



# ZU FUSS IM HÖHEREN ALTER

mobil bleiben: sicher,  
komfortabel, selbstbewusst

Leitfaden für PlanerInnen,  
EntscheidungsträgerInnen  
und MultiplikatorInnen

Eine Broschüre von Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie und Walk-Space.at –  
der Österreichische Verein für FußgängerInnen

bm **v** **i** **t**



## Zitiervorschlag

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT, Walk-space.at (2011):  
Zu Fuß im höheren Alter – mobil bleiben: sicher, komfortabel, selbstbewusst: Wien

## Idee und Konzeption

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung II/INFRA4 – Gesamtverkehr DI Florian Matiassek,  
florian.matiassek@bmvit.gv.at  
in Zusammenarbeit mit Walk-space.at – der Österreichische Verein für FußgängerInnen DI Dieter Schwab | office@walk-space.at

## Herausgeber und Kontakt

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

## Inhaltliche Bearbeitung

Walk-space.at – der Österreichische Verein für FußgängerInnen ZVR 078105059  
DI Dieter Schwab (Zusammenstellung und Gesamtkonzept, inh. Projektleitung, Redaktion)  
DI<sup>in</sup> Martina Strasser (org. Projektleitung, inh. Teilbeiträge Gesundheitsaspekte & Veränderungen im Alter)  
Mag.<sup>a</sup> Anna Mayerthaler (inh. Teilbeiträge, Recherche: Veränderungen & Anforderungen)  
Stefan Müllechner (inh. Teilbeiträge, Recherche: Verkehrssicherheit & Maßnahmen)  
www.walk-space.at

## Layout und Design

Grafisches Konzept: grafik design Manfred Kriegleder, Zusammenstellung Stefan Müllechner

## Druck

Druckerei Wograndl, 7210 Mattersburg

## 1. Auflage

Wien, September 2011

## Danksagung

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

Ing.<sup>in</sup> Maria Grundner, Österr. Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation  
DI Franz Schwammenhöfer, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
MSc Bettina Mandl, DI<sup>in</sup> Alexandra Millonig, Austrian Institute of Technology  
DI<sup>in</sup> Alexandra Kühnelt-Leddihn, Kuratorium für Verkehrssicherheit  
Mag. Daniel Bell, Factum  
Mag.<sup>a</sup> Margarete Havel, Havel & Havel Beratungs GesmbH  
Maria Feichtinger-Kos, Österreichischer Seniorenbund  
Maria Hajek, Österreichischer Gewerkschaftsbund Pensionisten  
Ernestine Mohaupt, Seniorenrat  
DI Günter Reschreiter, Stadt Wien, MA 28  
DI Dr. Gerold Estermann  
Mag.<sup>a</sup> Monika Wild, Österreichisches Rotes Kreuz  
Dr. Heinz Fuchsig, Allgemeine Unfallversicherungsanstalt  
Mag.<sup>a</sup> Michaela Strelb, Allgemeine Unfallversicherungsanstalt  
Dipl.-Geogr. Tina Uhlmann, Universität für Bodenkultur Wien  
DI<sup>in</sup> Angelika Schlansky, Gekaplan, Deutschland  
Angelika Gasteiner, Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation



Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist nicht nur mit den „hochrangigen“ Verkehrsträgern wie Eisenbahn, Autobahn und Wasserstraße befasst, sondern hat seine Aktivitäten insbesondere im Bereich der Förderung der Sanften Mobilität in den letzten Jahren laufend verstärkt. Schließlich muss berücksichtigt werden,

dass jeder Weg mit einem beliebigen Verkehrsmittel immer auch einen kürzeren oder längeren Abschnitt beinhaltet, der zu Fuß zurückgelegt wird. Leider sind wir tagtäglich trotzdem damit konfrontiert, dass die Bedeutung der Fußwege im Verkehrsverhalten unterschätzt wird. Während nicht jede am Verkehr teilnehmende Person den Öffentlichen Verkehr benutzt oder Auto fährt, ist jeder mobile Mensch zu Fuß gehend unterwegs oder nutzt mit Gehhilfen oder Rollstühlen Fußverkehrsflächen. Das Zufußgehen ist nicht nur ein im Aufkommen sehr bedeutsames „Verkehrsmittel“, es ist auch gesund und hat die geringsten negativen externen Effekte. Vor allem für ältere Menschen ist es oft die wichtigste Möglichkeit, Wege zur Erledigung der täglich notwendigen Aktivitäten und Erledigungen durchführen zu können.

Überraschend für viele Außenstehende ist, wie Untersuchungsergebnisse deutlich gezeigt haben, dass selbst ein geringes Ausmaß an regelmäßigem Zufußgehen die Folgen des Alterns reduzieren und den Eintritt von Mobilitätseinschränkungen zum Teil erheblich verzögern kann. Mobil bleiben durch mobil sein, nirgendwo trifft dieser Spruch so sehr zu wie in der wachsenden Gruppe der älteren Menschen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat sich daher bereits vor einiger Zeit dazu entschlossen, auch den Fußverkehr und die Verbesserung der Bedingungen für Zufußgehende in seinen Maßnahmeprogrammen verstärkt zu berücksichtigen. Die Verankerung eines Rücksichtnahmegebotes als Ergänzung zum Vertrauensgrundsatz in der Straßenverkehrsordnung und die Erarbeitung des Verkehrssicherheitsprogrammes 2011-2020 mit seinen Schwerpunkten im Bereich des Schutzes der schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen sind wesentliche Schritte in diese Richtung. Ein weiterer Baustein ist die nun vor Ihnen liegende Broschüre, die sich besonders an MultiplikatorInnen und EntscheidungsträgerInnen richtet, um das Verständnis für ältere FußgängerInnen und deren spezielle Bedürfnisse im öffentlichen Raum zu schärfen.

Wir möchten Sie bitten, uns im Rahmen Ihrer Möglichkeiten bei der Verbreitung der in der Broschüre enthaltenen Informationen und Ideen sowie bei der Umsetzung der Maßnahmenvorschläge in Ihrem Bereich zu unterstützen, um gemeinsam den Weg zu mehr Qualität, zu mehr gegenseitigem Respekt und damit zu mehr Sicherheit im öffentlichen Raum zu beschreiten.

**DI Herbert Kasser**

Generalsekretär im Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie

# MultiplikatorInnenbroschüre: Zu Fuß im höheren Alter – mobil bleiben: sicher, komfortabel, selbstbewusst

<b>VORWORT</b> .....	3
<b>EINFÜHRUNG</b> .....	6
Ziele der Broschüre .....	6
Erstellung der Broschüre .....	7
<b>1 VERÄNDERUNGEN UND ANFORDERUNGEN</b> .....	8
<b>Demographische Entwicklung</b> .....	8
• Österreichs Bevölkerung wächst bis 2050 um 12% .....	8
• Anteil der über 60-jährigen jetzt und in Zukunft .....	8
• Ältere Bevölkerung konzentriert sich auf Ballungsräume .....	9
<b>Veränderungen im Alter &amp; Auswirkungen auf die Mobilität</b> .....	9
• Natürlicher Alterungsprozess und Auswirkungen auf das zu Fuß gehen (Mobilität) .....	9
• Mobilitätseingeschränkte Personen .....	11
• Veränderung des Mobilitätsverhaltens durch die Veränderung der Altersstruktur .....	12
<b>Mobilitätsverhalten im höheren Alter</b> .....	12
• Strukturen für das zu Fuß gehen fördern Mobilität im Alter .....	12
• Verfügbarkeit eines Autos und Führerscheinbesitz .....	13
• Modal Split .....	13
• Wegelängen und Wegedauer .....	14
• Wegezwecke .....	14
<b>2 VERKEHRSSICHERHEIT ÄLTERER MENSCHEN</b> .....	15
<b>Unfallgeschehen mit Menschen im höheren Alter</b> .....	15
• Trends und Entwicklungen der Unfallzahlen .....	15
• Unfallbeteiligung von Menschen im höheren Alter nach Verkehrsmittel .....	16
• Unfallrisiko mit steigendem Alter zunehmend .....	17
• Unfallort .....	18
<b>3 GESUNDHEITASPEKTE – ZU FUSS MOBIL, EIN LEBEN LANG</b> .....	19
<b>Bewegung fördert die Gesundheit, Bewegung im Alter</b> .....	19
• Zufußgehen ist Bewegung zur Verkehrssicherheit .....	19
• Bewegungsverhalten der ÖsterreicherInnen .....	19
• Mobil sein, mobil bleiben: Erfolgsfaktor Bewegung .....	21
• Motiviert bewegt, mobil bis ins hohe Alter .....	21
• Ältere Menschen und Stürze - Alleinunfälle .....	21



**4 MASSNAHMEN & ANFORDERUNGEN - ‚ZU FUSS GEHEN IM HÖHEREN ALTER‘** ..... 23

**Anforderungen an das Verkehrssystem der Zukunft** ..... 24

- Menschen im höheren Alter: Ihre Bedürfnisse als Grundlage für die Planung ..... 24
- Nahversorgung ..... 24
- Gut gestaltete Haltestellen als Voraussetzung zur Schnittstelle zum ÖPNV ..... 24
- Barrieren abbauen und Umwege vermeiden ..... 25
- Erhaltung & Räumung der Gehwege um Stürze zu vermeiden ..... 25
- Ausreichende Flächen zum zu Fuß gehen ..... 25

**Infrastrukturverbesserungen: Altbewährtes und neue Planungsansätze** ..... 25

- Gehsteige, Gehwege ..... 25
- Ruhe- und Rastmöglichkeiten ..... 26
- Genügend barrierefreie Toilettenanlagen im öffentlichen Raum ..... 26
- Geschwindigkeitsreduktion des MIV ..... 26
- Sehen und Gesehen werden: Querungen mit Komfort für Menschen im höheren Alter ..... 26
- Ausreichende Grünphasen – erträgliche Wartezeiten ..... 26
- Randsteinabsenkungen – „Rollatorauglichkeit“ ..... 27
- Beleuchtung, Sichtbarkeit ..... 27
- Begegnungszonen – ein Erfolgsmodell aus der Schweiz ..... 27
- Koexistenz in der Verkehrsplanung ..... 27
- Shared Space Ansätze - Begegnungsräume ..... 28
- Kontrastreiche Straßenräume ..... 28

**Sicherheit & Begegnung verbessern** ..... 29

- Good-Practice zur Begegnung Rad / Fuß ..... 29
- Sturzvermeidung – Trends in Zahlen & Prophylaxe ..... 29

**Präventionsmaßnahmen** ..... 30

- Fitness-Stationen im Alltag ..... 30
- Bewegungsangebote und Bewegungsförderung ..... 30

**Persönliche Sicherheitsarbeit für den Alltag zu Fuß** ..... 32

- Zu Fuß unterwegs ..... 32
- Fit bleiben! ..... 32

**Quellenverzeichnis und Links** ..... 33

# ZU FUSS IM HÖHE

## mobil bleiben: sicher, komforta



### Einführung

Die Broschüre wendet sich besonders an EntscheiderInnen, PlanerInnen und MultiplikatorInnen, die sich mit SeniorInnen und mit der Interessenvertretung für SeniorInnen beschäftigen.

Zielgruppe: PlanerInnen / EntscheiderInnen / MultiplikatorInnen

#### ► Ziele der Broschüre

Das Hauptthema dieser Broschüre ist ausgehend von den Trends in der demografischen Entwicklung, die Verbesserung der Qualitäten für das zu Fuß gehen für ältere Menschen. Dazu werden die Veränderungen und Anforderungen an ein Verkehrssystem der Zukunft dargestellt, sowie Verkehrssicherheitsaspekte und das Mobilitätsverhalten älterer Menschen analysiert. Zum Schluss werden Maßnahmen vorgeschlagen, welche eine eigenständige Mobilität auch im höheren Alter ermöglichen.

Qualitäten für das „zu Fuß gehen“ in der Wegekette

#### Die Broschüre thematisiert:

- „was verändert sich, was brauchen ältere Menschen?“
- zeigt auf der Bewusstseins- und Motivationsebene die Vorteile des Gehens auf, vermittelt positive Bilder von aktiven und agilen älteren Menschen
- versucht auf die Unterschiede im urbanen / städtischen oder im ländlich strukturierten – zumeist dünner besiedelten - Raum einzugehen
- zeigt qualitativ hochwertige Planungen mit Raum zum Gehen im Sinne von Good-Practice-Beispielen für einzelne Themenbereiche.



# REN ALTER

## bel, selbstbewusst

Diese Broschüre soll auch für Ausbildungszwecke verwendet werden bzw. kann als Lehrbehelf im Unterricht für PlanerInnen zur Sensibilisierung für dieses Thema dienen.

Die nachfolgenden Fakten wurden mit dem Fokus auf Menschen im höheren Alter zusammengestellt. In den Statistiken werden meist Menschen ab dem 60. Lebensjahr zusammengefasst oder allenfalls nach Altersklassen unterschieden. „Ältere Menschen definieren sich selbst nach [...] Aspekten, die vorrangig den individuellen Biografien, psycho-physischen Kompetenzen und Lebenswelten entsprechen.“<sup>[14]</sup> Im angelsächsischen Sprachraum wird daher gerne in „Go go, (bewegliche, gesunde Senioren), „slow go“ (bedächtige, langsamere Senioren) und „no go“ (nicht mehr eigenständig mobil) unterschieden.

Begleitend zu dieser Fachpublikation wurde eine Informationsbroschüre erstellt, welche die wichtigsten zu beachtenden Punkte für ältere Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, beinhaltet.

### ► Erstellung der Broschüre

Der Inhalt der Broschüre basiert auf Literaturquellen, internationalen Vorgangsweisen zum Thema - vor allem in der Schweiz und Deutschland – dem Einklinken in laufende Projekte und einem Auftaktworkshop Ende Juni 2011 im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit Stakeholdern aus ganz Österreich.

Darüber hinaus aus MultiplikatorInnengesprächen sowie der Expertise von Walk-Space.at und seinem Netzwerk zu diesem Thema – siehe dazu auch Projektarbeit, Fußgängerseminare und Fußgängercheck-Erfahrungen.



#### Infobox - Linktipp:

##### Fußverkehr Schweiz 2009:

[www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/dossier\\_1002\\_alter.pdf](http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/dossier_1002_alter.pdf)

##### Fuß e.v. Deutschland:

[www.senioren-sicher-mobil.de](http://www.senioren-sicher-mobil.de)

##### FußgängerInnen-Check

Walk-Space.at:

[www.walk-space.at/Service/fusscheck.html](http://www.walk-space.at/Service/fusscheck.html)



Workshop mit MultiplikatorInnen und Stakeholdern, BMVIT

# 1

## VERÄNDERUNGEN & ANFORDERUNGEN



### ► Demographische Entwicklung

#### • Österreichs Bevölkerung wächst bis 2050 um 12%

Die Bevölkerung Österreichs wird bis zum Jahr 2050 auf mehr als 9,4 Mio. Menschen anwachsen. Besonders die Zahl der Menschen im höheren Alter wird mittel- und langfristig stärker ansteigen. Der bevorstehende Alterungsprozess ist eine der größten gesellschaftlichen Herausforderungen der Zukunft.

