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Bd 230 (Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter). Berlin, 2002.

tität und Qualität sowie (potenzielle) Treffpunkte. Unter letzteren sind nicht nur – nicht einmal primär – Freizeiteinrichtungen wie Cafés, Clubs oder Begegnungszentren zu verstehen; diese wären in Wohngebieten geringer Dichte auch kaum wirtschaftlich zu betreiben. Von mindestens ebenso großer Bedeutung sind Gelegenheiten für informelle, beiläufige Treffen (Bänke, Briefkasten, Spielplatz, Quartiersplatz etc.). Auch der kleinräumig verteilte Einzelhandel ermöglicht soziale Kontakte auf Fußwegen und an den Zielorten und „ermuntert“ zum Aus-dem-Haus-gehen. Es geht also nicht nur um die funktionale, sondern auch um die soziale Qualität von Versorgungseinrichtungen (Wochenmärkte!).⁶²

Leitindikatoren seniorenfreundlicher Siedlungsstrukturen

Leitindikator	Beispiel
Räumliche und zeitliche Erreichbarkeit von Zielen	Kleinräumliche Erreichbarkeit von z. B. Ärzten, Apotheken, Einzelhandel, Grünflächen etc.; gute Erreichbarkeit des ÖV; Zustand der Wege
Soziale Sicherheit (Schutz vor Übergriffen; auch wo nur subjektive Gefahr besteht)	Einsehbarkeit öffentlicher Räume, soziale Kontrolle durch vorderseitige Hauseingänge, keine fensterlosen Fronten
Soziale Gebrauchsfähigkeit	Verständliche Handhabung von Versorgung, öffentlichen Angeboten etc. (hilfsbereites und freundliches Personal, Fahrplangestaltung, Service, Vermeidung anonymer Großstrukturen)
Physisch-technische Sicherheit und Gebrauchsfähigkeit	Verständliche, fehlerfreundliche, sichere technische Einrichtungen (Automaten, Ampelbedienung, Bestelldienste etc.)

Daten: Scheiner, Holz-Rau, Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen, 2002 | Grafik: FGM 2013

Grafik 34. Leitindikatoren seniorenfreundlicher Siedlungsstrukturen

Im Rahmen einer Befragung⁶³ durch die deutsche Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO) aus dem Jahr 2011 wurden ältere Menschen mit der Idee von Seniorensiedlungen, die in den USA weit verbreitet sind (z.B. Sun City in Arizona), konfrontiert. Diese Seniorensiedlungen zeichnen sich unter anderem dadurch aus, dass sie ausschließlich die Interessen älterer Menschen bedienen, dass es beispielsweise eine Mindestaltersgrenze für den Zuzug gibt und Jüngere lediglich als BesucherInnen zeitweilig geduldet werden. Eine überwältigende Mehrheit der Befragten in Deutschland steht dieser Idee eher skeptisch gegenüber.



© Foto: Robert Pressl

Befragte stimmen für eine „Stadt für alle Generationen“.

Obwohl sich 10% gut vorstellen könnten in so einer Siedlung zu leben und weitere 11% der Idee eher zustimmen, präferieren doch 98% der Befragten eine Stadt, die für alle Generationen attraktiv ist.

Neben der Flächennutzung spielen auch Sicherheitsaspekte (Stabilität und Geborgenheit), die Organisation des Straßenverkehrs sowie differenzierte Freizeitangebote in fußläufiger Entfernung eine entscheidende Rolle.

⁶² Zitiert nach: Scheiner, Holz-Rau, Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen. Berlin, 2002, S. 203.

⁶³ Kaiser, Claudia; Klein, Carsten: Abschlussbericht der Befragung „Die Altersfreundliche Stadt“. Hrsg.: BAGSO – Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen. Bonn, 2012.

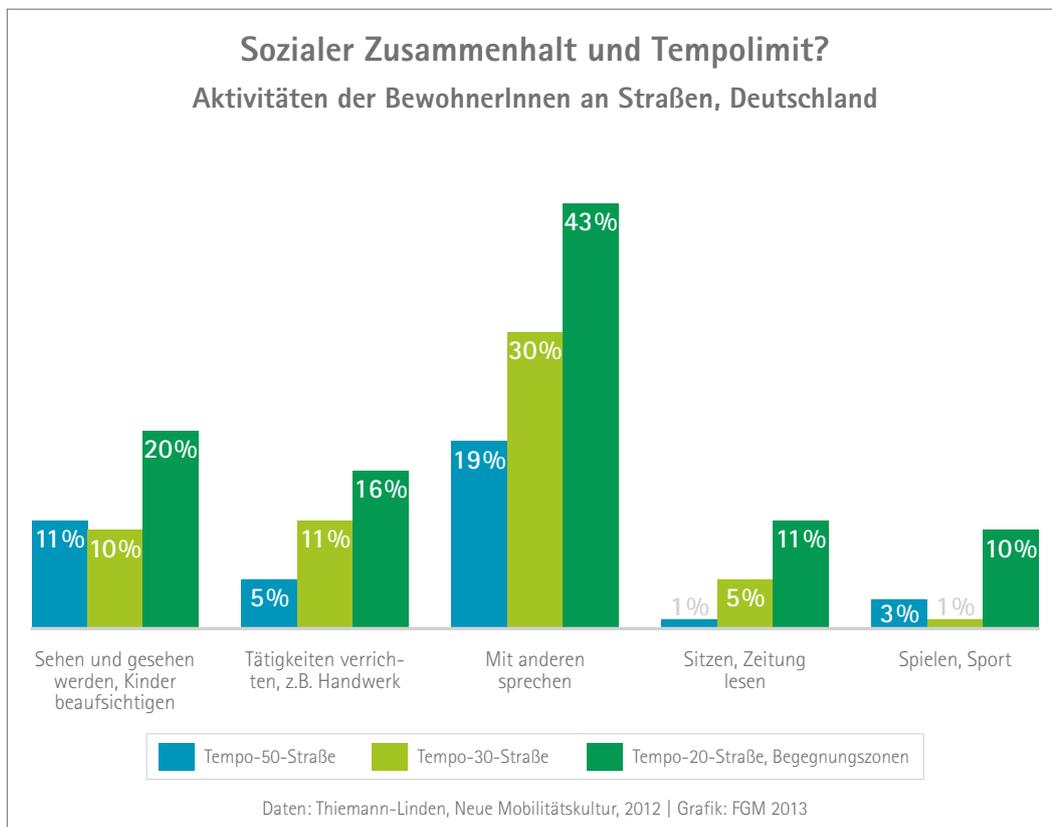
Organisation des Straßenverkehrs

Als Grundgedanke in Wohngebieten sollte gelten, dass die Ansprüche des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs hinter die Ansprüche anderer Straßennutzung (Aufenthalt, Straßenfeste, Außengastronomie) sowie der FußgängerInnen und RadfahrerInnen zurücktreten.

Eine flächendeckende Tempo-30-Regelung kommt nicht nur älteren Menschen entgegen, sondern erhöht sowohl die objektive wie auch die subjektiv empfundene Verkehrssicherheit.⁶⁴

Zusätzlich wird auch die für alte Menschen besonders wichtige soziale Komponente des „Aktivseins“ im öffentlichen Raum bzw. der Kommunikation verbessert. Die Schweizer Experten Daniel Sauter und Marco Hüttenmoser verglichen in einer Untersuchung aus dem Jahr 2006 unterschiedliche Aktivitäten von BewohnerInnen an Tempo-50-Straßen, Tempo-30-Straßen und Tempo-20-Straßen (Begegnungszonen). Die Intensität verdreifacht sich fast bei allen untersuchten Aktivitäten in den am stärksten geschwindigkeitsreduzierten Straßen.

Verordnung und Überwachung von Tempolimits sind eine der wichtigsten Maßnahmen überhaupt.



Grafik 35. Sozialer Zusammenhalt und Tempolimit? Aktivitäten der BewohnerInnen an Straßen, Deutschland⁶⁵

Da ältere Menschen in der Erfassung komplexer Verkehrssituationen oft beeinträchtigt sind, kommt der Vereinfachung des Verkehrssystems und auch der Erhöhung bzw. Verbesserung zum leichteren Verständnis eine besondere Bedeutung bei. Dies betrifft einerseits die Vereinfachung der Verkehrsführung – beispielsweise durch Kreisverkehre anstatt komplexer Kreuzungen mit gleichzeitigen Grünphasen (AbbiegerInnen und FußgängerInnen) und andererseits auch die Lesbarkeit und Verständlichkeit von Informationen (Wegweiser, Parkleitsysteme, Fahrpläne, Liniennetze für ÖV, Tarifsysteme etc.).

Komplexe Verkehrssituationen vereinfachen.

⁶⁴ Holz-Rau, Christian; Kasper, Birgit; Scheiner, Joachim: Handlungsempfehlungen und Beispiele für eine nachhaltige Mobilität älterer Menschen. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. Verkehr 4 (Freizeitmobilität älterer Menschen). Dortmund, 2006.

⁶⁵ Daten aus: Thiemann-Linden, Jörg: Neue Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft. Vortrag auf der Fachtagung „Mobilitätsmanagement für Senioren“. Köln, November 2012.

Infrastruktur

Die Maßnahmen zur Infrastruktur – beispielsweise zum Fußwege- oder Radwegenetz oder zum Öffentlichen Verkehr werden in den anschließenden Kapiteln näher beleuchtet.

Erreichbarkeit von Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen



© Foto: Robert Pressl

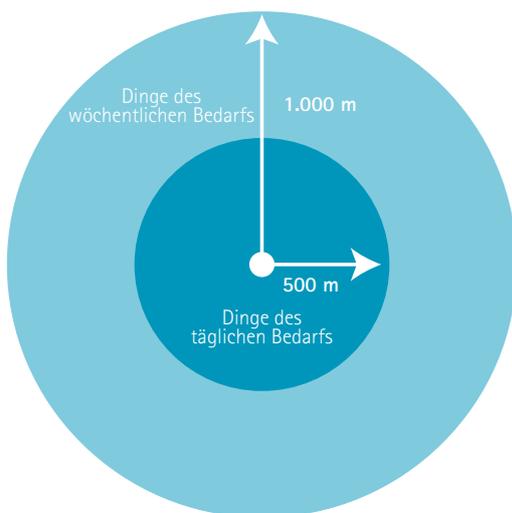
Wie im Kapitel 3 „Mobilität im Alter“ festgestellt wurde, gehören die Funktionen „Einkaufen“ bzw. „Erledigung“ zu den wichtigsten Mobilitätszwecken älterer Menschen.

Die mit der Motorisierungswelle der 1960er und 1970er Jahre beginnende und seither fortschreitende Suburbanisierung bzw. Zersiedlung des ländlichen Raums brachte auch für die Entwicklung der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs einschneidende Veränderungen.

Es kam immer mehr zu Standortverlagerungen und Konzentrationen von Verbrauchermärkten und Fachmarktzentren an die Peripherie. Diese Einrichtungen sind unmotorisiert oft gar nicht mehr erreichbar. Besonders ältere Menschen sind dadurch benachteiligt, weil gleichzeitig auch viele Nahversorger im wohnungsnahen Umfeld verschwanden.

Welche Distanzen als zumutbar angesehen werden, um sich zu versorgen, hängt stark vom Gesundheitszustand der Menschen ab (und damit meist vom Alter), von der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und von der Qualität der Verkehrsanlagen (Wege und Straßen – Sicherheit, Attraktivität etc.). Während jüngere und/oder fittere alte Menschen noch über eine größere Wahlfreiheit bezüglich der Verkehrsmittel verfügen, fallen für Hochbetagte oft die Alternativen Fahrrad oder Pkw als FahrerIn weg.

Richtwerte für Nahversorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen



Daten: Kreuzer, Altengerechte Wohnquartiere, 2006 | Grafik: FGM 2013

In Bezug auf Entfernungen zu Nahversorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen bei gegebener Barrierefreiheit empfiehlt Volker Kreuzer⁶⁶ folgende, in der neben stehenden Grafik dargestellte Richtwerte.

Vom geografischen Institut der Universität Basel wird die maximal zumutbare Distanz für einen Einkauf des täglichen Bedarfs für Hochbetagte mit 150 m festgelegt.

Obwohl mobile Angebote im Bereich Versorgung oft als Strategie zur Verbesserung der Situation älterer Menschen vorgeschlagen werden, soll der Vorzug, wo auch immer möglich, auf standortgebundene Angebote gelegt werden. Diese, so Volker Kreuzer, haben den Vorteil, dass sie zum Verlassen der Wohnung anregen, Möglichkeiten zufälliger Kontakte bieten und damit einen Beitrag zur Erhaltung der Selbstständigkeit älterer Menschen leisten.

Grafik 36. Richtwerte für Nahversorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen

⁶⁶ Kreuzer, Volker: Altengerechte Wohnquartiere – Stadtplanerische Empfehlungen für den Umgang mit der demographischen Alterung auf kommunaler Ebene. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. Blaue Reihe, Bd. 125. Dortmund, 2006.

In dieselbe Kerbe schlagen die Professoren der Dortmunder Universität Joachim Scheiner und Christian Holz-Rau⁶⁷, wenn sie argumentieren, dass diese Bestellservices, Liefer- und Bringdienste von öffentlichen und privaten AnbieterInnen zwar wichtige Unterstützung bieten können, die bereits oben erwähnten „Sekundärfunktionen“ im Zusammenhang mit der eigenen Mobilität älterer Menschen bis einschließlich jener der körperlichen Betätigung jedoch keinesfalls ersetzen können und sollen.

Lieferservices sind also nicht grundsätzlich abzulehnen, da sie besonders für ältere Menschen eine wertvolle Hilfestellung bieten, speziell was das Nach-Hause-Transportieren der Einkäufe anbelangt.



© Foto: Harry Schiffer

Das ist zwar kein unmittelbarer Vorteil ausschließlich für alte Menschen, sondern einer für jeden Menschen, der sich entschlossen hat, ohne Auto einzukaufen und seine Einkäufe nicht selbst nach Hause zu tragen. Schließlich ist Einkaufen sehr oft nicht der einzige Zweck für einen Ausgang. Neben dem Einkaufen werden auch Freunde getroffen oder man kombiniert den Ausgang auch noch mit einem Kinobesuch oder Ähnlichem.

Die Möglichkeit, soziale Kontakte beim Einkaufen zu pflegen, ist nicht zu unterschätzen.

Wechsel des Wohnstandortes

Wohnstandortwechsel bei älteren Menschen werden aus unterschiedlichen Ursachen vorgenommen. Zwei Haupttendenzen sind dabei herauszulesen. Eine davon – verbreitet bei eher „jüngeren Alten“ – ist wohnqualitätsinduziert. Die andere, die vorwiegend bei Hochbetagten zu beobachten ist, findet meist aus gesundheitlichen Gründen statt und ist demnach pflegeinduziert. Ältere Menschen ziehen um in ein Pflegeheim oder in die Nähe ihrer Verwandten und Angehörigen.⁶⁸

Da jeder dieser Wechsel mit einer Neuorientierung im neuen Wohnumfeld verbunden ist, kommt dem Zeitpunkt des Wechsels enorme Bedeutung zu. Je älter Menschen sind, desto schwieriger fällt es ihnen meistens, neue soziale Kontakte zu knüpfen oder ungewohnte Angebote zu nutzen. Dazu kommen die vermehrt auftretenden Einschränkungen körperlicher Natur sowie die Beeinträchtigungen im kognitiven Bereich. Adaptionen des Verhaltens oder die Entwicklung von Kompensationsstrategien zur Bewältigung von Alltagsaktivitäten und -routinen fallen älteren Menschen schwer. Deshalb wird von ExpertInnen vorgeschlagen, bereits „jüngere Alte“ darauf vorzubereiten, sich mit einem eventuellen Wohnstandortwechsel zu beschäftigen und auch alternative Verkehrsmittel zum Pkw auszuprobieren (von der Informationsbeschaffung bis hin zum Handling). Siehe dazu auch Kapitel 4.4 „Maßnahmen für das Unterwegssein mit dem Pkw“.

Der Zeitpunkt des Wohnstandortwechsels sollte möglichst früh überlegt werden.

67 Vgl. Scheiner, J.; Holz-Rau, Chr.: Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen. In: Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Bd. 230 (Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter). Berlin, 2002, S. 214ff.

68 Fedrowitz, Micha: Altengerechte Stadtplanung auf gesamtstädtischer Ebene – Analysen und Handlungsempfehlungen am Beispiel der Stadt Oberhausen. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Blaue Reihe, Bd. 130 (Zukunft Alter – Stadtplanerische Handlungsansätze zur altersgerechten Quartiersentwicklung). Dortmund, 2008.

Gute Praxisbeispiele: Raumplanung allgemein

Da der Zusammenhang zwischen Raumplanung, Siedlungsstruktur und Mobilität (von älteren Menschen) sehr komplex ist und stark in gegenseitiger Wechselwirkung steht, werden im Nachfolgenden nicht ausschließlich „gute Beispiele“ die Mobilität betreffend angeführt, sondern auch Pläne und Umsetzungen auf übergeordneter Ebene.

„Masterplan Einzelhandel“ Dortmund, Deutschland



© Foto: Harry Schiffer

Der bereits eingangs zitierte Volker Kreuzer führt in seiner Publikation „Altengerechte Wohnquartiere – Stadtplanerische Empfehlungen für den Umgang mit der demographischen Alterung auf kommunaler Ebene“, den „Masterplan Einzelhandel“ aus Dortmund an.

Die Stadt Dortmund verfolgt darin die Ziele der Stärkung der City und gewachsener Nebenzentren sowie der Sicherung der flächendeckenden Nahversorgung. Neben einem gesamtstädtischen Einzelhandelskonzept besteht dazu auch ein regionales Einzelhandelskonzept mit 18 Nachbarkommunen sowie ein Nahversorgungs- und Sondergebietskonzept⁶⁹.

Dabei ist entscheidend, dass nicht nur räumliche Lücken in der Versorgung aufgedeckt werden, sondern auch klare Prioritäten zugunsten von Standorten getroffen werden, mit dem Ziel einer Sicherung der zukünftigen Nahversorgung. Damit diese Anstrengungen nicht durch gegenläufige Entwicklungen unterlaufen werden können, wurden eigenständige Einzelhandelsansiedlungen in Gewerbegebieten untersagt.

Ausführliche Informationen zum „Masterplan Einzelhandel“ – Dortmund finden sich unter: www.dortmund.de⁷⁰

Freiraumgestaltung im Bremer Stadtteil Vahr, Deutschland



© Foto: Harry Schiffer

Die Großwohnsiedlung Vahr wurde in den Jahren 1957-63 errichtet, und Ende der 1990er Jahre führte das Wohnungsunternehmen ein Modernisierungs- und Aufwertungsprogramm durch.

Im Zuge dessen wurde auch der Freiraum umgestaltet. Beispielsweise wurde ein „Oma-und-Enkel-Weg“ angelegt, an dem in lockerer Folge Spielgeräte und Bänke verteilt sind.

Trampelpfade über Freiflächen wurden zu Gehwegen ausgebaut, Themengärten bieten ein abwechslungsreiches und vielfältiges Bild und stehen in Patenschaft der Mieterinnen und Mieter der angrenzenden Häuser.⁷¹

⁶⁹ Vgl. Stadtplanungsamt Dortmund o.J.: S. 9ff, 30 und 40.

⁷⁰ Siehe: www.dortmund.de/media/p/stadtplanungs_und_bauordnungsamt/stadtplanung_bauordnung_downloads/stadtplanung_1/Masterplan_Einzelhandel_2013_Entwurf.pdf

⁷¹ Kreuzer, Volker: Altengerechte Wohnquartiere – Stadtplanerische Empfehlungen für den Umgang mit der demographischen Alterung auf kommunaler Ebene. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. Blaue Reihe, Bd. 125. Dortmund, 2006.

Gute Praxisbeispiele: Sicherstellung der Versorgung im ländlichen Raum und Lieferservices

Durch Vernetzung und Bündelung von unterschiedlichen Dienstleistungen sowie Produkten des täglichen Bedarfs kann auch in ländlichen Regionen ein Angebot auf wirtschaftlich tragfähiger Basis entwickelt werden. Dazu bedarf es aber einer branchen- und gemeindeüberschreitenden Kooperation, Vernetzung und Ressourcenbündelung bis hin zur zeitlichen Abstimmung von Öffnungs- und Fahrzeiten. Entscheidend für den Erfolg ist, dass ein derartiges Angebot von der ortsansässigen Bevölkerung mitgetragen wird. Das steigert nicht nur die Nachfrage, sondern auch das Gemeinschaftsgefühl im Ort.

Kooperation, Vernetzung und Ressourcenbündelung zur Schaffung einer wirtschaftlich tragfähigen Basis.

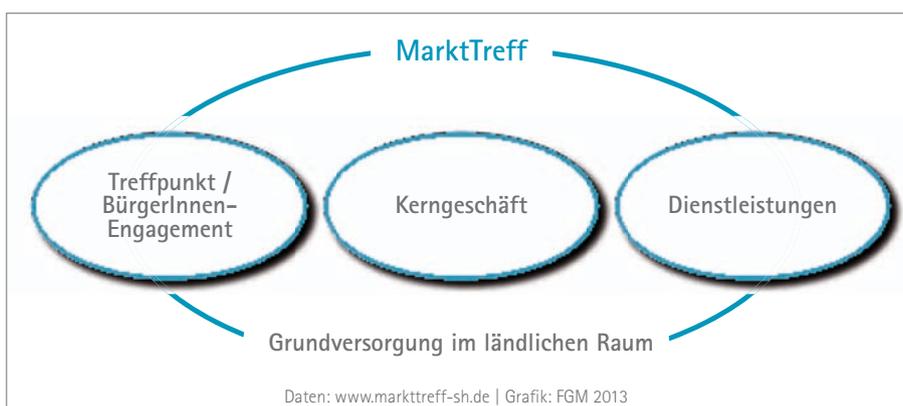
MarktTreff Initiativen in Schleswig-Holstein, Deutschland

Die Initiative MarktTreff wurde von der deutschen Landesregierung Schleswig-Holstein gemeinsam mit Akteurinnen und Akteuren aus der Region, der Wirtschaft und der Gesellschaft entwickelt. Es zielt auf Gemeinden mit 700 bis 1.900 EinwohnerInnen ab.

MarktTreffs sind dezentrale Versorgungsstrukturen für den ländlichen Raum, die verschiedene Dienstleistungsangebote „unter einem Dach“ bündeln, um die Grundversorgung und Lebensqualität im ländlichen Raum zu verbessern. Das Angebot jedes MarktTreffs gliedert sich in drei Säulen:

Verschiedene Angebote unter einem Dach bündeln.

- Lebensmittel-Einzelhandel: Möglich sind auch gastronomische Angebote und / oder regionale Direktvermarktern.
- Dienstleistungen (wie z.B. Post, Lotto / Toto, Reinigungsannahmestelle): Sie erhöhen die Kundenfrequenz und stärken damit das Kerngeschäft des Lebensmittelgeschäfts.
- Treffpunkt: Ein Ort zum Plaudern, für gemeinsame Aktivitäten, für Information und Bildung. Aktivitäten für alle Generationen, Vereine und Gruppen.



Grafik 37. MarktTreff – viele Angebote unter einem Dach

Das MarktTreff Handbuch mit Informationen zu Initiative, Konzept, Finanzierung und Implementierung ist erhältlich unter: www.markttreff-sh.de⁷²

Ein solcher MarktTreff wurde in Haselund mit dem 3-Säulen-Modell eingerichtet: Das Kerngeschäft ist der Lebensmittelmarkt (mit Lieferservice), zusätzlich werden weitere Dienstleistungen (Post, Lotto / Toto, Annahmestelle für Reinigung und Fotoservice, Internet-Platz, Kopier- und Faxservice, Bankschalter) angeboten. Außerdem ist der MarktTreff auch Treffpunkt mit Bäckerei, Stehcafé, Mittagstisch und Partyservice.

⁷² Siehe: www.markttreff-sh.de/index.php?getfile=handbuch.pdf

Derzeit gibt es in Schleswig-Holstein bereits 26 MarktTreffs.⁷³ Dieses und zahlreiche andere Beispiele sind zu finden in der zitierten Broschüre „Mobilitätssicherung in Zeiten des demographischen Wandels“.

Bergladen Vorderstoder

Auch in Österreich gibt es zahlreiche Initiativen, die darauf abzielen, die Versorgung der Bevölkerung zu sichern. Diese Initiativen kommen zwar nicht ausschließlich älteren Menschen zugute, aber es sind besonders die Alten und Hochbetagten, die oftmals nicht über Alternativen zum Auto verfügen bzw. die, wenn sie alleinstehend sind, auch nicht von Freunden oder Familie versorgt werden (können).

Ein Vorzeigebispiel wäre der oberösterreichische Ort Vorderstoder, wo nach der Schließung des letzten Nahversorgers die Bevölkerung die Initiative ergriff und einen Verein gründete, der die Aufgaben des Nahversorgers übernommen hat. Dafür streckte die Bevölkerung ein Startkapital von 50.000,- Euro als zinsfreies Darlehen vor.



© Foto: Bergladen

Der Antrieb für diese Initiative liegt auf der Hand und der Bürgermeister bringt es auf den Punkt, wenn er sagt, dass die Schließung der Nahversorgung nur ein erster Schritt ist, dem möglicherweise die Schließung von Schule und Kindergarten folgen könnten, was die Abwärtsspirale in Gang setzen würde.

Das Projekt hat nicht nur die Nahversorgung für die Bevölkerung, vor allem für alte Menschen, gesichert, sondern trägt auch stark zur Verbesserung der Umweltsituation bei. Etliche Einkaufs-Autofahrten in Nachbarorte konnten vermieden werden.

Das Projekt Bergladen Vorderstoder ist Sieger des Österreichischen Klimaschutzpreises 2011. Ein Video zum Bergladen Vorderstoder mit Interviews der Beteiligten und Betroffenen ist zu finden unter: www.klimaschutzpreis.at⁷⁴

Gemeinde Mühlbach am Hochkönig

Die Gemeinde Mühlbach am Hochkönig hat ebenfalls mit Unterstützung von klima:aktiv eine Nahversorgungskampagne gestartet. Nach dem Motto: „Zeit sparen, Geld sparen, in Mühlbach / Hochkönig einkaufen – oder 7,- € durch den Auspuff blasen“ wurde eine Kampagne ins Leben gerufen, die in Kooperation mit den lokalen Nahversorgern durchgeführt wird und die Bevölkerung darauf aufmerksam machen soll, lokal einzukaufen, um einerseits die Nahversorgung zu sichern, andererseits aber auch Emissionen und Energie zu sparen und die eigenen Finanzen zu schonen.

Eine solche Initiative könnte kombiniert werden mit der Idee der Regionalwährung, um die Kaufkraft im Ort / in der Region zu behalten. Eine ausführliche Beschreibung kann aber hier aus Platzgründen nicht erfolgen.

Lieferservice Kaufhaus Kastner und Öhler

Das Grazer Kaufhaus Kastner und Öhler kooperiert mit einem Taxiunternehmen und lässt die eingekauften Waren noch am selben Tag gegen Gebühr im Stadtgebiet von Graz zustellen.

Kampagne zur Sicherung der Nahversorgung.

⁷³ Mobilitätssicherung in Zeiten des demographischen Wandels. Innovative Handlungsansätze und Praxisbeispiele aus ländlichen Räumen in Deutschland. Hrsg.: Deutsches Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung. Berlin, 2012.

⁷⁴ Siehe: www.klimaschutzpreis.at/start.asp?b=85&vid=225&tid=239

Lieferservice Züriwerk, Schweiz

Ein anderes Beispiel ist die Initiative Züriwerk, die das Ziel hat, die soziale und wirtschaftliche Integration von erwachsenen Menschen mit Behinderung zu fördern.

Seit März 2007 betreibt Züriwerk den Lieferdienst „Züriwerk bringt's“ als Teillohnprojekt in Zusammenarbeit mit dem Sozialdepartement der Stadt Zürich.

Der Transport durch die MitarbeiterInnen von „Züriwerk bringt's“ erfolgt mit Elektrofahrrädern und entsprechenden Anhängern.



© Foto: Harry Schiffer | eitis.org

Lieferservice Handelskette Spar

In Österreich hat die Handelskette Spar zusammen mit dem gemeinnützigen „Verein zur Förderung von Arbeit und Beschäftigung“ (FAB) im März 2013 ein Pilotprojekt in Salzburg gestartet. Der Verein liefert den Kundinnen und Kunden von Spar deren Einkäufe ausschließlich mit Elektrofahrrädern und Radanhängern an die Wohnungstür.

Neben dem Umwelt- und Komfortaspekt hat das Projekt auch eine soziale Komponente: Arbeitslose Jugendliche bekommen als Lieferanten eine Beschäftigung.

