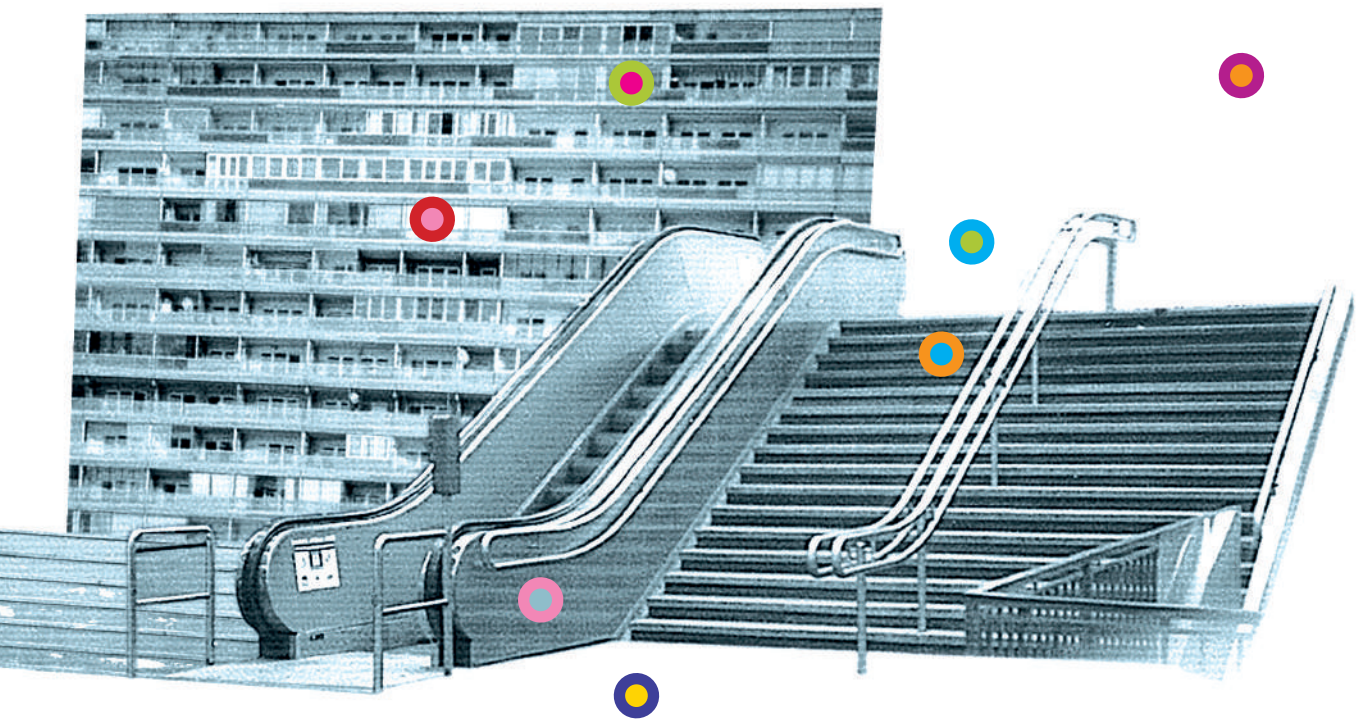
sozial
MINISTERIUM

Unterwegs im Leben

Denkanstöße für eine
alter(n)sgerechte Gestaltung
des öffentlichen Raums

Ein Leitfaden



Unterwegs im Leben

Denkanstöße für eine
alter(n)sgerechte Gestaltung
des öffentlichen Raums

Ein Leitfaden

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:
Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz
Stubenring 1, 1010 Wien

Redaktion:
Dr.in Elisabeth Hechl, Mag.a Yvonne Giedenbacher,
Mag.a Anita Rappauer, Mag. Michael Stadler-Vida

Projektteam:
Mag.a Yvonne Giedenbacher, Mag.a Anita Rappauer,
Mag. Michael Stadler-Vida

Verlags- und Herstellungsort:
Wien

Layout:
Mag.a Barbara Waldschütz, kolkhos.net GmbH

Druck:
Druckerei Seitz, Strasshof

1. Auflage:
Wien 2015 (Stand: August 2015)

Alle Rechte vorbehalten:
Jede Verwertung (auch auszugsweise) ist ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig. Dies gilt insbesondere für jede Art der Vervielfältigung, der Übersetzung, der Mikroverfilmung, der Wiedergabe in Fernsehen und Hörfunk sowie der Verarbeitung und Einspeicherung in elektronische Medien, wie z. B. Internet oder CD-Rom.