Bevölkerungsprognose					
Alter in Jahren	2011	2020	2030	2040	2050
unter 15	1.230.418	1.241.013	1.280.249	1.266.878	1.266.382
15 bis 59	5.225.052	5.214.299	4.946.955	4.961.947	4.955.268
60 bis 74	1.288.689	1.431.706	1.781.038	1.689.136	1.650.005
75 bis 84	479.724	618.927	694.854	945.548	984.426
> = 85	193.099	219.611	318.132	399.113	591.145
Bevölkerung gesamt	8.416.982	8.725.556	9.021.228	9.262.622	9.447.226

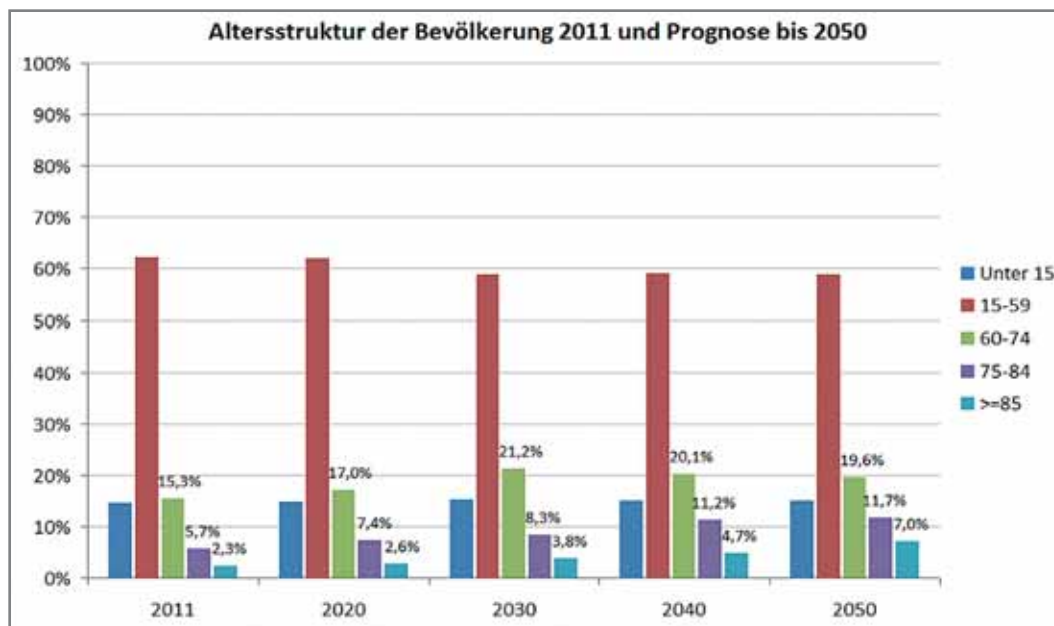
#### • Anteil der über 60-jährigen jetzt und in Zukunft

Der Anteil der über 60-jährigen an der österreichischen Gesamtbevölkerung, wird sich laut Prognosen der Statistik Austria von 23 % im Jahr 2011 auf 31 % im Jahr 2030 erhöhen. Bis ins Jahr 2050 wird dieser Anteil auf 34 % anwachsen.

Altersstruktur und Prognose der Bevölkerung in Österreich. <sup>[40]</sup>

Der Anteil der älteren Menschen an der Gesamtbevölkerung in Österreich wächst stark.

Altersstruktur u. Prognose in Prozent. Eigene Darstellung. <sup>[40]</sup>

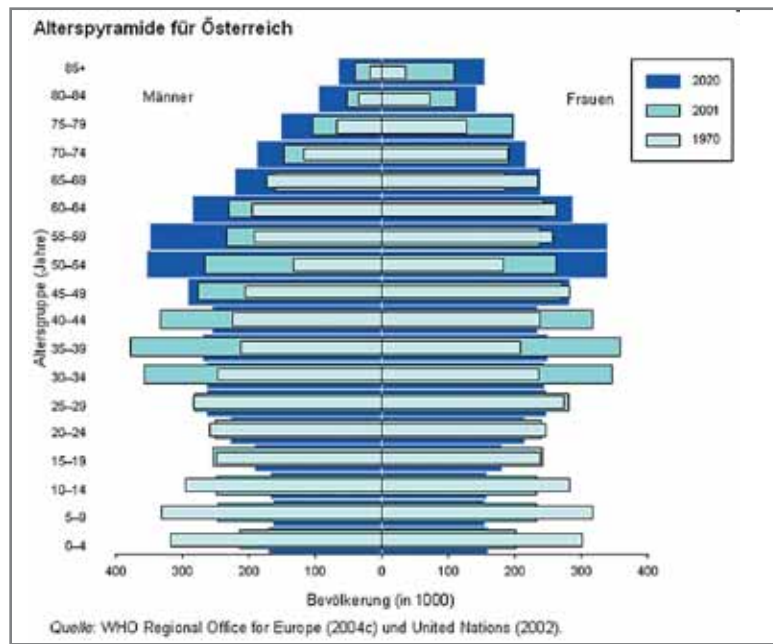




Vor allem der Anteil der über 85-Jährigen wird sich bis zum Jahr 2050 mehr als verdreifachen (auf mehr als 590.000 Personen), jener der 75-84-Jährigen verdoppeln (auf mehr als 945.000 Personen). Der Grund dafür sind die steigende Lebenserwartung, vor allem aber der Umstand, dass die Baby-Boom-Generation der 50er- und 60er Jahre in absehbarer Zeit in diese Altersgruppe vorrückt.

• **Ältere Bevölkerung konzentriert sich auf Ballungsräume**

Die Zunahme der älteren Bevölkerung, als Anteil der Gesamtbevölkerung weist starke regionale Unterschiede auf. Auf Ebene der politischen Bezirke ist vor allem in den Umgebungsbezirken der Landeshauptstädte Wien, Graz, Salzburg und Linz mit Zuwächsen um 100 % bis ins Jahr 2050 zu rechnen.



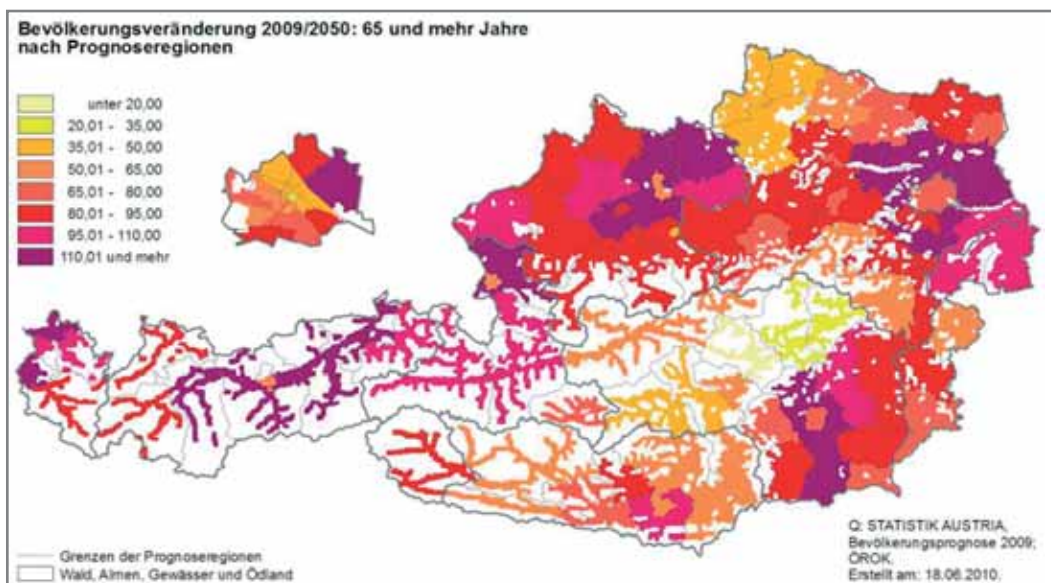
Um die Landeshauptstädte gibt es starke Zuwächse.

Bevölkerungspyramide 2011.<sup>[39]</sup>

➤ **Veränderungen im Alter & Auswirkungen auf die Mobilität**

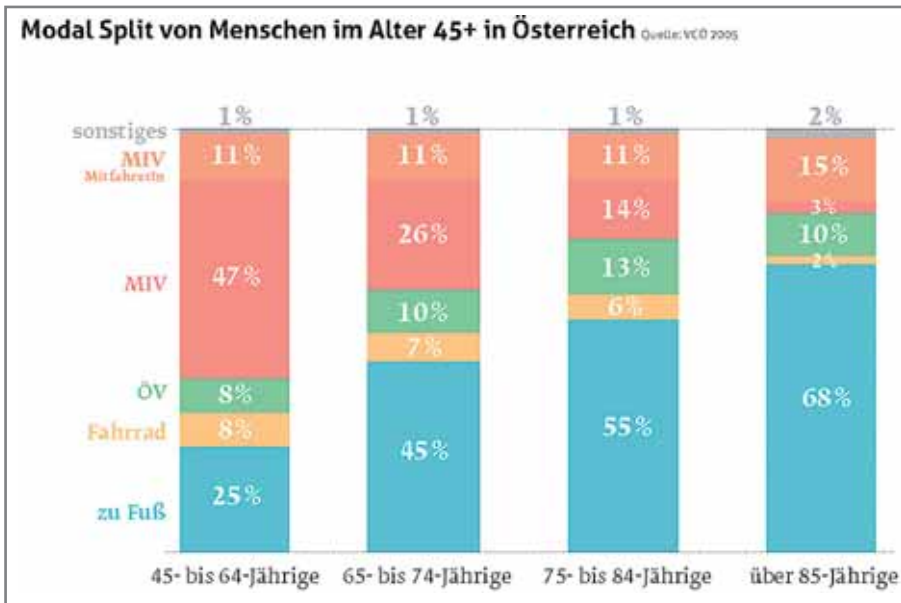
• **Natürlicher Alterungsprozess und Auswirkungen auf das zu Fuß gehen**

Eine wesentliche Voraussetzung für ein gesundes Altern ist eine selbstständige Mobilität. Aber auch fitte ältere Menschen müssen sich mit dem Umstand auseinandersetzen, dass vieles zuvor Selbstverständliche nicht mehr so reibungslos funktioniert.<sup>[49]</sup> Gerade der innerstädtische Verkehr verlangt den VerkehrsteilnehmerInnen aufgrund der Fülle an Regeln, Bedienungskonzepten und Interaktionen mit anderen, ein hohes Maß an Aufmerksamkeit ab. Ältere Menschen müssen zudem noch zunehmend mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen zurechtkommen. Je älter man wird desto mehr ist man daher auf das Transportmittel „Füße“ angewiesen. Ist man dann noch täglich mit Barrieren konfrontiert, kann dies zum Verlust des für ältere Menschen enorm wichtigen Sicherheitsgefühls führen und ein Rückzugsverhalten auslösen.<sup>[5]</sup>



Die räumliche Verteilung der älteren Bevölkerung.<sup>[18]</sup>

## VERÄNDERUNGEN & ANFORDERUNGEN



Diesen natürlichen Veränderungen können aber mit einem gesunden Lebensstil und Bewegung entgegen gewirkt werden und so auch das Sicherheitsgefühl erhöht werden.

Es ist daher wichtig, die Qualität der Infrastruktur zu berücksichtigen, die das zu Fuß gehen für Menschen im höheren Alter ermöglicht. Andererseits ist es aber auch nötig, das Bewusstsein bei älteren Menschen zu schaffen, ihre Stärken wie auch Schwächen selbst wahrzunehmen.

Modal Split nach Altersklassen 2005<sup>[7]</sup>

### – Veränderungen des Sehvermögens

Mit dem Alter nehmen Sehvermögen und Sehschärfe ab. Die Hell-Dunkel-Anpassung verzögert sich<sup>[37]</sup>, wodurch das Sehen in der Dämmerung nachlässt und die Blendempfindlichkeit zunimmt. Außerdem kann sich das periphere Sehen einschränken. Entfernungen und Geschwindigkeiten anderer VerkehrsteilnehmerInnen können dadurch nicht mehr so gut eingeschätzt werden.

Natürliche körperliche Abbauprozesse beginnen bereits ab dem 35. Lebensjahr

Die häufigsten Augenkrankheiten im Alter sind der „Grüner Star“ (Glaukom; punktförmige Gesichtsfeldeinschränkung), „Grauer Star“ (Katarakt; Trübung der Augenlinse; unscharfes, mattes, farbenblaues Sehen), Netzhauterkrankungen (Makula-Degeneration; Flecken im Blickfeld).<sup>[14]</sup>

### – Rückgang des Hörvermögens

Durch Beeinträchtigungen der akustischen Wahrnehmung ist auch die Orientierung eingeschränkt. Die Position und Entfernung eines Geräusches kann nur schwer festgestellt werden. Meist werden im Alter höhere Frequenzen schlechter wahrgenommen (Durchsagen, Fahrradklingel, Straßenbahnklingel).<sup>[12]</sup>

Ein schleichender Prozess: Hörminderung

Um Gefahren rechtzeitig zu erkennen, spielt das Gehör eine wichtige Rolle. Vor allem bei Dämmerung oder Dunkelheit dient das Ohr zur Bestätigung, wenn das Auge nicht genügend Informationen liefert. Die Hörminderung im Alter ist meist ein schleichender Prozess. Moderne Hörgeräte sind kaum zu bemerken und ermöglichen die nötige Sicherheit im Straßenverkehr.

### – Der Gleichgewichtssinn

Ein gutes Gleichgewicht: wichtig um Bodenunebenheiten und Stolperfallen ausgleichen zu können

Mehrere Wahrnehmungssysteme unseres Körpers sind dafür verantwortlich, dass man beim Gehen über unterschiedliche Bodenbeschaffenheiten (Schotter, nasses Laub, Äste, Glatteis, Schnee,...) die Balance halten kann. Durch die Wahrnehmung der Sinnesorgane und der Informationsverarbeitung im zentralen Nervensystem gelingt es in Bruchteilen von Sekunden, auf Stolperfallen zu reagieren.<sup>[36]</sup>

Je nachdem wie trainiert der Körper ist, kann mit zunehmendem Alter die Balance aufgrund der Muskelschwäche und Körperstabilität zurückgehen. Feinmotorik und haltungskorrigierende Reaktionen können nur verzögert stattfinden.<sup>[14]</sup>

### – Muskelkraft, Knochenstärke und Beweglichkeit

Die beste Sturzprophylaxe: regelmäßige Bewegung!

Der Verlust von Körperkraft und Beweglichkeit ist die überwiegende Ursache für Stürze älterer Menschen.<sup>[36]</sup> Durch die Veränderungen des Gangbildes wird die Fortbewegung langsamer, kleinere Schritte werden gesetzt. Das fehlende Zusammenspiel von Muskeln und Nervensystem führt zu einer Instabilität. Mittels Bewegungsprogrammen und gezielten Kräftigungsübungen kann die Balance und Gleichgewichtsfähigkeit und dadurch Steh- bzw. Gehfähigkeit für Hürden im alltäglichen Straßenverkehr verbessert werden. Die Beweglichkeit der Halswirbelsäule gibt beispielsweise Sicherheit beim Queren durch erleichtertes Schauen in beide Richtungen und kann damit Seheinschränkungen ausgleichen.