Für KundInnen ist es denkbar einfach: Nach dem Bezahlen wird die Ware in einem Schließfach (inkl. Kühlboxen) deponiert und der gewünschte Zeitpunkt der Lieferung vereinbart. KundInnen bezahlen 2,- Euro pro Lieferung im Stadtgebiet, was in etwa einem Parkticket entspricht. Der Restbetrag wird aus anderen Quellen beglichen.



© Foto: INTERSPAR/eva.trifft

Informationen zu diesem Lieferservice finden sich unter: <http://salzburg.orf.at>⁷⁵

Gute Praxisbeispiele: Nutzung von Flächen im öffentlichen Raum

Prinzessinnengarten Berlin, Deutschland

Als ein Beispiel für die Nutzung von Flächen im öffentlichen Raum als Treffpunkt für alle ohne Konsumzwang, wie es etwa auch Parks sind, soll an dieser Stelle noch das Projekt Prinzessinnengarten aus Berlin erwähnt werden. Auch hier werden mehrere soziale, edukative und nachhaltige Aspekte verbunden. Beim Prinzessinnengarten handelt es sich generell um eine soziale und ökologische urbane Landwirtschaft. Das Projekt will einen Ort des Austausches und des Lernens zu Fragen des lokalen und ökologischen Anbaus von Lebensmitteln, der biologischen Vielfalt, des nachhaltigen Konsums, des verantwortungsvollen Umgangs mit Ressourcen und der zukunftsfähigen Nachbarschafts- und Stadtentwicklung schaffen. Für ältere Menschen sind speziell die Aspekte der sozialen Kontakte, des Gegensteuerns von Vereinsamung und der Möglichkeit von sinnstiftenden Tätigkeiten wichtig. Darüber hinaus wird die sogenannte „Fluchtmobilität“ reduziert, also jene Form des „Wegfahrens“ aus der Wohnumgebung, weil es da nicht genügend attraktive Angebote gibt.

Die Kombination von Aspekten, wie soziale Kontakte und sinnstiftende Tätigkeiten im attraktiven öffentlichen Raum, motiviert ältere Menschen, das Haus zu verlassen.

⁷⁵ Siehe: <http://salzburg.orf.at/news/stories/2574518/>

In Berlin wurden Workshops für die Umwandlung brachliegender Flächen in blühende soziale Gärten und für die gemeinnützige Tätigkeit in Form von Gartenarbeitstagen organisiert, und es wurde auf die Zusammenarbeit mit Schulen, Kindergärten und Universitäten etc. gesetzt. Denkbar wäre, dass auch Seniorenheime als Kooperationspartnern gefunden werden.

Informationen finden sich unter: <http://prinzessinnengarten.net>

4.3. Maßnahmen für das Zufußgehen

Wie bereits in den vorhergehenden Kapiteln ausgeführt, ist das Zufußgehen die wichtigste und häufigste Mobilitätsform für ältere Menschen. Das wird sich auch in Zukunft kaum ändern, trotz des steigenden Anteils an FührerscheinbesitzerInnen und Pkw-Verfügbarkeit.



© Foto: Harry Schiffer | letis.org

Ebenfalls bereits in den Eingangskapiteln erwähnt ist die Tatsache, dass ältere Menschen – genauso wie alle anderen Bevölkerungsgruppen – ein unabhängiges, eigenständiges Leben führen wollen, weitgehend ohne auf die Hilfe anderer angewiesen zu sein und möglichst dort, wo sie ihr bisheriges Leben verbracht haben.

Infolge der körperlichen Beeinträchtigungen, die das fortschreitende Alter naturgemäß mitsichbringt, ist dieser Wunsch jedoch nicht immer vollständig kompatibel mit dem gegenwärtigen Verkehrssystem. Wenn es also zu einer Aufrechterhaltung der Lebensqualität hinsichtlich der Teilnahme am sozialen Leben kommen soll – und dazu gehört vor allem auch das Außer-Haus-Unterwegssein –, so ist das Verkehrssystem an die Bedürfnisse (älterer) Menschen anzupassen und nicht umgekehrt, wie oft gewünscht und geplant.

Maßnahmen zum Zufußgehen spielen dabei die wichtigste Rolle, ist doch jeder Weg, der mit einem anderen Verkehrsmittel erledigt wird, auch in irgendeiner Form mit einem Fußweg verbunden: z.B. „zur Haltestelle“ oder „vom Parkplatz zum Ziel“.

Wesentliche Verbesserungen wurden bereits realisiert; das Bewusstsein für die Bedeutung des Zufußgehens ist aber noch immer nicht zufriedenstellend.

In der vom Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz veröffentlichten Studie „Hochaltrigkeit in Österreich – Eine Bestandsaufnahme“ wird eingeräumt, dass in den vergangenen Jahrzehnten unter dem Ziel der „Barrierefreiheit“ wesentliche Verbesserungen bereits umgesetzt wurden. Es wurden besonders die Bedürfnisse körperlich beeinträchtigter Menschen (insbesondere von Personen im Rollstuhl) berücksichtigt. Obwohl barrierefreie Zugänge zu öffentlichen Einrichtungen, Verkehrsmitteln usw. auch gebrechlichen oder gehbehinderten alten Menschen das Leben erleichtern und ihr Sturzrisiko reduzieren, ist das Bewusstsein über die hohe Bedeutung der sicheren Gestaltung öffentlicher Wege für die Vermeidung von Stürzen alter Menschen jedoch bei weitem noch nicht zufriedenstellend.

Neben der Erhöhung des Bewusstseins für die besonderen Anforderungen und Bedürfnisse von älteren Menschen (vor allem bei PlanerInnen, MeinungsbilderInnen und EntscheidungsträgerInnen), zu der nicht zuletzt auch dieses Handbuch beitragen soll, ist es wie sooft meist eine Kombination von Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Verkehrsorganisation, Kommunikation und Marketing, die den meisten Erfolg verspricht.

Der Einbeziehung von älteren Menschen in die lokalen Planungs- und Umsetzungsprozesse kommt dabei eine entscheidende Rolle zu. Sie wissen schließlich am besten, was gut für sie ist und sie kennen ihr Wohnumfeld meist viel genauer als die PlanerInnen von außen, die dafür wiederum fachliche Expertise und Maßnahmenideen einbringen können sowie Fragen zur Machbarkeit und Umsetzbarkeit beantworten sollen. Dieser partizipative Ansatz ist auch ein zentraler Bestandteil der von der EU stark forcierten Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP).

Partizipation von älteren Menschen in lokale Planungs- und Umsetzungsprozesse anstreben.

Eine Umsetzung einer solchen Partizipation älterer Menschen, die im Rahmen des Active Access Projekts in Graz in Form eines Walking Audits stattfand, findet sich im Anschluss dieser Ausführungen unter den „Guten Beispielen“.

Doch was wünschen sich ältere Menschen grundsätzlich? Nach einer Studie von Maria Limbourg und Stefan Matern aus dem Jahr 2009 wünschen sich ältere Menschen in Bezug auf ihre Mobilität vor allem die folgenden Verbesserungen:

Physische Verbesserungen der Gehwege
<ul style="list-style-type: none"> - Mehr Bänke und Sitzgelegenheiten - Niedrigere Randsteine - Breitere Gehsteige, sodass man auch mit Rollator oder Rollstuhl gut durchkommt - Ebene Bodenbeläge, ohne Unebenheiten - Besserer Winterdienst auf den Gehwegen - Sicherere Gehwege entlang von Straßen außerhalb des Ortsgebiets - Mehr öffentliche Toiletten - Über-/Unterführungen für FußgängerInnen bei Eisenbahnliesen (zusätzlich zu den Übergängen an Straßenkreuzungen), um lange Fußwege zu vermeiden
Lösung von Konfliktbereichen mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen
<ul style="list-style-type: none"> - Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr - Getrennte Führung von Autos und Fußverkehr - Entfernung von Autos, die am Gehsteig oder im Kreuzungsbereich parken - Strengere Kontrollen, damit RadfahrerInnen und SkaterInnen nicht auf den Gehwegen fahren - Geschwindigkeitskontrollen für Autos und Motorräder - Rücksicht von AutofahrerInnen gegenüber FußgängerInnen fördern / bewerben
Erleichterung beim Überqueren von Straßen
<ul style="list-style-type: none"> - Längere Grünphasen bei Ampeln - Mehr Ampeln und Zebrastreifen für FußgängerInnen - Mehr Ampeln, die auch an die Anforderungen von Menschen mit Sehbehinderung angepasst sind - Blinklichter, die AutofahrerInnen auf Zebrastreifen aufmerksam machen - „Lotsen“, die älteren Menschen beim Überqueren stark befahrener Straßen helfen
Sicherheit
<ul style="list-style-type: none"> - Sicherheit vor Verbrechen und Belästigung - Bessere Beleuchtung von Gehwegen - Sicherheit im öffentlichen Raum – Sanieren von Gefahrenbereichen
Wohnung / Wohnumfeld
<ul style="list-style-type: none"> - Altersgerechte und sichere Wohnungen und Wohnumfeld - Einkaufsmöglichkeiten im Nahbereich - Lieferservice des Einzelhandels - Mehr Parkanlagen - Bessere Luft, weniger Abgase
Gehhilfen
<ul style="list-style-type: none"> - Gesellschaftliche Akzeptanz von Rollatoren - Preiswerte Gehhilfen

Die oben zusammengefassten Verbesserungsvorschläge⁷⁶ machen deutlich, dass in erster Linie Maßnahmen für den Fußverkehr erforderlich sind.

⁷⁶ Limbourg, Maria; Matern, Stefan: Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr. In: Schriftenreihe der Eugen-Otto-Buth Stiftung, Bd 4. Köln, 2009.

Möglichkeiten für Abkürzungen ausloten.

FußgängerInnen sind umwegempfindlich. Komplizierte, unsichere und lange Wege werden gemieden. Ein dichtes Netz an Fußwegen ohne Umwege bzw. mit Abkürzungen ist für mobilitätseingeschränkte ältere Menschen wichtig. Die Leitlinie „Stadt der kurzen Wege“, die bereits in den Stadtentwicklungsplänen vieler österreichischer Städte zu finden ist, gibt der Raumplanung die entscheidende Richtung. Neben dem zusammenhängenden Fußwegenetz zeugt es von Weitblick, das Ortsgebiet dahingehend zu analysieren, wo es Möglichkeiten gibt, Durchgänge (durch Wohnsiedlungen, Hinterhöfe, Gartenanlagen etc.) für FußgängerInnen zu öffnen, um Abkürzungen zu schaffen und Umwege entlang von Straßen zu vermeiden.



© Fotos: FGM

In der französischen Stadt Lyon erlauben die sogenannten Traboules beispielsweise den Durchgang von einer Straße zur anderen via Passagen, Treppenhauskonstruktionen oder durch Innenhöfe und mitunter über verschiedene Ebenen. Ein kurzes Video (auf Englisch), das der Autor dieses Handbuchs erstellt hat, demonstriert, wie dieses Konzept funktioniert.⁷⁷

Volker Kreuzer und Tobias Scholz weisen in ihrer Publikation „Handlungsfelder einer altersgerechten Stadtentwicklung“ auch auf die Notwendigkeit hin, neben der Analyse und Beseitigung von Unfallschwerpunkten unbedingt auch Orte und Wege zu identifizieren, die aufgrund ihrer Beschaffenheit (z.B. hohes Verkehrsaufkommen) eine Barrierewirkung entfalten und Menschen davon abhalten, diese Wege zu benutzen. Diese Gefahrenschwerpunkte werden grundsätzlich gemieden. Es kommt also zu weniger oder keinen Unfällen an diesen Orten, und sie scheinen daher auch in keiner Unfallstatistik auf. Es handelt sich aber um Barrieren, die die Mobilität der älteren Menschen aber erheblich einschränken.⁷⁸

Maßnahmen und gute Praxisbeispiele

Grünphasen, Wartezeiten an Ampeln und Querungshilfen

Das Überqueren von Straßen wird von vielen älteren Menschen als eine Hauptbarriere für sichere und bequeme Mobilität genannt. Das trifft speziell auf jene Bereiche zu, wo die Geschwindigkeiten der Autos hoch sind bzw. die entweder überhaupt ungesichert sind oder wo die Sicherung durch Ampeln und Schutzwege nur ungenügend umgesetzt wurde.

⁷⁷ Videoclip siehe: www.eltis.org/index.php?ID1=7&tid=61&video_id=79

⁷⁸ Kreuzer, Volker; Scholz, Tobias: Handlungsfelder einer altersgerechten Stadtentwicklung. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. Blaue Reihe, Bd. 130. Dortmund, 2008.

Viele ältere Menschen klagen beispielsweise über zu kurze Grünphasen und über zu lange Wartezeiten auf Grün an Ampeln. Die Grünphasen von Ampeln sind deshalb so festzusetzen, dass sie dem Gehtempo von SeniorInnen entsprechen und nicht bereits in der Mitte der Straße auf Rot umschalten und somit ältere Menschen unnötig stressen. Eine Hilfe zum Überqueren von breiteren, mehrspurigen Straßen für ältere Menschen ist das Vorhandensein von Mittelinseln. Diese bieten langsameren FußgängerInnen die Möglichkeit abzurasten. In jedem Fall sollten aber Ampelschaltungen, falls bei Querungen mit Mittelinseln überhaupt vorhanden, das Überqueren einer solchen Straße innerhalb einer Grünphase erlauben.

Grünphasen sind für ältere Menschen oft zu kurz.

Eine in Graz an einigen Stellen zeitweilig umgesetzte Maßnahme war eine Ampelschaltung mit „Permanent-Grün“ für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Erst wenn ein Auto sich dem Übergang näherte, reagierte die Ampel über Induktion und schaltete auf Rot. Dadurch wurden FußgängerInnen davon befreit, auf eine Grünphase zu warten, auch wenn sich gerade kein Auto nähert. Außerdem wurde dadurch das Risiko reduziert, dass FußgängerInnen einen Gesetzesbruch begehen, weil sie die Straße trotz roter Ampel überquerten, da ja kein Auto in der Nähe war. Leider wurde diese Maßnahme der klaren Priorisierung von FußgängerInnen und RadfahrerInnen 2013 wieder rückgängig gemacht.



© Fotos: Harry Schiffer | eltis.org

Gehsteige, Belag, Randsteine, Baustellen und Reinigung / Räumung

Über Gehsteigbreiten und Beschaffenheit gibt es zahlreiche Publikationen. Dass ein Gehsteig eine gewisse Mindestbreite haben muss, damit sich Menschen bequem und sicher darauf bewegen und begegnen können, ist ebenso wenig ein Geheimnis wie die Höhe der Randsteine.

All das ist in zahlreichen Vorschriften und Normen festgehalten, wie beispielsweise unter: www.wien.gv.at und <http://info.tuwien.ac.at>⁷⁹

Wer sich für die Gegebenheiten in Deutschland interessiert, wird sicherlich zahlreiche Hinweise auf der Webseite von Fuss.e.v.⁸⁰, dem Fachverband Fußverkehr Deutschland, finden.



Genügend breite Gehsteige erhöhen das subjektive Sicherheitsgefühl.



Dieser Gehsteig ist definitiv zu schmal

© Fotos: FGM

79 Siehe: www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/rechtvorschriften/html/b0200600.htm | <http://info.tuwien.ac.at/uniability/b1600.htm>

80 Siehe: www.geh-recht.info/fussverkehrsanlagen/42-fussverkehrsanlagen/fussverkehrsanlagen/139-fa-gehwege-gehwege-breiten-grundstueckszufahrten-mischungsprinzip.html

© Foto links: FGM | rechts: Robert Pressl



Alte Menschen nehmen gerne einmal eine helfende Hand in Anspruch. Deshalb sollten Gehsteige zumindest so breit sein, dass zwei Menschen nebeneinander gehen können.



Künstliche und natürliche Hindernisse am Gehsteig.

© Fotos: FGM



Dunkle Unterführungen werden (nicht nur) von alten Menschen als bedrohlich empfunden.



Die Norm schreibt einen gelben Kontraststreifen auf der ersten und letzten Stufe vor. Der Architekt scheint hier die Bedeutung von Kontrast nicht recht verstanden zu haben.

Was speziell für ältere Menschen eine wichtige Komponente darstellt, ist der Belag. Möglichst ebenen, aber weitgehend rutschresistenten Materialien sind hier der Vorzug zu geben. Speziell RollstuhlfahrerInnen bzw. auch BenützerInnen von Rollatoren kommt das zugute, da sie besonders durch Vibrationen beispielsweise infolge von Pflastersteinen zusätzlichen Strapazen ausgesetzt sind.

Die Ebenheit des Belags ist auch ein wichtiger Faktor, wenn es darum geht, die Gefahr von Stürzen zu vermeiden.



© Fotos: FGM

Gutes Beispiel aus Straßburg, wo man einerseits das Stadtbild mit den historischen Pflastersteinen erhalten hat, aber andererseits auch eine Lösung für alte und mobilitätseingeschränkte Menschen gefunden hat.

Bei den Lösungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen den Bedürfnissen von RollstuhlfahrerInnen und jenen von visuell beeinträchtigten Personen. Während sich RollstuhlfahrerInnen keine Kanten / Randsteine wünschen, ist das völlige Fehlen von solchen für weitgehend blinde Menschen lebensgefährlich, weil sie ja nun nicht mehr erkennen / fühlen können, ob sie sich noch am Gehsteig befinden oder bereits die Straße betreten haben.

Die Herausforderung besteht darin, Lösungen für Menschen mit unterschiedlichen (auch zum Teil konträren) Bedürfnissen und Beeinträchtigungen zu finden.

Einen gangbaren Weg für beide Gruppen stellt die Lösung des sogenannten „Grazer T“ dar. Hier wurde ein Teil des Gehsteigs beim Zusammentreffen mit der Straße für RollstuhlfahrerInnen / RollatorbenützerInnen völlig abgesenkt, während für visuell eingeschränkte Menschen dort eine leichte Kante beibehalten wurde, wo auch das Blindenleitsystem hinführt.



© Foto: FGM



Schäden an Gehsteigen, Baustellen, Wühlkisten und vor allem verparkte Gehsteige stellen für ältere Menschen ein größeres Hindernis dar als für andere Personengruppen. Vor allem eine effiziente Überwachung des ruhenden Verkehrs könnte relativ leicht für eine Verbesserung sorgen.

Wie bereits in Kapitel 3 „Mobilität im Alter“ erwähnt, stellen Stürze die Hauptursache für Unfälle älterer Menschen dar. Um das Risiko von Stürzen möglichst niedrig zu halten, sollten Gehwege frei von jedwedem Verunreinigungen wie beispielsweise Laub oder Abfall gehalten werden.

Der Schneeräumung bzw. Streuung im Winter kommt eine entscheidende Bedeutung zu. Leider passiert es recht häufig, dass bei der Schneeräumung von Fahrbahnen der Schnee auf Gehwegen abgelagert wird.

Nicht ordentlich abgesicherte Baustellen stellen ein weiteres Risiko für Stürze dar. Dabei sind es nicht immer nur die Baustellen selbst, die eine Quelle für Sturzunfälle darstellen: Auch nicht gesicherte Schäden im Belag, die von älteren Menschen oftmals nicht sofort erkannt werden, stellen eine Gefahr dar. Wackelige Steinplatten oder Kanaldeckel, Hausausfahrten etc. gehören ebenfalls in diese Kategorie.

Der Fachverband Fußverkehr Deutschland hat zum Thema Baustellen-Umgehungen und Sicherung von Fußwegen inklusive gesetzlichen Grundlagen, Regelwerken, Zuständigkeiten etc. umfangreiche Informationen zusammengestellt. Siehe: www.geh-recht.info⁸¹



© Fotos: Harry Schiffer | elits.org | Active Access Projekt



Oft werden Straßen auf Kosten von Fußwegen geräumt.

© Fotos: FGM



In Kopenhagen beispielsweise haben Fuß- und Radwege bei der Schneeräumung Priorität – hier leider nicht. Das Bewusstsein dafür fehlt oft.



Festgepresster Schnee ist zumindest begehbar.

© Foto links: Harry Schiffer | elits.org | rechts: FGM



Solche, nicht abgesicherte, Baustellen stellen eine große Sturzgefahr dar.

⁸¹ Siehe: www.geh-recht.info/fussverkehrsanlagen/63-baustellen/166-bau-einfuehrung.html?pk_campaign=NL-November-2013-Bau

Möglichkeit zum Sitzen und Ausruhen im öffentlichen Raum

Das Thema „Ausruhen im öffentlichen Raum“ ist ebenso wie das „Sehen und Gesehen werden“ für ältere Menschen weit wichtiger als für jede andere Bevölkerungsgruppe. Zu Design oder auch zur Philosophie der Gestaltung und Platzierung von Sitzgelegenheiten gibt es zahlreiche Publikationen, die oftmals auch konträre Standpunkte empfehlen. Allein schon die Berücksichtigung der einzelnen, oft tagesabhängigen Stimmungen und Gemütsverfassungen der potenziellen BenutzerInnen sich vorzustellen und dahingehend die Sitzgelegenheiten zu errichten, ist ein komplexes Aufgabenfeld. Als ein Beispiel: Während die einen kommunizieren wollen, wollen andere lieber in Ruhe gelassen werden.

Design, Funktion und Qualität von Sitzgelegenheiten müssen für ältere Menschen passen.

Grundsätzlich gilt jedoch, dass Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen aufgestellt gehören. Als Empfehlung bieten sich an wichtigen Gehrouten 100m Abstände an. Beleuchtung, Witterungsschutz, Schatten, Einsichtigkeit, Material der Bänke, Höhe der Sitzfläche, Lehnen etc. sind ebenfalls wichtige Aspekte, die es zu bedenken gilt, genauso wie der Zugang bzw. die Zufahrtsmöglichkeit für die Entleerung von Mülleimern. An letztgenannter sind bereits zahlreiche, gut gemeinte Ansätze gescheitert, Bänke im öffentlichen Raum aufzustellen.



Funktion der Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum: Nicht nur „sich ausruhen“, sondern auch Kommunikationsaspekte ohne Konsumationszwang.



„Sehen und gesehen werden“ – Teilnahme am Leben im öffentlichen Raum.



Die Qualität der Sitzgelegenheiten sollte einem Mindeststandard entsprechen.



© Fotos: Harry Schiffer

© Fotos: Harry Schiffer



Ein ausgezeichnetes Projekt wurde in der oberösterreichischen Gemeinde Lengau umgesetzt. Anlassfall war das Problem mit dem Aufstellen von Bänken im öffentlichen Raum für ältere Menschen. Aus diesem Grund initiierte der örtliche „Zeitbankverein für Alt und Jung“ die sogenannte Zeitbankerl-Initiative, bei der die EinwohnerInnen auf ihrem Privatgrund eine Sitzbank aufstellen (und betreuen), die von allen Passantinnen und Passanten genutzt werden kann. Alle, die mitmachen und ein Bankerl einbringen wollen, können sich ein grünes „Z“ von der Gemeinde holen und auf ihrer Bank anbringen. Damit wird für jeden Außenstehenden die Einladung zur Benutzung sichtbar, auch wenn sich das Bankerl beispielsweise in einem privaten Vorgarten befindet.

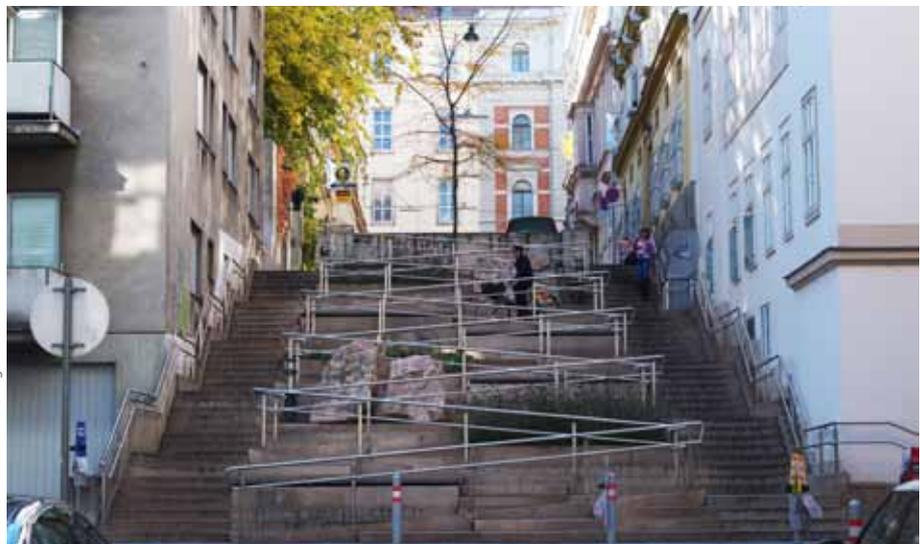
Die Idee hat sich bereits über die Gemeinde Lengau weiter verbreitet. Damit sind auch Bankerl in anderen oberösterreichischen Gemeinden leicht ersichtlich und nutzbar. Mehr Informationen über die praktische Umsetzung und die Erfahrungen finden sich unter: www.zeitbank-altjung.at⁸²

Öffentliche Toiletten

Neben den Möglichkeiten zum „Sich-Ausrasten“ stellen auch gut zugängliche öffentliche Toilettenanlagen vor allem für ältere Menschen eine Infrastruktureinrichtung dar, die von PlanerInnen und EntscheidungsträgerInnen meist vernachlässigt wird. Ältere Menschen verlassen oft deshalb ihr Haus nicht, weil sie fürchten, im Fall des Falles nicht schnell genug ein Örtchen zu finden. Besonders in Parkanlagen, wo sich Seniorinnen und Senioren länger aufhalten, gibt es in Österreich noch Handlungsbedarf.

Überwinden von Niveauunterschieden

Niveauunterschiede (Stiegen mit Rampen, öffentlicher Lift) erschweren es älteren Personen oft erheblich, zu Fuß unterwegs zu sein. In Wien wurde 2004/05 die 100 Jahre alte „Thurnstiege“ (Währingerstraße – Wasagasse / Liechtensteinstraße) durch eine neue Anlage mit Rampen ersetzt, die auch von BenutzerInnen rollender Hilfsmittel (Rollator, Kinderwagen) leicht bewältigt werden kann. Zusätzlich wurden auch Bänke aufgestellt und Grünanlagen in die Stiege integriert.



⁸² Siehe: www.zeitbank-altjung.at/weitere_leistungen/zeitbankerl.php

Im Jahr 2005 wurde neben der „Amonstiege“ in Wien (Verbindung zwischen Gumpendorfer Straße und Windmühlstraße) ein öffentlicher Lift errichtet, damit ältere Menschen, RollstuhlfahrerInnen und Personen mit Kinderwagen oder Rollator diesen Höhenunterschied leichter überwinden können.

In einigen spanischen Städten wie beispielsweise San Sebastian / Donostia oder Vitoria Gasteiz – beide mit sehr hohem Fußgängeranteil – wurden ebenfalls zahlreiche Lifte oder Rolltreppen zur Überwindung von Niveauunterschieden errichtet. Zwei kurze Videoclips⁸³ (auf Englisch) geben einen hervorragenden Überblick, wie solche Systeme funktionieren, wie die NutzerInnen darauf reagieren bzw. auch wie viel die Implementierung kostet. Beim Videoclip über Vitoria Gasteiz, ausgezeichnet von der Europäischen Kommission als „European Green Capital 2012“, wird überdies auch das Prinzip der „Super Blocks“ erklärt, das die Lebensqualität für die ansässige Bevölkerung, speziell für Kinder und ältere Menschen, im öffentlichen Raum erhöht.



© Foto: Anton Kirchsteiger



© Fotos: Harry Schiffer | eltis.org

Beleuchtung und Sichtbarkeit

Ältere Menschen fühlen sich – mehr noch als jüngere Menschen – im Dunkeln unsicher. Das betrifft sowohl die Verkehrssicherheit als auch das subjektive Risiko, Opfer eines Verbrechens zu werden. Hier können Gemeinden für ausreichende Beleuchtung sorgen, vor allem in Unterführungen und auf Straßen, wo nur wenig Fußverkehr stattfindet.

Kleidungsaccessoires wie Reflektoren erhöhen die passive Sichtbarkeit von FußgängerInnen, was speziell außerorts wichtig ist bzw. dort, wo FußgängerInnen und RadfahrerInnen dieselbe Verkehrsfläche benützen müssen, oder auch dort, wo unübersichtliche Querungen von Straßen stattfinden und es damit immer wieder zu Konfliktsituationen mit Autos kommt.

Ausreichende Beleuchtung erhöht subjektiv und objektiv die Sicherheit.