Bestellmöglichkeit:
queraum. kultur- und sozialforschung
Obere Donaustraße 59/7a
1020 Wien
E-Mail: service@queraum.org
Telefon: 01 / 958 09 11

Download von:
www.sozialministerium.at/site/Soziales/Seniorinnen_und_Senioren
www.queraum.org/pdfs/Unterwegs_im_Leben.pdf

INHALTSVERZEICHNIS

Orientierungshilfe **5**
Über diesen Leitfaden

Älter werden, mobil bleiben **9**
Gute Gründe eine alter(n)sgerechte Umwelt

Gehen **15**

Fahren **21**
Unterwegs mit dem Fahrrad 23
Unterwegs mit dem Auto 26
Unterwegs mit den öffentlichen Verkehrsmitteln 30
Unterwegs mit dem Mikro-ÖV 36

Sich orientieren **39**

Innehalten **45**

Sich sicher fühlen **51**

Teilhaben **59**

Rück- und Ausblick **69**
15 Denkanstöße für eine alter(n)sgerechte Gestaltung des öffentlichen Raums

Anhang **75**
Danksagung **76**
Glossar **77**
Quellen **81**
Zum Weiterlesen **84**
Links **88**

ORIENTIERUNGSHILFE

Über diesen Leitfaden

Wir freuen uns, dass Sie sich für die Mobilität älterer Menschen interessieren und diesen Leitfaden zur Hand genommen haben!

Worum geht's bei „Unterwegs im Leben"?

„Unterwegs im Leben. Denkanstöße für eine alter(n)sgerechte Gestaltung des öffentlichen Raums" möchte dafür sensibilisieren, wie wichtig Mobilität für ein gesundes und →*aktives Altern* ist, und Möglichkeiten aufzeigen, wie ältere Menschen dabei unterstützt werden können, möglichst lange mobil zu bleiben. Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für ein aktives Leben in der Gemeinschaft. Sie bedeutet Unabhängigkeit und eröffnet die Möglichkeit zur Teilhabe. Mobilität leistet auf diese Weise einen positiven Beitrag zum →*aktiven Altern*.

Dieser Leitfaden liefert nicht nur Argumente für eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums, sondern auch Informationen und Ideen, was alles zu einer solchen Gestaltung dazugehört – oder dazugehören könnte. Dabei geht es oft nicht nur um rein bauliche Maßnahmen, wie etwa Leitsysteme, Gehsteigabsenkungen oder Treppenlifte. Neben baulichen Hindernissen gibt es nämlich noch viele weitere Aspekte, die älteren Menschen – aber nicht nur diesen – die Fortbewegung und den Aufenthalt im öffentlichen Raum erschweren können.

Für wen ist dieser Leitfaden gedacht?

„Unterwegs im Leben" richtet sich an Menschen, die sich mit Fragen der Mobilität und/oder dem Thema Alter(n) beschäftigen – sei es, weil sie als Mitglied von Gemeinde- oder Stadtverwaltungen Um- oder Neuplanungen in Auftrag geben oder an Planungsprozessen beteiligt sind, weil sie in einem Unternehmen für das Thema Barrierefreiheit zuständig sind, weil sie sich als politische EntscheidungsträgerInnen für die Folgen des →*demografischen* Wandels interessieren, weil sie sich als VerkehrsexpertInnen für die Bedürfnisse älterer Zielgruppen einsetzen möchten oder in einer Organisation mit und für ältere Menschen arbeiten.