**– Belastbarkeit (Konzentration, Ermüdbarkeit)**

Mit zunehmendem Alter wird die gleichzeitige Aufnahme und Verarbeitung mehrerer Sinneseindrücke schwieriger. Die Reaktionszeit verlängert sich. Die Konzentrationsfähigkeit und Aufmerksamkeit lässt insbesondere bei Zeitdruck und längerer Wegstrecke nach. Zusätzlich führt die Einnahme von gewissen Medikamenten, wie Schmerzmittel (Analgetika), Beruhigungsmittel (Sedativa), Schlafmittel (Hypnotika), Psychopharmaka (z.B. Antidepressiva) zu einer Beeinträchtigung der Wahrnehmung und Konzentrationsfähigkeit. Beim Gehen kann daher auf unerwartete Ereignisse weniger rasch reagiert werden.<sup>[32]</sup>

**– Demenz**

„Es gibt mehrere Arten von Demenz, die sich auch klinisch unterscheiden. Das klassische Beispiel für eine Hirnerkrankung mit dem Leitsymptom Demenz ist die Alzheimer-Krankheit. Ebenfalls häufig ist die Demenz infolge Hirndurchblutungsstörungen.“<sup>[32]</sup>

„Eine Kombination von geistiger und körperlicher Aktivität vermag eine Demenzentwicklung hinauszuzögern.“<sup>[21]</sup> Wissenschaftliche Studien belegen den positiven Einfluss moderater körperlicher Bewegung auf frühe Formen der Demenz. So konnten beispielsweise ausdauernde SpaziergängerInnen ihr Risiko für Gedächtnisschwund über Jahre hinweg halbieren.<sup>[33]</sup>

Trotz dieser altersbedingten Beeinträchtigungen gehen die gesundheitlichen Einschränkungen hinsichtlich der Alltagsmobilität zurück. In der Mobilitätsstudie 2008 wurden im Vergleich zu 2002 deutlich seltener Mobilitätseinschränkungen in der Gruppe der 65 bis 75-jährigen Deutschen genannt. Selbst bei den ab 75-Jährigen besteht diese Tendenz.<sup>[20]</sup>

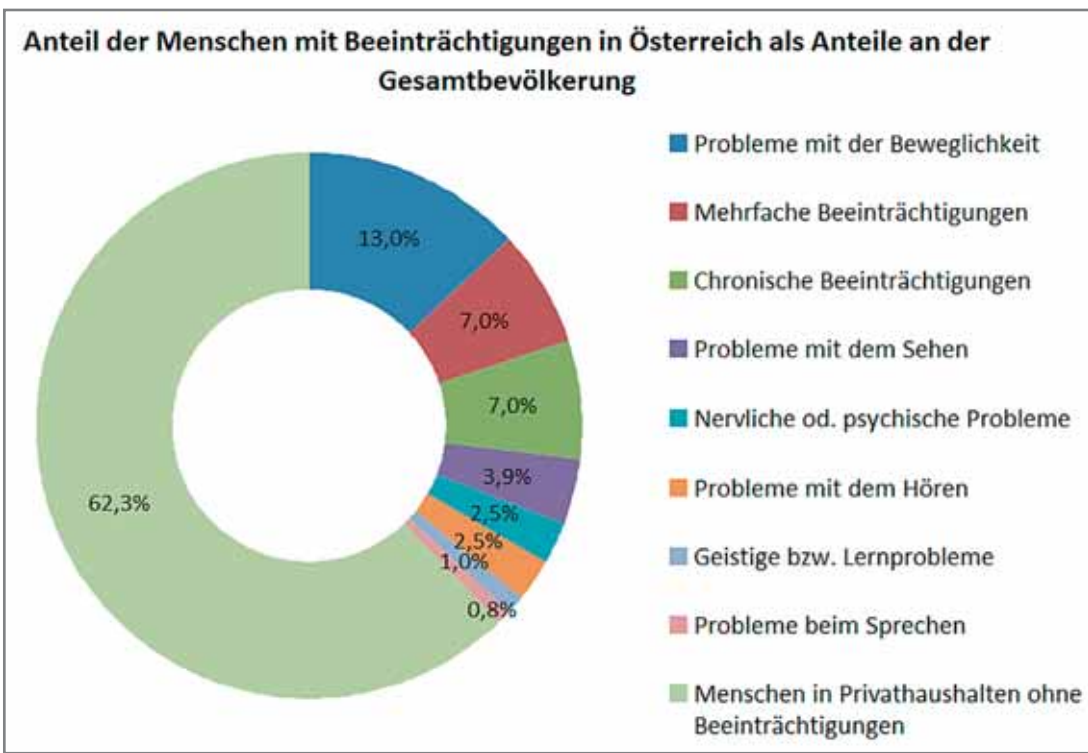
**• Mobilitätseingeschränkte Personen**

Im Allgemeinen zählen zu den mobilitätseingeschränkten Personen Rollstuhlfahrer, ältere Personen, Personen mit Gehproblemen, Sehbehinderte, Blinde, Hörbehinderte, Gehörlose, Personen mit beeinträchtigter Kommunikationsfähigkeit aber auch Kleinwüchsige und Kinder.

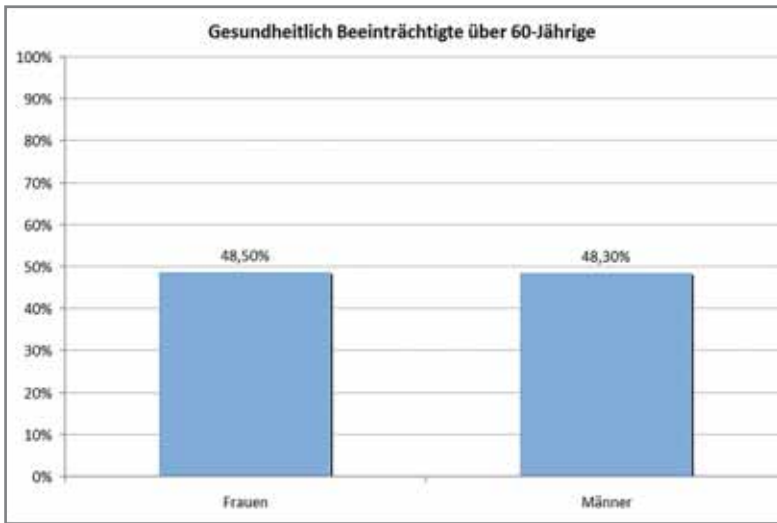
Zu Fuß unterwegs: auf Überforderung achten! Weglängen und -dauer anpassen!

Lange Spaziergänge stärken das Gedächtnis!

**! Infobox - Linktipp:**  
**Definition „eingeschränkt mobile Personen“ - EU Kommission:**  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:064:0072:0207:DE:PDF>  
**Behindertenbericht 2008:**  
[http://www.bmsk.gv.at/cms/site/attachments/9/3/4/CH0009/CMS1299764062407/behindertenbericht\\_09-03-17.pdf](http://www.bmsk.gv.at/cms/site/attachments/9/3/4/CH0009/CMS1299764062407/behindertenbericht_09-03-17.pdf)



Anteil der Menschen mit Beeinträchtigungen an der österreichischen Gesamtbevölkerung in Privathaushalten (2008). Eigene Darstellung.<sup>[3]</sup>



Anteil der über 60-Jährigen mit dauerhaften mehrfachen Beeinträchtigungen.<sup>[3]</sup> Eigene Darstellung

angeben. Bei den unter 20-Jährigen beträgt der Anteil der Beeinträchtigungen 6,2% bei den Männern und 4,5% bei den Frauen; in der Altersgruppe der 20- bis unter 60-Jährigen sind 16,3% der Männer und 14,7% der Frauen betroffen. Den höchsten Wert erreichen bei beiden Geschlechtern die über 60-Jährigen, hier ist beinahe die Hälfte von einer dauerhaften Beeinträchtigung betroffen.

### • Veränderung des Mobilitätsverhaltens durch die Veränderung der Altersstruktur

Diese Veränderung der Altersstruktur wird massive Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung haben. Gleichzeitig wird die Abhängigkeit von individuell motorisierter Mobilität durch fortschreitende Zersiedelung und durch einen Rückgang des Angebots an öffentlichem Verkehr in peripheren Regionen gesteigert.

Die Abhängigkeit vom Autobesitz hat sich in der Vergangenheit erheblich erhöht, heutige Siedlungs- und Versorgungsstrukturen basieren besonders in ländlichen Gemeinden auf der permanenten Verfügbarkeit von Pkws<sup>[5]</sup>. Stark betroffen sind hier besonders ländliche Gemeinden, die alternende sowie stagnierende, beziehungsweise abnehmende Wohnbevölkerung verzeichnen.

### ➤ Mobilitätsverhalten im höheren Alter

Mit zunehmendem Alter ändert sich das Mobilitätsverhalten. Durch den höheren Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung, wird es auch mehr ältere Menschen im Verkehrsgeschehen insgesamt geben.

### • Strukturen für das zu Fuß gehen fördern Mobilität im Alter

Mobil sein bedeutet, die täglichen Wege für Aktivitäten wie Arbeiten, Einkaufen oder Erholen kostengünstig, zeitsparend und sicher zurückzulegen. Ganz wesentlich für eine sozial gerechte Mobilität ist, dass alle Menschen unabhängig vom Alter mobil sein können. Mit steigender Lebenserwartung wächst der Wunsch der Altersgruppe der über 65-jährigen nach aktiver Teilnahme am sozialen Leben und damit auch der Wunsch nach dauerhafter und selbständiger Mobilität.<sup>[26]</sup> Viele ältere Menschen erleben derzeit Einschränkungen, weil die bauliche sowie soziale Umwelt nicht ausreichend barrierefrei gestaltet ist. Eine barrierefreie Gestaltung ermöglicht allen Verkehrsteilnehmern die aktive Teilnahme am sozialen Leben!

#### – Anzahl der außer-Haus Wege:

Für ältere Menschen fallen die erwerbsbedingten Wege größtenteils weg. Es überwiegen die Freizeitwege und Versorgungswege. Eine Erhebung in Deutschland ergab, dass der Außer-Haus-Anteil der 60- bis 64-jährigen 89%, bei den 65- bis 74-jährigen 86% und bei den über 75-jährigen nur mehr 74% beträgt.<sup>[20]</sup> Auch die Zahl der zurückgelegten Wege sinkt mit steigendem Alter. Hochbetagte Personen (>75) legen im Durchschnitt 2,7 Wege pro Tag zurück.<sup>[4]</sup> Der Österreichische Durchschnitt im Jahr 1995 lag bei 3,7 Wegen.<sup>[19]</sup>

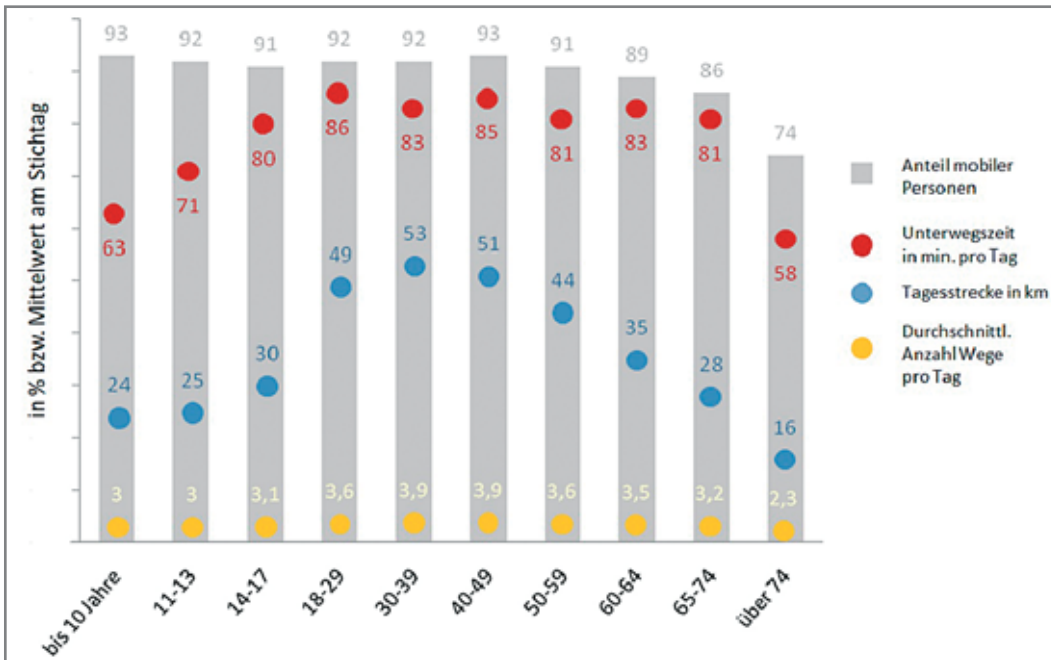
Mit zunehmendem Alter nehmen häufig die motorischen Fähigkeiten ab. Damit können ältere Menschen unter bestimmten Voraussetzungen zur Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen zählen.<sup>[3] [4]</sup>

Die mit Abstand häufigsten dauerhaften Beeinträchtigungen sind Probleme mit der Beweglichkeit. Hochgerechnet rund 1 Mio. Personen, das sind 13% der österreichischen Bevölkerung in Privathaushalten, sind davon betroffen.