⁸³ Videoclips siehe:
San Sebastian / Donostia: www.eltis.org/index.php?ID1=7&tid=61&video_id=53
Vitoria Gasteiz: www.eltis.org/index.php?ID1=7&tid=61&video_id=97



Lesbarkeit und Orientierung

Information im öffentlichen Raum muss so gestaltet werden, dass sie auch den Ansprüchen älterer Menschen entspricht. Das gilt vor allem für die Lesbarkeit. Ausreichend große Schrift und Einfachheit des Verständnisses sind entscheidende Faktoren. Auch die Platzierung der Information gilt es zu berücksichtigen: Ältere Menschen haben oft Probleme, den Kopf in den Nacken zu beugen, um hoch angebrachte Informationen lesen zu können (beispielsweise Straßennamen). Auch Aufforderungen zum Drücken bei Druckknopfampeln sind bei breiten Straßen von der gegenüberliegenden Seite oft nur schwierig lesbar.



Ein Leitprojekt mit internationaler Reputation ist das Informationssystem „Legible London“ für FußgängerInnen. Hier wurden zentrale Informationen, wie Stadtpläne, mit Punkten von übergeordnetem Interesse oder Gehentfernungen so aufbereitet, dass sie auch den Ansprüchen älterer Menschen entsprechen.

Ein kurzes Videoclip⁸⁴ ist auf Englisch verfügbar.

Audits und Checks für FußgängerInnen

Die ständige Beobachtung des Fußgängernetzwerks – sowohl hinsichtlich der Infrastruktur als auch der Organisation – soll ein integraler Bestandteil der Aktivitäten einer Gemeinde im Bereich Fußverkehr sein, um Schwachstellen auszumachen und zu beheben.

Im Rahmen des Projekts Active Access wurde ein solches Audit speziell für die Zielgruppe „Alte Menschen“ durchgeführt. Im Grazer Stadtteil Andritz wurde das Audit in Kooperation zwischen der Forschungsgesellschaft Mobilität FGM und walk-space zusammen mit SeniorenvertreterInnen umgesetzt.

In Österreich werden solche Fußgängerchecks⁸⁵ unter anderem vom Verein walk-space angeboten.

Das Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“ bzw. der Arbeitskreis „Sicher unterwegs – ein Leben lang“ führen in mehreren deutschen Städten Fußgängerchecks mit speziellem Augenmerk auf Seniorenfreundlichkeit durch (unter aktiver Mitarbeit der örtlichen Bevölkerung speziell der ortsansässigen SeniorInnen).⁸⁶

Senior-Scouts

Im Rahmen des Schweizer Projekts „Zu Fuss ins hohe Alter – Sicher im Straßenverkehr“, das die Verbesserung qualitätsvoller Verkehrsinfrastrukturen besonders in Bezug auf die Gewährleistung der Nutzungsansprüche älterer Generationen zum Ziel hat, werden SeniorInnen geschult, um Problemstellen im Fußgängernetz aufzufinden. Gemeinsam mit anderen Menschen im höheren Alter gehen diese Senior-Scouts entlang der Hauptwegerouten und ermitteln mittels Checkliste und Erhebungsformular jene Stellen, die verbessert werden sollten. Bei künftigen Renovierungsarbeiten bzw. Planungen hat die Gemeindebehörde somit die Möglichkeit, diese Stellen zu beheben.

84 Videoclip siehe: http://54.229.139.200/index.php?ID1=7&id=61&video_id=109

85 Siehe: www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck/fussgaengercheck

86 Siehe: www.vrsinfo.de/presse/presseartikel/presse/minister-groschek-spuert-mit-dem-arbeitskreis-sicher-unterwegs-ein-leben-lang-mobilitaetsb.html

Senior-Scouts sind kurz vor oder nach der Pensionierung stehende Menschen, welche ihr Wissen nutzen und der Gesellschaft zur Verfügung stellen möchten.

Diese „Jungen Alten“ wissen aus Erfahrung sehr genau, wo Gefahren und Mängel in der Verkehrsinfrastruktur liegen. In Weiterbildungskursen von „Fußverkehr Schweiz“ erlernen sie, Fußverkehrsinfrastrukturen hinsichtlich Sicherheit und Attraktivität zu beurteilen. Die Senior-Scouts erstellen Berichte über die Altersgerechtigkeit der Umgebung von Altersinstitutionen und formulieren Vorschläge zur Optimierung der Verkehrsinfrastruktur.⁸⁷

Seniorenstadtpläne

Seniorenstadtpläne gibt es in vielen Städten in Deutschland. Ihr Kennzeichen: ein klares übersichtliches Design, große Schrift, leicht verständliche Symbole und starke Kontraste. Für SeniorInnen relevante „Points of Interest“ (POI), wie beispielsweise Begegnungsstätten für SeniorInnen, Ämter, Kirchen, Friedhöfe, Seniorenheime/-einrichtungen, Beratungsstellen, Bushaltestellen, Rastmöglichkeiten, Toiletten, Dienstleistungen (Geschäfte, Friseure, Apotheken, Ärzte) usw., sind darauf zu finden.

Auf Seniorenstadtplänen finden sich u.a. für ältere Menschen relevante Points of Interest.

InitiatorInnen von Seniorenstadtplänen sind beispielsweise:

- Wohnbaugenossenschaften, z.B. GESOBAU⁸⁸ in Berlin
- der Seniorenbeirat einer Stadt, z.B. Kiel⁸⁹
- die Stadtverwaltung selbst, z.B. München⁹⁰
- „Aktivbürger“, wie Seniorengruppen, Familienbündnis etc., z.B. Oberbarmer⁹¹, Ostersbaum⁹² mit Seniorenstadtplan auf der Vorderseite und Kinderstadtplan auf der Rückseite) oder Meschede⁹³



Screenshot: www.seniorenbeirat-kiel

In Zürich werden seit 2008 einzelne Mobilitätsinfomappen erstellt und verteilt, deren Kernstück der Quartier-Mobilitätsplan⁹⁴ darstellt. Darin sind die wichtigsten Informationen zum Öffentlichen Verkehr (Linien, Haltestellen, Fahrplaninformationen etc.), zum Fuß- und Radverkehr (Wegnetze, empfohlene

87 Siehe: <http://verbraucher-tipp.blogspot.co.at/2012/10/zu-fu-gehen-im-alltag.html>
 88 Siehe: www.gesobau.de/unternehmen/presse/aktuelle-pressemittelungen/artikel/seniorenstadtplan-in-zweiter-auflage-mit-noch-mehr-informationen/
 89 Siehe: www.seniorenbeirat-kiel.de/63.html
 90 Siehe: [http://gispoint.de/index.php?id=127&tx_browser_pi1\[newsUid\]=617&tcHash=f2681b3adc](http://gispoint.de/index.php?id=127&tx_browser_pi1[newsUid]=617&tcHash=f2681b3adc)
 91 Siehe: www.wuppertal.de/pressearchiv/meldungen-2010/oktober/102370100000243689.php?mode=advise&popup=imgZoom&imgID= | www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/medien/dokumente/Senioren_klein.pdf
 92 Siehe: www.wuppertaler-rundschau.de/web/stadteile/archiv/artikel~nwsa-57092--_Nordstadt_Handlich_und_informativ
 93 Siehe: www.meschede.de/Familienbuenndnis/Arbeitsergebnisse/seniorenstadtplan.php
 94 Siehe: www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet

© Foto: Harry Schiffer | eltis.org



Routen, Bike&Ride-Angebote etc.), zum CarSharing-Angebot (Standplätze etc.) und zu den verschiedenen Quartiereinrichtungen dargestellt. Ergänzt wird die Mobilitätsinfomappe mit den quartierbezogenen „Stadtspaziergängen“ (Plan mit eingezeichnetem Fußweg entlang von sehenswerten bzw. geschichtsträchtigen Einrichtungen mit Erläuterungen) und Hinweisen zu weiteren städtischen Angeboten (z.B. städtischer Mobilitätsplan, online Fuß- und Radroutenplaner). Speziell ältere Menschen sind von dieser Art von Service sehr angetan.

Ein Videoclip ist auf dem Urban Mobility Portal www.eltis.org verfügbar.⁹⁵

Verkehrswacht in Essen: SeniorInnen als VerkehrshelferInnen

Die deutsche Stadt Essen initiierte bereits im Jahr 2006 ein Service, das weit über die Mobilität hinaus geht und Seniorinnen und Senioren zu einer sinnvollen und für die Allgemeinheit nützlichen Tätigkeit animiert.

© Foto: Verkehrswacht Essen e.V.



Mithilfe eines Gemeinschaftsprojekts⁹⁶ von Stadt, Polizei, Seniorenbeirat und Verkehrswacht wurden Seniorinnen und Senioren für den Einsatz als VerkehrshelferInnen für FußgängerInnen aller Altersgruppen gewonnen. Die VerkehrshelferInnen wurden theoretisch und praktisch durch die Essener Polizei ausgebildet und durch die Verkehrswacht ausgerüstet. Die VerkehrshelferInnen begleiten Menschen aller Altersgruppen über die Straße bzw. sichern deren Übergang. Die zur Zeit zwölf „Seniorenlotsen“ halten regelmäßig Kontakt bzw. werden betreut vom städtischen Amt für Verkehrs- und Baustellenmanagement und der Essener Verkehrswacht.

Spaziergänge mit BürgermeisterIn / VerkehrsreferentIn

Der öffentliche Raum kann weit vielfältiger genutzt werden als durch fahrende und / oder parkende Autos – das ist die entscheidende Botschaft, die mit den „Spaziergängen durch den Stadtbezirk“ vermittelt werden sollte. Um die Möglichkeiten auszuloten, muss zuerst herausgefunden werden, was sich die BewohnerInnen wünschen. Hierfür eignen sich beispielsweise Begehungen.

© Foto: Robert Pressl | Active Access Projekt



Im Rahmen des Projekts Active Access wurde in Graz eine eher unkonventionelle Herangehensweise getestet. Die damalige Vizebürgermeisterin und Verkehrsreferentin von Graz, Lisa Rücker, unternahm mit AnwohnerInnen einen Spaziergang durch Teile eines Stadtbezirks, um spezifische lokale Probleme zu besprechen (nicht nur Transportprobleme, sondern auch Abfallwirtschaft usw.).

Eingeladen wurde zu solchen Spaziergängen durch lokale Zeitungen, Flyer und mittels Aushängetafeln örtlicher Einrichtungen (wie der Pfarre).

In kleineren Gruppen, mit überdurchschnittlich vielen älteren Menschen und auf festgelegten Routen, können die Leute der Vizebürgermeisterin zuhören, aber auch Fragen stellen sowie eigene Anliegen zur Sprache bringen. Meist

⁹⁵ Videoclip siehe: www.eltis.org/index.php?ID1=7&tid=61&video_id=85

⁹⁶ Siehe: www.verkehrswacht-essen.de | www.verkehrssicherheit.nrw.de/projekte/index_ergebnis.php?detail=47

drehen sich diese um (Auto-)Parken, hohe Geschwindigkeit von Autos in Wohngebieten oder Fuß- und Fahrradwege bzw. auch um Sitzgelegenheiten und Öffnungen von Durchgängen.

Der öffentliche Raum und die Aufenthaltsqualität spielen die entscheidende Rolle. Die Idee wurde aus Kolumbien importiert, wo der damalige Bürgermeister Enrique Peñalosa und sein Team vernachlässigte Stadtteile besuchten, um sich die Probleme und Anliegen anzuhören und um mit der Bevölkerung Lösungsvorschläge zu erörtern. In der Schweiz wurde ein ähnlicher Ansatz gewählt, allerdings für SchülerInnen: Hier begleitete die Präsidentin die SchülerInnen auf ihrem Weg zur Schule.

Unterstützung beim Einkaufen zu Fuß

Bereits im Abschnitt über Raumplanung in diesem Kapitel wurde ausführlich über die Bedeutung des Einkaufens für die Zielgruppe der älteren Menschen berichtet. Ihr Problem liegt jedoch nicht nur in der Distanzüberwindung, sondern auch darin, dass sie – ähnlich wie Kinder – nur bedingt in der Lage sind, die eingekauften Waren auch selbst ohne Strapazen nach Hause zu transportieren. Einkaufs-Trolleys bieten hier eine perfekte Unterstützung. Jedoch haftet ihnen – anders als den Reise-Trolleys, die von jedermann verwendet werden, – ein eher wenig modernes Image an. Dass es jedoch auch ganz nett designte Modelle gibt, muss der potenziellen Zielgruppe erst näher gebracht werden.

Im Gegensatz zu Frankreich beispielsweise, wo auch viel junge Menschen mit schicken Einkaufs-Trolleys einkaufen gehen, verwendet in Österreich zur Zeit vor allem die Gruppe der älteren Leute diese Einkaufshilfe. Um auf diese Einkaufsunterstützung aufmerksam zu machen, wurde in Graz im Rahmen eines Stadtteilstestes ein Trolley-Testen organisiert. Jede/r, der/die wollte, konnte die unterschiedlichen Modelle mit Waren des täglichen Gebrauchs befüllen und ausprobieren, inwieweit sich diese nun leichter transportieren ließen.

Besonderen Anklang fanden jene Modelle, die es auch ermöglichen, Stiegen problemlos zu bewältigen.

Kampagnen für gemeinsame Spaziergänge

Im Rahmen des EU-Projekts Aeneas wurde 2009 eine 4-wöchige Kampagne zum Gehen in der dänischen Stadt Odense mit dem Ziel durchgeführt, ältere Menschen zu ermutigen, mehr zu Fuß zu gehen, und ihnen ins Bewusstsein zu bringen, wie viel bzw. wie wenig sie jeden Tag zu Fuß gehen. Etwa 500 ältere Menschen, die an der Kampagne teilnahmen, erhielten dazu einen Schrittzähler, mit dem die Anzahl der täglich zu Fuß zurückgelegten Wege visualisiert wurden. Die Erkenntnis, wie viele bzw. wie wenige Distanzen zu Fuß bewältigt wurden, führte oft zu einer Erhöhung der Anzahl der Schritte. Um den Ehrgeiz der Menschen zur Teilnahme zu steigern, wurde die Kampagne mit einem wöchentlichen Wettbewerb kombiniert. Jede Person, die sich registrierte, nahm daran teil. Die Kampagne dauerte vier Wochen und wurde von der Stadt Odense mit der Unterstützung vom Altenhaus Odense, der Vertretung älterer Menschen und dem Dansk Arbejder Idrætsforbund durchgeführt. Das Durchschnittsalter der TeilnehmerInnen betrug 67 Jahre (Höchstalter 93). Es nahmen etwa 40% Männer und 60% Frauen an der Kampagne teil. Eine Befragung der TeilnehmerInnen ergab, dass 40% zukünftig mehr zu Fuß gehen wollen.

Diese Kampagne kann relativ einfach auf andere Städte / Gemeinden übertragen werden. Der Kommunikation und dem Marketing kommen zentrale Bedeutung bei.



© Foto: FGM | Active Access Projekt

Schrittzähler als Geschenk motivierte viele Menschen, an der Kampagne teilzunehmen.

Das gemeinsame Erlebnis steht im Vordergrund.

Ähnlich wie in Dänemark hat man auch in der nordspanischen Stadt San Sebastian / Donostia versucht, ältere Menschen vom gemeinsamen Zufußgehen zu überzeugen. Hier hingegen setzte man mehr auf den Gemeinschaftsgedanken als auf den Wettbewerb bzw. ein Gewinnspiel. Was als Versuch im Rahmen des Aeneas-Projekts initiiert wurde, ist nach mehreren Jahren nun zur permanenten Einrichtung geworden. Ca. 15–20 Personen treffen sich wöchentlich und spazieren eine der etwa 20 erarbeiteten Touren im Stadtgebiet oder in der näheren Umgebung ab.

Ein kurzer Videoclip⁹⁷ (in Englisch) auf www.eltis.org zeigt, wie es funktioniert.

In Graz wurden auch gemeinsame Spaziergänge von älteren Menschen ins Leben gerufen. Insgesamt acht unterschiedliche Routen wurden im Bezirk An-dritz ausgemacht und angeboten. Den meisten Zuspruch hatte jener Weg, den eine Biologin unentgeltlich zusammen mit den TeilnehmerInnen abschritt, die dann Informationen zur Tier- und Pflanzenwelt entlang der Route gab.

Bewusstseinsbildung für den körperlichen Zustand und die Bedürfnisse älterer Menschen

Das Bewusstsein für die körperlichen Defizite und die eingeschränkte Beweglichkeit und Wahrnehmung von SeniorInnen ist bei PlanerInnen und EntscheidungsträgerInnen oft nicht gegeben.

Wie fühlen sich alte Menschen?

Um die Lebenswelt von SeniorInnen besser vermitteln zu können und um für die gegenseitige Rücksichtnahme und Hilfestellung zu werben, werden von unterschiedlichen Institutionen Simulationsmöglichkeiten geboten, die es erlauben, in die Rolle eines alten Menschen zu schlüpfen. Dies beginnt bei der Verwendung von Brillen, die visuelle Probleme simulieren (Unschärfe, Tunnelblick, Trübungen etc.), und reicht bis zur Verwendung von Bandagen und Gewichten, um Unbeweglichkeit zu erzeugen, oder zum Testen von Krücken, Rollatoren oder Rollstühlen.



© Fotos: FGM



97 Videoclip siehe: http://eltis.org/index.php?ID1=7&tid=61&video_id=73

4.4. Maßnahmen für das Unterwegssein mit dem Pkw

Die Nutzung von Pkw ist für viele ältere Menschen – besonders in strukturschwachen Gebieten bzw. im ländlichen Raum – oft die einzige Möglichkeit für außerhäusliche Mobilität. Nur mit Hilfe des Pkw sind sie in der Lage, am sozialen Leben teilzunehmen. Im städtischen Bereich jedoch sieht die Situation meist anders aus. Hier gibt es oft unterschiedliche Möglichkeiten, die Mobilität auch mit alternativen Verkehrsformen zu gewährleisten, wenn diese bekannt sind und auch Akzeptanz finden.

Doch worin liegen die Hauptprobleme speziell im Zusammenhang mit dem Autofahren? Während der Gesetzgeber in Österreich eine Pickerl-Überprüfung gesetzlich vorschreibt, die zur Überprüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Umweltverträglichkeit des Fahrzeuges dient, müssen Menschen keine solche Überprüfung an sich vornehmen lassen. Wer einmal einen Führerschein erworben hat, ist von Seiten des Gesetzes nicht mehr gezwungen, seine Fahrtüchtigkeit überprüfen zu lassen – weder, was die Kenntnis von Verkehrsregeln betrifft, noch was die körperlichen Fähigkeiten anbelangt.

In Österreich gibt es keine verpflichtende regelmäßige Überprüfung der Fahrtauglichkeit.



© Foto: Harry Schiffer

Die EU hat zwar eine „Empfehlung“ zugunsten von verpflichtenden Gesundheitschecks ausgesprochen, allerdings wird in Österreich zur Zeit noch auf die Einführung von Fahrtüchtigkeitstests für SeniorInnen verzichtet. Österreich steht damit nicht allein da. In Frankreich, Deutschland, Spanien oder Schweden etwa gibt es auch keine solchen Überprüfungen, in vielen anderen EU-Ländern aber sehr wohl.

In der Schweiz müssen Menschen jenseits der 70 im Zweijahresrhythmus zum Test, wenn sie ihren Führerschein behalten wollen. Um diejenigen nicht ganz vor den Kopf zu stoßen, die dann ihren Führerschein verlieren, werden jedoch nun (Stand Nov. 2013) Einschränkungen diskutiert, wie beispielsweise eine Fahrerlaubnis nur bei Tageslicht und nur im Ortsgebiet beziehungsweise ein „Autobahnverbot“. Das hieße, dass diese SeniorInnen dann unter Auflagen doch noch beispielsweise zum Einkaufen fahren dürften. ExpertInnen wie der Schweizer Verkehrsmediziner Rolf Seeger stehen dieser Sonderregelung skeptisch gegenüber. Er meint in einem Fernsehinterview, dass, wenn verkehrsrelevante Hirnleistungsstörungen diagnostiziert werden, auch auf dem kurzen Weg zum Einkauf schon Fehler gemacht werden können.

Dem gegenüber stehen die Meinungen der beiden großen österreichischen Autofahrerclubs, die sich gegen eine Fahrtauglichkeitsüberprüfung bei SeniorInnen aussprechen. Sie meinen, dass ältere Menschen nicht automatisch in mehr Unfälle verwickelt sind. Und tatsächlich sieht das Unfallrisiko bei älteren Menschen nicht anders aus als bei ganz jungen FührerscheinbesitzerInnen. Beide haben ein erhöhtes Risiko verglichen mit der Altersgruppe von 27 bis 59 Jahren.

Doch gerade im körperlich-mental Bereich kommt es mit fortschreitendem Alter zu Einschränkungen der Leistungsfähigkeit. Nur in den seltensten Fällen sind diese jedoch von heute auf morgen direkt ersichtlich. Meistens erfolgen sie schleichend und sind keineswegs leicht selbst erkennbar.

Der heutige Verkehr stellt für die meisten VerkehrsteilnehmerInnen eine besondere Herausforderung dar, das betrifft die Wahrnehmung genauso wie die Reaktionsgeschwindigkeit oder die Aufmerksamkeit. Im Nachfolgenden sollen einige Defizite angesprochen werden, die ältere und alte AutofahrerInnen betreffen.

Sehen:

- Etwa 90% aller Sinneseindrücke, die zum Autofahren notwendig sind, werden über das Auge wahrgenommen.
- 25% aller Menschen zwischen 60 und 69 Jahre klagen über Beeinträchtigungen beim Sehen. Bei den 80-Jährigen und noch älteren sind es bereits 75%.
- Probleme beim Sehen treten bei älteren Menschen vor allem bei bewegten Objekten, wie auch speziell in der Dämmerung auf.
- Ältere Menschen sind erhöht empfindlich gegen Blendung.
- Die rasche Anpassung der Augen an plötzlich auftretende Unterschiede zwischen nah und fern bzw. zwischen hell und dunkel erfolgen bei älteren Menschen weit langsamer als bei jüngeren.
- Augenerkrankungen wie Einlagerungen in den Glaskörper des Auges oder hervorgerufen durch Glaukom (Grüner Star) treten bei älteren Menschen vermehrt auf. Sie führen zu Fehleinschätzungen von Entfernungen oder Gesichtsfeldeinschränkungen und beeinträchtigen die Fahrtauglichkeit.

Hören:

- Bei älteren Menschen nimmt die Fähigkeit ab, hohe Frequenzen zu hören. Gerade das ist aber wichtig für das Richtungshören.

Aufmerksamkeit:

- Ältere Menschen ermüden rascher. Ihre Aufmerksamkeitsspanne ist deutlich kürzer als die von jüngeren Menschen.
- Ältere Menschen neigen zu selektiver Aufmerksamkeit und blenden öfters einige Aspekte aus, die für das Lenken eines Kfz notwendig sind. Kompliziertere Verkehrssituationen überfordern sie deshalb gelegentlich.

Reaktionsgeschwindigkeit:

- Die Reaktionsgeschwindigkeit beim Autofahren setzt sich aus Informationswahrnehmung und -verarbeitung und aus der motorischen Reaktionsgeschwindigkeit (Bewegung von Armen und Beinen) zusammen. Sie verlangsamt sich mit zunehmendem Alter. Jedoch ist zu vermerken, dass die Geschwindigkeit der Informationsverarbeitung trainierbar ist.

Beweglichkeit:

- Ab ca. 25-30 Jahren nimmt die Beweglichkeit pro Lebensjahrzehnt um 3-5% ab.
- Die Muskelleistung nimmt ab und Krankheiten, wie Arthritis oder Arthrose, die zu einer Einschränkung der Bewegung führen, treten häufiger auf.

Erkrankungen im Alter:

- Herz-Kreislauf-Erkrankungen treten bei älteren Menschen vermehrt auf. Hoher Blutdruck hervorgerufen durch Stress oder Herzrhythmusstörungen, die zu einer Beeinträchtigung der Sauerstoffversorgung des Gehirns und damit zu Bewusstseinsstörungen führen, sind hier vornehmlich anzuführen.
- Unbehandelte Altersdiabetes beeinträchtigt ebenfalls den Bewusstseinszustand.
- Parkinson mit Auswirkungen auf die Bewegung sowie mit plötzlicher Einschlafneigung oder Demenz (anfänglich sehr schwierig erkennbar) sind ebenfalls zu den Risikofaktoren beim Lenken eines Kfz zu zählen.

Diese Grunddaten wurden größtenteils aus der Broschüre „Fit und Auto-mobil“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrats entnommen.⁹⁸

Psychische Erkrankungen wie Ängste oder Depressionen, aber auch Alkohol und Drogen bzw. Medikamente sind zwar nicht ein Spezifikum für ältere AutofahrerInnen, sondern ganz allgemein ein Problem, sollen an dieser Stelle aber nicht vergessen werden. Speziell die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit unter Medikamenteneinfluss ist für alte Menschen extrem bedeutend. Seni-

⁹⁸ Siehe: www.dvr.de/vtn/senioren/fitundautomobil.htm

orInnen konsumieren mehr als 50% aller Fertigarzneimittel, ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung ist jedoch weit geringer. Noch krasser ist das Verhältnis beim Konsum von Psychopharmaka: 60- bis 70-Jährige verbrauchen ca. zehnmal mehr davon als beispielsweise 20- bis 30-Jährige.⁹⁹

Beeinträchtigungen aufgrund Medikamenteneinflusses werden oft unterschätzt.



© Foto: Robert Pressl

Wirkungsvolle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für ältere Menschen gibt es sowohl im „planerisch-technischen Bereich“ (engineering) wie auch im Bereich „legislative Maßnahmen, Kontrolle und Überwachung“ (enforcement) und auch im „kommunikativen und erzieherischen Bereich“ (education). Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) führt in der von Michael Rytz verfassten Studie „Senioren und Verkehrssicherheit – Von der Analyse zur Prävention“ eine Reihe von Eingriffsmöglichkeiten in diese oben genannten Bereiche an.

Im Bereich **Infrastruktur** gibt es zahlreiche Möglichkeiten; die wichtigste davon könnte subsummiert werden unter den Begriffen „Vereinfachung“ und „Verlangsamung“ des Verkehrs. Untersuchungen in Deutschland haben ergeben, dass es an unübersichtlichen Kreuzungen bzw. Einmündungen vermehrt zu Unfällen mit älteren VerkehrsteilnehmerInnen respektive AutofahrerInnen kommt (3/4 der von Älteren verursachten Unfälle geschehen in diesen Bereichen).¹⁰⁰

Eine Verbesserung ergäbe sich beispielsweise durch die Reduktion der Anzahl der Verkehrsschilder oder durch die Vereinfachung der Verkehrssituation an Kreuzungen (z.B. durch lichtsignalgeregelte Kreuzungen bzw. getrennte Grünphase für Rechts-/LinksabbiegerInnen und FußgängerInnen), aber auch durch Kreisverkehre und, wo möglich, durch richtungstrennte Fahrspuren.

Flächendeckendes Tempo 30 in Ortschaften entspricht viel stärker dem Reaktions- und Leistungstempo älterer AutofahrerInnen als die gängige Regelung mit 50 km/h innerorts.¹⁰¹ Und mit dieser Geschwindigkeitsreduktion nutzen wir allen VerkehrsteilnehmerInnen. Schließlich dreht sich alles um Geschwindigkeit.

Eine konfliktfreie Koexistenz aller VerkehrsteilnehmerInnen gibt es nur bei niedrigen Geschwindigkeiten.

99 Limbourg, Maria: Mobil und sicher im Alter: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Seniorinnen und Senioren | www.uni-due.de/~qp402/alt/texte.ml/SeniorenMuS.html

100 Kreuzer, Volker: Altengerechte Wohnquartiere – Stadtplanerische Empfehlungen für den Umgang mit der demographischen Alterung auf kommunaler Ebene. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Blaue Reihe, Bd. 125. Dortmund, 2006

101 Limbourg, Maria; Reiter, Karl: 2001: Das Verkehrsunfallgeschehen im höheren Lebensalter. In: Mobilität und Alter. Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr. Bd. 04. Hrsg.: Limbourg, Maria; Matern, Stefan. Köln, 2009.

Es gibt keine konfliktfreie Koexistenz von FußgängerInnen, RadfahrerInnen, NutzerInnen von ÖV und AutofahrerInnen bei hohen Geschwindigkeiten.