Dieser Leitfaden richtet sich nicht vorrangig an PlanerInnen, wie etwa StadtplanerInnen oder ArchitektInnen, wenngleich auch diese Personengruppe von der Auseinandersetzung mit den Themen dieses Leitfadens profitieren kann – etwa in Fragen eines erweiterten Konzeptes von Barrierefreiheit (vgl. dazu z.B. das Kapitel „Teilhaben") oder aufgrund der vielen und vielfältigen Praxisbeispiele, die zeigen, an welchen Punkten man ansetzen kann.

Wer und was ist gemeint?

Wenn in diesem Leitfaden von „älteren Menschen" die Rede ist, sind Menschen in der nachberuflichen Lebensphase, also Seniorinnen und Senioren mit Mobilitätseinschränkungen gemeint. Eine Abgrenzung unserer Zielgruppe nur entlang des →*chronologischen Alters* ist wenig sinnvoll, wenngleich die Wahrscheinlichkeit sensorischer, motorischer und kognitiver Einschränkungen mit zunehmendem Alter steigt.

Bedenken Sie jedoch, dass nicht nur Seniorinnen und Senioren von Mobilitätseinschränkungen betroffen sind. Auch jüngere Menschen können von einer barrierefreien Gestaltung der Umwelt profitieren – sei es, weil sie permanent oder temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, etwa aufgrund einer Behinderung oder Verletzung, sei es, weil sie mit einem Kinderwagen oder mit schwerem Gepäck bzw. Einkaufstaschen unterwegs sind. Von einer barrierearmen oder sogar barrierefreien Umwelt profitieren alle Menschen – früher und/oder später!

Eine Faustregel besagt, dass Barrierefreiheit „für 10 % unerlässlich, für 30 % notwendig und für 100 % komfortabel" ist [barriere-check.at].

Wenn in diesem Leitfaden von „Mobilität" die Rede ist, meinen wir alltägliche Mobilität – also die Fortbewegung, die für die Erfordernisse des Alltags wichtig ist. Wir gehen nicht speziell auf das Reisen ein, auch wenn es natürlich Berührungspunkte mit unserem Thema bietet.

Außerdem wenden wir uns in diesem Leitfaden sowohl dem urbanen als auch dem ländlichen Raum zu. Beide Raumtypen haben ihre Besonderheiten und Anforderungen – für PlanerInnen und für jene Menschen, die unterwegs sind. Wie bereits erwähnt, geben wir auch Hinweise darauf, welche weiteren Faktoren, abseits baulicher Barrieren, eine Rolle für die Mobilität spielen können. Individuelle oder soziale Faktoren – das Miteinander der

unterschiedlichen Gruppen, das Engagement für die Gemeinde, das subjektive Gefühl von Sicherheit etc. – können Mobilität befördern oder sie hemmen. Wir werden so oft wie möglich auch solche Themen ansprechen und entsprechende Beispiele bieten. Auf diese Weise möchten wir dazu einladen, das Thema Mobilität so umfassend wie möglich zu betrachten und anzugehen. Auch allgemeine infrastrukturelle Themen möchten wir zumindest kurz andiskutieren. Denn: Was bringt mir eine barrierefreie Umgebung, wenn ich nirgendwo in der Umgebung mehr einkaufen kann? Menschen – nicht nur ältere – brauchen auch Orte, die sie besuchen können – Orte, an denen sie sich willkommen fühlen.

Wie lässt sich dieser Leitfaden verwenden?

Wie Sie bereits bemerkt haben, gehen wir in diesem Leitfaden das Thema Mobilität sehr umfassend an. Das führt dazu, dass wir nicht jedes Thema bis ins kleinste Detail aufarbeiten können. Wann immer möglich, verweisen wir auf interessante Projekte, Links oder Literaturtipps zum Thema, damit Sie sich bei Interesse genauer informieren können. Wir möchten Ihnen Ideen und Denkanstöße liefern. Besonders wichtig sind uns in diesem Zusammenhang auch die Beispiele aus der Praxis: Sie zeigen, wie andere Organisationen oder Gemeinden bestimmte Probleme gelöst haben. Wir sind davon überzeugt, dass sich aus diesen praktischen Erfahrungen viel lernen lässt.