Rund 318.000 Personen (3,9% der Bevölkerung) haben Probleme mit dem Sehen, rund 202.000 Personen mit dem Hören (2,5% der Bevölkerung). Mit steigendem Alter nimmt der Anteil der Personen zu, die eine dauerhafte Beeinträchtigung

48,3% der Männer und 48,5% der Frauen >60 Jahre sind von einer dauerhaften Beeinträchtigung betroffen





Zentrale Mobilitätskenngrößen nach Altersgruppen in Deutschland<sup>[20]</sup>

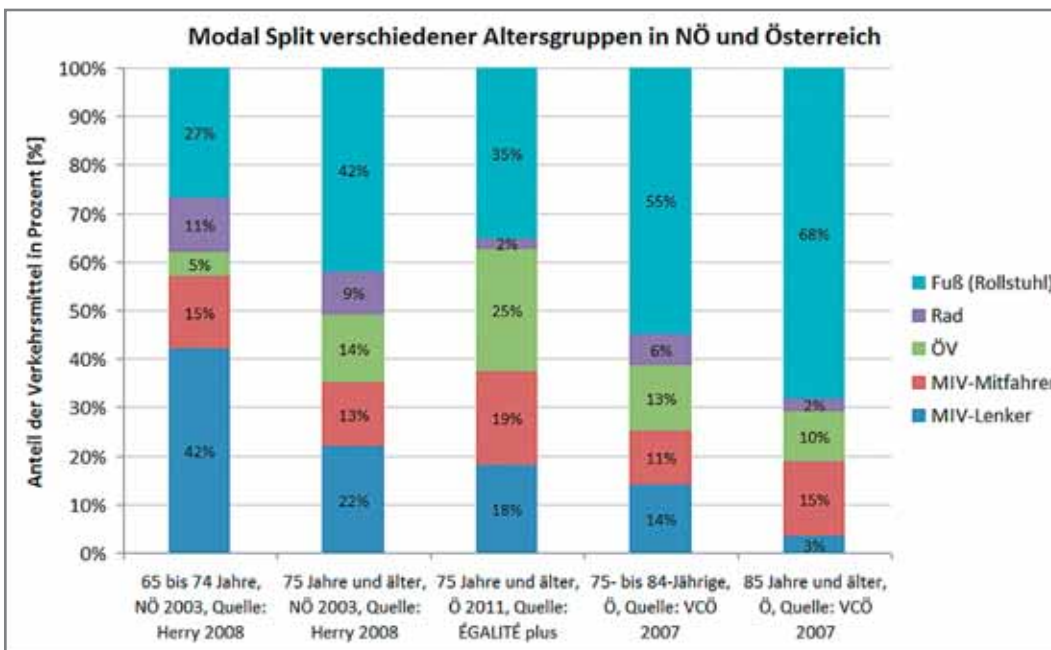
• Verfügbarkeit eines Autos und Führerscheinbesitz

Die Automobilität wird bei älteren Menschen zunehmen, einerseits weil mehr Menschen als früher über einen Führerschein und ein eigenes Auto verfügen und andererseits weil aufgrund der verbesserten Gesundheitssituation ältere Menschen im statistischen Durchschnitt länger Auto fahren können. Gleichzeitig steigt durch die räumliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte auch die Abhängigkeit vom Auto. Nahversorgungseinrichtungen im Ort, die fußläufig erreichbar waren, wurden durch zentrale Einkaufsstrukturen am Rande der Ortschaften verdrängt. Die Qualität des öffentlichen Verkehrs hat sich in vielen ländlichen Regionen im Zeitverlauf verschlechtert.<sup>[19]</sup>

Zu Fuß gehen wird im Alter zur wichtigsten Mobilitätsform

• Modal Split

Im Alter ist zu Fuß gehen die wichtigste Mobilitätsform. Der Anteil der Fußwege steigt bei der Gruppe der über 75-Jährigen auf rund 50%. Der Anteil der Fußwege ist damit größer als der österreichische Durchschnitt von 27% aus dem Jahr 1995.<sup>[19]</sup>

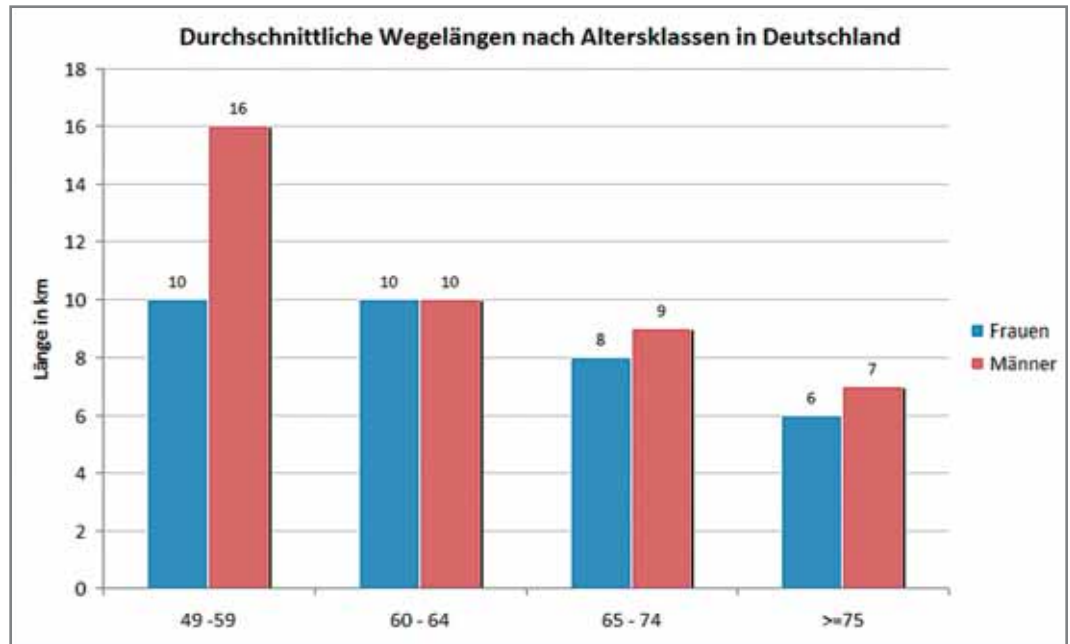


Modal Split in verschiedenen Altersklassen.<sup>[5]</sup> Eigene Darstellung.



## VERÄNDERUNGEN & ANFORDERUNGEN

Durchschnittliche Wegelängen nach Geschlecht und Altersklassen.  
Eigene Darstellung.<sup>[20]</sup>



Längere Wegdistanzen werden mit dem Pkw und den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. 39,1% der bewegungs-/mobilitätsbeeinträchtigten, 42% der sehbeeinträchtigten und 43% der hörebeeinträchtigten Menschen gaben im Rahmen einer Studie an, Probleme mit dem öffentlichen Verkehr zu haben.<sup>[3]</sup> Um die Intermodalität der SeniorInnen zu fördern, muss daher der Zugang zum öffentlichen Verkehr noch verbessert werden.

### • Wegelängen und Wegedauer

Menschen legen geringere Wegelängen zurück je älter sie werden. Die durchschnittlichen Wegelängen der über 75-Jährigen betragen 6- bzw. 7 Kilometer am Tag.

Studien aus Deutschland zeigen, dass ältere Personen zwischen 60 und 80 Jahren durchschnittlich 20 Minuten pro Tag zu Fuß gehen. Die 85-Jährigen gehen nur mehr 15 Minuten zu Fuß, während es bei den 90-Jährigen im Durchschnitt weniger als 5 Minuten pro Tag sind.<sup>[25]</sup>

### • Wegezwecke

Mit zunehmendem Alter nimmt der Anteil der Wege zur und von der Arbeit ab. Einkaufs-, Freizeit- und private Wege werden wichtiger.<sup>[31]</sup> Das bedeutet, dass ältere Menschen flexibler und zeitlich unabhängiger sind als die erwerbstätige Bevölkerung.



Zu Fuß in Stetteldorf am Wagram, NÖ

# VERKEHRSSICHERHEIT ÄLTERER MENSCHEN



Dieses Kapitel gibt einen Überblick zur Verkehrssicherheit älterer Menschen zu Fuß. Erkenntnisse die sich daraus ergeben, werden später im Kapitel „Maßnahmen & Anforderungen für ‚zu Fuß gehen im höheren Alter‘“ in konkrete Maßnahmenvorschläge umgelegt.

## ► Unfallgeschehen mit Menschen im höheren Alter

### • Trends und Entwicklungen der Unfallzahlen

Verletzte je 1 Mio. Einwohner (bezogen auf die jeweilige Einwohnerzahl der Altersklasse)								
Jahr	0-14		15-24		25-64		> 65	
	Gesamt	Fußgänger	Gesamt	Fußgänger	Gesamt	Fußgänger	Gesamt	Fußgänger
2007	2811	680	16408	659	6124	373	3389	665
2008	2691	680	15357	699	5809	373	3210	642
2009	2522	614	15090	683	5607	357	3178	598
2010	2341	598	13766	600	5261	331	3010	560

Verletzte bezogen auf die Einwohnerzahl 2007 - 2010.<sup>[8-11]</sup> Eigene Bearbeitung

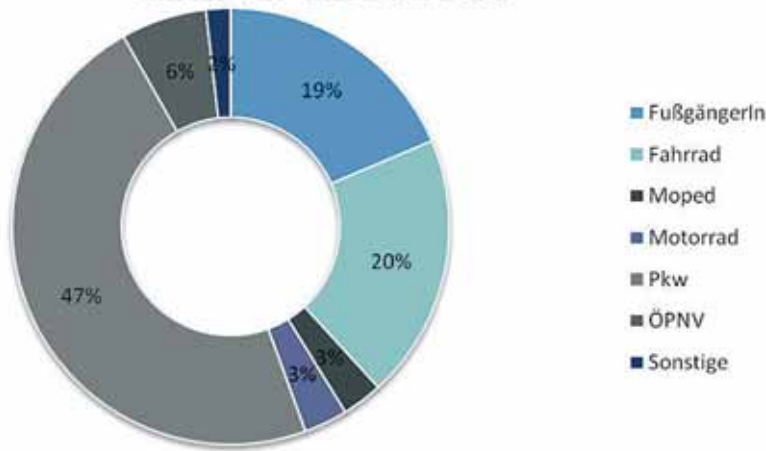
Getötete je 1 Mio. Einwohner (bezogen auf die jeweilige Einwohnerzahl der Altersklasse)								
Jahr	0-14		15-24		25-64		> 65	
	Gesamt	Fußgänger	Gesamt	Fußgänger	Gesamt	Fußgänger	Gesamt	Fußgänger
2007	10	2	164	13	80	9	103	38
2008	9	3	157	9	73	7	120	40
2009	12	3	125	10	72	8	110	34
2010	8	2	126	7	59	8	95	35

Getötete bezogen auf die Einwohnerzahl 2007 - 2010.<sup>[8-11]</sup> Eigene Bearbeitung

Anzahl getö-  
terter Fußgänger-  
Innen je  
1 Mio. Einwohner  
im höheren  
Alter im  
Vergleich zu  
jüngeren  
Altersklassen  
auf sehr hohem  
Niveau

Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen insgesamt konnte bei Menschen im höheren Alter deutlich reduziert werden (- 13 % von 2009 auf 2010), allerdings nicht bei den getöteten FußgängerInnen (+ 4 % von 2009 auf 2010). Die Anzahl getöteter FußgängerInnen im höheren Alter ist im Vergleich zu jüngeren Altersklassen auf einem sehr hohen Niveau.

**Verletzte Menschen im höheren Alter nach der Verkehrsart**

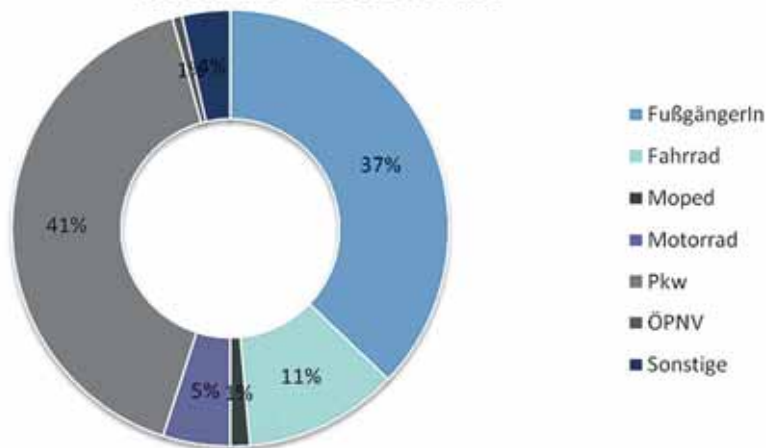


Verletzte Menschen im höheren Alter (ab 65 Jahre) nach Verkehrsart im Jahr 2010.<sup>[11]</sup> Eigene Bearbeitung

**• Unfallbeteiligung von Menschen im höheren Alter nach Verkehrsmittel**

Menschen im höheren Alter (> 65 Jahre) verletzten sich im Straßenverkehr 2010 am häufigsten als Pkw-LenkerInnen bzw. -MitfahrerInnen (47%), als FußgängerInnen (19%) und RadfahrerInnen (20%). Bei den Unfällen mit tödlichem Ausgang sind beinahe so viele Pkw-LenkerInnen bzw. -MitfahrerInnen (41%) wie FußgängerInnen (37%) betroffen. Trotz des niedrigen Anteils der Unfallbeteiligung (6% Verletzte) werden vor allem öffentliche Verkehrsmittel im subjektiven Sicherheitsempfinden von Menschen im höheren Alter als unsicher empfunden.<sup>[14]</sup>

**Getötete Menschen im höheren Alter nach der Verkehrsart**



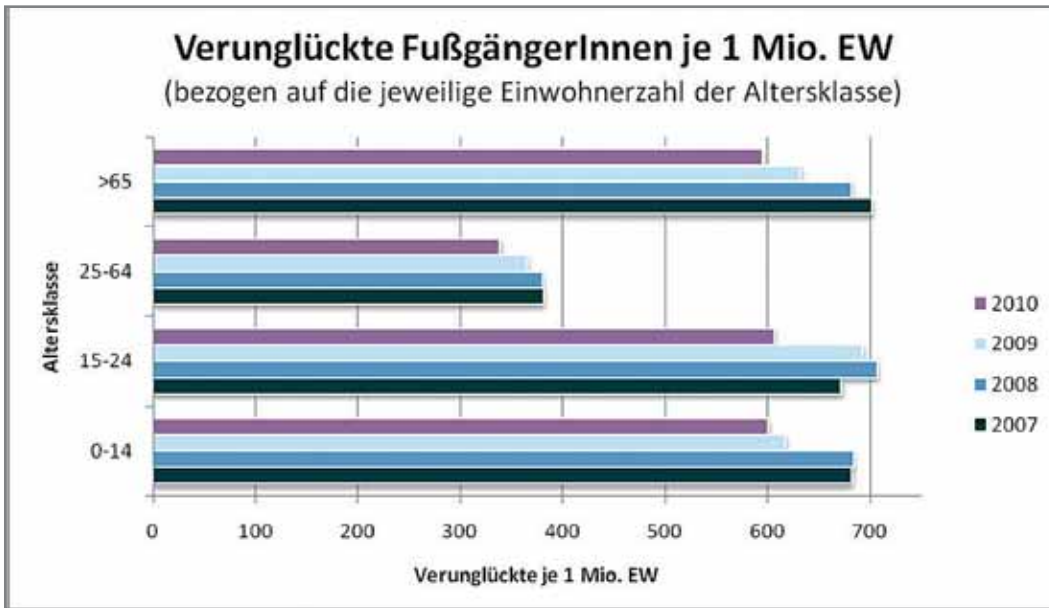
Getötete Menschen im höheren Alter (ab 65 Jahre) nach Verkehrsart im Jahr 2010.<sup>[11]</sup> Eigene Bearbeitung

	Verletzte Personen	Getötete Personen
FußgängerIn	826	52
Fahrrad	872	16
Moped	133	2
Motorrad	144	7
Pkw	2105	57
ÖPNV	282	1
Sonstige	81	5
<b>Insgesamt</b>	<b>4443</b>	<b>140</b>

Verletzte und getötete Menschen 2010 ab 65 Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung.<sup>[11]</sup> Eigene Abbildung

– Verletzte und getötete Menschen im höheren Alter (ab 65 Jahre) 2010, nach Art der Beteiligung am Verkehr

Gemessen an der EinwohnerInnenzahl verunglückten im Jahr 2010 am häufigsten Jugendliche und Kinder, sowie Menschen im höheren Alter (590 Personen je 1 Mio. EW der jeweiligen Altersklasse) als FußgängerInnen im Straßenverkehr.