Was die Ausstattung von Pkw betrifft, so gibt es eine Reihe von Maßnahmen und technischen Unterstützungen, die besonders für ältere Menschen das Autofahren einfacher machen. Dazu zählen beispielsweise im elektronischen Bereich akustische Geschwindigkeitskontrollen oder auch Abstandswarnsysteme. Der Verkehrsclub Österreich VCÖ führt in seiner Broschüre „Senioren und Mobilität“ aus dem Jahr 1999 jedoch wohl nicht zu Unrecht an, dass bei diesen Systemen die Gefahr besteht, dass ältere Menschen das dadurch verringerte Risiko eines Unfalls wieder kompensieren, indem sie sich mehr zutrauen.

Weitere Fahrzeugausstattungen, die älteren Menschen zugute kommen, sind Servolenkungen, drehbare Sitze für das Aus- und Einsteigen oder auch das Vermeiden von getönten Scheiben.



© Foto: Robert Pressl

Im Bereich **legislative Maßnahmen** ist vermehrt auf Polizeikontrolle zu setzen. Eine Temporeduktion ohne regelmäßige Kontrolle ist zahnlos. Die Diskussion über eine Einführung von altersbedingten Gesundheitskontrollen von AutolenkerInnen darf nicht tabuisiert werden.

Maßnahmen im **kommunikativen und erzieherischen Bereich** kommen eine spezielle Bedeutung bei, zielen sie ja vor allem darauf ab, sich selbstkritisch und realitätsgerecht bezüglich der eigenen Verkehrskompetenz und des eigenen Gesundheitszustandes zu beurteilen. Die Ansprache der älteren AutofahrerInnen ist entscheidend, ob diese überhaupt auf die vorgeschlagenen Maßnahmen reflektieren. Ältere Menschen möchten nicht als Zielgruppe „alte Menschen“ angesprochen werden. Sie fühlen sich im Schnitt 10 bis 15 Jahre jünger, als sie tatsächlich sind (Grunder & Ruishauer, 2004).

Was die BeraterInnen bzw. KommunikatorInnen von älteren Menschen im Verkehrsbereich betrifft, stehen sich zwei unterschiedliche Aussagen und Ansätze gegenüber. Die Deutsche Bundesärztekammer verweist in ihren Texten und Materialien zur ärztlichen Fort- und Weiterbildung¹⁰² darauf, dass „isoliert auf ältere Pkw-FahrerInnen zugeschnittene Präventionskampagnen eher nicht erfolgreich sind, weil alte Fahrer und Fahrerinnen sich nicht als ‚Alte‘ fühlen.“

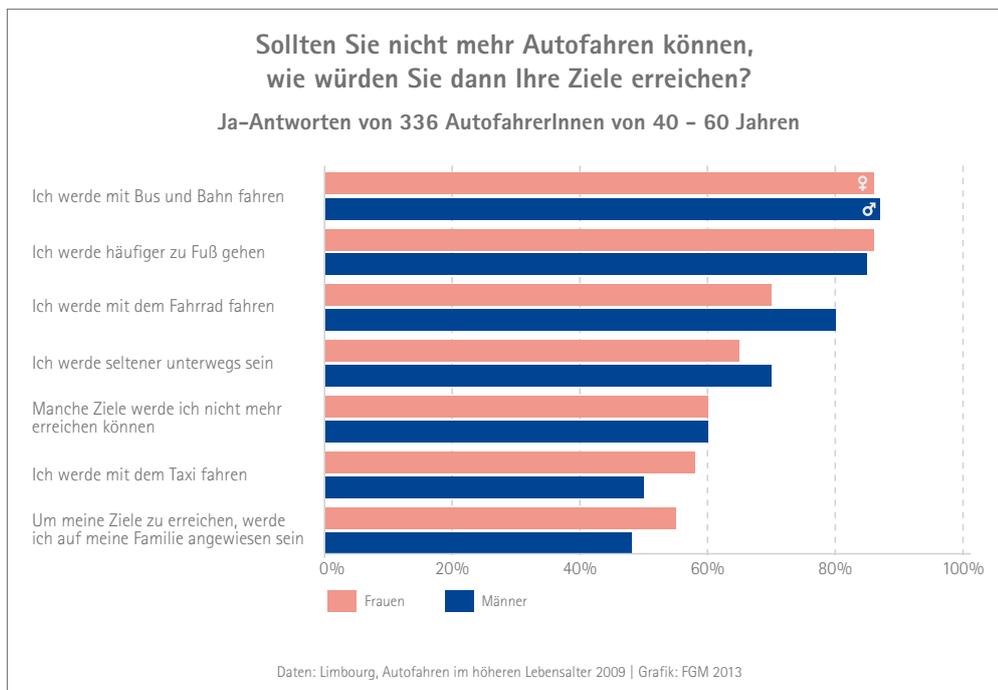
¹⁰² Düsseldorf, Siegrist (Red.): Verletzungen und deren Folgen – Prävention als ärztliche Aufgabe, Hrsg.: Bundesärztekammer, Berlin, 2001 | www.bundesaerztekammer.de/page.asp?his=1.102.155.188

Deshalb wird von der Deutschen Bundesärztekammer vorgeschlagen „älteren KraftfahrerInnen präventive Inhalte durch jüngere Familienmitglieder / Verwandte insbesondere Enkel nahezubringen“ und „vor allem die Zeit im mittleren Erwachsenenalter für die Vermittlung und Verbreitung von Informationen zur Unfallprävention möglicher Probleme im fortgeschrittenen Lebensalter zu nutzen.“

In einer Veröffentlichung des deutschen Verkehrssicherheitsrats hingegen wird auf die wichtige Rolle von älteren Menschen als Mediatoren oder auch als Multiplikatoren hingewiesen.¹⁰³

Von allen Seiten gleichermaßen präferiert ist ein Ansatz, der ältere Menschen schon sehr früh darauf vorbereitet, dass der Tag kommen wird, an dem das Lenken eines Pkw nicht mehr möglich sein wird und dass dann eine alternative Mobilitätsform zum Autofahren als LenkerIn gefunden und praktiziert werden muss. In den meisten Fällen ist diese Entscheidung dann eine freiwillige und basiert auf Vernunftgründen. Die möglichst frühe Ansprache und Aufklärung bzw. Bereitstellung von Informationen begünstigt diese Entscheidung dann. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass das Thema einer freiwilligen Abgabe des Führerscheins ein sehr sensibles ist und einschneidend empfunden wird, da der Verlust des Führerscheins oft gleichgesetzt wird mit dem Verlust von Mobilität, Selbstständigkeit und Lebensqualität.

Eine Untersuchung im Rahmen des MOBIAL Projekts (Mobilität im höheren Lebensalter)¹⁰⁴ in Deutschland befragte AutofahrerInnen im Alter zwischen 40 und 60 Jahren nach ihren Alternativen für die Zielerreichung für die Zeit, wenn sie einmal nicht mehr mit dem Auto fahren könnten. Die meistgenannten Alternativen sind öffentliche Verkehrsmittel (89%) und das Zufußgehen (87%). Was jedoch auch auffällt, ist eine relative Skepsis dieser Gruppe, was ihre zukünftige Mobilität betrifft. Rund zwei Drittel denken, dass sie dann „seltener unterwegs sein werden“ und 58% der Befragten glauben überhaupt, dass sie manche Ziele nicht mehr erreichen können.



Grafik 38. Alternativen zur Pkw-Nutzung

103 Kaiser, H. J.: Mobil bis ins hohe Alter? In: Deutscher Verkehrssicherheitsrat. Bonn, 2005.

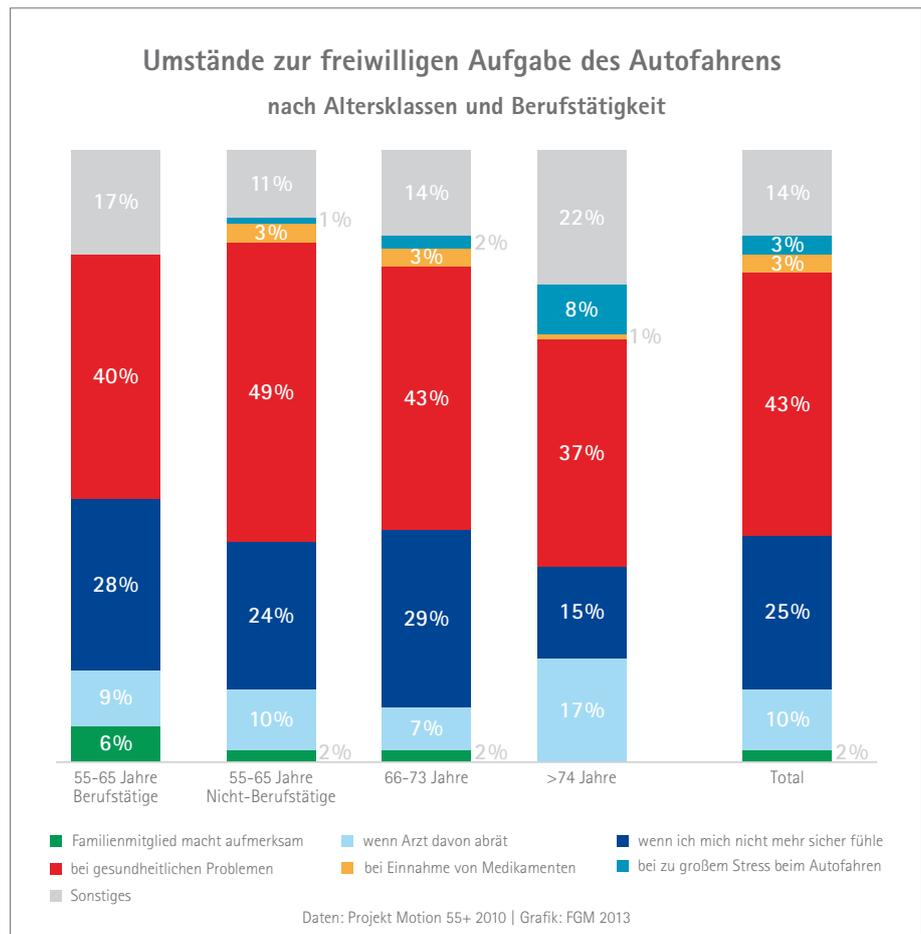
104 Limbourg, Maria; Matern, Stefan: Mobilitätsverhalten im höheren Lebensalter. In: Limbourg, M. und Matern, S. (Hg.): Mobilität und Alter. Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr. Bd. 04. Köln, 2009 | www.butz-stiftung.de/290.htm

Was die Verwendung von Materialien betrifft, sind ältere Menschen Prospekten wie auch Fernsehsendungen gegenüber sehr positiv eingestellt. Ein persönlicher Brief fungiert als Anspracheinstrument sehr gut. Internet als Werbemedium nimmt zwar zu, ist aber für das Seniorenmarketing noch immer nur bedingt tauglich.

Grundsätzlich wurde festgestellt, dass ältere Menschen ihre körperlichen Beeinträchtigungen sehr oft durch kluge und ehrliche Selbsteinschätzung dahingehend minimieren, als dass sie Kompensationsstrategien entwickeln. Beispiele für solche Kompensationsstrategien sind:¹⁰⁵

- Meiden von Fahrten bei Dämmerung, Nacht, schlechter Witterung, viel Verkehr, unbekanntem Strecken
- Lange Strecken mit Pausen unterbrechen
- Vermeidung von Ablenkung oder Hektik
- Freiwilliger Autoverzicht

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch eine Untersuchung über die Umstände zur freiwilligen Aufgabe des Autofahrens nach Altersgruppen und Berufstätigkeit, die im Rahmen des ways2go Projekts MOTION 55+ durchgeführt wurde. Als die beiden wichtigsten Gründe werden bei fast allen Altersschichten die Argumente „Bei gesundheitlichen Problemen“ und „Wenn ich mich selbst nicht mehr sicher fühle“ angeführt.



Grafik 39. Umstände zur freiwilligen Aufgabe des Autofahrens¹⁰⁶

¹⁰⁵ Rytz, Michael: Senioren und Verkehrssicherheit – Von der Analyse zur Prävention. Hrsg.: VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Bern, 2006.

¹⁰⁶ Projekt MOTION 55+ (Telefon-Befragung von 402 Personen im Alter 55+ in ländlich geprägten Gemeinden der Wienerwaldregion)

Gute Praxisbeispiele

bewusst.sicher.werkstatt – Kurse des Kuratorium für Verkehrssicherheit¹⁰⁷

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit KfV bietet in seiner Initiative „bewusst.sicher.werkstatt“ Kurse an, die vor allem Problembewusstsein schaffen wollen. Es ist notwendig, rechtzeitig anzusetzen, um die Fähigkeit zur Mobilität zu verlängern, ist man beim KfV überzeugt.

Die Ziele sind:

- Eine praxisnahe Selbstreflexion des Themas „Autofahren im Alter“
- Die Vermittlung von Tipps und Tricks zum sicheren Autofahren
- Die Möglichkeit der aktiven Mitarbeit und Erfahrungsaustausch mit anderen SeniorInnen

Diese freiwilligen Kurse, die in Kleingruppen zwischen 6 und 12 Personen durchgeführt werden, richten sich an Menschen ab 65 Jahren, dauern ca. 4 Stunden und sind kostenlos.



Screenshot: www.bewusstssicher.at

Fahrsicherheitstraining

In Österreich gibt es mit Ausnahme der Fahrsicherheitstrainings von ÖAMTC und ARBÖ nicht sehr viele gute Praxisbeispiele für Auto fahrende SeniorInnen. Eine Initiative des Landes Oberösterreich unterstützt Fahrsicherheitstrainings für Seniorinnen und Senioren. Personen über 60 Jahre können an diesen Kursen teilnehmen.



Screenshot: www.oeamtc.at

Das Land Oberösterreich zahlt zu den 64,- Euro Kursgebühr 25,- Euro in Form eines Gutscheins dazu.

Mobil sein – Mobil bleiben: Verkehrssicherheitsaktion für mobile Menschen ab 60¹⁰⁸

Kurse des ÖAMTC für die Zielgruppe u.a. mit Fahrsicherheitstraining, Reaktions- und Konzentrationstraining etc.

Projekt „Persönliches Bündnis für sicheres Autofahren“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrats¹⁰⁹

Dieses Projekt zielt darauf ab, eine Selbsteinschätzung der körperlichen Fähigkeiten mit Hilfe einer Checkliste durchzuführen und diese durch sogenannte „Verbündete“ verifizieren zu lassen, die dann auch in weiterer Folge Hilfestellung bieten.

Zu den potenziellen Verbündeten zählen u.a. der Hausarzt / die Hausärztin, Seniorenorganisationen, FahrlehrerInnen oder Verkehrssicherheitsverbände.

¹⁰⁷ Siehe: www.bewusstssicher.at/senioren.html | www.bewusstssicher.at/fileadmin/content/bsw_100x210_Tabernakel__WEB.pdf

¹⁰⁸ Siehe: www.oeamtc.at/?id=2500,1573720

¹⁰⁹ Siehe: www.dvr.de/vtn/senioren/fitundautomobil.htm

Seminare innerhalb des Programms „sicher mobil“, Deutschland



Screenshot: www.dvr.de

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und seine Mitglieder bieten im Rahmen des Programms „sicher mobil“ Seminare für ältere VerkehrsteilnehmerInnen an. In diesen Veranstaltungen werden in kleinen Gruppen Fragen rund um die Mobilität besprochen. Die Seminare sind für alle Menschen interessant, ganz gleich, ob sie überwiegend zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Auto oder dem Fahrrad unterwegs sind.

Die Seminare dauern etwa 90–120 Minuten. Die Themenauswahl orientiert sich an den Interessen der TeilnehmerInnen.¹¹⁰

Informationsbroschüre „Mobil bleiben – sicher unterwegs“, Schweiz



Screenshot: www.bfu.ch

In der Schweiz haben die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) und die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) im Jahr 2013 eine Informationsbroschüre für Seniorinnen und Senioren herausgegeben, die über die Webseite der bfu heruntergeladen werden kann.

In der Broschüre finden sich neben einer Beschreibung der Veränderungen im Alter auch ein kurzer Fragebogen zur Bewertung bzw. Eigeneinschätzung der Fahreignung sowie Tipps zu Alternativen zum Autofahren.¹¹¹

Projekt „Freiwillige Führerscheinabgabe“, Deutschland

Das Projekt „Freiwillige Führerscheinabgabe“¹¹² wurde im Seniorenbeirat und dann im Sozialausschuss der deutschen Stadt Rheine diskutiert und letztendlich umgesetzt. Dank der Unterstützung der Verkehrsgesellschaft der Stadt läuft das Projekt seit August 2012. Diese stellt einmalig und kostenlos BürgerInnen ab 60 Jahre, die ihren Führerschein freiwillig abgeben, eine Jahreskarte für den Stadt-Bus zur Verfügung. Ähnliche Projekte gibt es in mehreren deutschen Städten.

Transportdienst in Lengau, Oberösterreich

Ältere Menschen sind oft nicht (mehr) in der Lage, Wege mit dem Auto zurückzulegen bzw. haben manchmal auch etwas zu transportieren, das zu Fuß oder mit dem Rad nicht mitgenommen werden kann.

Nicht jeder alte Mensch hat Verwandte oder Freunde, die ihn dabei unterstützen können. Aus diesem Grund hat die oberösterreichische Gemeinde Lengau einen Verein ins Leben gerufen, dessen Ziel es ist, Zeit für die Erledigung von Dienstleistungen in Form von Guthaben zu sammeln.¹¹³

Dieses Zeitguthaben kann dann bei Bedarf in Anspruch genommen werden. Dafür wird eine Angebotsliste von diversen Dienstleistungen und Personen, die diese Arbeiten erledigen bzw. in Anspruch nehmen wollen, erstellt.

¹¹⁰ Siehe: www.dvr.de/download/sicher_mobil_broschuere.pdf

¹¹¹ Siehe: www.bfu.ch/PDFLib/1037_42.pdf

¹¹² Siehe: www.stadtwerke-rheine.de/fahrgaeste/100-freiwillige-fuehrerscheinabgabe.html

¹¹³ Siehe: www.zeitbank-altjung.at/index.php

In der Angebotsliste sind alle Mitglieder vermerkt, die beispielsweise jemanden mit dem Auto zum Arzt fahren, Einkaufen gehen, Müll entsorgen etc.

Das Mitglied ruft dann direkt beim anderen Mitglied an und vereinbart mit ihm Tag, Zeit, etc. Das Mitglied, das die Leistung erbringt, bekommt für die geleistete Zeit einen Zeitschein in der entsprechenden Höhe. Das Zeitguthaben wird auf seinem Konto gutgeschrieben. Bei dem Mitglied, das die Leistung in Anspruch nimmt, wird die Zeit abgebucht. Als Kostenbeitrag für den Treibstoff werden in diesem Verein derzeit 20 Cent pro Kilometer verrechnet, der direkt an das leistungserbringende Mitglied bezahlt wird. Bei kleinen Fahrten wird oft nichts verrechnet.



© Foto: Zeitbankverein für Alt und Jung

Der Transportdienst wird von den Mitgliedern sehr stark genutzt. Die zzt. 115 Mitglieder in der Gemeinde Lengau können für den Transportdienst unter 26 HelferInnen wählen.

Voraussetzung ist, dass rechtzeitig für den „Fall des Falles“ ein Zeitguthaben angespart wurde, also in der Zeit, in der die Person mehr Zeit einbringt als benötigt. In Notfällen kann auch Zeit (3,60 Euro pro Stunde) gekauft werden. Das Geld erhält der Verein, der damit Sozialleistungen in der Gemeinde unterstützt. Für ältere Menschen bedeutet diese Dienstleistung eine Sicherung ihrer Mobilität.

4.5. Maßnahmen für das Unterwegssein mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Öffentliche Verkehrsmittel bedeuten für viele ältere Menschen einen wichtigen Beitrag zu einem unabhängigen und selbstbestimmten Lebensstil.

Besonders für mittlere und längere Strecken sind sie oft die einzige Alternative zum Pkw. Neben den infrastrukturellen Voraussetzungen, wie beispielsweise Barrierefreiheit bzw. Niederflurfahrzeuge, Entfernungen, ein hoher Erschließungsgrad der Wohngebiete inklusive Fußwegnetz mit Zu- und Abgängen zu den Haltestellen, die allesamt mit körperlichen Einschränkungen bzw. auch mit subjektiv oder objektiv empfundenen Einschätzungen in Zusammenhang stehen, sind es vor allem aber auch die Probleme in der Orientierung und der Information, die älteren Fahrgästen zu schaffen machen.

Dazu kommen noch Systemvoraussetzungen wie geringe Haltestellenabstände, direkte, möglichst umstiegsfreie Verbindungen, dichte Vertaktung und akzeptable Bedienungszeiten – alles Faktoren, die auch nicht-alten Menschen zugute kommen.¹¹⁴



© Foto: Harry Schiffer

Lange wurden die Bedürfnisse älterer Fahrgäste von den Betreibern öffentlicher Verkehrsmittel ignoriert. Sie wurden als sogenannte „captive riders“ abgestempelt, also als Beförderungsfälle, die ohnedies keine Alternativen hätten und um die man sich deshalb auch nicht besonders kümmern müsste. Mit dem Älterwerden der „Baby-Boomer“ Generation erhöht sich aber jetzt nicht nur die Anzahl der älteren Menschen drastisch, es handelt sich bei dieser Gruppe auch um eine

„Captive riders“ werden immer weniger.

¹¹⁴ Kreuzer, Volker; Scholz, Tobias: Handlungsfelder einer altersgerechten Stadtentwicklung. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. Blaue Reihe, Bd. 130. Dortmund, 2008.

Bevölkerungsschicht, die nun weitaus öfter über einen Führerschein und auch über einen Pkw verfügt. Das heißt für die Betreiber von öffentlichen Verkehrsmitteln, dass diese Menschen meist wahlfrei sind und ihre Wege genauso gut auch anderwärtig zurücklegen könnten und deshalb nicht mehr auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Wenn also das Angebot nicht stimmt, der Service zu wünschen übrig lässt, Informationen und Zugänglichkeit nicht in entsprechender Form gewährleistet und an den (potenziellen) Fahrgast gebracht werden oder auch die bloße Einschätzung von Komfort und Sicherheit sich nicht mit den Erwartungen und Ansprüchen deckt, werden diese Menschen aller Wahrscheinlichkeit nach Bus und Bahn auch nicht benützen.



© Foto: Harry Schiffer

Betreiber von öffentlichen Verkehrsmitteln haben die Zeichen der Zeit mittlerweile jedoch großteils bereits erkannt und reagieren auf die besonderen Ansprüche von älteren Menschen. Doch was erwarten sich SeniorInnen vom ÖV? Was sind ihre Ängste und Befürchtungen?

Das europäische Umsetzungsprojekt AENEAS identifiziert als Auslöser von Problemen, Ängsten und Unsicherheiten im Öffentlichen Verkehr aus der Sicht von SeniorInnen vor allem Folgendes:¹¹⁵

- Zeitdruck: alles geht zu schnell!
- Viel Technik und Neuerungen, Ticketkauf via Automat
- Türen schließen rasch
- Fahrzeug fährt schnell an
- Ein- und Aussteigen mit drängenden Fahrgästen
- Vor dem Anfahren Sitzplatz finden und setzen
- Laufen zum Anschlussbus
- Informationen sind schwer verständlich (schlecht zu lesen, schlecht zu hören)



© Foto: FGM

¹¹⁵ Senioren als Fahrgäste. AENEAS Handbuch zum Trainingsprojekt für Busfahrer. Hrsg.: Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation. Salzburg, 2010.

Zu ähnlichen Ergebnissen kommt Frank Gassen-Wendler, der Mobilitätsmanagementleiter der Kölner Verkehrs-Betriebe AG, wenn er von sichtbaren und unsichtbaren (aber sehr realen) Barrieren spricht, die SeniorInnen von der Nutzung des ÖV abhalten:¹¹⁶

- Angst vor Stürzen
- Türen (Tempo, Einklemmen etc.)
- Überforderung (Stress) beim Ein- und Aussteigen
- Kommunikation mit Personal und Fahrgästen
- Tickets (Angst vor Schwarzfahren und Technik)
- Angst, sich zu blamieren
- Angst in überfüllten Fahrzeugen
- Unsicherheitsgefühl
- Pkw-Konditionierung
- Falsche Bilder, Vorurteile, fehlende Kenntnisse/Erfahrung

Darüber hinaus wünschen sich alte Menschen anstelle von Automaten persönliche Ansprechpersonen. Leider ist eine genau gegenläufige Tendenz erkennbar, was in Bezug auf Einsparungen von Seiten der Betreiber zwar verständlich ist, die Zielgruppe aber nicht optimal bedient.



© Foto: FGM

Körperliche Einschränkungen bei der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel

*Im Öffentlichen Verkehr sind ältere Fahrgäste vor allem beim Ein- und Aussteigen unfallgefährdet: 64% aller Unfälle im Öffentlichen Verkehr betreffen Personen über 65 Jahren, wobei mehr als die Hälfte dieser Unfälle bei stehendem Fahrzeug passiert!*¹¹⁷

Das Busfahrerhandbuch, das im Rahmen des EU-Projekts AENEAS von der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation (Kundenservice Verkehr) in Zusammenarbeit mit dem Zentrum für Generationen und Barrierefreiheit (ZGB) publiziert wurde, präsentiert zahlreiche Fakten und Zusammenhänge bezüglich körperlicher Einschränkungen von älteren Fahrgästen und Konsequenzen für die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel.

Dazu zählen unter anderem:¹¹⁸

Kraft in den Händen:
Die Kraft in den Händen reduziert sich um 30 bis 40%, was durch den Alterungsprozess bedingt wird. Daher ist ein schnelles Festhalten im Fahrzeug bei Sturzgefahr nur noch eingeschränkt möglich und das Festhalten im Stehen generell problematisch.
Aufstehen:
Erschwertes bzw. verlangsamtes selbstständiges Aufstehen macht es für ältere Menschen oftmals nicht möglich, bereits während der Fahrt aufzustehen und zur Tür zu gehen.
Balance:
Die für die Balance wichtigen Schultergelenke bei älteren Menschen sind besonders anfällig für Altersbeschwerden oder Bewegungseinschränkungen. Aus diesem Grund sind hängende Haltegriffe für ältere Menschen absolut ungeeignet.
Osteoporose:
Bereits ein kleiner Sturz kann für ältere Menschen verheerende Wirkungen haben und zu komplizierten Knochenbrüchen führen. Verlangsamte Heilungsverläufe können bis zur Immobilität führen.

¹¹⁶ Gassen-Wendler, Frank: Mobilitätstrainings für Senioren und Menschen mit Behinderungen. Präsentation auf der 2. Fachtagung „Mobilitätsmanagement für Senioren“. Köln, 7.11.2012. | www.vrsinfo.de/seniorenfachtagung2012

¹¹⁷ Fiedler, Matthias: Senioren und Öffentliche Verkehrsmittel – Lernen von guten Beispielen in Europa. Präsentation auf der Tagung „Busse und Bahnen für Ältere“. Dortmund, 12.3.2009.

¹¹⁸ Senioren als Fahrgäste. Salzburg, 2010.

Bewegungsapparat:

Veränderungen des Bewegungsapparates führen dazu, dass die exakte Schrittsetzung erschwert wird. Dies wirkt sich vor allem beim Stufensteigen aus und erhöht die Sturzgefahr beim Ein- und Aussteigen bzw. allgemein im fahrenden Bus.

Gleichgewichtssinn:

Der Gleichgewichtssinn schwächt mit zunehmendem Alter ab. Es kommt zu Fehleinschätzungen von Bewegungen und Verlängerung der Reaktionszeit. Das Ausgleichen von Bewegungen wird erschwert. Erschütterungen von außen, die Körperschwankungen nach hinten auslösen, können von älteren Menschen nur schwer abgefangen werden.

Schwindelgefühle:

Dies wird von den Bewegungen des fahrenden Fahrzeuges noch verstärkt.

Hörprobleme:

Ältere Menschen leiden sehr häufig unter Hörproblemen. Verstärkt werden die Probleme beim Sprachverstehen durch undeutliche Sprache, schnelle Sprechweise und Hintergrundgeräusche.