Alle Kapitel in diesem Leitfaden haben etwas mit dem Thema Mobilität zu tun – entweder handeln sie von verschiedenen Mobilitätsarten (z.B. Gehen, Fahren) oder sie wenden sich anderen wichtigen Themen im Zusammenhang mit der Mobilität älterer Menschen zu (z.B. Innehalten, Teilhaben). Wenn Sie sich für ein Thema besonders interessieren, können Sie ohne Probleme bei dem jeweiligen Kapitel einsteigen.

Jedes Kapitel behandelt die wichtigsten Themen, bietet leichtverständliche Zahlen, Daten und Fakten, gibt Tipps für die weitere Recherche oder Lektüre und bietet Ihnen eine Reihe von Beispielen aus der Praxis. Begriffe, die vielleicht weniger geläufig sind, sind markiert und werden im Glossar am Ende dieses Leitfadens näher erläutert. Auf den letzten Seiten finden Sie auch eine Reihe von Literatur- und Linktipps.

Wie ist dieser Leitfaden zustande gekommen?

Für diesen Leitfaden wurden Expertinnen und Experten aus den Bereichen Mobilität und Alter(n) interviewt. Die meisten unserer InterviewpartnerInnen haben sich auch an einem Workshop beteiligt, bei dem wir gemeinsam die wichtigsten Themen diskutieren und weiterentwickeln konnten. Die Zitate, auf die Sie in diesem Leitfaden stoßen werden, stammen aus den Gesprächen bzw. aus dem Workshop mit diesen ExpertInnen, bei denen wir uns ganz herzlich bedanken! Eine Liste unserer GesprächspartnerInnen finden Sie im Anhang.

ÄLTER WERDEN, MOBIL BLEIBEN

GUTE GRÜNDE FÜR EINE ALTER(N)SGERECHTE UMWELT

Der öffentliche Raum hat Aufmerksamkeit verdient. Er hat politisches Gewicht und ist entsprechend umkämpft – etwa in der Frage, wie viel Privatisierung und Kommerzialisierung zugelassen werden soll –, er ist wichtig für die Gemeinschaftsbildung und den sozialen Zusammenhalt in einer Gesellschaft und bestimmt unsere Lebensqualität entscheidend mit.

Öffentlicher Raum steht per definitionem allen Menschen offen, ist für alle zugänglich – theoretisch. In der Praxis sieht die Sache ganz anders aus. Denn viele Menschen sind von der Nutzung des öffentlichen Raums – zumindest teilweise – ausgeschlossen. Ältere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gehören zu dieser Personengruppe. Es gibt in diesem Bereich noch viel zu tun, und es gibt viele gute Gründe, so bald wie möglich damit anzufangen.

Demografischer Wandel

„Im Hinblick darauf, dass es immer mehr ältere Menschen werden, sollte man den öffentlichen Raum fit machen für Ältere, damit diese auch eine gewisse Lebensqualität haben." [Renate Skarbal, Katholisches Bildungswerk]

Heute sind mehr als zwei Millionen Menschen in Österreich 60 Jahre und älter. [statistik.at a] Das heißt, Seniorinnen und Senioren stellen etwa ein Viertel der österreichischen Bevölkerung. Ein Blick auf die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung zeigt, dass ältere Menschen in Zukunft einen noch größeren Teil der Bevölkerung ausmachen werden: Waren im Jahr 2014 noch 18,4 Prozent der österreichischen Bevölkerung 65 Jahre und älter, werden es 2030 23,6 Prozent und 2050 27,9 Prozent sein. [statistik.at b] Das heißt, in etwa mehr als drei Jahrzehnten wird deutlich mehr als ein Viertel der Bevölkerung 65 Jahre und älter sein. Die Tatsache, dass wir – als Individuen und als Gesellschaft – immer älter werden, ist eine unglaubliche Chance. Doch wir sollten uns – individuell wie gesamtgesellschaftlich – gut darauf vorbereiten, um auch in Zukunft möglichst aktiv und selbstbestimmt leben zu können.