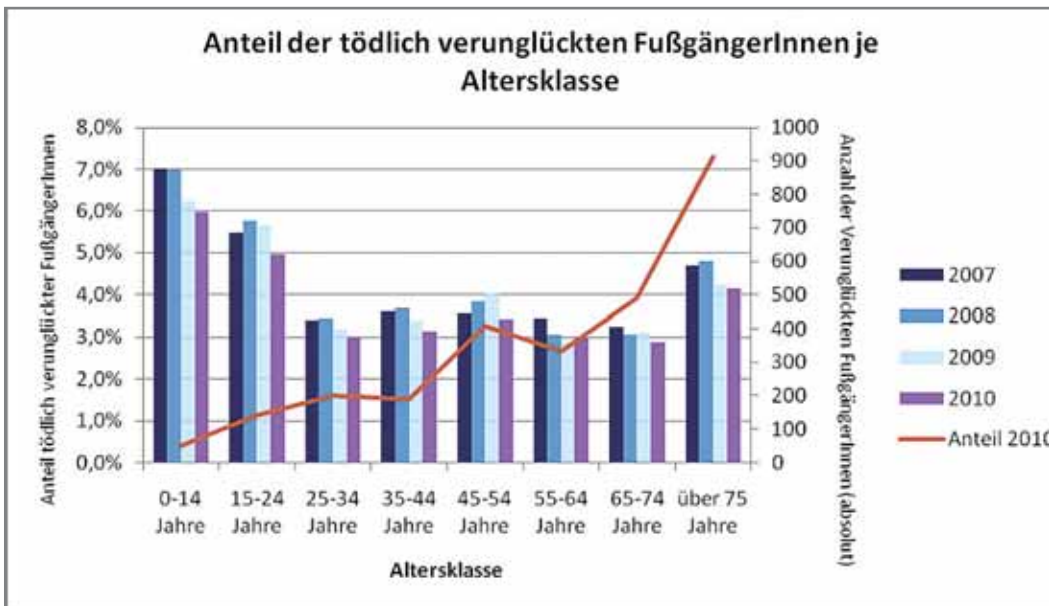


Verunglückte FußgängerInnen bezogen auf die Einwohnerzahl nach Altersklassen.<sup>[8-11]</sup>  
Eigene Bearbeitung

Menschen im höheren Alter sind als:  
 1. Pkw-Insasse (LenkerIn bzw. MitfahrerIn),  
 2. RadfahrerIn  
 3. FußgängerIn  
 an Unfällen beteiligt

• Unfallrisiko mit steigendem Alter zunehmend

Grundsätzlich ist bei der Anzahl der Verunglückten im Straßenverkehr ein Rückgang mit zunehmendem Alter zu erkennen, allerdings nimmt die Schwere der Unfälle im Alter, vor allem bei FußgängerInnen zu.



Anteil der tödlich verunglückten FußgängerInnen 2010 und Verunglückte FußgängerInnen je Altersklasse 2007 – 2010.<sup>[8-11]</sup>  
Eigene Bearbeitung

Die Unfallschwere nimmt mit dem Alter tendenziell zu

Rund 7 % aller verunglückten FußgängerInnen im Jahr 2010 in der Altersgruppe der über 75-jährigen verstarben an den Folgen ihres Unfalls. Im Vergleich dazu gab es in der Altersgruppe der 15- bis 24-jährigen zwar wesentlich mehr Unfälle mit Personenschaden, aber gerade einmal 1 % davon endete im Jahr 2010 tödlich.

## • Unfallort

In etwa ein Drittel der FußgängerInnenunfälle passiert am Schutzweg, der Rest auf sonstiger Infrastruktur. Bei einer Analyse von Gerichtsakten aus den Jahren 2002 bis 2004 in Österreich wurde festgestellt, dass FußgängerInnen in der Hälfte aller Fälle ohne Fremdverschulden tödlich verunglücken.<sup>[41]</sup>

In der Schweiz wurden bei der Erhebung der häufigsten Unfallursachen das Missachten der Anhaltspflicht vor dem Schutzweg, Unaufmerksamkeit und Ablenkung, sowie unvorsichtiges Überqueren der Straße (Gehen) festgestellt.<sup>[47]</sup>

Anzahl der verunglückten FußgängerInnen nach Unfallort 2007 – 2010.<sup>[8-11]</sup>  
Eigene Abbildung

Unfallort verunglückter FußgängerInnen			
Jahr	Verunglückte FußgängerInnen	davon am Schutzweg	sonstige Infrastruktur
2007	4309	1230	3079
2008	4335	1257	3078
2009	4096	1186	2910
2010	3820	1077	2743

Die meisten Unfälle von Menschen im höheren Alter zu Fuß sind Alleinunfälle

Die meisten Unfälle der FußgängerInnen im höheren Alter finden jedoch nicht im Straßenverkehr statt, sondern passieren durch Alleinunfälle, wie Stolpern oder Ausrutschen.

Diese Unfälle werden nicht in der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik erfasst. Grund für Alleinunfälle sind Schnee- und Glatteis, zu hohe Randsteine, Fugen etc.<sup>[13]</sup> – siehe dazu auch das Kapitel „Gesundheitsaspekte – zu Fuß mobil ein Leben lang“.

Ein Großteil (92 %) der FußgängerInnenunfälle geschah 2010 im Ortsgebiet. Lediglich 8 % der FußgängerInnenunfälle fanden im Freiland statt. Der Grund dafür ist unter anderem, dass im Ortsgebiet ein wesentlich höheres FußgängerInnenverkehrsaufkommen als im Freiland vorhanden ist.

Anteil der Fußgängerunfälle 2010 im Ortsgebiet bzw. Freiland.<sup>[11]</sup>  
Eigene Bearbeitung



Fußgängerunfälle passieren in einer hohen Anzahl dort, wo die Fußgängerfrequenz hoch ist



# GESUNDHEITSASPEKTE - ZU FUSS MOBIL, EIN LEBEN LANG



## ➤ Bewegung fördert die Gesundheit, Bewegung im Alter

### • Zuzußgehen ist Bewegung zur Verkehrssicherheit

Bewegung tut gut! Das trifft nicht nur auf junge Menschen zu, sondern vor allem auch auf Personen höheren Alters. Bewegung bedeutet nämlich, fit zu bleiben, für einen möglichst langen selbstbestimmten Alltag und eine sichere Mobilität.

Mit der demographischen Entwicklung wird ein verändertes Mobilitätsbedürfnis einhergehen, denn nach einer aktuellen Mobilitätsstudie aus Deutschland (2008) zeigt sich, dass „die meisten Altersgruppen zwischen 2002 und 2008 mobiler geworden sind, ganz besonders die Altersgruppe der über 60-Jährigen.“<sup>[20]</sup>

„Um möglichst lange mobil zu sein, benötigt man primär die eigene Mobilität und Beweglichkeit“.<sup>[14]</sup> Diese nehmen aber aufgrund der natürlichen Alterungsprozesse ab. Aufgrund der Einschränkungen der Sinne, etwa im Bereich des Sehens, des Hörens und des Gleichgewichtssinns, tragen ältere Menschen ein besonders hohes Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden. Die Alterungsprozesse können durch körperliche Aktivität wesentlich verzögert werden. Regelmäßige Bewegung ist daher auch Verkehrssicherheitsarbeit!

Die Lebens-  
wartung und  
Mobilität der  
SeniorInnen  
steigt

### • Bewegungsverhalten der ÖsterreicherInnen

In Österreich ist etwa die Hälfte der Bevölkerung ab 15 Jahren zumindest einmal pro Woche durch körperliche Betätigung aktiv.<sup>[22]</sup> „Bei älteren Menschen nimmt der Anteil der Personen, die mindestens einmal pro Woche durch Bewegung ins Schwitzen kommen, im Vergleich zu den 15–30 Jährigen deutlich ab.“<sup>[42]</sup> In der „Österreichischen Gesundheitsbefragung 2006/2007“ gaben in der Altersgruppe 75 Jahre und älter 14% an, mindestens einmal pro Woche einer sportlichen Betätigung nachzugehen.<sup>[42]</sup>

Körperliche Aktivität						
Körperliche Aktivität <sup>1)</sup> in %	Insgesamt (15 Jahre und älter)	15 bis 29 Jahre	30 bis 44 Jahre	45 bis 59 Jahre	60 bis 74 Jahre	75 Jahre und älter
<b>Männer</b>						
<b>aktiv</b>	31,6	42,1	32,7	28,4	27,3	12,0
<b>inaktiv</b>	68,4	57,9	67,3	71,6	72,7	88,0
<b>Frauen</b>						
<b>aktiv</b>	23,3	25,5	26,8	27,7	21,6	5,4
<b>inaktiv</b>	76,7	74,5	73,2	72,3	78,4	94,6

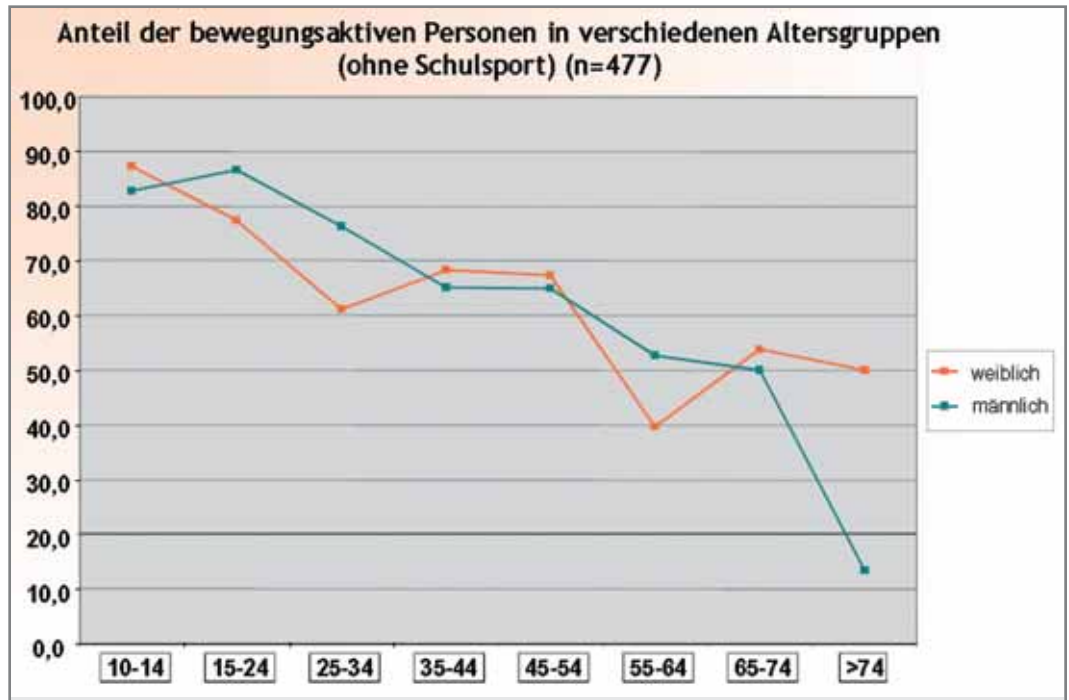
Körperliche Aktivität der  
ÖsterreicherInnen<sup>[38]</sup>

Q: STATISTIK AUSTRIA, Gesundheitsbefragung 2006/07. Erstellt am: 23.10.2007.

1) Als körperlich "aktiv" eingestuft werden Personen, die an zumindest drei Tagen pro Woche durch Radfahren, schnelles Laufen oder Aerobic ins Schwitzen kommen.

# VERKEHRSSICHERHEIT ÄLTERER MENSCHEN

Anteil bewegungsaktiver Personen nach Altersgruppen in Eisenstadt <sup>[23]</sup>

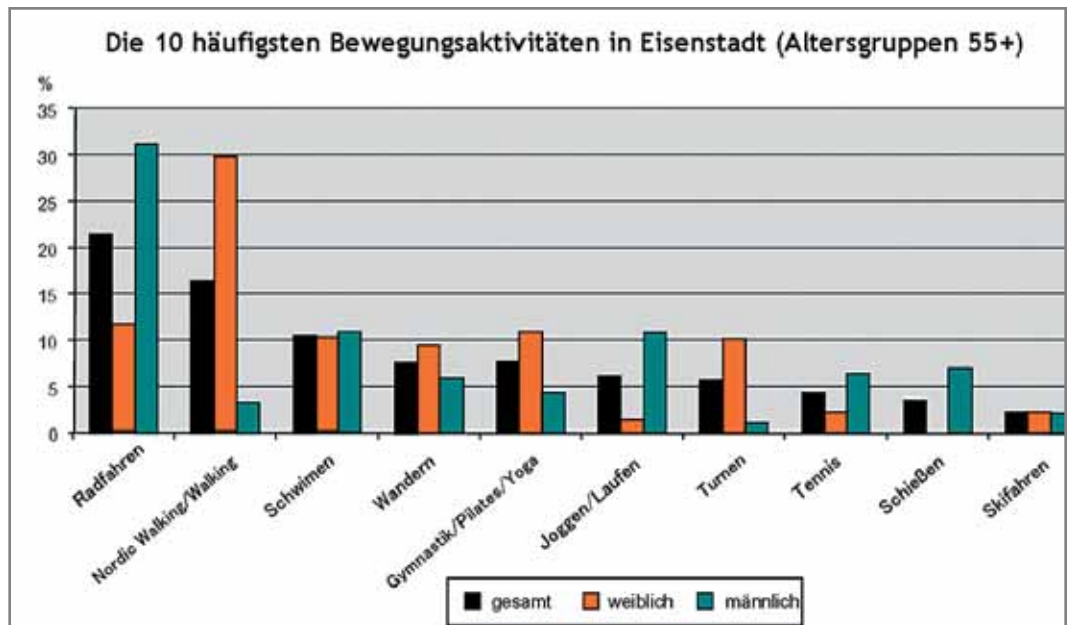


Körperliche aktive Menschen und ältere Menschen bewegen sich am liebsten im Freien

Im „Wiener Gesundheits- und Sozialsurvey“ gaben immerhin 14% der Männer und 12% der Frauen in der höchsten Altersgruppe (>75 Jahre) an, täglich durch körperliche Aktivität ins Schwitzen zu kommen. <sup>[42]</sup>

Bei einer Befragung anlässlich der Erstellung des Sportentwicklungsplans Eisenstadt war „größtenteils eine höhere Aktivitätsquote der männlichen Jugendlichen und Männer bis 34 Jahren“ erkennbar. Danach sind Frauen tendenziell zu einem höheren Anteil sportlich aktiv. Auch in Deutschland ist ein ähnlicher Trend in den letzten Jahren erkennbar. <sup>[27]</sup>

Bewegungsaktivitäten der über 55 Jährigen in Eisenstadt <sup>[23]</sup>



Beliebteste Bewegungsarten der Menschen über 55 Jahren: Radfahren, Gehen (Nordic Walking) und Schwimmen

Größtenteils sind die meisten ÖsterreicherInnen im Park oder im Freien aktiv – dies bevorzugen vor allem ältere Menschen. Etwa ein Viertel nützt die Gelegenheit zur Bewegung zwischen zu Hause und alltäglichen Aktivitäten wie Schule, Arbeit und Einkauf.