Sehprobleme:

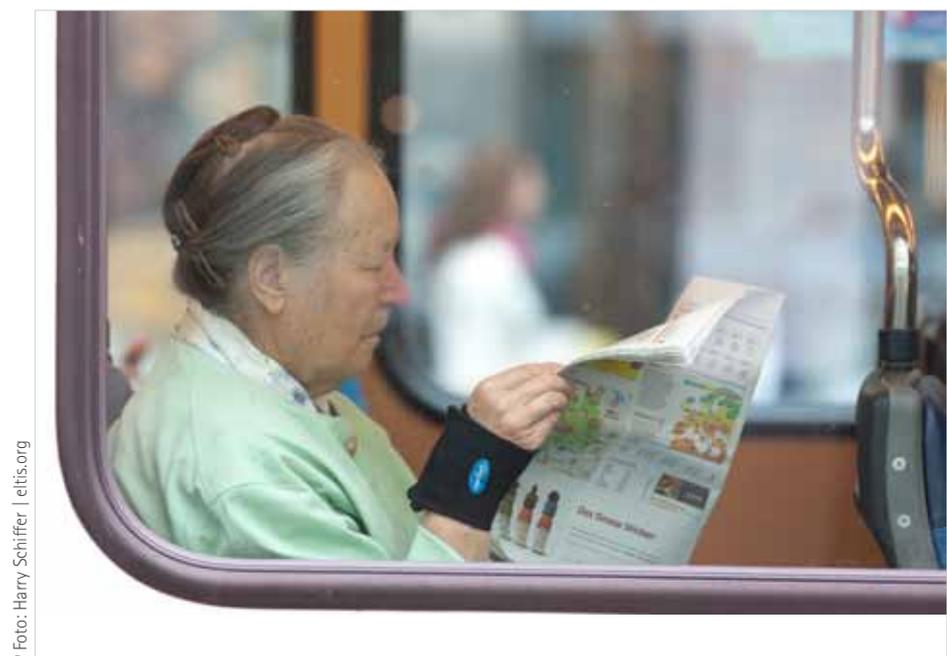
Infolge der altersbedingten Veränderungen beim Sehen benötigen ältere Menschen mehr Zeit, um sich im Öffentlichen Verkehr zu orientieren und sich unterwegs sicher zu fühlen.

Lesbarkeit:

Informationsbeschaffung im Alter ist schon aufgrund der oft falschen Gestaltung von Informationen erschwert, beispielsweise Fahrplaninformationen, die kleiner als 12 pt geschrieben sind, sind kaum lesbar. Ältere Fahrgäste fragen deshalb öfters beim Fahrpersonal nach, obwohl sie auch einen Fahrplan zur Verfügung hätten.

Was ältere Menschen vom Öffentlichen Verkehr erwarten, fasst Matthias Fiedler zusammen:¹¹⁹

- Einfach bedienbares und verständliches ÖV-System
- Einfaches Umsteigen, Vermeidung von großen Belastungen und Stress
- Verständliche und brauchbare Information
- Ansprechbares Servicepersonal
- Sicherheit vor Unfällen und Belästigung
- Geeignete Fahrzeuge und Infrastruktur
- Weniger Barrieren für GelegenheitsnutzerInnen
- Sauberkeit und gutes Erscheinungsbild



© Foto: Harry Schiffer | leitis.org

¹¹⁹ Fiedler, Matthias: Senioren und Öffentliche Verkehrsmittel – Lernen von guten Beispielen in Europa. Präsentation auf der Tagung „Busse und Bahnen für Ältere“. Dortmund, 12.3.2009.

Gute Praxisbeispiele

Ganzheitliches Konzept zum Abbau von Barrieren im ÖV – das Kolla Projekt in Göteborg, Schweden

Die Ausgangssituation dieses Projekts war, dass die meisten Menschen mit Behinderungen in Göteborg mit dem Taxi oder mit Rollstuhl-Bussen unterwegs waren. Dies verursacht für die Behörde Kosten pro Fahrt, die 14- bzw. 21-mal höher sind als Kosten herkömmlicher öffentlicher Verkehrsmittel.

Das Kolla Projekt hatte zum Ziel, möglichst vielen behinderten Menschen aber auch SeniorInnen die Nutzung des ÖV zu ermöglichen, um Kosten bei Tür-zu-Tür Spezialtransporten zu sparen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde ein integriertes Gesamtkonzept entwickelt, das sowohl Fahrzeuge, Haltestellen und die Fußgängerinfrastruktur als auch Service-, Informations- und Trainingsangebote umfasste.

Die „Bausteine“ des Projekts sind:¹²⁰

- Abbau von Barrieren an Haltestellen
- Ankauf barrierefreier Niederflurfahrzeuge
- Abbau von Barrieren auf den Gehwegen im Umkreis von 200m um die Haltestellen
- Ausweitung der „Flex lines“ (Rufbussystem mit barrierefreien Minibussen) mit dem Ziel, dass jede/r EinwohnerIn von Göteborg einen „Flex-line meeting-place“ oder eine ÖV-Haltestelle in max. 200m Entfernung von seiner Wohnung hat
- Training von FahrerInnen und administrativem Personal
- Mobilitätstraining für SeniorInnen
- Persönliche Assistenz für SeniorInnen an den Hauptumsteigeknotenpunkten

Situation zu Beginn des Projekts 2005:

- 700.000 Special Transport System-Fahrten mit Taxis und Mini-Bus
- 40% der Straßenbahnhaltestellen und 10% der anderen wichtigsten Haltestellen sind barrierefrei
- 50% der Straßenbahnen und 86% der Busse haben Einstieg ohne Stufen
- 50% der Fahrzeuge verfügen über eine automatische Ansage
- Es gibt acht Flex-Linien; zur Nutzung ist eine Genehmigung erforderlich

Situation 2010:

- 540.000 Special Transport System-Fahrten mit Taxis und Mini-Bus
- 90% der Straßenbahnhaltestellen und 100% der anderen wichtigsten Haltestellen sind barrierefrei
- 62% der Straßenbahnen haben Einstieg ohne Stufen und eine Rampe; alle Busse haben Einstieg ohne Stufen und eine Rampe
- 90% der Fahrzeuge verfügen über eine automatische Ansage
- Es gibt 20 Flex-Linien für alle

Informationen (in Englisch) unter: www.eltis.org.¹²¹

Ein barrierefreier ÖV nutzt nicht nur Personen mit Mobilitätseinschränkung, sondern auch alten Menschen.

¹²⁰ Fiedler, Matthias: Older People and Public Transport – Challenges and Chances of an Ageing Society. Endbericht der EMTA-Studie. August 2007.

¹²¹ http://eltis.org/index.php?id=13&lang1=de&study_id=3209 | <http://eltis.org/docs/studies/EROA8QEC96.pdf>

Mikro-ÖV Systeme

Kleinräumige Mobilitätsangebote auch „Mikro-ÖV-Systeme“ genannt ermöglichen selbstbestimmte Mobilität. Sie sind an die Bedürfnisse der NutzerInnen orientiert, verkehren meist bei Bedarf, reduzieren zeit- und kostenintensive Hol- und Bringdienste und schonen die Umwelt.¹²²

Klassischer Öffentlicher Verkehr ist in ländlichen Gebieten oft nicht rentabel.

In vielen (vor allem ländlichen) Gemeinden in Österreich (und Deutschland) gibt es bereits solche Mikro-ÖV Systeme in unterschiedlichsten Ausprägungsformen, die das bestehende Linien-ÖV Angebot ergänzen und vor allem auch Seniorinnen und Senioren eine vom Auto bzw. von Mitfahrgelegenheiten unabhängige Mobilität ermöglichen.

Die Qualitätsstandards werden laut den Autoren der oben erwähnten Broschüre „Kleinräumige Mobilitätsangebote – Empfehlungen für die praktische Umsetzung“ für folgende Punkte definiert:

- Barrierefreie Fahrzeuge
- Fahrzeuge mit umweltfreundlichem Antrieb
- Integration in das regionale ÖV-System (keine Konkurrenz)
- Nutzbarkeit für alle
- Leistbare Tarife
- Einbeziehung der NutzerInnen
- Auf den Bedarf zugeschnittenes Betriebskonzept

Wie ein solches Mikro-System konzipiert und umgesetzt werden kann, findet sich in den Empfehlungen für die praktische Umsetzung kleinräumiger Mobilitätsangebote der Niederösterreichischen Landesregierung.¹²³ Hier werden nicht nur Tipps und Checklisten angeboten, sondern auch Informationen über rechtliche Lösungen, Versicherungsfragen oder Betreiberkonstellationen.

Österreichische Beispiele für Mikro-ÖV Systeme:¹²⁴ „Gmoa-Busse“ (Pötsching, Purbach, Breitenbrunn, Mörbisch), „Dorf-Bus“ (Kleinmürbisch, Inzenhof, Tschanigraben, Großmürbisch, Neustift b. Güssing)¹²⁵, „Go-Mobil“ (in über 30 Kärntner Gemeinden), „SPA-Mobil“ (Stetteldorf), „Einkaufs-Bus“ (Traisen¹²⁶, Bad Erlach¹²⁷, Hennersdorf¹²⁸ etc.) usw.

SPA-Mobil in Stetteldorf am Wagram¹²⁹

Im Jahr 2010 wurde der „Verein zur Erhaltung und Verbesserung der Mobilität der Marktgemeinde“ gegründet. Dieser Verein kaufte einen 9-Sitzer an, der fortan zum Transport von Personen eingesetzt wurde. Ca. 15 ehrenamtliche FahrerInnen (halbtags bzw. ganztags) chauffieren nach telefonischer Voranmeldung oder basierend auf Fixzeiten ihre Fahrgäste von zu Hause bis zum Ziel (Arzt, Einkauf, Bahnhof etc.). Die Fahrgäste müssen Vereinsmitglieder sein (derzeit ca. 160, von denen 50 regelmäßig gefahren werden). Finanziert wird das SPA-Mobil durch Fahrtkostenbeiträge und durch Beiträge, die durch die Vermietung von Werbeflächen am Fahrzeug erzielt werden können.

122 Definition aus: Kleinräumige Mobilitätsangebote. Empfehlungen für die praktische Umsetzung. Heft 29. Hrsg.: Amt der NÖ Landesregierung, St. Pölten, 2012.

123 Siehe: www.noel.gv.at/bilder/d66/Heft_29_Mobilitaetsangebote.pdf

124 Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum. In: Schriftenreihe „Blue Globe Manual“, Mobilität 10/2011. Hrsg.: Klima- und Energiefonds, Wien, 2011.

125 Siehe: www.kleinmuerbisch.at/DORFBUS.aspx

126 Siehe: www.traisen.com/buergerservice_verkehr.asp?style=

127 Siehe: www.baderlach.gv.at/system/web/sonderseite.aspx?menuonr=221679749&detailonr=221679749

128 Siehe: www.gemeinde-hennersdorf.at/buergerservice/senioren/einkaufsbus/

129 Kleinräumige Mobilitätsangebote. St. Pölten, 2012. S. 11. | www.spa-mobil.stetteldorf-wagram.at

GmoaBus Pötsching¹³⁰

Bereits im Jahr 2000 wurde der erste GmoaBus im Burgenland ins Leben gerufen. Die Fahrgäste rufen beim GmoaBus an und werden von zu Hause abgeholt und ans Ziel gefahren. Der GmoaBus fährt täglich, ohne fixen Fahrplan und ohne festgelegte Routen oder Haltestellen – rein bedarfsorientiert.

Die Fahrten werden vom Fahrer / von der Fahrerin auf der Basis der Routenoptimierung erstellt. Jede Fahrt mit dem GmoaBus kostet 1,- Euro (Tageskarte 3,- Euro, Monatskarte 20,- Euro). Betreiber des GmoaBus ist ein lokaler gewerblicher Verein.

Dorfmobil Klaus¹³¹

Ebenfalls schon seit mehr als 10 Jahren gibt es das von SeniorInnen gern genutzte Dorfmobil Klaus in Oberösterreich. Nach einer telefonischen Anmeldung erfolgt die Fahrt Tür-zu-Tür innerhalb des Gemeindegebietes. Bei Fahrten zum Einkauf beim Dorfladen in Steyring werden die Fahrtkosten rückerstattet, wenn der Einkauf mindestens 20,- Euro beträgt. Die ehrenamtlichen FahrerInnen erhalten eine Aufwandsentschädigung von 20,- Euro pro Tag.

Das Dorfmobil wird durch die Gemeinde, das Land Oberösterreich sowie durch Beiträge der Vereinsmitglieder, SponsorInnen und Einnahmen auf Festen und Veranstaltungen finanziert.



© Foto: FV Schaumburg Lippe

Weizer Anruf Sammeltaxi WASTI

Das WASTI, das im Jahr 2002 ursprünglich für mobilitätseingeschränkte Menschen konzipiert und eingeführt wurde, ist ein Schwachlastsystem in Form eines Anruf-Sammeltaxis. Personen, die einen Fahrtwunsch haben, rufen direkt den / die FahrerIn an und geben Start und Ziel bekannt. Diese/r gibt dann die nächstgelegene WASTI-Säule bekannt, zu der sich der Fahrgast begeben muss und von der er abgeholt wird. Der Transport erfolgt bis zur am Ziel nächstgelegenen WASTI-Säule. Gehbehinderte Personen werden Tür-zu-Tür befördert.

Die Wartezeit beträgt maximal 20 Minuten. Die Betriebszeiten sind Mo-Fr von 7–12 Uhr und von 13–17 Uhr. Am Samstag fährt das WASTI von 7–12 Uhr. Eine Fahrt kostet 2,- Euro (Hin- und Rückfahrt am selben Tag kosten 3,- Euro). In Weiz gibt es zur Zeit mehr als 70 Sammelpunkte (WASTI-Säulen). In den Nachbargemeinden sind es mehr als 40.

Im Jahr 2012 wurden mit dem WASTI ca. 28.000 Personen befördert. Für 23% dieser Menschen endete die Fahrt in einer Umlandgemeinde. Eine der Hauptzielgruppen des WASTI sind ältere Menschen.



© Foto: Stadtgemeinde Weiz

130 Siehe: Kleinräumige Mobilitätsangebote. St. Pölten, 2012. S. 13. | www.poetsching.at/system/web/zusatzseite.aspx?detailonr=220134323

131 Siehe: Kleinräumige Mobilitätsangebote. St. Pölten, 2012. S. 14.

SeniorInnen als spezielle Zielgruppe des ÖV-Betreibers

Maßnahmenbündel der Salzburg AG



© Foto: Salzburg AG

Die Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation hat ein speziell auf die Zielgruppe der SeniorInnen ausgerichtetes Maßnahmenbündel entwickelt und umgesetzt, um SeniorInnen als ÖV-Fahrgäste zu gewinnen und zu halten. Dieses Maßnahmenbündel umfasst:

- Seniorenombudsmann
- Marketingmaßnahmen speziell für SeniorInnen („Mobilitätstag“, Präsentationen in Seniorenclubs, Plakate, Infostände am Wochenmarkt etc.)
- „Salzburg entdecken“: Seniorenfolder je Linie, Stadtführungen mit dem Obus
- Trainingsangebote für SeniorInnen
- Schulung der FahrerInnen
- Einbindung in Schulprojekte, um das Verständnis zwischen den Generationen zu fördern (Broschüre „Mit Oma im Obus“)
- Spezifische und praktische Give-aways für ältere Fahrgäste

Informationen (in Englisch) unter: www.aeneas-project.eu

Salzburger Sicherheitsbroschüre für ältere Fahrgäste



© Foto: Salzburg AG

In dieser Broschüre finden sich wichtige Tipps für das sichere Benützen des Obusses. Informationen und Gestaltung sind speziell auf die Bedürfnisse von SeniorInnen ausgerichtet. Diese Broschüre wurde schon von einigen Städten und Verkehrsunternehmen kopiert, z.B. Wien, Krakau oder Bad Kreuznach.

Die Salzburg AG hat für dieses Seniorenprojekt den VCÖ Mobilitätspreis und den walk space-Award sowie den 2. Platz beim EPOMM-Award 2012 gewonnen. Das Projekt gilt international als Vorzeigeprojekt und wurde bei vielen Konferenzen präsentiert.

Anfragen zum integrierten Seniorenprojekt in Salzburg (siehe Beispiel „Sicherheitstraining für ältere Obus-Fahrgäste in Salzburg“) und Zusendung von Unterlagen (Broschüren, Folder, DVD): Angelika Gasteiner, Kundenservice Obus, Plainstraße 70, 5020 Salzburg; angelika.gasteiner@salzburg-ag.at.

Assistenzangebote für SeniorInnen im ÖV

„Les Compagnons du Voyage“ in Paris, Frankreich

Es handelt sich dabei um eine private Agentur, die SeniorInnen (und Menschen mit Behinderung sowie Kinder) gegen Bezahlung Begleitung im ÖV in Paris bietet. Der Begleitservice muss im Vorhinein (z.B. telefonisch) bestellt werden. Informationen (in Französisch) unter: www.compagnons.com

„AssistentInnen“ in Krakau, Polen

Weil die Umstellung der gesamten ÖV-Flotte in Krakau auf Niederflurfahrzeuge nicht von heute auf morgen erfolgen kann, riefen die Verantwortlichen von Stadt, Land und der lokale ÖV-Anbieter im Rahmen des europäischen Projekts AENEAS ein Assistenzservice ins Leben.

An zwei stark frequentierten Umsteigeknotenpunkten im Zentrum von Krakau helfen speziell ausgebildete, jugendliche „AssistentInnen“ werktags von 9–12 Uhr SeniorInnen beim Umsteigen / Aussteigen / Einsteigen, beim Tragen von Taschen, beim Fahrkartenkauf sowie bei der Orientierung im ÖV. Ein Videoclip ist in Englisch unter www.eltis.org verfügbar.¹³²

Nähere Informationen (in Englisch) zu den jugendlichen AssistentInnen in Krakau sind nachzulesen auf: www.eltis.org¹³³

Begleitservice im Öffentlichen Verkehr in vielen deutschen Städten

Die Dresdner Verkehrsbetriebe, die Geraer Verkehrsbetriebe, die Essener Verkehrs-AG, die Duisburger Verkehrsgesellschaft usw. bieten für alle älteren oder mobilitätseingeschränkten Fahrgäste einen Begleitservice. Gegen Voranmeldung (z.B. in Dresden mindestens 3 Tage im Vorhinein, in Gera Voranmeldung bis zum Vortag möglich) bietet dieser Begleitservice (in Dresden von Montag bis Freitag in der Zeit von 7–18 Uhr, in Gera täglich und ganztägig) kostenlos Tür-zu-Tür-Begleitung und Hilfe bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

Informationen zum DVB-Begleitservice Dresden:¹³⁴ www.dvb.de

Informationen zum Begleitservice „Mobillotse“ Gera:¹³⁵ www.gvbgera.de

Übersicht zu den Begleitservices in deutschen Städten:¹³⁶
<http://databus.dbsv.org/databus>

Training für SeniorInnen im ÖV

Sicherheitstraining für ältere Obus-Fahrgäste in Salzburg

Es handelt sich dabei um eine Schulung in Kleingruppen (max. 6 TeilnehmerInnen), die zweimal zwei Stunden dauert.

Im ersten Teil der Schulung üben die TeilnehmerInnen in einem eigens bereitgestellten Obus (sicheres Ein- und Aussteigen, Sitzplatz erbitten etc.) und erhalten dabei Tipps zur Erhöhung der Sicherheit (Handtasche, Gehhilfen etc.), zur Nutzung der „Kinderwagentaste“ usw.

Im zweiten Schulungsteil werden im Rahmen einer begleiteten Fahrt durch die Stadt Umstiege an „schwierigen“ Haltestellen mit vielen Fahrgästen sowie die selbstständige Nutzung der Informationselemente geübt. Die Schlussreflexion findet in gemütlicher Runde im Kaffeehaus statt.

Die TeilnehmerInnen erhalten auch ein Informationspaket.

Erfolgsfaktoren dieses Trainings:

- Verstehen der besonderen Bedürfnisse von älteren/alten Fahrgästen (Angst vor einem Sturz, Unsicherheiten etc.)
- Anknüpfen an positive Erinnerungen („Empowerment by Jonny Weissmüller“)

Ein Videoclip ist auf www.youtube.com verfügbar.¹³⁷



© Foto: Eltis | Harry Schiffer



© Foto: Salzburg AG

¹³² Videoclip siehe: http://eltis.org/index.php?D1=7&tid=61&video_id=21

¹³³ Siehe: http://eltis.org/index.php?id=13&study_id=2940

¹³⁴ Siehe: www.dvb.de/de/Service/DVB-Begleitservice/

¹³⁵ Siehe: www.gvbgera.de/mobillotse

¹³⁶ Siehe: <http://databus.dbsv.org/databus/index.php?katid=29&request=2&page=12&LISTANZAHL=10&sort=1>

¹³⁷ Videoclip siehe: www.youtube.com/watch?v=B3797VC2DbA

„Mobil bleiben – gewusst wie!“ ÖV-Training für SeniorInnen im Oberösterreichischen Verkehrsverbund (OÖVV)¹³⁸

Die Mobilitätszentrale MobiTipp Perg bietet in Zusammenarbeit mit örtlichen Seniorenorganisationen Trainingseinheiten für SeniorInnen an, um das Benützen öffentlicher Verkehrsmittel zu üben, denn viele ältere Menschen haben Scheu vor der Bedienung von Fahrscheinautomaten, Angst vorm Umsteigen oder Schwierigkeiten beim Lesen der Fahrpläne. Die Kurse gliedern sich in einen Vortragsteil und eine Praxiseinheit.

Der Vortrag vermittelt grundlegende Kenntnisse über den Öffentlichen Verkehr wie beispielsweise:

- Welches Angebot gibt es in der Gemeinde?
- Wie liest man einen Fahrplan?
- Welche Tarife gibt es im OÖVV und welcher ist der günstigste für mich?

Für den Vortrag wird entweder ein eigener Termin mit der interessierten Gruppe vereinbart oder die MitarbeiterInnen von MobiTipp Perg halten den Vortrag im Rahmen einer Veranstaltung (z.B. Seniorennachmittag). Der Vortrag dauert zwischen 1–1,5 Stunden. Die TeilnehmerInnen sind eingeladen, sich aktiv am Vortrag zu beteiligen; Fragen rund um das Thema sind willkommen.



Durch das praktische Training wird das im Vortrag vermittelte Wissen in die Praxis umgesetzt. Die Gruppe tritt in Begleitung von MobiTipp Perg die Reise mit dem ÖV nach Linz oder in die Bezirkshauptstadt an. Geübt wird das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln (von Bus auf Bahn bzw. auf die innerstädtischen Verkehre) sowie das Bedienen des Fahrkartenautomaten der ÖBB. Für das Training muss ein Zeitrahmen von ca. 5–7 Stunden kalkuliert werden. Der OÖVV sponsert einen Teil der Fahrkarten für die TeilnehmerInnen.

Informationen unter: www.oeevv.at¹³⁹

Mobilitätsworkshops und Trainings für SeniorInnen in Zagreb, Kroatien

Im Rahmen des europäischen CIVITAS-Elan Projekts wurden Workshops organisiert, wo SeniorInnen die Möglichkeit hatten, ihre Bedürfnisse und Anregungen bezüglich dem Unterwegssein mit öffentlichen Verkehrsmitteln Ausdruck zu verleihen. In Diskussionsrunden mit Bus- und StraßenbahnfahrerInnen wurde im Dialog für mehr gegenseitiges Verständnis gesorgt. Ebenso in diese Workshops integriert wurde die örtliche Polizei.

Ein eigens produzierter Videoclip zeigt den KursteilnehmerInnen die Vorteile einer komfortablen und sicheren ÖV-Fahrt.

Dieser Videoclip (in Serbokroatisch mit englischen Untertiteln, jedoch auch für Menschen ohne diese Sprachkenntnisse verständlich) ist auf www.eltis.org verfügbar.¹⁴⁰

Informationen (in Englisch) zu Workshops und Trainings unter: www.eltis.org¹⁴¹

¹³⁸ Siehe: www.oeevv.at/index.php?id=1661

¹³⁹ Siehe: www.oeevv.at/?seite=news-inhalte-global&sprache=DE&inhaltID=424

¹⁴⁰ Videoclip siehe: www.eltis.org/index.php?ID1=7&tid=61&video_id=118

¹⁴¹ Siehe: www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=3633

Kurse „Mobil sein, mobil bleiben“, Schweiz

In der Schweiz wurde von der Vereinigung „rundum mobil“ bereits vor fast 10 Jahren ein Kursprogramm mit dem Titel „Mobil sein, mobil bleiben“ für Seniorinnen und Senioren entwickelt und erstmals in der Stadt Thun durchgeführt.

Bei diesen mehrtägigen Kursen werden drei Module angeboten: Modul 1 „Mobilität und Gesundheit“ vermittelt Mobilitätsangebote in Theorie und Praxis: Das Gesamtsystem des Öffentlichen Verkehrs, Angebote und Dienstleistungen zur kombinierten Mobilität und des Zuzußgehens, der Umgang mit Ticketautomaten (insbesondere Touchscreen der Schweizer Bundesbahnen SBB) sowie die Sensibilisierung auf die gesundheitlichen Aspekte der Mobilität sind die Schwerpunkte. Modul 2 beschäftigt sich mit sicherem Radfahren und Modul 3 mit dem Autofahren.



© Fotos: FGM

Informationen unter: www.mobilservice.ch¹⁴²

Die „Rentner schulen Rentner“ Initiative in Offenbach / Main, Deutschland

Die Inhalte, die in diesen Kursen vermittelt werden, unterscheiden sich nicht wesentlich von anderen Kursen. Der Kauf eines Fahrscheins am Fahrkartenautomaten mit Touchscreen, sicheres Ein- und Aussteigen bei körperlicher Beeinträchtigung oder das Sich-Informieren über Zug- oder Busverbindungen sind nur einige davon. Der Ansatz, der hier gewählt wurde, ist aber ein anderer. Anstelle von Bediensteten der örtlichen ÖV-Anbieter oder professionellen TrainerInnen wurde hier auf das Peer-Group Prinzip gesetzt. Alte Menschen kennen die Bedürfnisse ihrer Altersgenossen am besten und sind auch die besten WerbeträgerInnen für diese Altersgruppe.

Informationen unter: www.eltis.org¹⁴³

„Botschafter für öffentliche Verkehrsmittel“ in Breda, Niederlande

Ähnlich wie in Offenbach ist man auch in Breda, Niederlande, vorgegangen. „Botschafter für öffentliche Verkehrsmittel“ ist ein Projekt der Provinz Zeeland mit dem Ziel einer Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in dieser ländlichen Region. Ältere Menschen sollen mit öffentlichen Verkehrsmitteln vertraut gemacht werden. Ihnen soll mehr Unterstützung angeboten werden, um zu verhindern, dass diese Menschen inaktiv bzw. isoliert werden.

Informationen unter: www.eltis.org¹⁴⁴ (Siehe auch Beispiel „Patenticket“.)

Peer-Group Ansatz in Deutschland.

¹⁴² Siehe: www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?etfa_view_practicalfolder_file_1009

¹⁴³ Siehe: http://eltis.org/index.php?id=13&lang1=de&etstudy_id=3144

¹⁴⁴ Siehe: http://eltis.org/index.php?id=13&lang1=de&etstudy_id=3208

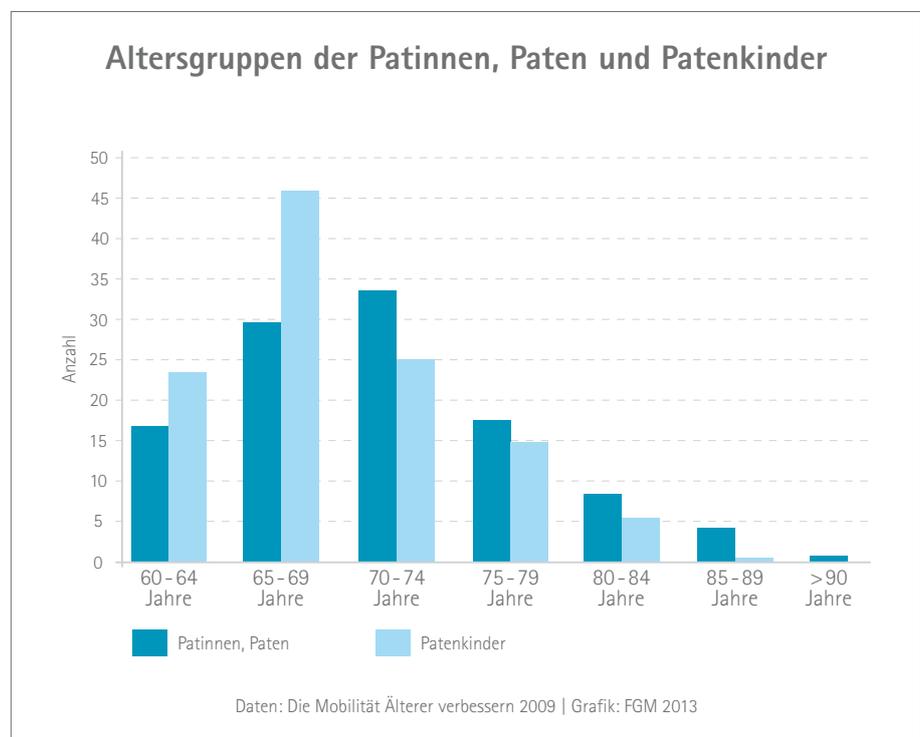
Patenticket, Deutschland

Das Patenticket ist ein Ticket, das älteren ZeitkartenbenutzerInnen (PatInnen) die Möglichkeit gibt, für 3 Monate eine andere ältere Person, die normalerweise selten mit Bus und Bahn unterwegs ist, mitzunehmen. Ziel ist es, den nicht so geübten älteren Menschen zu zeigen, wie einfach es ist, mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein und sich ÖV-Kompetenzen zu erwerben.