Grundbedürfnis Mobilität

Ein aktives und selbstbestimmtes Leben ist untrennbar mit Mobilität verbunden. Befragt man ältere Menschen danach, was Mobilität für sie bedeutet, werden folgende Aspekte genannt:

Mobilität ist ...

... Bewegung und damit ein menschliches Grundbedürfnis.

... Bewegung im Freien, in der Natur oder einer natürlichen Umgebung.

... ein soziales Bedürfnis, wichtig für Integration und Teilhabe.

... Ausdruck persönlicher Autonomie und Freiheit.

... Quell neuer Eindrücke, Anregung und Abwechslung.

... ein Ausdruck von Lebenskraft.
[Mollenkopf/Flaschenträger 2001, 68–69]

Nicht umsonst ist auch im österreichischen Seniorenbericht des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz davon die Rede, dass zu einer „entsprechenden Lebensqualität (...) vor allem Mobilität (gehört)". [BMASK 2015a, 26]

Mit dem Ausstieg aus dem Erwerbsleben ändert sich das Mobilitätsverhalten grundlegend. Der tägliche Weg zur Arbeit entfällt, der Freizeitverkehr – viel davon zu Fuß (siehe Kapitel „Gehen") – wird wichtiger. Die Wege werden mit zunehmendem Alter auch weniger und kürzer. Mobil zu sein bedeutet für ältere Menschen nicht nur Lebensqualität, Mobilität wirkt auch gesundheitsfördernd und lebenserhaltend. [Echterhoff 2005, 135] Mobilität ist Voraussetzung für ein aktives Leben im Alter und reduziert das Risiko sozialer Isolation. [Kaiser/Kraus o.J., 170]

„Wenn man mit einem Kinderwagen unterwegs ist, hat man natürlich oft ähnliche Bedürfnisse." [Christine Neuhold, Styria Vitalis]

Individuum und Umwelt im Wechselspiel

Mobil oder nicht mobil zu sein ist keine fixe Eigenschaft eines Individuums. Die Möglichkeit zur Mobilität entsteht vielmehr im Wechselspiel von Individuum und Umwelt. Ein Mensch bringt Fähigkeiten, Eigenschaften, Erfahrungen und Verhalten mit und trifft auf eine Umwelt, die es ihm leichter oder schwerer machen kann, selbstständig unterwegs zu sein. Jüngere Menschen ohne Beeinträchtigungen können widrige Umweltbedingungen (z.B. schneller Verkehr, schlechte Sicht, Hindernisse) vielleicht noch kompensieren, wenn aber zum Beispiel das Sehen und Hören zunehmend schwerer fallen oder die Reaktionsfähigkeit sich verlangsamt, wirken sich ungünstige Umweltbedingungen – egal, ob natürliche, bauliche oder soziale – stärker aus. [Mollenkopf/Flaschenträger 2001, 70]

Umgekehrt kommt eine gut gestaltete barrierefreie Umwelt allen Menschen zugute. Umfassende Barrierefreiheit im Sinne des →*Design for all* erhöht die Sicherheit aller und schafft vor allem für jene Menschen bessere Rahmenbedingungen, die dauernd oder temporär beeinträchtigt sind – etwa aufgrund einer Körper- oder Sinnesbehinderung, einer Verletzung oder weil sie gerade mit einem Kinderwagen unterwegs sind (siehe auch „Orientierungshilfe").

Eine nutzungsfreundliche und barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums bedeutet, dass es den Menschen leicht gemacht wird, sich zurechtzufinden, den Raum möglichst selbstständig zu nutzen und sich dabei sicher zu fühlen.