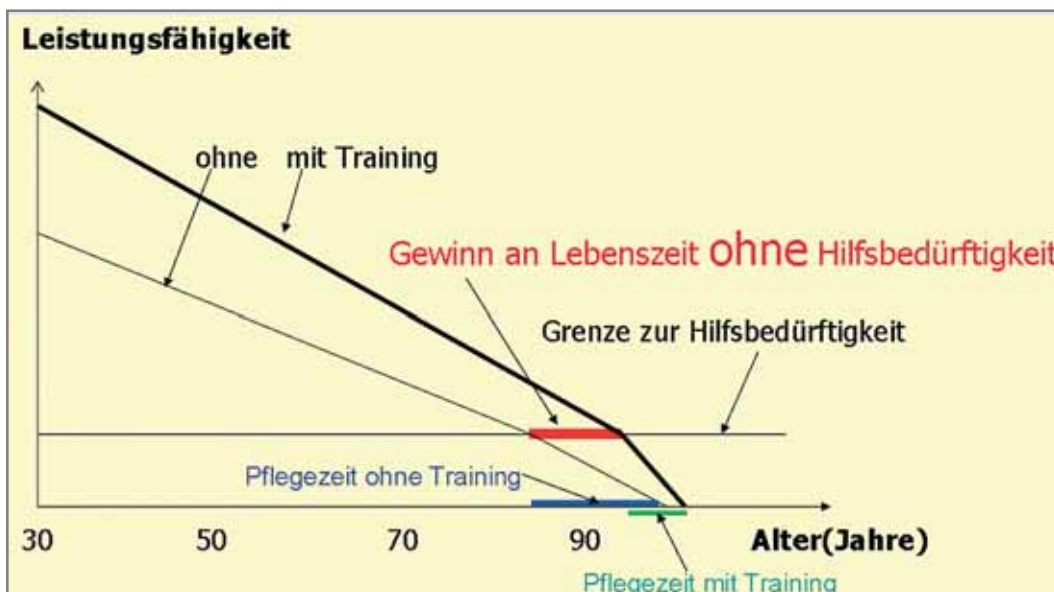
Gemäß der Studie zum Sportentwicklungsplan Eisenstadt werden als beliebteste Aktivitäten im Alter über 55 Jahren Radfahren, Nordic Walking/Walking und Schwimmen genannt. Die über 74-Jährigen üben am liebsten die Sportarten Radfahren, Schwimmen, Nordic Walking/Walking,

Gymnastik/Pilates/Yoga, Wandern und Turnen aus.<sup>[27]</sup> Mehr als die Hälfte der Aktivitäten im Sommer wie im Winter werden auf den Straßen und Wegen sowie Felder, Wiesen oder Wälder ausgeübt.

Aktivität lohnt sich. Es ist nie zu spät, um anzufangen!

## • Mobil sein, mobil bleiben: Erfolgsfaktor Bewegung

Die Muskelmasse des menschlichen Körpers baut sich ab dem 30. Lebensjahr kontinuierlich ab. Doch dieser Prozess kann durch einen aktiven Alltag und regelmäßige Bewegung wesentlich verzögert werden. Muskeln können bis ins hohe Alter trainiert werden. Regelmäßige Bewegung ist eine notwendige Voraussetzung, um im Alltag selbstständig mobil und sicher unterwegs zu sein. Nach Angaben aus dem Weltgesundheitsbericht 2002 zählt körperliche Inaktivität zu den häufigsten gesundheitlichen Risiken in den Industrieländern.<sup>[32]</sup> In Österreich sind geschätzte 6 % aller Todesfälle auf körperliche Inaktivität zurückzuführen<sup>[42, 48]</sup>



Leistungsfähigkeit im Alter – Gewinn an Lebenszeit ohne Hilfsbedürftigkeit bei Training<sup>[17]</sup>

Bewegung verhindert Beschwerden im Alter!

Viele Beschwerden und Krankheiten, die im Laufe der Zeit auftreten, wie z.B.: Rücken- und Gelenkschmerzen, Übergewicht, Herzmuskelerkrankungen, Diabetes mellitus II, Demenz, Brust- und Darmkrebs sind jedoch nicht primär durch das Alter selbst bedingt.<sup>[1]</sup> „Mangelnde körperliche Aktivität ist neben ungesunder Ernährung die Hauptursache vermeidbarer Krankheiten und einer niedrigen Lebenserwartung in Europa.“<sup>[24]</sup>

## • Motiviert bewegt, mobil bis ins hohe Alter

Körperliche Aktivität wie beispielsweise zu Fuß gehen hat in jedem Alter positive Wirkungen. Regelmäßige Bewegung, wie zum Beispiel täglich eine halbe Stunde mit einem flotten Schritt spazieren zu gehen, kann das Sterberisiko annähernd halbieren.<sup>[29]</sup> Entscheidend ist also nicht, ob jemand gezielt Sport betreibt. Auch regelmäßiges Gehen oder einfach quirlig-aktiv seinen Alltag gestalten, senkt das Sterberisiko.<sup>[28]</sup> Dabei ist es nie zu spät, um damit anzufangen! Eine deutliche Verbesserung ist auch noch im Alter von über 80 Jahren erwiesen.<sup>[43]</sup> Regelmäßig etwas für seinen Körper zu tun bringt nicht nur Lebensfreude, sondern ist gleichzeitig eine persönliche Sicherheitsvorkehrung.

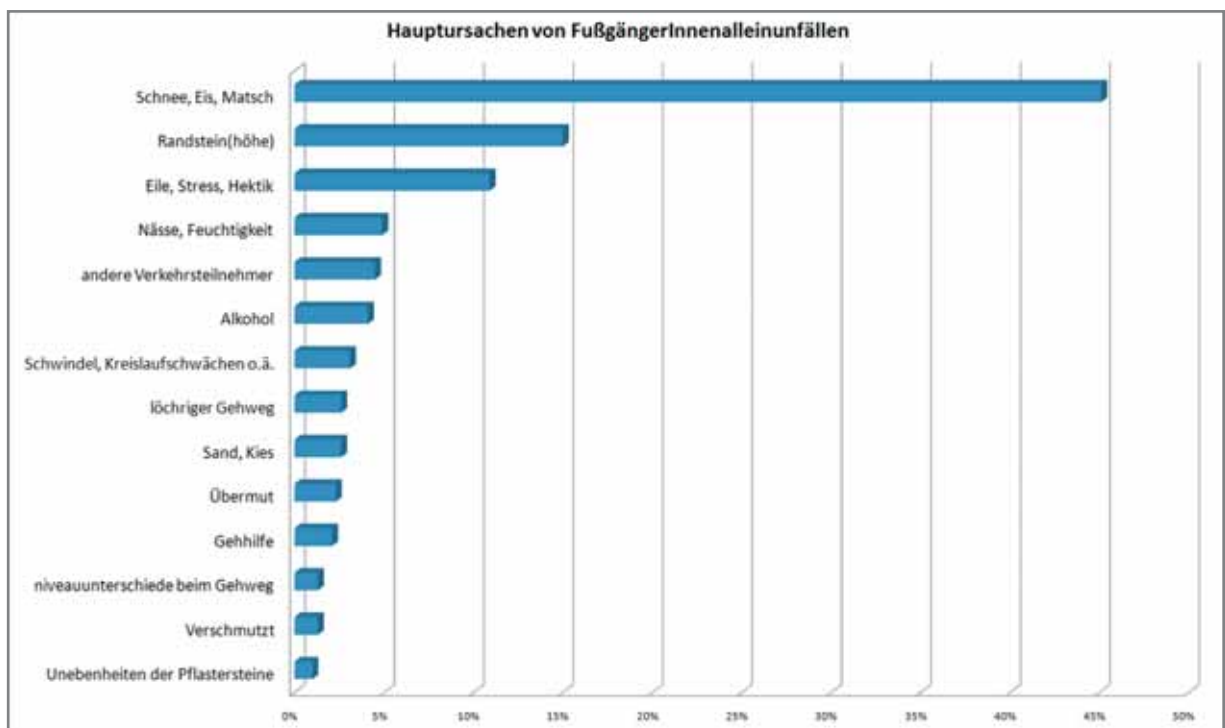
## • Ältere Menschen und Stürze - Alleinunfälle

Besonders Menschen ab 65 Jahren haben ein erhöhtes Unfallrisiko.<sup>[5]</sup> Doch ältere Menschen sind nicht nur von Unfällen mit Fahrzeugbeteiligung betroffen, sondern auch die am häufigsten betroffene Gruppe bei „Alleinunfällen“ (ohne Fahrzeugbeteiligung). Auf öffentlichen Verkehrsflächen verletzten sich 2009 im Vergleich zu den Fußgängerunfällen in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik rund acht Mal so viele FußgängerInnen. In Summe waren dies ca. 32.500 Verletzte (Hochrechnung) im Vergleich zu knapp 4.000 Verletzten mit Fahrzeugbeteiligung, davon war beinahe jede zweite FußgängerIn über 60 Jahre alt.<sup>[13]</sup>

Acht mal so viele FußgängerInnen haben Alleinunfälle am Fußweg im Vergleich zu Fußgängerunfällen auf der Straße (mit Fahrzeugbeteiligung)

## VERKEHRSSICHERHEIT ÄLTERER MENSCHEN

„Bei den älteren Personen (60+) war der Anteil jener, die stationär behandelt werden mussten, überdurchschnittlich hoch (46,6%)“. Die Hauptunfallursache lag primär am Zustand der Gehwegoberfläche (53,9%), denn knapp 45% gaben an, wegen einer nicht geräumten, vereisten oder schneebedeckten Gehwegoberfläche gestürzt zu sein. Weitere Unfallursachen lagen im nassen, feuchten oder mit Sand bzw. Kies bedeckten Gehweg begründet. Rund ein Viertel der Unfälle lassen sich auf das persönliche Verhalten bzw. Zustand zurückführen. Das Gehen unter Eile, Stress oder Hektik brachte immerhin fast 11% zu Sturz. Weitere Gründe: Alkohol, Schwindel, Kreislaufschwäche, Übermut, Gehhilfe. Die dritte größere Gruppe an unfallrelevanten Einflussfaktoren bildet zu 19,9% bauliche Mängel. Hier waren vor allem die Randsteine bzw. die Randsteinhöhe (15%) Grund zum Stürzen. Am seltensten genannt wurden als Sturzursache Unebenheiten der Pflastersteine, Niveauunterschiede beim Gehweg und verschmutzte Oberflächen.



Hauptursachen von FußgängerInnenalleinunfällen <sup>[13]</sup>

Knapp 65% der Alleinunfälle passieren auf Gehwegen und Gehsteigen, hier stürzten überdurchschnittlich oft Personen über 60 Jahren. Tendenziell stärker betroffen sind SeniorInnen von Stürzen bei Querungen am Schutzweg.

Hauptsächliche unfallrelevante Einflussfaktoren:  
winterliche Verhältnisse,  
Randstein(höhe), Eile und Stress,  
Oberflächenbeschaffenheit



# MASSNAHMEN & ANFORDERUNGEN - "ZU FUSS GEHEN IM HÖHEREN ALTER"

# 4



Planung Bewegungsraum  
Maxglaner Hauptstraße,  
Salzburg Stadt  
Visualisierung Trans\_city

Menschen im höheren Alter wollen ein unabhängiges, eigenständiges Leben führen – möglichst in Ihrer gewohnten Umgebung. Dazu gehört die Möglichkeit, alle notwendigen Ziele wie Nahversorgung, ärztliche Versorgung und den öffentlichen Verkehr unter anderem auch fußläufig gut erreichen zu können. Ziel der Verkehrsplanung sollte es daher sein, Menschen im höheren Alter in das Verkehrsgeschehen durch qualitätsvolle und geeignete Angebote in der Infrastruktur besser zu integrieren.<sup>[6] [37]</sup>

Damit sich Menschen auch im höheren Alter noch sicher und mobil fortbewegen können, bedarf es einer Kombination an Maßnahmen in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur und -organisation, Bewegungs- und Gesundheitsförderung sowie Verkehrssicherheitsarbeit.

Das Verkehrs-  
geschehen ist  
im Sinne aller  
Verkehrsteil-  
nehmer so  
einfach und  
übersichtlich  
wie möglich zu  
gestalten



Rollatorauglichkeit und  
Randsteinabsenkungen  
als Bedingung guter  
Beweglichkeit



### ➤ Anforderungen an das Verkehrssystem der Zukunft

#### • Menschen im höheren Alter: Ihre Bedürfnisse als Grundlage für die Planung

Das Verkehrsgeschehen sollte so einfach und übersichtlich wie möglich und damit für Menschen im höheren Alter leicht beherrschbar gestaltet sein. Zur Sicherstellung einer unabhängigen Mobilität im höheren Alter sind in allen Planungsprozessen die Bedürfnisse der Menschen im höheren Alter zu berücksichtigen, dazu soll die Partizipation von Menschen im höheren Alter in der lokalen Verkehrsinfrastrukturplanung verstärkt werden.<sup>[6] [37]</sup>



#### • Nahversorgung

Menschen in höherem Alter sind besonders auf die gute Ausstattung mit Einkaufsmöglichkeiten, ärztlicher Versorgung und zunehmend auf Straßenräume mit hoher Sozialfunktion in ihrer Wohnumgebung angewiesen. Defizite in der Ausstattung führen häufig zur Reduktion der Wege und damit der sozialen Kontakte. Der Erhalt der Nahversorgung vor allem in ländlich strukturierten Orten (z.B.: mobile Nahversorgung) ist daher ein zentraler Faktor der die Aufrechterhaltung der Mobilität mitbestimmt.<sup>[14]</sup>



Gut gestaltete Haltestellen und Ein- bzw. Ausstiegsmöglichkeiten erhöhen die Attraktivität des ÖPNV

#### • Gut gestaltete Haltestellen als Voraussetzung zur Schnittstelle zum ÖPNV

„Im Verbund mit öffentlichen Verkehrsmitteln bietet der Fußverkehr die Grundlage dafür, die notwendige Mobilität für die Zukunft zu sichern.“<sup>[13]</sup> Abgesehen davon, „sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln SeniorInnen [...] am sichersten unterwegs.“<sup>[5]</sup>

Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten sowie die Fahrgastinformation sollten zur Basisausstattung einer Haltestelle zählen. Die Fahrgastinformation sollte alle notwendigen Informationen etwa den Fahrplan, Haltestellen- und Linienbezeichnungen enthalten und den NutzerInnen durch optische, taktile und/oder akustische Aufbereitung zugänglich gemacht werden. Besonders wichtig ist es, die Informationen in ausreichend großer, kontrastreicher Schrift, eventuell auch mit Piktogrammen zu kommunizieren. Dies gilt besonders für die Lesbarkeit bei den Fahrkartenautomaten. Barrierefreie Zugangs- und Einstiegsmöglichkeiten an Haltestellen sind ebenfalls als Voraussetzung für eine gute Verwendung des ÖPNV zu ermöglichen. Ein möglichst höhengleicher Ein- und Ausstieg mit geringen Spaltbreiten zwischen Einstieg und Haltestellenkante sollte zur Verfügung stehen.<sup>[32] [37]</sup>





Engmaschiges Fußwegenetz ohne Umwege erhöht den Komfort

• **Barrieren abbauen und Umwege vermeiden: Anforderungen an ein Fußwegenetz für Menschen im höheren Alter**

Lange Wegstrecken und Umwege, steile Stufen, Warte- oder Umsteigezeiten können für Menschen im höheren Alter aufgrund abnehmender körperlicher bzw. kognitiver Leistungsfähigkeit eine zusätzliche starke Barrierewirkung bedeuten.<sup>[32]</sup>

Es ist daher erforderlich, für Städte und Gemeinden ein engmaschiges Netz von begehbaren Straßen und Fußwegen bereitzustellen.<sup>[37]</sup> Der Fokus sollte auf einer umfassenden Netzplanung liegen, die auch den Bedürfnissen älterer FußgängerInnen gerecht wird.<sup>[6]</sup>

In urbanen Gebieten bringt es wesentliche Vorteile für FußgängerInnen, wenn sie dort durchgehen können, wo es am kürzesten ist, vor allem für Menschen im höheren Alter, die besonders umwegsensitiv sind.