Das Patenticket gibt es bei mehreren deutschen Verkehrsunternehmen, u.a. auch in Köln (Kölner Verkehrs-Betriebe AG und der Regionalverkehr Köln GmbH – gültig für das erweiterte VRS-Netz).

Dabei handelt es sich um einen klassischen Ansatz des Empfehlungsmarketings. In einem begleitenden Forschungsprojekt wurde dieser Ansatz bestätigt, zumal ältere Menschen mit dem klassischen Business-to-Customer-Ansatz nicht einfach erreicht werden konnten.

Der klassische Business-to-Customer-Ansatz ist bei älteren Menschen weniger erfolgversprechend.



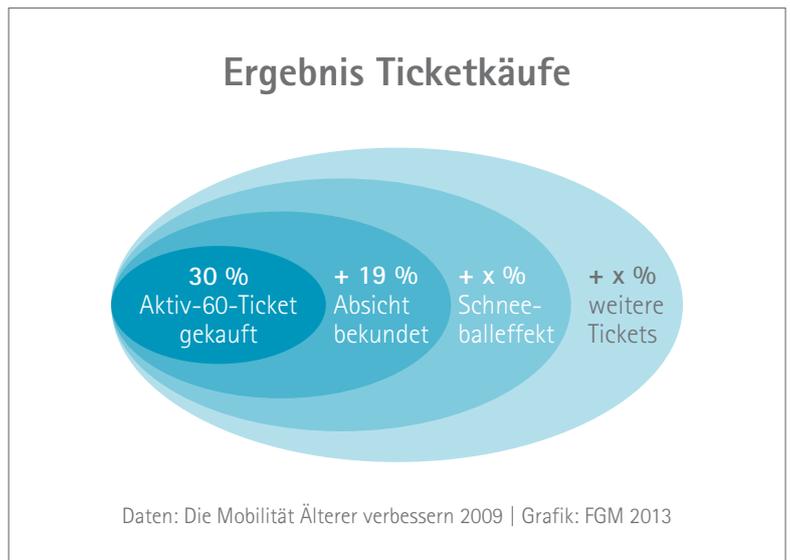
Grafik 40. Altersgruppen der PatInnen, Paten und Patenkinder

Im Peer-Group-Ansatz des Patentickets wird Know-how weitergegeben, und es werden Erfahrungen ausgetauscht.

Die Evaluierung des Modellprojekts „Patenticket“ in Köln brachte sehr zufriedenstellende Ergebnisse. Von der Gruppe der etwas mehr als 100 untersuchten Personen kauften etwa mehr als 30% der PatInnen sofort nach der Testphase ein eigenes Aktiv-60-Ticket (Seniorenticket). Zudem gingen die Ticketverkäufe von Monatskarten beispielsweise in die Höhe (Schneeballeffekt bei Freunden und Verwandten).

Was die Übertragbarkeit des Patentickets auf andere Verkehrsunternehmen betrifft, so sollten folgende Faktoren beachtet werden:¹⁴⁵

- Senienticket vorhanden
- Kontaktdaten potenzieller PatInnen und Paten verfügbar
- Zielgruppengerechte Ansprache der PatInnen entwickeln oder beauftragen
- Informationsveranstaltungen für PatInnen durch Fachleute mit Erfahrung in zielgruppengerechter Ansprache gewährleisten
- Netzkarten mit mehrmonatiger Gültigkeit bereitstellen
- Kurzevaluation zur Erfolgskontrolle und ggf. zur Gewinnung weiterer PatInnen



Grafik 41. Ergebnis Ticketverkäufe

Informationen unter: www.patenticket.de¹⁴⁶

Kampagne „Fit in Fahrt – Die Fitnesswelle an der Haltestelle“

Fahrtzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln bestehen nicht nur aus der tatsächlich im Bus oder der Straßenbahn verbrachten Zeit, sondern auch aus Wartezeit, Umsteigszeit und jener Zeit für die Strecke zur bzw. von der Haltestelle. Aus diesem Grund wird die Reise in öffentlichen Verkehrsmitteln im Allgemeinen als sehr viel länger empfunden als sie in Wirklichkeit ist. Dies trifft vor allem auf Personen zu, die öffentliche Verkehrsmittel in der Regel nicht benutzen (AutofahrerInnen). Sie neigen dazu, Fahrtzeiten mit dem Auto viel kürzer einzuschätzen, da sie oft nur die Zeit im Fahrzeugen zählen und nicht die Gehzeit und Parkplatzsuche. Das heißt, dass diese beiden Fortbewegungsmittel häufig falsch verglichen werden.



© Foto: FGM

Fahrtzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln – sei es für den Fußweg zur Haltestelle, Wartezeit oder tatsächliche Fahrzeit – müssen interessanter gestaltet werden. Deshalb wurde Passagieren in Graz im Rahmen des EU-Projekts GOAL ein spezielles Programm mit Aufgaben angeboten, das sie sowohl an der Haltestelle, im Fahrzeug und auch zu Hause oder am Arbeitsplatz absolvieren können. Die Übungen zielen darauf ab, Stress abzubauen und die Passagiere zu entspannen. Sie wurden derart entworfen, dass sie von anderen Fahrgästen nicht bemerkt werden und bei der Ausübung vor anderen Fahrgästen nicht als unangenehm empfunden werden.

Die Übungen umfassen:

- Kraftübungen im Stehen und Sitzen
- Gleichgewichtsübungen im Stehen und Sitzen
- Entspannungs- und Atemübungen
- Akupressur-Übungen

¹⁴⁵ Holz-Rau, Christian; Kasper, Birgit; et al: Die Mobilität Älterer verbessern – mit dem Patenticket. Empfehlungsmarketing für die Generation 60+ erfolgreich getestet. In: Der Nahverkehr. 1-2/2009 (Marketing).

¹⁴⁶ Siehe: www.patenticket.de/dokumente/upload/29483_nahverkehr-patenticket-mobilitaet-aelterer.pdf

© Foto: FGM



Das Programm verlangt aktive Teilnahme. 29 Übungen wurden entwickelt und mit Bildern und Texten veranschaulicht. Darüber hinaus wurden alle Übungen gemeinsam mit Ernährungsratschlägen in einer kostenlosen Broschüre zusammengestellt. Zu Beginn der Kampagne und dann später als Auffrischung fuhren 10 TrainerInnen in den Grazer Verkehrsmitteln ein Monat lang mit, um Passagiere mit den Übungen vertraut zu machen. Man startete auch eine Kampagne, um Passagiere zur Teilnahme zu ermutigen. Man konnte seine Lieblingsübungen auswählen und auch neue vorschlagen.

Die Evaluierung der Kampagne zeigte, dass diese relativ kostengünstige Maßnahme sehr effektiv dazu beigetragen hat, die Wartezeit sowie die gesamte Fahrzeit zu verkürzen. Passagiere ohne jegliche Aktivitäten schätzten ihre Wartezeit 1,72-mal länger ein und jene mit Aktivitäten 1,29-mal kürzer, was einem Unterschied von 43% entspricht.

Obwohl die Kampagne für jede/n gedacht war, zeigte sich ganz schnell, dass besonders ältere Menschen sehr positiv auf diesen Ansatz reflektierten. Während jüngere Menschen die Meinung vertraten, dass sie ohnedies fit genug wären, empfanden ältere Menschen die vorgeschlagenen Übungen als sehr guten Service, die sie auch in ihren Wohnungen durchführten. Die Kampagne wurde in weiterer Folge auch in anderen Städten und Regionen umgesetzt – beispielsweise in Liechtenstein.

Informationen unter: http://54.229.139.200/index.php?id=13&lang1=de&study_id=3022

„Mobilitäts-Internet-Führerschein“, Deutschland

Der Zweckverband Ruhr-Lippe organisiert gemeinsam mit den regionalen Verkehrsunternehmen kostenlose Computer- und Internetkurse für Menschen ab 50 Jahren, damit diese leichter an Informationen rund um den ÖV kommen und dadurch ihre eigene Mobilität erhöhen können.¹⁴⁷

Der inhaltliche Bogen der dreistündigen Kurse spannt sich von einer allgemeinen Einführung in den Umgang mit Computern über die Nutzung des Internets bis zur konkreten Informationsbeschaffung für den ÖV. Anhand von Beispielen lernen die TeilnehmerInnen, wie sie Informationen zu Fahrplänen, Linien und Tarifen des ÖV online finden und nutzen können.

Das Erlernte wird anhand von zahlreichen Übungsbeispielen ausprobiert und damit vertieft. Eine Ausdehnung auf weitere Kurse ist geplant (u.a. die Vorbereitung eines Ausflugs mit Nahverkehrsmitteln).

Informationen unter: www.zrl.de¹⁴⁸

„Verbesserungsmanagement“ des Verkehrsunternehmens und Umgang mit Kundenrückmeldungen

Beim „Verbesserungsmanagement“ eines Verkehrsbetriebes geht es darum, dass die Beschwerden von Fahrgästen ernst genommen werden und diesen detailliert nachgegangen wird, um nachhaltige Verbesserungen zu erreichen.

Die Kölner Verkehrsbetriebs AG hat ein solches Verbesserungsmanagement umgesetzt.¹⁴⁹ Die Ausgangssituation war der Umbau von Haltestellen (Erhöhung der Plattform), um leichteren Einstieg in die Niederflrbusse zu ermöglichen. Seit dem Umbau häuften sich die Beschwerden von SeniorInnen und Menschen mit Behinderungen, weil die Busse selten parallel zur Haltestellen-

Immer mehr ältere Menschen nutzen das Internet.

¹⁴⁷ Maßnahmenkatalog Verkehrssicherheitsaktionen für Senioren. Hrsg.: Koordinierungsstelle Verkehrssicherheit/Mobilitätsmanagement bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH. | www.verkehrssicherheit.nrw.de

¹⁴⁸ Siehe: www.zrl.de/aktuelles/pressemitteilungen/2007/27.04.2007_Mobilitaets-Internet-Fuehrerschein_50plus.php

¹⁴⁹ Gassen-Wendler, Frank: Mobilitätstrainings für Senioren und Menschen mit Behinderungen. Präsentation auf der 2. Fachtagung „Mobilitätsmanagement für Senioren“. Köln, 7.11.2012. | www.vrsinfo.de/seniorenfachtagung2012

kante hielten. Dadurch entstand ein Spalt zwischen Buseinstieg und Haltestelle, der für Menschen mit Mobilitätseinschränkung nur schwierig zu überwinden war.

Die Kölner Verkehrsbetriebe vermuteten als Ursache parkende Autos, die die Zufahrt zur Haltestelle erschwerten. Bei einer Vor-Ort-Besichtigung und Gesprächen mit den BuslenkerInnen kam jedoch die tatsächliche Hauptursache zutage: Ein Laternenmast war zu nahe an der Haltestellenkante platziert, sodass die BusfahrerInnen Berührungen mit dem Außenspiegel befürchteten.

Busfahrertraining „SeniorInnen als Fahrgäste“

Die Salzburger Verkehrsbetriebe „StadtBus“ führen regelmäßige Schulungen für BusfahrerInnen durch, um sie für die speziellen Bedürfnisse von älteren Fahrgästen zu sensibilisieren. Im Rahmen des EU-Projekts AENEAS wurden dazu Schulungsunterlagen¹⁵⁰ (Handbuch für BusfahrerInnen) entwickelt.

Zentraler Inhalt der Bewusstseinsbildung von BusfahrerInnen ist der Ansatz, dass SeniorInnen oder mobilitätseingeschränkte Menschen nicht als „lästig“ empfunden werden sollen, die den Betrieb aufhalten. Alte Menschen sind treue und zufriedene KundInnen, die man bis ins höchste Alter halten sollte.

Die FahrerInnen sollen Rücksicht nehmen und verstehen, dass Ältere ein wenig mehr Zeit und Aufmerksamkeit benötigen. Ein- und Aussteigen verursachen Stress und damit steigt die Sturzgefahr. Heranfahen an den Gehsteig und das Absenken des Fahrzeuges hilft älteren Personen und kann Unfälle verhindern.

Ähnliche Kurse werden auch in Zagreb, Kroatien, vom lokalen Verkehrsanbieter für die Bus- und TramfahrerInnen angeboten. Bisher haben mehr als 160 FahrerInnen daran teilgenommen.



© Foto: Salzburg AG

Ältere Menschen sollen nicht als „lästige“ KundInnen gesehen werden.

4.6. Maßnahmen für das Radfahren

Der Anteil des Fahrrades ist bei den älteren Menschen mit 6–8% an allen Wegen relativ konstant und nimmt erst bei den Hochbetagten (über 85-Jährige) signifikant auf ca. 2% ab. Diese Abnahme, die übrigens noch viel stärker bei der Benützung des Pkw zu erkennen ist, ist vor allem bedingt durch körperliche Einschränkungen. Dafür nimmt der Anteil des Zufußgehens in diesem Alterssegment stark zu.

Vom Beliebtheitsgrad jedoch liegt das Radfahren bei älteren Menschen sehr weit vorn. Besonders im Freizeitbereich wird das Fahrrad immer populärer, was natürlich auch mit der Zunahme von Pedelecs oder auch E-Fahrrädern bei dieser Zielgruppe zusammenhängt. Generell stellt die Verfügbarkeit eines Fahrrads bei älteren Menschen nicht wirklich ein Problem dar. Ca. zwei Drittel aller alten Menschen in Österreich besitzen ein Fahrrad. Für viele ältere Menschen stellt das Rad ein ideales Fitnessgerät dar. Es wird für Ausflüge genutzt, aber auch als eine Art „Gehhilfe“. Speziell für alte Menschen, die mit dem Gehen Probleme haben, kann das Fahrrad durchaus als umweltschonende Alternative gesehen werden, da es ja gelenksschonend wirkt.



© Foto: Harry Schiffer

¹⁵⁰ Handbuch siehe: www.aeneas-project.eu/de/?page=download

Radfahren bietet zahlreiche positive gesundheitliche Effekte für ältere Menschen.

Auch im Alltag könnte das Fahrrad eine wirkliche Alternative darstellen, zumal ja der Aktionsradius bei älteren Menschen, vor allem nach der Pensionierung, signifikant kleiner wird. Siehe dazu auch Kapitel 3 „Mobilität im Alter“.

Woran liegt es also, dass das Fahrrad nicht für mehr Wege genutzt wird, und was kann man tun, um die Fahrradnutzung bei älteren Menschen zu steigern?

Das deutsche Institut für Urbanistik DIFU bringt es auf den Punkt:¹⁵¹ Radfahren im Alter bietet eine große Zahl an Vorteilen, von denen vor allem der positive gesundheitliche Effekt auf die Radfahrenden hervorzuheben ist. Regelmäßig ausgeübt, weist es die folgenden Wirkungen auf:

- Es trainiert den Gleichgewichtssinn und verringert so das Risiko von Stürzen und Knochenbrüchen.
- Es sorgt für gesündere Muskeln und stärkere Knochen bzw. unterstützt die Ausdauer.
- Es hilft bei Gelenkschwellungen und Schmerzen im Zusammenhang mit Arthritis.
- Es reduziert die Gefahr, an Herzkrankheiten, Bluthochdruck, Krebs oder Diabetes zu erkranken.
- Es verbessert den Schlaf, das Wohlbefinden und mindert depressive Symptome.

Dem gegenüber stehen die Einschränkungen, die das Alter mit sich bringen. Rein körperlich betrachtet, können einige dieser Hemmnisse durch passende Fahrräder bzw. auch Elemente am Fahrrad sowie Ausrüstung kompensiert werden.

Passende Fahrräder und Equipment

Fahrräder mit tiefen Durchstiegen



© Foto: Lutz Kühnberger

Vor allem ältere Männer haben oft das Problem, dass das (aus jüngeren Jahren) gewohnte Auf- und Absteigen nicht mehr so leicht möglich ist.

Besonders erschwert wird die Situation durch Einkaufskörbe am Gepäckträger. Als Lösung bieten sich Damenfahrräder, wenn möglich mit tiefem Durchstieg, an. Pedelects beispielsweise werden vermehrt für diese Zwecke produziert.

Bequeme Sättel

Alte Menschen leiden gelegentlich an chronischen Wirbelsäulenschmerzen bzw. haben Probleme mit der Belastung der Sitzknochen. Breite, gefederte Sättel oder Gelsättel bieten hier Abhilfe. Schmale Sättel hingegen ermöglichen eine erleichterte Beinbewegung. Sättel ohne Sattelnase vermindern die Druckbelastung im Dammbereich – vorausgesetzt die Sitzposition des Fahrers bzw. der Fahrerin ist entsprechend richtig.



© Foto: Lutz Kühnberger

Rückspiegel

Im „dritten“ Lebensabschnitt ist es oft nicht mehr so leicht, sich umzudrehen. Um dennoch auch die Situation hinter sich zu überblicken, bietet sich ein genügend großer Rückspiegel an.

¹⁵¹ Siehe: www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for-a-08

Fahrradständer

Um das Umfallen (und dann wieder Aufheben) des Fahrrades zu vermeiden, ist darauf zu achten, dass der Ständer ein möglichst stabiles Abstellen des Fahrrades ermöglicht. Besonders wichtig ist der qualitativ hochwertige Ständer dann, wenn das Rad auch zum Transport von Gegenständen verwendet wird – beispielsweise beim Bepacken von Fahrradkörben mit eingekauften Waren.

Griffe

Ältere Menschen leiden häufig unter vorzeitigen Ermüdungserscheinungen der Hände bzw. auch unter Arthrose. Entsprechende Fahrradgriffe können diese Beschwerden vermindern.

Reifen

Breite Reifen bzw. Ballonreifen haben den Vorteil, dass sie durch ihre Dämpfungsfunktion einerseits rücken- und händeschonend wirksam sind und andererseits das Risiko minimieren, in Straßenbahnschienen zu kommen. Gerade letzteres ist eine der größten Ängste von älteren Menschen in Städten mit Schienenfahrzeugen.



© Foto: Lutz Kühnberger

Bremsen

Rücktrittsbremsen geben älteren RadfahrerInnen zusätzliche Sicherheit. Viele Radmodelle haben zusätzlich zu den beiden Handbremsen auch noch eine Rücktrittbremse.

Dreiräder

Für Personen mit Gleichgewichtsproblemen, die aber dennoch Interesse am Rad fahren haben, bieten sich Dreiräder an. Damit wird im normalen Stadtverkehr ein Umkippen oder Stürzen quasi ausgeschlossen. Bei den Kursen „Radeln im Alter – aber sicher“ in München (siehe unter „Gute Praxisbeispiele“) werden unterschiedliche Modelle solcher Dreiräder zum Testen angeboten.



© Foto: Harry Schiffer | elis.org

Bauliche Infrastruktur und Verkehrsorganisation

Objektiv und subjektiv empfundene Hemmschwellen des Radfahrens.

Sicherheitsaspekte stellen die größten Hemmschwellen gegenüber dem Radfahren bei älteren Menschen dar. Ob diese subjektiv empfunden sind oder ob es sich tatsächlich auch um objektiv gefährliche Situationen handelt, spielt dabei keine Rolle. Zu den meistgenannten Gefahren zählen:

- Zu schnelle Autos
- Zu knappes Überholen durch Autos
- Plötzlich sich öffnende Autotüren
- Komplexe Handlungserfordernisse
- Mischung von Fuß- und Radverkehr auf derselben Fläche
- Unvermutend auftretende Schäden am Radweg bzw. Belag
- Verparkte Radwege
- Schienen
- Randsteinkanten



Im Projekt MOTION 55+ (Mobilitätszukunft für die Generation 55+) ¹⁵² wurde das Sicherheitsempfinden von älteren Menschen bezüglich unterschiedlicher Verkehrsmittelnutzung in Österreich erhoben. Dabei wurden die SeniorInnen in drei unterschiedliche Gruppen eingeteilt:

- Vorwiegend Pkw-NutzerInnen
- Selektive Pkw-NutzerInnen
- Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit



Grafik 42. Sicherheitsempfinden von älteren Menschen bezüglich der unterschiedlichen Verkehrsmittelnutzung in Österreich

¹⁵² Aigner-Breuss, Eva; Braun, Eveline; Schöne, Maria-Luise et al: Mobilitätsszenarienkatalog. Projekt MOTION 55+ Mobilitätszukunft für die Generation 55+. Mobilitätsszenarien für eine aktive Teilnahme am Verkehr unter Berücksichtigung der erforderlichen Verkehrstechnologien. Hrsg: KFV, TU Wien, Herry Consult. Wien, 2010.

Grundsätzlich wird das Fahrrad als eher sicheres Verkehrsmittel eingeschätzt (23% sicher und 16% eher sicher im Gegensatz zu 10% eher unsicher und 8% unsicher). 44% aller Befragten gaben keine Angaben.

Die selektiven Pkw-NutzerInnen sehen Radfahren als sicherer an als die anderen Gruppen. Die Autoren der Studie interpretieren dieses Ergebnis damit, dass diese Gruppe über eine bessere körperliche Verfassung verfügt und zudem das Gefühl hat, Bewegungen gut ausführen, koordinieren und kontrollieren zu können.

Informationen zum Projekt finden sich unter: www.kfv.at¹⁵³

Lösungen für diese genannten Probleme können unterschiedlich aussehen und reichen von einfachen Schulungsmaßnahmen und Bewusstseinsbildung über verstärkte Überwachung (Geschwindigkeiten von Pkw, Parken) bis hin zu baulichen Eingriffen. Oft macht es auch Sinn, die Organisation des Verkehrs zu überdenken. Beim Linksabbiegen hat sich eine Aufteilung des komplexen Handlungsablaufs in einzelne Schritte bewährt – beispielsweise durch separates Grün für LinksabbiegerInnen, um den entgegenkommenden Verkehr zu eliminieren. Damit wird die sonst komplizierte Situation um einiges vereinfacht.

Die Schaffung von ausreichenden Sichtbeziehungen zwischen den einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen zur gegenseitigen Verhandlung via Blickkontakt erfordert in manchen Fällen die Entfernung von Parkplätzen oder von Stadtmöblierung bzw. auch von Bewuchs.¹⁵⁴

Maßnahmen müssen nicht unbedingt teuer sein bzw. die Infrastruktur betreffen.

Motivationsmaßnahmen

Menschen, die nicht ohnedies bereits regelmäßige RadfahrerInnen sind und die sich eventuell unsicher im Straßenverkehr fühlen, brauchen einen zusätzlichen Motivationsschub, um das Radfahren tatsächlich auch einmal praktisch in Angriff zu nehmen. Wo der Hebel angesetzt werden muss, ist stark von der Persönlichkeit des potenziellen Radfahrers bzw. der Radfahlerin abhängig. Während manche auf Imagegewinn reflektieren (ihnen würde man beispielsweise ein spezielles Fahrrad oder gar ein Pedelec zum Testen zur Verfügung stellen bzw. für sie eine bekannte und beliebte Persönlichkeit als Galionsfigur zu gewinnen versuchen), setzen andere vielleicht eher auf das gemeinsame Erlebnis. In diesem Fall bietet es sich an, gemeinsame Radtouren zu organisieren (auch mit Pedelecs für die weniger Fitten oder mit Tandems) oder zusammen mit erfahrenen RadfahrerInnen im geschützten Raum, also abseits der Hauptverkehrsstraßen, die ersten Fahrtversuche zu unternehmen, um einmal Sicherheit zu gewinnen.

Nicht regelmäßige RadfahrerInnen benötigen oftmals eine Initialmotivation, um neues Verhalten auszuprobieren.

Wieder andere wollen Erfolge messen können und schöpfen aus den Fortschritten ihre Motivation. Für sie könnte ein Radfahrprogramm mit Gesundheitsschwerpunkt angeboten werden, dessen Ziel es ist, das Wohlbefinden, die Fitness und die Beweglichkeit zu steigern und vielleicht sogar Gewicht und Körperfett zu reduzieren.

Einschneidende Lebensabschnitte sind optimal, um neues Verhalten zu testen. Die Voraussetzung dazu ist, zum richtigen Zeitpunkt mit dem richtigen Angebot parat zu stehen. Der Eintritt ins Pensionsdasein wäre beispielsweise genau so ein Abschnitt, wo es Sinn macht, den „jungen Alten“ Informationen und Vorschläge zu unterbreiten, wo es Möglichkeiten und Touren zum sicheren Radfahren in ihrer Umgebung gibt bzw. mit wem sie gemeinsam solche Touren unternehmen könnten (siehe in diesem Kapitel unter „Gute Praxisbeispiele“: Gemeinsame Radtouren in Odense, Dänemark).

Der Zeitpunkt der Pensionierung bietet sich optimal dafür an, gewohnte Verhaltensweise zu überdenken.

153 Siehe: www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Bereich_VM/MOTION55__Mobilitaetsszenarienkatalog.pdf

154 Siehe: www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for-a-08

Gute Praxisbeispiele

Kurse „Radeln im Alter – aber sicher“, Deutschland

Bereits seit 2006 werden in München Kurse angeboten, die älteren Menschen das Wiedereinsteigen ins Radfahren erleichtern sollen und vor allem Spaß am Radfahren wecken wollen. Green City e.v., die treibende Kraft hinter diesen Kursen, veranstaltet diese Kurse in Zusammenarbeit mit der Stadt München, der Polizei und Altenzentren in unterschiedlichen Stadtteilen.

Kurse mit ausgewogenen Theorie- und Praxiseinheiten haben sich bewährt.

Die Kurse bestehen aus Theorie- und Praxiseinheiten und dauern ca. einen halben Tag. Dabei wird eine generelle Einführung zum Radfahren geboten, aber auch bewegungs- und gesundheitsspezifische Einheiten, wo genau auf die körperlichen Einschränkungen von SeniorInnen eingegangen wird. Eine Ergotherapeutin führt dabei mit den KursteilnehmerInnen einige Übungen zur Beweglichkeit, Koordination von Bewegung und Balance durch.

In einer weiteren Theorieeinheit vermitteln VertreterInnen der lokalen Polizei Regeln und geben Tipps und Tricks zum Fahren im Straßenverkehr. Den Abschluss des Kurses bildet wieder eine Praxiseinheit, wo das Radfahren im Umfeld des Veranstaltungsortes auch getestet werden kann. Für unsichere KursteilnehmerInnen stellt Green City e.v. unterschiedliche Fahrradtypen zur Verfügung, wie beispielsweise Dreiräder, Pedelects oder Fahrräder mit Anhängern.

Informationen finden sich unter: www.greencity.de¹⁵⁵



© Foto: Harry Schiffer



Initiative „Senioren bleiben mobil“, Deutschland

Ähnlich wie in München werden auch in anderen deutschen Städten und Bundesländern Kurse dieser Art abgehalten, wie beispielsweise in Unna (Nordrhein-Westfalen) die Initiative „Senioren bleiben mobil“. Neben Veranstaltungen mit dem Thema „Mit dem Bus“ oder „Mit dem Zug“ gibt es auch eine Einheit „Mit dem Rad“.

¹⁵⁵ Siehe: www.greencity.de/themen/mobilitaet/radeln-im-alter-aber-sicher/

Ein örtlicher Fahrradhändler erläutert verschiedene seniorengerechte Fahrräder und deren Besonderheiten, wie beispielsweise gefederte Sättel oder tiefere Einstiege. Dazu werden Ausrüstungsgegenstände und adäquate Kleidung präsentiert (Reflektorstreifen, gepolsterte Hosen, Kapuzen, die sich mit nur einem Handgriff überziehen lassen, etc.).

Der Leiter des Verkehrsdienstes der Kreispolizei Unna erläutert in einer weiteren Theorieeinheit das sichere, vorausschauende Radfahren und die Straßenverkehrsordnung. Im Vordergrund steht dabei die Rücksicht, die jede/r VerkehrsteilnehmerIn unabhängig vom Verkehrsmittel auf den anderen nehmen sollte.

Im praktischen Teil geht es darum, sein Rad sicher zu beherrschen. Dazu gehören Übungen zum einfachen Auf- und Absteigen, Vollbremsungen, das Slalomfahren oder dem Trainer / der Trainerin einen Ball aus der Hand zu nehmen.

Eine Teilnehmerin sagte zum Schluss begeistert: „Jetzt brauche ich gar nicht mehr mit dem Auto zum Markt zu fahren. Mit dem Fahrrad macht es ohnehin viel mehr Spaß.“ Sie war vor einigen Jahren beim Radfahren gestürzt und hatte dieses Hobby daraufhin verunsichert aufgegeben.

Informationen finden sich unter: www.verkehrssicherheit.nrw.de¹⁵⁶

Die Einbindung von unterschiedlichen Akteuren in die Kurse erzielt die besten Ergebnisse.

Fahrradtrainings für SeniorInnen, Liechtenstein

Auch in Liechtenstein wurden in der Vergangenheit Fahrradtrainings für Seniorinnen und Senioren durchgeführt. Organisiert wurden diese Kurse vom Verkehrsclub Liechtenstein.

Die zentralen Botschaften der Trainings waren:

- Auf der Hauptstraße sicher und selbstbewusst fahren
- Sich wie ein/e FahrzeuglenkerIn verhalten; alle Regeln einhalten
- Schwierige Situationen (Linksabbiegen, Kreisel fahren, etc.) sicher meistern
- Radwege kennenlernen



© Foto: FGM

¹⁵⁶ Siehe: www.verkehrssicherheit.nrw.de/projekte/index_ergebnis.php?detail=37



Broschüre „Radfahren im besten Alter“

Eine Broschüre mit dem Titel „Radfahren im besten Alter“ wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technik (BMVIT) im Jahr 2012 veröffentlicht. Die Zielgruppe dieser Broschüre sind die älteren Menschen selbst.

Sie erhalten Informationen über die Vorteile des Radfahrens, über unterschiedliche Fahrradtypen inklusive E-Fahrräder und Pedelecs, aber auch Tipps und Tricks zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr bzw. zum Umgang mit anspruchsvollen Situationen. Einen weiteren Schwerpunkt setzt die Broschüre auf Strategien, wie Abhilfe gegen Unsicherheit bei wenig erfahrenen RadfahrerInnen geschaffen werden kann. Den Abschluss bilden Hinweise zur Ausflugsplanung.

Die Broschüre ist als Download verfügbar unter www.bmvit.gv.at¹⁵⁷

Pedelec-Testen in Graz

Im Rahmen des EU-Projekts Active Access wurde in Graz eine Aktion durchgeführt, die genauso in jeder anderen Gemeinde umgesetzt werden kann. Die Aktion diente dazu, das Benutzerverhalten von Personen mittleren und älteren Alters bezüglich der Einkaufsfahrten oder zur Erholung zu analysieren und das Pedelec gegebenenfalls als Alltagsverkehrsmittel zu promoten.

Das Fahrrad zu Erholungszwecken zu benutzen, ist von der Zielgruppe weitgehend akzeptiert, jedoch wird das Einkaufen mit dem Fahrrad als weniger geeignet angesehen. Weitere Aufgabe des Tests war es, Bedenken und Skepsis gegenüber E-Mobilität zu verringern und Menschen zu ermutigen, auch im höheren Alter aktiver und damit unabhängiger zu sein. Der Anteil männlicher Radfahrer höheren Alters ist eher klein, daher könnten die technischen Aspekte des Pedelecs ihr Interesse eventuell steigern, war eine weitere Überlegung.

Ziel bei der Auswahl geeigneter Testpersonen war es, AutofahrerInnen auf aktive Mobilitätsformen zu verlagern; daher wurde das Augenmerk speziell auf Personen gelegt, die das Fahrrad selten für alltägliche Wege benutzen. Vor diesem Hintergrund war es ein sekundäres Ziel, Menschen, die normalerweise überhaupt nicht körperlich aktiv sind, wieder zur Bewegung zu animieren.

Zu Beginn wurde den TeilnehmerInnen eine Einweisung gegeben sowie Zweck und Ziele der Aktion erläutert und die Benutzung des Pedelecs erklärt. Es wurde den TeilnehmerInnen aus dem Bezirk Andritz (welcher im hügeligen Randbereich der Stadt Graz liegt) ein Pedelec für eine Woche zur Verfügung gestellt.

Die Zusammenarbeit mit dem lokalen Energielieferanten Energie Steiermark ermöglichte es, diese Test-Pedelecs kostenlos zu bekommen. Im Rahmen der Testwoche waren die TeilnehmerInnen dazu angehalten, regelmäßig Mobilitätstagebücher zu führen, die der Verlaufsdokumentation und der Evaluierung der Ergebnisse nach Ablauf der Testwoche dienten.

Neben dem lokalen Energielieferanten Energie Steiermark wurde mit Seniorenvereinen im Bezirk Andritz und mit KommunalpolitikerInnen kooperiert. Durchgeführt wurde diese Aktion von der Forschungsgesellschaft Mobilität FGM.

Im Verlauf des Testmonats radelten 20 TeilnehmerInnen circa 1.500 km mit dem Pedelec. Rund die Hälfte dieser 1.500 km stellte eine Verlagerung vom Auto auf das Fahrrad dar – Fahrten, die ansonsten mit dem Auto gefahren worden wären. Der Aktionsradius erhöhte sich im Durchschnitt von 1,4 km auf 3,3 km. Im



¹⁵⁷ Siehe: www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/publikationen/alter_rad.html

Durchschnitt fuhr ein/e TeilnehmerIn 73 km in etwas mehr als drei Stunden (23 km/h im Durchschnitt) und erledigte 12 Fahrten pro Woche mit dem Pedelec.

Im Allgemeinen erledigen die mobilen Grazer BürgerInnen 3,7 Wege pro Tag (Sammer / Röschel, 2008). Daraus folgt, dass die TeilnehmerInnen 46% ihrer Wege mit dem Pedelec zurücklegten. Die Hälfte der Fahrten, die mit dem Pedelec anstatt mit dem Auto erledigt wurden, waren kürzer als 6 km, eine ideale und geeignete Distanz für das Pedelec.

Am Anfang gab es große Skepsis gegenüber den Pedelecs. Jedoch änderten viele ihre Meinung nach der Testphase. Dadurch, dass Pedelecs im Allgemeinen ein gutes Image haben, erhielten die TeilnehmerInnen von Familie und Freunden ein sehr positives Feedback. Trotzdem argumentierten viele Personen der Zielgruppe, dass sie noch immer in der Lage seien, ein normales Fahrrad zu benutzen und keinen zusätzlichen Antrieb benötigen würden.

Die Testphase verdeutlichte, dass Pedelecs eine Verlagerung vom Auto zu nachhaltiger Mobilität bewirken können und dass sie sich hervorragend für mobilitätseingeschränkte Menschen eignen, die viel Spaß an Aktivität und Unabhängigkeit haben.

In weiterer Folge ermutigen Pedelecs Menschen, an gemeinsamen Freizeitfahrradtouren teilzunehmen, da keine Gefahr besteht, die Gruppe aufgrund von schlechterer körperlicher Verfassung oder infolge des fortgeschrittenen Alters aufzuhalten. Menschen können durch Zuhilfenahme des elektrischen Antriebs – wann immer benötigt – die Annehmlichkeiten des Radfahrens genießen. Entgegen einiger Befürchtungen regen Pedelecs „normale“ RadfahrerInnen nicht zum Umsteigen an.

Eine wichtige Erkenntnis aus diesem Projekt betrifft die Abstellmöglichkeiten für Pedelecs. Da diese Elektrofahrräder relativ schwer sind, eignet sich ein Abstellplatz im Keller eines Wohnhauses nicht wirklich. Alte Menschen sind nicht bereit, diese Räder über Stiegen zu tragen, nur um ein paar hundert Meter damit zum Einkaufen zu fahren – vor allem dann, wenn die Alternative Auto vor der Tür geparkt ist. Aus diesem Grund wäre es wichtig, witterungsgeschützte, diebstahlsichere Fahrradabstellplätze direkt beim Hauseingang zu errichten. Das gilt natürlich auch für jedes andere Fahrrad.



© Foto: FGM

Pedelecs als Alternative zum herkömmlichen Fahrrad verhelfen mobilitätseingeschränkten Personen zu mehr aktiver Mobilität.



© Foto: Lutz Kühnberger

Gemeinsame Erlebnisse stärken die positive Bewertung des Radfahrens bei älteren Menschen.

Geführte Radtouren für SeniorInnen in Odense, Dänemark

Ausgangspunkt in Odense war der Wunsch der Stadt, ihre älteren MitbürgerInnen möglichst lange gesund und fit zu sehen. Infolge der Tradition, die Radfahren grundsätzlich in Dänemark und ganz besonders in Odense genießt, wurde diese Art der Bewegung als Mittel zur Erreichung des Ziels gewählt.

Mithilfe von acht sogenannten Radfahr-Captains (Männer und Frauen zwischen 58 und 71 Jahren) wurden 24 Routen im Stadtgebiet und der näheren Umgebung ausgearbeitet und befahren. Die Länge der Routen ist unterschiedlich. Zwischen zwei und vier Stunden dauert jeder einzelne Ausflug. Die Gruppen sind mit einer maximalen Anzahl von 15 Personen limitiert. Im Schnitt waren die TeilnehmerInnen 66 Jahre alt (die älteste Person war 84). Die Verteilung zeigt ein Übergewicht bei den Frauen mit 57%. Was ursprünglich nur als zeitweilige Kampagne geplant war, wurde im Jahr 2010 als dauerhafte Maßnahme fortgeführt.

Informationen finden sich unter: www.eltis.org¹⁵⁸

Auch in Graz wurden im schon mehrfach zitierten EU-Projekt Active Access gemeinsame Radausflüge mit SeniorInnen organisiert. Die Fremdenführerorganisation „Graz Guides“ beispielsweise arbeitete eine spezielle Radtour für den Bezirk Andritz aus.

© Foto: FGM | Active Access Projekt



158 Siehe: http://54.229.139.200/index.php?id=13&lang1=en&study_id=2857

5. Zusammenfassung, Ausblick und Empfehlungen für die Zukunft

Der demografische Wandel, also die Änderung der Altersstruktur sowie die räumliche Bevölkerungsbewegung (Zu- und Abwanderung nach Österreich bzw. auch innerhalb von Österreich, beispielsweise von der Stadt in ländliche Regionen und umgekehrt), wird die Anforderungen an das Mobilitätssystem der Zukunft stark beeinflussen. Vor allem zwei Verkehrsmittelgruppen werden sehr stark betroffen sein. Der Öffentliche Verkehr wird sich durch die Veränderungen der Nutzergruppen (weniger SchülerInnen, dafür mehr ältere Menschen, die aber meist keine „captive riders“ mehr darstellen werden) mit großen Herausforderungen konfrontiert sehen. Attraktive Serviceleistungen anzubieten bei gleichzeitigem Kostendruck und Problemen mit der Finanzierbarkeit durch die öffentliche Hand sind nur zwei Komponenten, die ein zukunftsfähiges ÖV-System zu bewältigen haben wird.

Dem gegenüber steht ein stark zu erwartender Anstieg des motorisierten Individualverkehrs bei der Bevölkerungsgruppe der älteren Menschen. Erhöhte Führerscheinbesitzraten und Autoverfügbarkeiten werden Seniorinnen und Senioren verstärkt zu Wahlfreien machen, und die Wahlfreiheit wird nicht selten auf das Auto fallen.

Neben den demografischen Verschiebungen werden aber noch andere Trends und Entwicklungen spürbar. In mehreren Studien und Untersuchungen wurden solche Trends bereits untersucht – beispielsweise in der VIVER Studie¹⁵⁹ (Vision nachhaltiger Mobilität für das Jahr 2050) des Fraunhofer Instituts für System- und Innovationsforschung ISI oder in der Arthur D. Little Studie „The Future of Urban Mobility – Towards networked, multimodal Cities of 2050“¹⁶⁰.

Die Autoren der Studie identifizierten und beschrieben Schlüsselfelder als Bestandteil einer Vision nachhaltiger Mobilität. Einige dieser Trends finden sich in allen Studien zur Zukunft der Mobilität, andere Entwicklungen jedoch finden so gut wie keine Aufnahme. Entwicklungen zum BIP- und Einkommenswachstum oder Klimawandel, Verknappung fossiler Energien und damit verbundene Beiträge zur Ressourcenschonung und Energieeffizienz finden sich fast überall. Der Trend zur weiteren Technologisierung / Digitalisierung oder auch der Trend der Individualisierung wird eher seltener analysiert. Ebenso oft ausgeklammert werden Themen wie etwa die Verteilungsgerechtigkeit. Besonders im Zusammenhang mit einer alternden Bevölkerung besteht hier sicherlich noch weiterer Forschungsbedarf.

Die Nachteile eines suburbanen Lebens, speziell für alte Menschen treten deutlicher zu Tage. Das betrifft besonders die gestiegenen Kosten des Verkehrs sowie den Zeitverbrauch. Als Zeichen von Lebensqualität wird in Zukunft gewertet, wer seine alltäglichen Bedürfnisse erfüllen kann, ohne viel motorisierten Verkehr zu verursachen. Zufußgehen und Radfahren werden Bestandteil der Lebensqualität der Bevölkerung, die mehr und mehr auf Gesundheitsaspekte im Rahmen der Alltagsmobilität reflektieren wird.

Der Trend zum Nutzen-statt-Besitzen wird sich insbesondere in urbanen Regionen durchsetzen. Schon heute ist die emotionelle Bindung zum Auto bei der Generation, die nach 1980 geboren wurde, weit geringer als bei den vorheri-

159 Siehe: www.isi.fraunhofer.de/isi-media/docs/e-x/working-papers-sustainability-and-innovation/WP3-2011_VIVER.pdf

160 Siehe: www.adlittle.com/reports.html?etview=528

gen Generationen. Kostenaspekte spielen dabei eine entscheidende Rolle. Der Anteil der Fahrzeuganschaffungskosten sowie Fahrbetriebs- und Erhaltungskosten – gemessen an den gesamten Ausgaben der Haushalte für Mobilität – wird reduziert werden, während der Anteil der Mobilitätsdienstleistungskosten steigen werden.¹⁶¹

Das heißt in weiterer Folge, dass auch bei genügend attraktiven Angeboten unterschiedliche Verkehrsmittel für einen Weg verwendet werden. Warum nicht einfach mit dem Pkw zum Bahnhof, mit dem Zug in die Stadt, dort umsteigen in die U-Bahn und ab der Haltestelle mit dem öffentlichen Fahrrad zum Ziel? Einfach multimodal und mit einer einzigen Informationsquelle und Abrechnung. Die Sharing-Angebote (Car-Sharing, Bike-Sharing) werden diesen Trend unterstützen. Ältere Menschen, die den Umgang damit in jungen Jahren gelernt haben, werden in Zukunft auch weiterhin diese Kombinationen nutzen.

Die Optimierung der Verkehrssysteme und die bessere und gerechtere Nutzung des öffentlichen Raums mit dem Ziel von sozial gerecht verteilten Mobilitätschancen wird auch zu einer Entschleunigung des Lebens führen. Maßgeblich für die Lebensqualität verantwortlich sein wird die Umsetzung des Prinzips der kurzen Wege und der Multifunktionalität. Für ältere Menschen auch sehr relevant wird die Umsetzung und Einhaltung bzw. Überwachung von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden. Tempo 30 in Städten bzw. Wohngebieten hat heute schon eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung. Der Zugewinn an Sicherheit und Lebensqualität ist leicht vermittel- und erlebbar.

Damit die eingangs erwähnten Entwicklungen stattfinden können und um ein weitgehend selbstständiges und selbstbestimmtes Leben im dritten Lebensabschnitt gewährleisten zu können, muss aber von außen in das System eingegriffen werden. Politik und Verwaltung sind gefordert, Rahmenbedingungen zu definieren bzw. zu ändern, Strukturen und Anreize zu schaffen, die Mobilität möglichst nachhaltig, sozial- und umweltverträglich zu gestalten.

Eine Gesellschaft bzw. Städte und Gebietskörperschaften, die bereits jetzt die Weichen in Hinsicht auf die zu erwartenden Veränderungen stellen, übernehmen nicht nur eine Vorreiterrolle, sondern sind auch gut vorbereitet auf die zukünftigen Herausforderungen.

Dieses Eingreifen spielt sich auf drei großen Ebenen ab:

- Technologisch innovative Ebene
- Raumplanerisch organisatorische Ebene
- Verhaltensbeeinflussende Ebene

Die sehr starke Konzentration fast allein auf technologische Innovation wird dabei nicht ausreichen. Obwohl von der Industrie und den Energieerzeugern stark forciert, werden E-Mobile auch in Zukunft die Problembereiche „limitierter, nicht vermehrbare Platz“, „Kosten“ oder „Gefährdungspotenzial“ in den Städten nicht lösen können. Eine Reduktion der Emissionen hingegen wird erreicht werden. Aber warum dann nicht gleich auf E-Fahrräder oder Pedelecs setzen? Dafür wären jedoch Wertewandel und Verhaltensänderungen notwendig – Verhaltensänderungen in die Richtung, dass kurze Strecken gar nicht erst mit dem Auto gefahren werden. Und dort, wo mit dem Auto gefahren wird, müssen Geschwindigkeiten reduziert werden. AutofahrerInnen sollen sich als Gäste fühlen.

Die Devise muss lauten: „Platz für Menschen statt für Maschinen“.

¹⁶¹ Wirtschaft beleben durch nachhaltige Mobilität. In: Mobilität mit Zukunft. Hrsg.: VCÖ. Wien, 2013.

Da der Aktionsradius von älteren Menschen mit dem Eintritt ins Pensionsalter sich grundsätzlich verringert, wären etliche der Wege, die Seniorinnen und Senioren im Alltag zurücklegen, meist auch mit dem Fahrrad bewältigbar – zumindest für die Gruppe der „jungen Alten“.

Alte Menschen reagieren auch auf diese Abnahme des Aktionsradius und suchen sich vermehrt Aktivitäten näher zum Wohnumfeld als jüngere Personen. Jedoch wird diese Tendenz in Zukunft nicht mehr gleich stark erkennbar sein wie noch im Augenblick, da infolge der bereits erwähnten Pkw-Verfügbarkeit die Bindung zum näheren Umfeld abnehmen wird.

Das gilt vor allem für die Funktionen „Einkaufen“, „Freizeit / Erholen“ und „Erledigung“, deren Bedeutung deutlich gewinnen wird. Nichtsdestotrotz wird das Zufußgehen die wichtigste Verkehrsform bleiben – speziell für die Hochbetagten.

Welche Empfehlungen können also grundsätzlich ausgesprochen werden, um den Lebensraum und damit verbunden das Verkehrssystem sozial und umweltverträglich zu gestalten – vor allem im Hinblick auf ältere Menschen?

Empfehlungen für RaumplanerInnen und StadtentwicklerInnen¹⁶²

- Schaffung der Stadt der kurzen Wege mit guter Durchmischung der Funktionen
- Aufwertung von Wohnstandorten und städtebaulichen Problembereichen durch qualitative Verbesserungen und ökonomische Impulsgebung eher als Neuausweisung von Bauland
- Ältere Menschen nicht als spezifische Sondergruppe auffassen, sondern Förderung der Bewohnerdurchmischung als lebendiges und attraktives Wohnquartier
- Die ältere Bevölkerung im Vorhinein unbedingt einbeziehen, um dieser sensiblen Gruppe Ängste zu nehmen und ihnen Mitspracherecht einzuräumen bei Umbauten und Planungen

Maßnahmen mit einigermaßen großem Lenkungseffekt, die durchaus ernst diskutiert werden sollten, wären beispielsweise:

Die Einführung eines **smarten Parkraummanagementsystems in Städten**, das zumindest einen Teil der Einnahmen dafür vorsieht, zweckgebunden nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern und zu finanzieren. Durch die Zweckbindung würde auch die Akzeptanz der Maßnahme bei den betroffenen AutofahrerInnen erhöht werden, da ja die oft geforderten Alternativen zum Auto eine Qualitätssteigerung erlangen würden.

In dieselbe Richtung würde eine **Abgabe auf Stellplätze bei Einkaufszentren** bei gleichzeitiger zweckgebundener Nutzung des eingenommenen Geldes für Bus, Bahn, Bim, Fahrrad oder das Zufußgehen führen.

Bei anderen großen Verkehrserregern, wie etwa bei Betrieben, gibt es diese Handhabung bereits. In Österreich noch auf freiwilliger Basis und ohne gesetzliche Grundlage, gibt es eine solche Regelung mit dem sogenannten **Workplace Parking Levy** bereits umgesetzt in der englischen Stadt Nottingham. Das dortige City Council hat beschlossen, dass alle ArbeitgeberInnen mit mehr als 10 Stellplätzen pro Jahr etwa 400,- Euro pro Stellplatz bezahlen müssen. Die zweckgebundene Verwendung des Geldes für nachhaltige Mobilität ist gerade in der Beschlussphase.

¹⁶² Mecklenbrauck, Ilka: Altwerden im Quartier der 1950er Jahre – Handlungsempfehlungen für die Hattinger Südstadt. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Blaue Reihe, Bd. 130 (Zukunft Alter – Stadtplanerische Handlungsansätze zur altersgerechten Quartiersentwicklung). Dortmund, 2008.

Generell ist die gesetzliche Regelung zur Errichtungspflicht von Stellplätzen kritisch zu beleuchten. Im Hinblick auf den Wunsch einer nachhaltigen Steuerung von Verkehr und Mobilität ist die Mindestanzahl von zu errichtenden Parkplätzen bei Wohnanlagen oder Gewerbegebieten bzw. Einkaufszentren durch Maximalzahlen zu ersetzen. Vor allem dann, wenn eine adäquate Erschließung durch andere Verkehrsmittel als das Auto gewährleistet ist.

Eine andere Maßnahme betrifft die Verbindungen im ländlichen Wegenetz. Oft gibt es Zufahrten und Forststraßen, die wie Stichstraßen angelegt sind und von der öffentlichen Hand errichtet und finanziert werden (obwohl sie bisher nur einzelnen nutzbar sind und von diesen oft auch als Eigentum betrachtet werden). Diese zu verbinden, damit attraktive, sichere und kürzere Verbindungen für Menschen, die nicht unmittelbar dort wohnen, geschaffen werden, wäre sicherlich eine Maßnahme, die eine Überlegung wert ist.

Empfehlungen beim Öffentlichen Verkehr

Viele technische Verbesserungen, vor allem Beschleunigungen, aber auch Designmaßnahmen in den Bussen und Straßenbahnen gehen vom gesunden, erwerbstätigen Mann aus. Starke Beschleunigungen jedoch bedeuten für ältere Menschen ein Problem, da sie ja oft noch gar nicht sitzen, wenn etwa die Straßenbahn bereits losfährt oder schon aufgestanden sind, um zum Ausstieg zu gelangen, bevor die Straßenbahn noch steht.¹⁶³ Hier sind die ÖV-FahrerInnen gefordert, auf die besonderen Bedürfnisse zu reagieren. Schulungsmaßnahmen, wie sie beispielsweise vom Trendsetter in diesem Bereich in Österreich, der Salzburg AG, durchgeführt werden, sind hier zukunftsweisend (siehe dazu auch Kapitel 4.5. „Maßnahmen für das Unterwegssein mit öffentlichen Verkehrsmitteln“).

Zur Unterstützung der FahrerInnen sollten in den Fahrzeugen Anzeigen der Beschleunigungswerte serienmäßig eingebaut sein. Diese ermöglichen dann, eine kontrollierte und seniorengerechte Beschleunigung, auch dann, wenn der / die FahrerIn infolge von Verspätung im Stress sein sollte oder für den Fall, dass Busse und Straßenbahnen technisch eine weit stärkere Beschleunigung zulassen würden.

Bezüglich der Ausstattung der Fahrzeuge sollten gerade für ältere Menschen mehr Möglichkeiten geschaffen werden, um sich wohl zu fühlen. Dazu gehören Haltestangen (diese Forderung ist übrigens auch für Kinder sehr wichtig), aber auch gute farbliche Kontraste zur leichteren Erkennbarkeit.

Im Angebotsbereich wird man sich für die Zielgruppe „ältere Menschen“ mehr mit differenzierten Bedienungsformen beschäftigen müssen – mit Schwachlastsystemen genauso wie mit flexiblen Bedienungen.

Der Trend zur Multimodalität wird auch bei den alten Menschen nicht Halt machen. Was zurzeit von älteren Menschen (speziell in ländlichen Regionen) noch eher abgelehnt wird, nämlich kombinierte Mobilitätsformen zu benutzen (also der Umstieg von einem Verkehrsmittel zum anderen), wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Voraussetzung dafür sind natürlich leicht erhältliche und verständliche Informationen und Barrierefreiheit. In diesem Zusammenhang stehen auch flexible verkehrsmittelübergreifende Abrechnungssysteme. Pre-paid-Funktionen oder monatliche Abrechnungen auf einer Rechnung für verschiedene Verkehrsmittel werden die herkömmlichen, starren Ticketarten wie Monatskarten oder Seniorenkarten für ÖV ergänzen.¹⁶⁴

¹⁶³ Dangschat, Jens: Auf dem Weg zur nachhaltigen und sozial gerechten Mobilität. In: Zukunft Stadt | In Zukunft Wien. Nimm die Würfel in die Hand. Hrsg.: Stadt Wien, MA 18. Wien, 2009. | www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008075a.pdf

¹⁶⁴ Winkler, Angelika: Was bewegt uns morgen? In: In Zukunft Stadt | In Zukunft Wien. Nimm die Würfel in die Hand. Hrsg.: Stadt Wien, MA 18. Wien, 2009. | www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008075a.pdf

Bereits zum Standard gehören die qualitativ hochwertigen Ausstattungen von Haltestellen. Besonders für ältere Menschen sind Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz, Beleuchtung, Abfalleimer, Toiletten (wo möglich) und barrierefreie Zu- und Abgänge wichtig.

Empfehlungen zum Fuß-, Rad- und Autoverkehr

Die meisten Empfehlungen zum Rad- und Autoverkehr betreffen jene Bereiche, wo beide Verkehrsmittel aufeinandertreffen. Wenn es das Ziel ist, eine möglichst konfliktfreie Koexistenz von allen VerkehrsmittelnutzerInnen zu erreichen, dann sind große Geschwindigkeitsunterschiede kontraproduktiv. Im Stadtgebiet wäre eine Temporeduktion schon allein aus diesem Grund wünschenswert. Einheitliche Regelungen, wie beispielsweise **stadtweites Tempo 30** (Vorrangstraßen ausgenommen), wie es in Graz gehandhabt wird, erleichtern einerseits das Verständnis der Maßnahme und andererseits auch den Kommunikationsaufwand vom Gesetzgeber zum/r BürgerIn. Natürlich ist auf die Einhaltung der Tempolimits zu achten. Der Einsatz von die Polizei unterstützenden **Überwachungspersonal** wäre eine Empfehlung.

Besonders ältere Menschen fühlen sich infolge ihrer Einschränkungen der Leistungsfähigkeit im körperlich-mental Bereich, die mit fortschreitendem Alter auftreten, durch höhere Geschwindigkeiten gefährdet.

Stürze sind die Hauptursache für Unfälle älterer Menschen. Auslöser für Stürze ist in etwa einem Drittel aller Fälle die Umwelt (Stolpern/Ausrutschen auf unebenen oder rutschigen Böden etc.). Bewusstseinsbildung von Verantwortlichen und EntscheidungsträgerInnen für diese Tatsache und damit verbundene Handlungsempfehlungen mit klaren Prioritäten wären ganz im Interesse von älteren Menschen. In skandinavischen Städten beispielsweise hat die **Räumung von Gehsteigen und Radwegen von Schnee** höhere Priorität als etwa die Räumung von Fahrbahnen für Autos.

Ebenfalls weiter in der Entwicklung als in Österreich sind skandinavische Länder bezüglich der Partizipation von älteren Menschen bei der Erhebung von Ursachen und Mängel im Fußgängernetz bis hin zur Erarbeitung von Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel. Eine Reihe von Projekten, durchgeführt von Agneta Ståhl, einer der führenden Wissenschaftlerinnen in diesem Feld von der Universität Lund in Schweden, beweist klar die Wichtigkeit der Einbindung älterer Menschen und ihrer Sicht als Betroffene. Das Projekt "Lets go for a walk - Older people in the local environment"¹⁶⁵ in Kristianstad ist nur eines, wo genau dieser Ansatz gewählt wurde. Eine Empfehlung für Österreich könnte lauten, auch **ältere Menschen als Stakeholder in die Analyse-, Planungs- und Umsetzungsprozesse** mit einzubinden.