• **Erhaltung & Räumung der Gehwege um Stürze zu vermeiden**

Besonders wichtig für mehr Sicherheit und Komfort ist es, die Gehwege in guten Zustand zu halten. Dazu gehört die Schneeräumung im Winter, aber auch das generelle Sauberhalten von Gehwegen von Sand, Kies, Blättern und sonstigen Verschmutzungen.<sup>[13]</sup>



**Infobox:**  
**Fußgängercheck:**  
<http://www.walk-space.at/startseitenartikel/service.html>

• **Ausreichende Flächen zum zu Fuß gehen**

Um das Sicherheitsgefühl und Wohlbefinden der Menschen im höheren Alter zu erhöhen, sollte möglichst eine Trennung des Fuß- und Radverkehrs erfolgen bzw. eine Führung in komfortablem Abstand. Gemeinsame gemischte Flächen für Fuß- und Radverkehr sollten nur in Ausnahmesituationen angeordnet werden bzw. wenn besondere Planungen im Vorfeld dies punktuell unterstützen und ermöglichen (Begegnungszonen, Shared Space etc.).<sup>[32] [34] [37]</sup>

komfortable Räume durch Abstand /Trennung von Zu Fuß / Rad  
 Ausnahme: Begegnungsräume, Shared Spaces

➤ **Infrastrukturverbesserungen: Altbewährtes und neue Planungsansätze**



• **Gehsteige, Gehwege**

Bei Gehsteigen und Gehwegen ist darauf zu achten, eine ausreichend breite „Gehbahn“ (mind. 2,5 m) zur Verfügung zu stellen, so dass sich auch Menschen mit Rollstühlen, Gehhilfen und Taschen problemlos begehen können und Raum für Sitzgelegenheiten vorhanden ist. Ein Augenmerk sollte dabei auch auf die Auswahl geeigneter Oberflächenmaterialien zur guten Begehrbarkeit gelegt werden.<sup>[34] [35]</sup>

Mindestens 2,5 Meter breit,  
 griffige Oberfläche und barrierefrei



### • Ruhe- und Rastmöglichkeiten

Regelmäßig aufgestellte Sitzgelegenheiten, etwa alle 100 Meter entlang der Haupt-  
routen des Gehverkehrs sind vor allem zum Ausruhen für Menschen im höheren  
Alter wichtig. Die qualitätsvolle Ausführung der Sitzgelegenheiten ist für ältere  
Menschen hilfreich (Witterungsschutz, Höhe der Sitzfläche, Vorhandensein und  
Höhe der Lehnen, Abstellmöglichkeiten für Einkäufe...).<sup>[61] [37] [46]</sup>

Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen  
und qualitativ hochwertig ausgeführt



### • Genügend barrierefreie Toilettenanlagen im öffentlichen Raum

Die Möglichkeit (öffentliche) Toiletten benutzen zu können ist für viele Men-  
schen im höheren Alter, ein wichtiger und von Jüngeren häufig unterschätz-  
ter Grund für die Entscheidung ob, und wie lange das Haus für Erledigungen  
zu Fuß verlassen wird.<sup>[61] [37] [46]</sup>

### • Geschwindigkeitsreduktion des motorisierter Individualverkehr

Menschen im höheren Alter brauchen oftmals mehr Zeit zum Verarbeiten von  
Situationen und zum Reagieren (siehe auch Unterkapitel „Natürlicher Alte-  
rungsprozess“). Tempo-30 Zonen im städtischen Raum erleichtern diese Begreifbar-  
keit. Mögliche Elemente zur Umsetzung sind: versetzte Parkflächen, Fahrbahnteiler, Belagswechsel und Fahr-  
bahnanhebungen. Neue Planungsansätze wie Begegnungszonen und Shared Space verfolgen eben-  
falls dieses Ziel.<sup>[2] [32] [47]</sup>

Niedrige Geschwindigkeiten, hohe Sozialfunktion des  
Straßenraumes für ein Wohlbefinden von Menschen im höheren Alter

### • Sehen und Gesehen werden: Querungen mit Komfort für Menschen im höheren Alter

Für Menschen im höheren Alter ist es besonders wichtig, in Konfliktsituationen rechtzeitig erkenn-  
bar zu sein, da es oftmals auf die Umsicht anderer VerkehrsteilnehmerInnen ankommt. Zentral ist  
hierbei, dass die Sichtbereiche der Kreuzungen freigehalten werden. Bedeutsam sind auch Vorzie-  
hungen und Mittelinseln, um die Distanz zwischen zwei Straßensei-  
ten zu verkürzen.<sup>[32]</sup>

Sichtbeziehungen und die Berücksichtigung  
von Wunschgehlinien erleichtern die  
sichere Querung der Straße

### • ausreichende Grünphasen – erträgliche Wartezeiten

Bei Lichtsignalanlagen ist das langsamere Gehtempo von Menschen  
im höheren Alter zu berücksichtigen und damit verbundene ausrei-  
chende Grünphasen für FußgängerInnen vorzusehen. Die Wartezeit an  
FußgängerInnenampeln sollte im Sinne aller FußgängerInnen 30 Sekun-  
den nicht überschreiten. Für ein sicheres und komfortables Queren  
von Menschen im höheren Alter sind eine klare Anzeige der Räum-  
zeiten und akustische Zusatzeinrichtungen notwendig.<sup>[37]</sup>

Längere Grünphasen und klar angezeigte  
Räumphasen erhöhen das Wohlbefinden





• **Randsteinabsenkungen – „Rollatortauglichkeit“**

Die Randsteinabsenkung erleichtert die Querung und erhöht somit die Sicherheit. Die Neigung für RollstuhlfahrerInnen soll 6 % nicht übersteigen und tastbare 3 cm sollten im Regelfall bestehen bleiben, damit sich Blinde mit Langstock orientieren können.<sup>[6] [37]</sup> Zunehmende Bedeutung bekommt die Rollatortauglichkeit in Form einer stufenlosen, glatten Oberflächengestaltung der urbanen Siedlungsbereiche und der Ortszentren (die Gestaltung sollte unter Einbeziehung der Betroffenen – mit Sehbehindertenorganisationen erfolgen)

Barrierefreie Gestaltung der Querungsbereiche erhöht die Sicherheit

• **Beleuchtung, Sichtbarkeit**

Lichtquellen von oben erhöhen die Sicherheit und bieten Schutz vor Blendungen. Besonders Siedlungsgebiete mit hohen Fußgängerfrequenzen und Querungen müssen ausreichend beleuchtet werden. Generell sind hierfür die RVS-Richtlinien anzuwenden. Beim Gehen in ländlich strukturierten Bereichen und außerorts sollte die eigene Sichtbarkeit durch Reflektoren verbessert werden. Diese Materialien sind mittlerweile auch schon in modisch schicker Ausführung erhältlich.

Ausreichende Beleuchtung (von oben)

• **Begegnungszonen – ein Erfolgsmodell aus der Schweiz**

Die Verkehrsfläche sollte in der Begegnungszone zum Einkaufen und Flanieren, oder als Begegnungsstätte für Spiel und Sport, sowie weiterhin als Mobilitätsraum zur Verfügung stehen. Um das zu erreichen beträgt die Höchstgeschwindigkeit in Begegnungszonen 20 km/h.<sup>[2] [15]</sup>

Begegnungszonen Schweiz:  
Niveaufreie Gestaltung,  
niedrige Geschwindigkeit  
und Fußgängervorrang

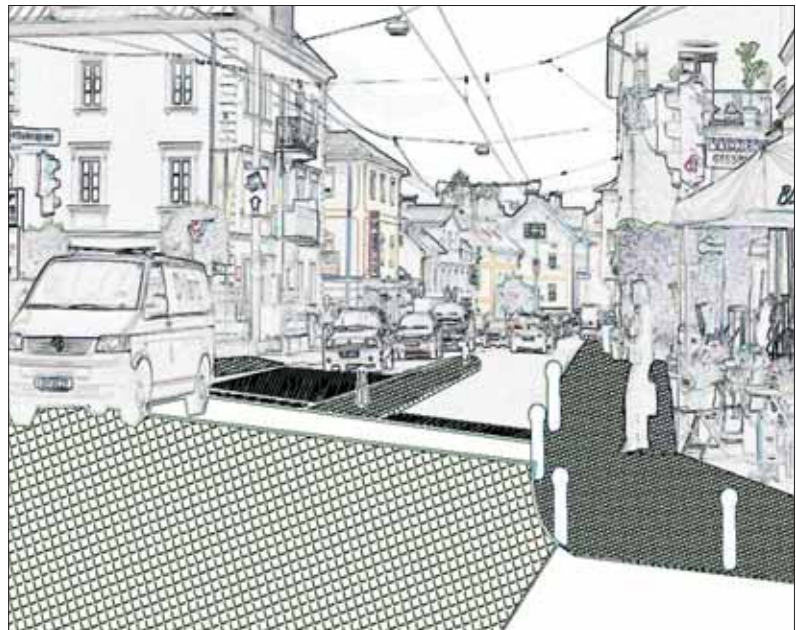
In der Begegnungszone haben FußgängerInnen grundsätzlich Vorrang gegenüber anderen VerkehrsteilnehmerInnen, sie dürfen diese aber nicht unnötig behindern. Die Anwendungsgebiete für Begegnungszonen sind vorwiegend Wohn- und Geschäftsstraßen und Bahnhofsvorplätze.<sup>[2] [15]</sup>

Begegnungszonen Schweiz:  
[www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch)

• **Koexistenz in der Verkehrsplanung**

Die Stadt Salzburg führt dazu das österreichische Pilotprojekt: „Begegnungsraum Maxglaner Hauptstraße - Einkaufsstraße als attraktiver Ort und Platz“ durch.

Weitere Infos unter:  
[www.walkspace.at/pages/maxglan.htm](http://www.walkspace.at/pages/maxglan.htm)



Koexistenz in der Verkehrsplanung auf der Maxglaner Hauptstraße, Salzburg Stadt. Visualisierung

Internationale Beispiele belegen, dass eine Straßengestaltung, welche die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer in den Vordergrund stellt, einen lebenswerten Raum und Vorteile für jeden Einzelnen schafft, wenn nicht eine Verkehrsart dominiert.

**Infobox:**  
**Koexistenz statt Dominanz im Straßenverkehr:**  
[http://www.bve.be.ch/bve/de/index/st\\_rassen/strassen/berner\\_modell.html](http://www.bve.be.ch/bve/de/index/st_rassen/strassen/berner_modell.html)





Begegnungsräume nach dem Shared Space Prinzip in Gleinstätten in der Steiermark und Thalgau in Salzburg

• **Shared Space Ansätze - Begegnungsräume**

„Im Rahmen eines Shared Space wird der gesamte Straßenraum konsequent als öffentlicher Raum aufgefasst. Um eine neue Balance von sozial motivierten und verkehrstechnisch dominierten Nutzungen des Raumes zu erzielen, erfolgt ein Partizipationsprozess, der in das räumliche Leitbild und in Folge in die Detailplanung übersetzt wird.“<sup>[45]</sup>

Ansätze wie Begegnungszonen, Shared Space/ Koexistenzonen bieten zukunftsweisende Möglichkeiten auch für ältere Menschen

• **Kontrastreiche Straßenräume**

Wenn Straßenräume und die darin befindlichen Elemente nicht einheitlich grau sind, sondern durch Farben kontrastreich gestaltet werden, können Hindernisse und Elemente wie Poller, Hydranten, Tafeln, Warenausräumungen von allen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen werden.<sup>[46] [44]</sup>

Kontrastreiche Straßengestaltung erhöht die „Lesbarkeit“ des Straßenraums

➤ Sicherheit & Begegnung verbessern

• Good-Practice zur Begegnung Rad/Fuß

Eine Trennung des Fuß- und Radverkehrs ist nach Möglichkeit anzustreben, um das Wohlbefinden und das Sicherheitsgefühl von Menschen im höheren Alter zu verbessern. [32, 37]

Gemeinsame Flächen für Fuß- und Radverkehr in Ausnahmesituationen (Begegnungsräume, Shared Space) anwenden

Beengte Räume führen jedoch häufig zu Konflikten. Die Erfahrung zeigt, dass in diesen Fällen eine Mischung von Fuß- und Radverkehr mit entsprechender Kennzeichnung und die gegenseitige Rücksichtnahme besser funktionieren (Bsp.: Linzer Gasse, Stadt Salzburg; Graz Herrengasse).

Sektorübergreifende Maßnahmen entwickeln

• Sturzvermeidung – Trends in Zahlen & Prophylaxe

Tendenziell stark betroffen von Stürzen sind Personen über 60 Jahre [13]. Um Menschen im höheren Alter Sicherheit im öffentlichen Raum geben zu können, bedarf es einerseits qualitativ besserer Infrastruktur und andererseits einer Bewusstseinsbildung.

Die Sturzgefahr wird durch regelmäßiges „in Schuss halten“ des eigenen Körpers wesentlich verhindert. Stürze im Alter sind meist auf muskuläre Schwächen und das fehlende Zusammenspiel von Muskeln und Nervensystem zurückzuführen. „Körperliches Training im Alter ist die effektivste Maßnahme, um Stürze zu verhindern.“ [36]

Sturzprophylaxe: regelmäßiges Bewegen stärkt Beweglichkeit, Knochenstabilität, Reaktionsfähigkeit, Gleichgewicht

„Ältere Personen können außerdem den Gefahren teilweise entgegenwirken, indem sie bestimmte Verhaltensweisen erlernen, die ihre Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen.“ [32]

Good-Practice: Seniorenscouts in der Schweiz. Praktische Informationen zum besseren Verständnis von Verkehrssituationen und Tipps zu sicherem Verhalten

Empfehlenswert sind spezielle Informationsmaterialien mit Hinweisen zu Ampelphasen, Pflichten und Rechten von FußgängerInnen sowie Tipps für den sicheren Weg zu Fuß. Erfahrungswerte aus Salzburg zeigen die gute Annahme derartiger Ratgeber.

Good-Practice: Informationsmaterial für „Golden Agers“ [50] [32]

Stürze haben oft schwerwiegende körperliche, seelische und soziale Folgen. Besonderes Augenmerk sollte daher auf die Rehabilitation bereits gestürzter älterer Menschen gelegt werden. Einerseits muss die Angst, erneut zu stürzen, überwunden werden und andererseits muss erkannt werden, dass selbst im hohen Alter der Körper gestärkt werden kann. Präventiv sind hierbei auch die Allgemeinmediziner gefragt, die „Bewegung auf Rezept“ verschreiben könnten.



Klare Kennzeichnung von Rad- und Fußwegen







Fitnessgeräte im Rudolf-  
Bednar-Park in Wien

### ➤ Präventionsmaßnahmen

#### • Fitness-Stationen im Alltag

Voraussetzungen für die nichtmotorisierte Bewegung sind entsprechende infrastrukturelle Angebote, wie ein dichtes und geschlossenes Geh- und Radwegenetz, Wasserstellen und ausreichende Beleuchtung. Als zusätzliche Bewegungsmöglichkeiten sollten Bewegungsparks für ältere Menschen zur Verfügung gestellt werden.

Bewegungsinitiativen und –organisationen die ein auf den Fitnessgrad älterer Menschen abgestimmtes Programm anbieten, sind ebenfalls wichtige Maßnahmen um die Bewegung älterer Menschen im Alltag zu fördern.

Leitlinien- und Maßnahmenkatalog Projekt „Gemma raus!“:  
<http://gemmaraus.univie.ac.at/>

#### • Bewegungsangebote und Bewegungsförderung

Um Menschen zu mehr Bewegung – im Freizeitbereich genauso wie im Alltag – zu motivieren, bedarf es eines Angebots an frei zugänglichen Bewegungsgelegenheiten im öffentlichen Raum.

Im Sommer wie im Winter: öffentlichen  
Raum zur Bewegung nützen: Entsprechende Anreize  
erreichen mehr Menschen als eine  
qualitativ hochwertige Sportanlage<sup>[39]</sup>

### – Angepasst an die Bedürfnisse älterer Menschen sollten Bewegungsangebote:

- persönlich Sinn machen bzw. innerlich befriedigen
- ein affektives Erlebnis bzw. Lebensbereicherung geben
- qualitativ hochwertig sein
- über ein körperliches Training hinausgehend soziale und kognitive Kompetenzen ansprechen
- ganzheitlich - Körper & Geist fordern
- den individuellen Fähigkeiten und dem Leistungsniveau angepasst anregen, nicht anstrengend oder überfordernd sein
- spaß- und gelingensorientiert wirken
- integrativ, generationenübergreifend und gemeinschaftsfördernd sein
- offen für andere Ziel- und Altersgruppe sein<sup>[43]</sup>

Die offizielle WHO-Empfehlung lautet allgemein 10.000 Schritte pro Tag zurückzulegen. Dies ist für alte Menschen natürlich schwierig umzusetzen, aber: Zu Fuß gehen beansprucht den Körper ausgeglichen. Und als unterstützende Maßnahme für Rehabilitation und Therapie kann zu Fuß gehen auch im hohen Alter angewendet werden.<sup>[32]</sup> Durch moderate körperliche Aktivität ergeben sich positive Effekte auf die Ganggeschwindigkeit und das Gleichgewicht.<sup>[24]</sup>

**Empfehlung: Eine halbe Stunde 5 -  
6x pro Woche oder 2x 15 min flott gehen**



#### Infobox:

„Österreichischen Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung“:

<https://www.gesundheit.gv.at/Portal.Node/ghp/public/files/Bewegungsempfehlung-WEB.pdf>

In Niederösterreich wurde beispielsweise das Projekt "Los geht's! Jeder Schritt tut gut" zu mehr Alltagsbewegung initiiert. Im Rahmen des 10.000-Schritte-Programms informiert das „gesunde Niederösterreich“ zum Thema „Alltagsbewegung“ und „Gesundheit“.

**Früh übt sich! Wer seinen Alltag schon  
in jungen Jahren bewegungsreich gestaltet,  
wird dies auch im Alter beibehalten**



Von Vorteil ist, wenn schon früh mit der Integration von Bewegung in den Alltag begonnen wird. Europaweite Umfrageergebnisse vom Europarameter zeigen, wie wichtig es ist, bereits in jungen Jahren eine Regelmäßigkeit der körperlichen Betätigung zu entwickeln. Denn diejenigen, die früher bereits regelmäßig körperlich aktiv waren, bleiben dieser Gewohnheit auch bis ins hohe Rentenalter treu.<sup>[16]</sup> Wichtig ist es, sportliche Aktivitäten und Bewegung im Alltag schon vor dem Pensionsantritt in den täglichen Tagesablauf einzuplanen.



#### Infobox:

**Good-Practice Beispiel „gehen geht“:** „die umweltberatung“ bringt Kindern und Eltern die Vorteile des Schulweges zu Fuß näher

<http://www.umweltberatung.at/start.asp?ID=15707>

**Good-Practice Beispiel Walk-space.at:**

Mobilitätssensibilisierung in Schulen: <http://www.walkspace.at/pages/projekte.htm>





Fußgängerleitsystem  
Bad Vöslau, NÖ

## ➤ Persönliche Sicherheitsarbeit für den Alltag zu Fuß

Für die Menschen selbst sind insbesondere folgende Punkte wichtig und sollten die Grundlage jeder Informationsarbeit für ältere FußgängerInnen bilden:

### Zu Fuß unterwegs

- Auf gutes Schuhwerk achten, Hörgerät nicht vergessen
- Genügend Zeit nehmen
- v. a. in ländlichen Regionen/Überland: auf Sichtbarkeit achten, Reflektoren an der Kleidung helfen
- Medikamenteneinnahme, gesundheitliche Besonderheiten berücksichtigen

### Fit bleiben!

- Bewegung: mobil bleiben und sicherer bis ins hohe Alter im Verkehr unterwegs sein durch „Gehen in den Alltag einbauen“ Empfehlung: täglich 10.000 Schritte.
- Sportvereine: Anpassung der Sportvereine auf ein attraktives Angebot für ältere Menschen – besonders ältere Männer.
- Bedarf an Infrastruktur für Bewegung im Freien decken!
- Motivation entscheidend - Wissen und Tun sind zwei verschiedene Dinge.
- Vorteil: Gruppenerlebnis – Sozialfaktor - es braucht Motivation durch andere SeniorInnen, MultiplikatorInnen, Vorbilder.
- Verbreitung und Bewusstseinsbildung bei z.B. Seniorenmessen, Medien, Veranstaltungen (hinsichtlich Umweltbewusstsein: Zielgruppe v.a. ältere Frauen).



#### Tipp:

Siehe auch „NutzerInnenbroschüre - gut zu Fuß im höheren Alter“. Bestellung: [infra4@bmvit.gv.at](mailto:infra4@bmvit.gv.at)

## Quellenverzeichnis • Links

---

- [1] Aigner, A., Lebensqualität im Alter: Therapie und Prophylaxe von Altersleiden 2005: Springer Verlag.
- [2] Amt der NÖ Landesregierung, Verkehrsberuhigung 2011 - Bewährtes und Neues, 2011, Amt der NÖ Landesregierung Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr: St. Pölten.
- [3] Bednar, M., et al., Behindertenbericht 2008, 2009, Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz: Wien.
- [4] BOKU - Institut für Verkehrswesen, Égalité plus, in Égalité plus - Ein gleichberechtigter Alltag im Verkehrsgeschehen - Quantifizierung von mobilitätsbeeinträchtigten Personengruppen 2011, Universität für Bodenkultur Wien, Austrian Institut of Technology (AIT), TU-Wien Fachbereich Soziologie (ISRA).
- [5] Dangschat, J., et al., Mobilität und Verkehr im demografischen Wandel, in Mobilität mit Zukunft, VCÖ, Editor 2007: Wien.
- [6] de Jong, M., et al., What does walking mean for groups with special needs? - Tasks and how they are perceived in Pedestrians' Quality Needs. Final report of the COST Project 3582010, 2010, Walk 21: Cheltenham (United Kingdom).
- [7] Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Der Radverkehr in Zahlen, 2010: Wien.
- [8] Dietl, E. and Esberger, R., Straßenverkehrsunfälle 2007, 2008, Statistik Austria: Wien.
- [9] Dietl, E. and Esberger, R., Straßenverkehrsunfälle 2008, 2009, Statistik Austria: Wien.
- [10] Dietl, E. and Esberger, R., Straßenverkehrsunfälle 2009, 2010, Statistik Austria: Wien.
- [11] Dietl, E. and Esberger, R., Straßenverkehrsunfälle 2010, 2011, Statistik Austria: Wien.
- [12] Erhart, C., Mobile sein - dabei sein! - Sicher zu Fuß unterwegs, 2005, Verein "Ein Schritt ins Alter".
- [13] Furian, G., Kühnelt-Leddihn, A., and Bauer, R., Das Unfallrisiko auf Fußwegen, Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2011: Wien.
- [14] FUSS e.V. Senioren sicher mobil - Verkehrssicherheit für ältere Menschen. 2011; Available from: [www.senioren-sicher-mobil.de](http://www.senioren-sicher-mobil.de).
- [15] Fussverkehr Schweiz. Begegnungszonen. <http://www.begegnungszonen.ch/>.
- [16] Generaldirektion Bildung und Kultur, Sport und körperliche Betätigung, in Spezial-Eurobarometer 334 / Welle 72.3 – TNS Opinion & Social2010: Belgien.
- [17] Haber, P., Bewegung als gesundheitspolitische Chance für Gemeinden, in Sport & Gemeinde im Dialog 2011 (ÖISS Tagung) 2011.
- [18] Hanika, A., Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010-2030 mit Ausblick bis 2050 (ÖROK-Prognosen"), ÖROK, Editor 2010.
- [19] Herry Consult GmbH, Verkehr in Zahlen - Österreich, 2007, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Wien.
- [20] infas, Mobilität in Deutschland 2008 - Ergebnisbericht, 2010, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Bonn und Berlin.
- [21] Jupp, A., Bewegungsparcours für Seniorinnen und Senioren - Bewegungs(t)raum mit Zukunft?: Landeszentrale für Gesundheitsförderung in Rheinland-Pfalz e.V. (LZG).
- [22] Klimont, J., Kytir, J., and Leitner, B., Österreichische Gesundheitsbefragung 2006/2007, 2007, Statistik Austria. p. 340.
- [23] Kolb, M., PASEO – Bewegtes Altern in Wien, in Sport & Gemeinde im Dialog 2011 (ÖISS Tagung) 2011.
- [24] Landesinstitut für Gesundheit und Arbeit des Landes Nordrhein-Westfalen, Alltagsnahe Bewegungsförderung 60+ - Wissenschaftliche Grundlagen und Praxisimplikationen. Dokumentation der Regionalkonferenz „Bewegung im Alter“, 2010.
- [25] Limbourg, M. and Matern, S., Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr - Eine qualitative und quantitative Untersuchung (MOBIAL), in Mobilität und Alter2009, Eugen-Otto-Butz-Stiftung: Köln.
- [26] Lippert, W. Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr. 2004 <http://www.uni-protokolle.de/nachrichten/id/89933/>.

- [27] Mairinger, F., Sportentwicklungsplan Eisenstadt, 2009, Universität Wien: Eisenstadt.
- [28] Manin T. et al., Daily Activity Energy Expenditure and Mortality Among Older Adults. *Journal of the American Medical Association* (296) 2006: p. 171-179.
- [29] Mayr, L. Training: 30 Minuten für mehr Lebenszeit 2008; Available from: <http://www.netdoktor.at/nachrichten/?id=119174>.
- [30] Mayr, L. Die Bewegungswelt der Kinder hat sich verändert. 2010; Available from: [http://www.netdoktor.at/sprechstunde/interview\\_kolb.htm](http://www.netdoktor.at/sprechstunde/interview_kolb.htm).
- [31] Mühlenbruch, I. and Rönsch-Hasselhorn, B., The impact of an ageing society in Pedestrians' Quality Needs. Final report of the COST Project 3582010, Walk 21: Cheltenham (United Kingdom).
- [32] Niedermann, E., Thomas, C., and Schweizer, T., Zu Fuss im hohen Alter - sicher im Strassenverkehr, Fussverkehr Schweiz 2010: Zürich.
- [33] ORF Science. Spaziergänge stärken das Gedächtnis. 2010 <http://science.orf.at/stories/1665550/>.
- [34] Österreichische Forschungsgesellschaft Strasse-Schiene-Verkehr, Nicht motorisierter Verkehr, Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 03.02.12 - FußgängerInnenverkehr, 2004.
- [35] Österreichische Forschungsgesellschaft Strasse-Schiene-Verkehr, Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum (RVS) 02.02.36, 2010.
- [36] Regelin, P., Sturzprophylaxe durch Bewegung - Bewegungsprogramme für Kraft, Balance und Beweglichkeit im Alter, S. Ministerium für Arbeit, Gesundheit, Familie und Frauen Rheinland Pfalz, Deutschland, Editor 2010, Landeszentrale für Gesundheitsförderung in Rheinland-Pfalz e.V. (Hrsg.)
- [37] Simma, A. and Rauh, W., Senioren & Mobilität, in Wissenschaft & Verkehr, V. Österreich, Editor 1999, Verkehrsclub Österreich: Wien.
- [38] Statistik Austria. Körperliche Aktivität 2007; Available from: [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/gesundheitsdeterminanten/koerperliche\\_aktivitaet/026448.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/gesundheitsdeterminanten/koerperliche_aktivitaet/026448.html).
- [39] Statistik Austria, Bevölkerungspyramide am 1.1.2011 nach Staatsangehörigkeit, 2011.
- [40] Statistik Austria, Vorausberechnete Bevölkerungsstruktur für Österreich 2010-2075 laut Hauptszenario 2011, Statistik Austria.
- [41] Stefan, C., et al., In-Depth Analysis of Fatalities - Tiefenanalyse tödlicher Verkehrsunfälle, in Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, I.u.T. Bundesministerium für Verkehr, Editor 2008, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Wien.
- [42] Titze, S., Ring-Dimitriou, S., Schober, P.H., Halbwegs, C., et al., Österreichische Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung, 2010, Bundesministerium für Gesundheit, Gesundheit Österreich GmbH, Geschäftsbereich Fonds Gesundes Österreich (Hrsg.): Wien: Eigenverlag.
- [43] Verband der Elternvereine an den höheren und mittleren Schulen Wiens, FGÖ Präventionstagung „Leben in Bewegung“ 22.+23. April 2010, 2010.
- [44] walk-space.at - der Österreichische Verein für Fußgänger und Fußgängerinnen, FußgängerInnenseminar Wien 2009.
- [45] Walk-space.at - der Österreichische Verein für Fußgänger und Fußgängerinnen, Walk-space AWARD 2010 - Gute Lösungen für FußgängerInnen in Städten und Gemeinden Österreichs, 2010: Wien.
- [46] walk-space.at - Der österreichische Verein für FußgängerInnen. Fußgängercheck für Städte und Gemeinden. [cited 2011 21.07.2011]; Available from: <http://www.walk-space.at/startseitenartikel/service.html>.
- [47] Walter, E., et al., Fussverkehr - Unfallgeschehen, Risikofaktoren und Prävention, in Sicherheitsdossier2007.
- [48] World Health Organization, WHO, The European Health Report. Public health action for healthier children and populations., 2005: WHO Regional Office for Europe: Copenhagen.
- [49] Zenker, A. Auch alte Menschen haben ein Recht auf Mobilität. 2011 11.5.2011; Available from: <http://www.rotekreuz.at/wien/berichten/aktuelles/presseaussendung/datum/2011/02/16/oeamtc-rote-kreuz-fordern-auch-alte-menschen-h/>.
- [50] Zentrum für Generationen & Barrierefreiheit. Broschüren für SeniorInnen. 2011; Available from: <http://www.zgb.at/seniorinnen/broschueren.php>.







## Die 8 goldenen Regeln

1. Nehmen Sie Ihre Stärken und Schwächen bewusst wahr.
2. Planen Sie Ihre Route schon im Vorhinein.
3. Achten Sie auf wetterfeste Ausrüstung.
4. Bei der Einnahme von Medikamenten erhöhte Vorsicht.
5. Achten Sie auf Ihrem Weg auf Stolperfallen (Glatteis, Gehsteigkanten, Unebenheiten, Nässe ...)
6. Nehmen Sie sich zum Queren der Straße die nötige Zeit.
7. Wenn Sie Bus, Straßenbahn oder Bahn benutzen, lassen Sie sich nicht stressen und fragen Sie auch einmal um Hilfe wenn Sie diese benötigen.
8. Bleiben Sie in Bewegung und nutzen Sie alle Möglichkeiten sich im Alltag zu bewegen.