¹⁶⁵ Siehe: www.tft.lth.se/english/competence_center_traffic_environment_for_older_people_and_people_with_disability/ongoing_projects/lets_go_for_a_walk_older_people_in_the_local_environment/

6. Richtlinien, Normen, Checklisten

6.1. RVS – Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen

- **RVS 02.02.36 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum** (Sept. 2010): Anforderungen für FußgängerInnen im Straßenraum, Orientierung und Leitsysteme im öffentlichen Raum, bauliche Ausbildung der Randsteine, Behandlung von Plätzen, Stiegenanlagen und sonstigen Höhenunterschieden, Systemverknüpfungen bei Umsteigeknoten im Öffentlichen Verkehr, Baustellen – Baustellenabsicherungen, winterliche Betreuung, Beleuchtung und Sichtbarkeit bei Dunkelheit etc.
- **RVS 02.03.12 Behindertengerechte Ausgestaltung des Öffentlichen Verkehrs** (Juni 2001): Einstiege in Fahrzeuge, Haltestellen, Ausstattungselemente von Haltestellen, Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschieden, Informations- und Orientierungssysteme etc.
- **RVS 02.03.13 Anlagen des Öffentlichen Verkehrs** (März 1979): Straßen mit Straßenbahn, Straßen mit Omnibus und Obus
- **RVS 03.02.10 Nichtmotorisierter Verkehr:** Einsatzkriterien für die Errichtung von Rad- und Gehwegen an Straßen
- **RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr** (Aug. 2004): Verkehrssicherheit, Fußwegenetz, Entwurfsgrundlagen, Streckenbereich, Querungshilfen für FußgängerInnen etc.
- **RVS 03.02.13 Radverkehr** (Juni 2001): Verkehrssicherheit, Radverkehrsnetz, Kriterien für die Auswahl der Radverkehrsanlage, Entwurfselemente, Streckenbereich, Knotenpunkte, geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf Radverkehrsanlagen, Bau und Erhaltung von Radverkehrsanlagen, Wegweisung für den Radverkehr, Fahrradabstellanlagen etc.
- **RVS 03.06.13 Eisenbahnkreuzungen – Bedachtnahme auf behinderte Menschen** (März 2006): Allgemeine Maßnahmen für eine barrierefreie Ausführung einer Eisenbahnkreuzung, zusätzliche Maßnahmen für eine barrierefreie Ausführung einer nicht-technisch gesicherten Eisenbahnkreuzung, zusätzliche Maßnahmen für eine barrierefreie Ausführung einer technisch gesicherten Eisenbahnkreuzung etc.
- **RVS 03.06.14 Eisenbahnkreuzungen – Radverkehr** (Juni 2008): Bauliche Ausgestaltung, nicht-technische Sicherung, technische Sicherung etc.

6.2. Normen

- **ÖNORM A 3011 Grafische Symbole für die Öffentlichkeitsinformation** – Teile 1 bis 11
- **ÖNORM A 3012 Visuelle Leitsysteme für die Öffentlichkeitsinformation** – Orientierung mit Hilfe von Richtungspfeilen, grafischen Symbolen, Text, Licht und Farbe

- **ÖNORM B 1600** Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen
- **ÖNORM B 1601** Spezielle Baulichkeiten für behinderte und alte Menschen – Planungsgrundsätze
- **ÖNORM B 1602** Barrierefreie Schul- und Ausbildungsstätten und Begleiteinrichtungen
- **ÖNORM B 1603** Barrierefreie Tourismuseinrichtungen – Planungsgrundlagen
- **ÖNORM B 1610** Barrierefreie Gebäude und Anlagen: Anforderungen für die Beurteilung der Barrierefreiheit
- **ÖNORM B 5371** Treppen, Geländer und Brüstungen in Gebäuden und von Außenanlagen – Abmessungen
- **ÖNORM V 2100** Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Taktile Markierungen an Anmelde- und Anzeigetafeln für FußgängerInnen
- **ÖNORM V 2101** Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Akustische und tastbare Hilfssignale an Verkehrslichtsignalanlagen
- **ÖNORM V 2102-1** Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Taktile Bodeninformationen, Teil 1: Für Wege in Baulichkeiten und im öffentlichen Raum bei Fahrgeschwindigkeiten bis max. 80 km/h
- **ÖNORM V 2104** Technische Hilfen für blinde, sehbehinderte und mobilitätsbehinderte Menschen – Baustellen und Gefahrenbereichsabsicherungen
- **ÖNORM V 2105** Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Tastbare Beschriftungen und Informationssysteme
- **ÖNORM Z 1000-1** Sicherheitskennfarben und -kennzeichen – Begriffsbestimmungen, Anforderungen, Ausführungen
- **ÖNORM Z 1261** Begehbare Oberflächen – Messung des Gleitreibungskoeffizienten in Gebäuden und im Freien von Arbeitsstätten
- **ÖNORM EN 81-40** Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Spezielle Aufzüge für den Personen- und Gütertransport – Teil 40: Treppenschrägaufzüge und Plattformaufzüge mit geneigter Fahrbahn für Personen mit Behinderung
- **ÖNORM EN 81-70** Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge – Teil 70: Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderungen
- **ÖNORM EN 12182** Technische Hilfen für behinderte Menschen – Allgemeine Anforderungen und Prüfverfahren
- **ÖNORM EN 12464-2** Licht und Beleuchtung – Beleuchtung von Arbeitsstätten – Teil 2: Arbeitsplätze im Freien
- **ÖNORM EN 15209** Spezifikation für taktile Bodenindikatoren
- **ÖVE/ÖNORM EN 60118-4** Akustik – Hörgeräte – Teil 4: Induktionsschleifen für Hörgeräte – Magnetische Feldstärke (IEC 60118-4:2006)
- **ÖVE/ÖNORM EN 60849** Tonsysteme für Notrufzwecke
- **DIN 18024-1** Bauliche Maßnahmen für behinderte und alte Menschen im öffentlichen Bereich – Planungsgrundlagen Straßen, Plätze und Wege
- **DIN 18024-2** Bauliche Maßnahmen für behinderte und alte Menschen im öffentlichen Bereich – Planungsgrundlagen öffentlich zugängliche Gebäude

6.3. Checklisten

Checkliste: Planung und Planungsprozess

- Gibt es ein Leitbild der „kurzen Wege“?
- Sind die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Siedlungsstruktur, z.B. durch Vorgaben zu einer flächen- und verkehrssparenden Bebauung, geschaffen (Beispiel: Aufwertung von Wohnstandorten und städtebaulichen Problembereichen durch qualitative Verbesserungen und ökonomische Impulsgebung eher als Neuausweisung von Bauland).
- Die Absichten und Ziele Ihrer Gemeinde / Stadt in Bezug auf Erreichbarkeit und Barrierefreiheit für die Zielgruppe „alte Menschen“ wurden in einem offiziellen Grundsatzdokument festgehalten.
- Die AkteurInnen auf der lokalen politischen Ebene / höchsten Managementebene haben sich dem Thema der Erreichbarkeit und Barrierefreiheit für alte Menschen verpflichtet (Führungsverhalten).
- Ihre Gemeinde / Stadt sieht ein ausreichendes Budget für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung von Erreichbarkeit und Barrierefreiheit für alte Menschen vor.
- Enthalten Ausschreibungsunterlagen in Ihrer Gemeinde Vorgaben zur Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse von alten Menschen?
- Ihre Gemeinde / Stadt verfügt über geeignetes Personal, um Maßnahmen und Strategien zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Barrierefreiheit der Mobilität für alte Menschen umsetzen zu können; oder es werden externe ExpertInnen zur Unterstützung der Arbeit engagiert.
- VertreterInnen alter Menschen werden in die Entwicklung der Richtlinien und Strategien, in Planung und Umsetzung der Gemeinde / Stadt einbezogen.
- VertreterInnen alter Menschen werden in die Evaluierung der Arbeit Ihrer Gemeinde / Stadt bezüglich Erreichbarkeit und Barrierefreiheit einbezogen.
- Rechtliche Anforderungen und Handlungsmöglichkeiten zur Unterstützung von barrierefreiem Design / Design für alle und Erreichbarkeit für alle sind den Körperschaften auf lokaler Ebene bekannt.
- Ist die Wohnbauförderung stimulierend für die Errichtung von Seniorenwohnungen (im Erdgeschoß)?
- Bemüht sich Ihre Gemeinde aktiv, um Nahversorgungsangebote im Gemeindegebiet zu etablieren? (Frage nur für kleine Gemeinden)
- Werden Lieferservices oder rollende Märkte stimuliert in Ihrer Gemeinde?

Checkliste: Qualitätsmerkmale des öffentlichen Raums und Maßnahmen zum Zufußgehen

- Gibt es Audits des Verkehrssystems mit Focus auf alte Menschen in Ihrer Gemeinde?
- Gibt es Sitzgelegenheiten in regelmäßigen, seniorenrechtlichen Abständen in Bereichen, wo SeniorInnen häufig unterwegs sind?
- Gibt es Möglichkeiten eines Aufenthalts / Verweilens im öffentlichen Raum ohne Konsumzwang?
- Gibt es öffentliche Toiletten in regelmäßigen, seniorenrechtlichen Abständen in Bereichen, wo SeniorInnen häufig unterwegs sind?
- Sind die Bereiche, wo SeniorInnen häufig unterwegs sind, ausreichend beleuchtet?
- Ist der öffentliche Raum möglichst barrierefrei?
- Werden Niveauunterschiede ausschließlich durch Treppen überwunden?
- Sind Kreuzungen für alte Menschen übersichtlich und einsichtlich?
- Sind Ampelschaltungen lang genug für die Bedürfnisse alter Menschen?
- Gibt es bei mehrspurigen Straßen Querungshilfen, die ein Abrasten erlauben (z.B. Mittelinseln)?
- Gibt es Handläufe entlang von Treppen?
- Werden FußgängerInnen und RadfahrerInnen auf derselben Verkehrsfläche geführt?
- Gibt es Abkürzungen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen (inkl. Durchlässigkeiten von Grundstücken)?
- Erreichbarkeit und Barrierefreiheit für alle ist Teil der Wartungsroutinen und Instandhaltungsarbeiten Ihrer Gemeinde / Stadt.
- Gibt es Prioritäten bei der Schneeräumung für Fuß- und Radwege?
- Gibt es Seniorenparkplätze?

Checkliste: Begleitende Rahmenbedingungen

- Gibt es flächendeckende Tempolimits?
- Werden Tempolimits wirksam überwacht?
- Wird überprüft, ob Tempolimits eingehalten werden?
- Werden Unfallstatistiken mit Beteiligung älterer Menschen auf Gefahrenpunkte analysiert?

Checkliste: Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Öffentlichen Verkehr

- Sind die ÖV-FahrerInnen geschult im Umgang mit SeniorInnen und hinsichtlich der Fahrweise für ältere Menschen als Fahrgäste, aber auch als VerkehrsteilnehmerInnen?
- Anteil der Niederflurfahrzeuge an der ÖV-Flotte: _____%
- Ist die Ausstattung der Fahrzeuge altengerecht (z.B. Platz für Rollatoren, Möglichkeiten zum Anhalten abseits der herkömmlichen Haltegriffe etc.)?
- Haben die FahrerInnen im Fahrzeug Unterstützung durch Sensoren, die Beschleunigungswerte anzeigen?
- Gibt es Rabatte bzw. spezielle Tickets für SeniorInnen?
- Gibt es ÖV-Dauerkarten zum Ausleihen?
- Gibt es eigene Altentransporte (Hol- und Bringdienste) bzw. spezielle Bedingungen beim Transport von alten Menschen?
- Gibt es ÖV-Mikro Systeme in Ihrer Gemeinde?
- Sind Zugänge zu Haltestellen gut zu Fuß für alte Menschen erreichbar?
- Ist die Aufenthaltsqualität an den Haltestellen zufriedenstellend für ältere Menschen (z.B. Sitzgelegenheit, Witterungsschutz, Sauberkeit, Beleuchtung etc.)?
- Gibt es Schulungen / Kurse für alte Menschen im Umgang mit ÖV (sicheres Stehen, Aus- und Einsteigen, Fahrplanlesen, Info-Beschaffung, Umgang mit Ticketautomaten, Ausflugsplanung etc.)?
- Gibt es Informationen für alte Menschen, wo an den Haltestellen die Fahrzeuge stehenbleiben und die Türen aufgehen (ähnlich wie für sehbeeinträchtigte Menschen) oder wo sich der Knopf bei den Türen des Fahrzeugs befindet, der ein Schließen verhindert?

Checkliste: Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Radfahren

- Ist das Radwegenetz zufriedenstellend für die Bedürfnisse älterer Menschen (z.B. auf hochrangigen Straßen separat und als Radfahrstreifen bei niederrangigen Straßen inkl. Tempo 30 Regelung oder Öffnung von Einbahnen gegen die Fahrtrichtung)?
- Gibt es ebenerdige sichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen in Siedlungsbereichen?
- Gibt es Trainingskurse bezüglich Radfahren für ältere Menschen in Ihrer Gemeinde?
- Gibt es Infotage bzw. eine Broschüre von Radhändlern für die Zielgruppe „ältere Menschen“?

Checkliste: Kommunikation, Beratung und Motivation

- Gibt es in Ihrer Gemeinde einen Seniorenstadtplan?
- Gibt es ein Fußleitsystem mit km- und / oder Zeitangaben?
- Gibt es in Ihrer Gemeinde Mobilitätsberatung für SeniorInnen (eventuell sogar eine Mobilitätszentrale)?
- Sind Informationsmaterialien für alte Menschen vorhanden (inkl. Informationen bezüglich der Gesundheitswirkung von Bewegung)?
- Gibt es Kampagnen oder Aktionen, die ältere Menschen in Ihrer Gemeinde zum gemeinsamen Zufußgehen oder Radfahren motivieren?
- Gibt es in Ihrer Gemeinde Services via Internet, um Behördenwege zu vermeiden?
- Gibt es Internet-Schulungen für ältere Menschen (inkl. Fahrplanabfragen bzw. Nutzung von der Gemeinde angebotenen Internetservices)?
- Gibt es regelmäßige Abfragen bei SeniorInnen zu Angsträumen im öffentlichen Raum?
- Sind Informationsverbreitung und -austausch unter den zuständigen Personen zwischen und innerhalb der Abteilungen Ihrer Gemeinde und des Landes etabliert? (z. B. Verkehrsplanung, Stadtentwicklung, Gesundheitsamt, Sozialamt, ÖV-Betreiber, Abteilung für Menschen mit Mobilitätseinschränkung, Wohnbau etc.)
- Es wurden Partnerschaften mit den wichtigsten Beteiligten / AkteurInnen in der Arbeit bezüglich Erreichbarkeit und Barrierefreiheit im Bereich Mobilität älterer Menschen geschlossen.

7. Literaturempfehlungen / Webseiten

Literatur zum Thema „Demografischer Wandel“

Kytir, Josef: Demografische Entwicklung. In: Hochaltrigkeit in Österreich. Eine Bestandsaufnahme. Hrsg.: Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz. Wien, 2009.

Schipfer, Rudolf Karl: Der Wandel der Bevölkerungsstruktur in Österreich. Auswirkungen auf Regionen und Kommunen. Hrsg.: Österreichisches Institut für Familienforschung. Wien, 5/2005.

STATISTIK Austria: Demographische Prognosen, 2013.

Literatur zum Thema „Lebensqualität im Alter“

Amann, Anton: Lebensqualität und Lebenszufriedenheit. In: Hochaltrigkeit in Österreich. Eine Bestandsaufnahme. Hrsg.: Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz. Wien, 2009.

Calman, K.C.: Quality of life in cancer patients – a hypothesis. In: Journal of medical ethics. 1984, 10.

Dritter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland: Alter und Gesellschaft. Hrsg.: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ), 2000.

Kreuzer, Volker: Altengerechte Wohnquartiere – Stadtplanerische Empfehlungen für den Umgang mit der demographischen Alterung auf kommunaler Ebene. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. Blaue Reihe, Bd. 125. Dortmund, 2006.

Lebensqualität im Alter. Befragung von Personen ab 60 Jahren. Studienbericht. Erstellt vom Institut für empirische Sozialforschung (IFES) im Auftrag des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz. Wien, 2010.

Noll, Heinz-Herbert; Weick, Stefan: Verluste an Lebensqualität im Alter vor allem immaterieller Art. Indikatoren zur Lebenssituation der älteren Bevölkerung. In: ISI 31 – Januar 2004, S. 7ff. Hrsg.: Informationsdienst Soziale Indikatoren. Leibniz, 2004.

Literatur zum Thema „Mobilität im Alter“

Andersen, Lars Bo; Cooper, Ashley: Commuter cycling and health. Transport and Health Issues – 3rd Issue of the Studies on Mobility and Transport Research. Hrsg.: Werner Gronau, Karl Reiter & Robert Pressl. Mannheim, 2011

Bakaba, Jean Emmanuel; Ortlepp, Jörg: Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer. Hrsg.: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. – Unfallforschung der Versicherer. Berlin, 03/2010.

Bewegung und Gesundheit. Fuss e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland | www.senioren-sicher-mobil.de

Brecht, Meiken: Sturzrisiko im Alter. In: Folder „Sturzambulanz. Klinik für Rehabilitation und Geriatrie“. Hrsg.: Diakonische Dienste Hannover. Hannover, 2012.

- Deutsches Ärzteblatt, 2010, DOI: 10.3238/arztebl.2010.0306.
- Die Altersfreundliche Stadt – Kurzbericht der Befragung 2011. Hrsg.: BAGSO – Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen. Bonn, 2012.
- EGALITÉplus – Ein gleichberechtigter Alltag im Verkehrsgeschehen – Quantifizierung von mobilitätsbeeinträchtigten Personengruppen, 2011 | ways2go
- Fußverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Besonderheiten. Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien, 2012.
- Haustein, Sonja: Mobilitätsverhalten von Seniorinnen und Senioren – zur Entwicklung zielgruppenspezifischer Mobilitätsangebote. In: ILS-Trends 1/10, Hrsg.: ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH. Dortmund, 2010.
- Hochaltrigkeit in Österreich – Eine Bestandsaufnahme. Hrsg.: Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz. Wien, 2009.
- ILS-Projekt Segmentierung von Senioren zur Entwicklung zielgruppenspezifischer Mobilitätsangebote“. Dortmund, 2010.
- Jahn, Klaus et al.: Gangstörungen im Alter. In: Deutsches Ärzteblatt, Jahrgang 107, Heft 17 | 30. April 2010.
- Kocherscheid, Kristina; Rudinger, Georg: Ältere Verkehrsteilnehmer – Gefährdet oder gefährlich? Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten. Hrsg.: V&R unipress. 2011.
- Kokkinos, P.; Myers, J. et al.: Exercise capacity and mortality in black and white men. Circulation 2008.
- Martin, B. W.; Marti, B.: Bewegung und Sport: eine unterschätzte Gesundheitsressource. In: Therapeutische Umschau, 55 (4), 221–228. Zürich, 1998.
- Mecklenbrauck, Ilka: Altwerden im Quartier der 1950er Jahre – Handlungsempfehlungen für die Hattinger Südstadt. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Blaue Reihe, Bd. 130 (Zukunft Alter – Stadtplanerische Handlungsansätze zur altersgerechten Quartiersentwicklung). Dortmund, 2008.
- Mobilität in Deutschland 2008. infas Ergebnisbericht „Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends“. Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Bonn und Berlin. Bonn/Berlin, 2010.
- Österreichische Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung. In: Reihe WISSEN, Bd 8. Hrsg.: Fonds Gesundes Österreich. Wien, 2012.
- Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen. Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien, 2013.
- Sammer, G., Röschel, G.: Mobilität älterer Menschen in der Steiermark. Graz, o. J.
- Senioren & Mobilität. In: Wissenschaft & Verkehr 1/99. Hrsg.: VCÖ. Wien, 1999.
- Sudarsky, L.: Gait disorders: prevalence, morbidity and etiology. In: Advances in Neurology, 2001 | 87: 111–7.
- SZENAMO – Szenarien zukünftiger Mobilität älterer Personen, Endbericht ERA-NET Transport 2010, FACTUM | ways2go
- Tomek, Karin; Furian, Gerald; Kisser, Rupert: Bericht über die Initiative „Wien sicher!“ – die Wiener Initiative für Unfallverhütung 2003–2005; Gemeinschaftsprojekt der Stadt Wien, Wiener GKK, AUVA, Krankenfürsorgeanstalt der Bediensteten der Stadt Wien, SVA der gewerblichen Wirtschaft, VA öffentlich Bediensteter und dem KfV. Wien, 2006.

Vos, Anton: Ängstlichkeit macht unbeweglich. In: Schweizerischer Nationalfonds – Horizonte. Juni 2006

Winkler, Angelika: Was bewegt uns morgen? In: In Zukunft Stadt | In Zukunft Wien. Nimm die Würfel in die Hand. Hrsg.: Stadt Wien, MA 18. Wien, 2009.

Zu Fuß im höheren Alter – mobil bleiben: sicher, komfortabel, selbstbewusst. Leitfaden für PlanerInnen, EntscheidungsträgerInnen und MultiplikatorInnen. Hrsg.: BMVIT. Wien, 2011.

Literatur zum Thema „Maßnahmen und Handlungsfelder“

Allgemein

Dangschat, Jens: Auf dem Weg zur nachhaltigen und sozial gerechten Mobilität. In: In Zukunft Stadt | In Zukunft Wien. Nimm die Würfel in die Hand. Hrsg.: Stadt Wien, MA 18. Wien, 2009.

Einkaufsverkehr – Nahversorgung versus Einkaufszentren. In: Wissenschaft & Verkehr 2/1996. Hrsg.: VCÖ. Wien, 1996.

Gesundheitsfaktor Mobilität. In: Mobilität mit Zukunft 4/2012. Hrsg.: VCÖ. Wien, 2012.

Handlungsleitfaden Kommunales Mobilitätsmanagement für Senioren. Hrsg.: Netzwerk Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland. Köln, o.J.

Mobilitätssicherung älterer Menschen. Praxisbeispiele. Hrsg.: Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf, 2012.

Schade, Wolfgang; Peters, Anja; et al: VIVER Vision für nachhaltigen Verkehr in Deutschland. Working Paper Sustainability and Innovation. No. S 3/2011. Hrsg.: Fraunhofer | ISI. Karlsruhe, 2011.

Stähl, Agneta: Design of the traffic environment and its importance for older pedestrians – a question of accessibility, mobility and quality of life. Hrsg.: Lund University. Lund, 2012.

Thiemann-Linden, Jörg: Neue Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft. Vortrag auf der Fachtagung „Mobilitätsmanagement für Senioren“. Köln, November 2012.

Tourismus für Alle – Eine Orientierungshilfe für barrierefreie Naturangebote. Hrsg.: WKO Bundessparte Tourismus und Freizeitwirtschaft, BMWFJ Sektion Tourismus und Historische Objekte. Wien, 2010.

Raumplanung und Siedlungsstruktur

Einfluss der Raumordnung auf die Verkehrsentwicklung. In: Mobilität mit Zukunft 3/2007. Hrsg.: VCÖ. Wien, 2007.

Fedrowitz, Micha: Altengerechte Stadtplanung auf gesamtstädtischer Ebene – Analysen und Handlungsempfehlungen am Beispiel der Stadt Oberhausen. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Blaue Reihe, Bd. 130 (Zukunft Alter – Stadtplanerische Handlungsansätze zur altersgerechten Quartiersentwicklung). Dortmund, 2008.

Holz-Rau, Christian; Kasper, Birgit; Scheiner, Joachim: Handlungsempfehlungen und Beispiele für eine nachhaltige Mobilität älterer Menschen. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. Verkehr 4 (Freizeitmobilität älterer Menschen). Dortmund, 2006.

Kaiser, Claudia; Klein, Carsten: Abschlussbericht der Befragung „Die Altersfreundliche Stadt“. Hrsg.: BAGSO – Bundesarbeitsgemeinschaft der Seniorenorganisationen. Bonn, 2012.

Kreuzer, Volker: Altengerechte Wohnquartiere – Stadtplanerische Empfehlungen für den Umgang mit der demographischen Alterung auf kommunaler Ebene. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. Blaue Reihe, Bd. 125. Dortmund, 2006.

Mobilitätssicherung in Zeiten des demographischen Wandels. Innovative Handlungsansätze und Praxisbeispiele aus ländlichen Räumen in Deutschland. Hrsg.: Deutsches Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung. Berlin, 2012.

Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001. Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK). Wien, 2002.

Pressl, Robert: Einstellungen zum Zufußgehen und Radfahren in Graz, Andritz. Erhoben im Rahmen des EU-Projekts Active Access. Graz, 2010.

Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian: Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen. In: Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Bd 230 (Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter). Berlin, 2002.

Wiesner, André: Mensch-Maschine-Schnittstellen im öffentlichen Raum. Handout zur Lehrveranstaltung an der Humboldt-Universität zu Berlin. Berlin, 18. November 2003.

Zufußgehen

Kreuzer, Volker; Scholz, Tobias: Handlungsfelder einer altersgerechten Stadtentwicklung. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. Blaue Reihe, Bd. 130. Dortmund, 2008.

Limbourg, Maria; Matern, Stefan: Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr. In: Schriftenreihe der Eugen-Otto-Buth Stiftung, Bd 4. Köln, 2009.

Ståhl, Agneta: Lets go for a walk – Older people in the local environment. Demonstration project in Kristianstad. Hrsg.: Lund University. Lund, 2012.

Motorisierter Individualverkehr

Düsseldorf, Siegrist (Red.): Verletzungen und deren Folgen – Prävention als ärztliche Aufgabe. Hrsg.: Bundesärztekammer. Berlin, 2001.

Kaiser, H. J.: Mobil bis ins hohe Alter? In: Deutscher Verkehrssicherheitsrat. Bonn, 2005.

Limbourg, Maria: Mobil und sicher im Alter: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Seniorinnen und Senioren.

Limbourg, Maria; Matern, Stefan: Mobilitätsverhalten im höheren Lebensalter. In: Limbourg, M. und Matern, S. (Hg.): Mobilität und Alter. Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr. Bd. 04. Köln, 2009.

Limbourg, Maria; Reiter, Karl: 2001: Das Verkehrsunfallgeschehen im höheren Lebensalter. In: Mobilität und Alter. Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr. Bd. 04. Hrsg.: Limbourg, Maria; Matern, Stefan. Köln, 2009.

Rytz, Michael: Senioren und Verkehrssicherheit – Von der Analyse zur Prävention. Hrsg.: VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Bern, 2006.

Öffentlicher Verkehr

Fiedler, Matthias: Older People and Public Transport – Challenges and Chances of an Ageing Society. Endbericht der EMTA-Studie. August 2007.

Fiedler, Matthias: Senioren und Öffentliche Verkehrsmittel – Lernen von guten Beispielen in Europa. Präsentation auf der Tagung „Busse und Bahnen für Ältere“. Dortmund, 12. März 2009.

Gassen-Wendler, Frank: Mobilitätstrainings für Senioren und Menschen mit Behinderungen. Präsentation auf der 2. Fachtagung „Mobilitätsmanagement für Senioren“. Köln, 7. November 2012.

Holz-Rau, Christian; Kasper, Birgit; et al.: Die Mobilität Älterer verbessern – mit dem Patenticket. Empfehlungsmarketing für die Generation 60+ erfolgreich getestet. In: Der Nahverkehr. 1-2/2009 (Marketing).

Kleinräumige Mobilitätsangebote. Empfehlungen für die praktische Umsetzung. Hrsg.: Amt der NÖ Landesregierung. St. Pölten, 2012.

Kreuzer, Volker; Scholz, Tobias: Handlungsfelder einer altersgerechten Stadtentwicklung. In: Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. Blaue Reihe, Bd. 130. Dortmund, 2008.

Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr – Arbeitsbehelf und Zielvorgaben für einen Öffentlichen Verkehr für Alle. Hrsg.: BMVIT, Sektion V Abteilung Infra 4, Amt d. OÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehr und öffentlicher Verkehr, Amt d. Stmk Landesregierung, FA Gesamtverkehr und Projektierung. 2009.

Maßnahmenkatalog Verkehrssicherheitsaktionen für Senioren. Hrsg.: Koordinierungsstelle Verkehrssicherheit/Mobilitätsmanagement bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH.

Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum. In: Schriftenreihe „Blue Globe Manual“, Mobilität 10/2011. Hrsg.: Klima- und Energiefonds. Wien, 2011.

Senioren als Fahrgäste. AENEAS Handbuch zum Trainingsprojekt für Busfahrer. Hrsg.: Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation. Salzburg, 2010.

Wirtschaft beleben durch nachhaltige Mobilität. In: Mobilität mit Zukunft. Hrsg.: VCÖ. Wien, 2013.

Radfahren

Aigner-Breuss, Eva; Braun, Eveline; Schöne, Maria-Luise et al: Mobilitätsszenarien-katalog. Projekt MOTION 55+ Mobilitätszukunft für die Generation 55+. Mobilitätsszenarien für eine aktive Teilnahme am Verkehr unter Berücksichtigung der erforderlichen Verkehrstechnologien. Hrsg: KFV, TU Wien, Herry Consult. Wien, 2010.



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*