„Nachhaltige Mobilität für alle ist ein wichtiges und oft zu wenig beachtetes Ziel. Es braucht hohe Priorität in allen Planungen und Maßnahmen."
[Bettina Urbanek, VCÖ]

Wird bereits bei der Planung möglichen Barrieren entgegengesteuert, entfallen kostspielige Umbaumaßnahmen. Auch eine „Politik der kleinen Schritte" ist in vielen Fällen sinnvoll, denn häufig sind es Kleinigkeiten, die den Menschen unterwegs das Leben unnötig schwer machen.

Barrierefreiheit in Unternehmen per Gesetz

Lesetipp:
Die Broschüre „Barrierefreiheit. Eine Herausforderung und eine Chance für die Wirtschaft", herausgegeben von der Wirtschaftskammer Österreich, bietet alle wichtigen Informationen zum Thema.

Ab 1. Jänner 2016 gilt das „Bundes-Behinderten-Gleichstellungsgesetz" (BGStG) für alle Unternehmen in Österreich. Das bedeutet, dass alle Waren, Dienstleistungen und Informationen, die für die Öffentlichkeit bestimmt sind, barrierefrei angeboten werden müssen. Barrierefrei bedeutet, dass Gebäude, Verkehrsmittel, Gegenstände, Dienstleistungen, Informationen etc. von Menschen mit einer Behinderung, die länger als sechs Monate dauert, selbstständig genutzt werden können.

Gute Gründe für eine alter(n)sgerechte Umwelt

CHECKLISTE

- Der öffentliche Raum sollte allen Menschen offenstehen und für alle zugänglich sein.
- Der demografische Wandel vergrößert die Zielgruppe und erhöht die Dringlichkeit für eine gute Gestaltung des öffentlichen Raums und der Verkehrssysteme.
- Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Sie erhöht die Lebensqualität und fördert die Gesundheit.
- Mobilität entsteht im Wechselspiel zwischen Individuum und Umwelt – (Im-)Mobilität ist nicht einfach eine fixe „Eigenschaft" eines Menschen.
- Eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums kommt allen Menschen zugute.
- Wer Barrieren bereits in der Planung eliminiert, kann auf lange Sicht Kosten sparen.
- Auch eine „Politik der kleinen Schritte" kann manchmal sinnvoll sein.
- Barrierefreiheit ist kein Entgegenkommen, sondern gesetzlich vorgegeben.

GEHEN

Ältere Menschen gehen besonders viel zu Fuß – mehr als die meisten anderen Altersgruppen. Sie legen dabei hauptsächlich kurze Strecken in ihrer Wohnumgebung zurück, vor allem um Einkäufe zu erledigen oder Freizeitbeschäftigungen nachzugehen. [Gerlach 2007]

Wussten Sie schon, dass ...
... 86% aller Älteren als Fußgänger und Fußgängerinnen am Straßenverkehr teilnehmen? In Österreich legen ältere Frauen und Männer etwa die Hälfte ihrer Alltagswege zu Fuß zurück.[VCÖ 2012] Studien aus Deutschland zeigen, dass Menschen im Alter zwischen 60 und 80 Jahren täglich durchschnittlich etwa 20 Minuten zu Fuß im Straßenverkehr unterwegs sind. Mit 85 Jahren beträgt die Aufenthaltsdauer noch etwa 15 Minuten, bei den 90-Jährigen sind es noch knapp fünf Minuten täglich. [Limbourg/Matern 2009, 110]

Damit sich ältere Menschen mit Bewegungseinschränkungen gut im eigenen Wohnumfeld bewegen können, braucht es sichere, komfortable und barrierefreie Geh- und Überwege ebenso wie angenehme und attraktive Plätze mit genügend Möglichkeiten, um Pausen einzulegen (siehe Kapitel „Innehalten").

Ein bewegungsfreundliches Wohnumfeld berücksichtigt insbesondere folgende Aspekte:

Direkte Wegeverbindungen erhöhen den Komfort

Gerade für ältere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen können lange Wegstrecken und Umwege eine zusätzliche Barriere und Belastung darstellen. Durchgehend nutzbare und barrierefreie Routen sind daher enorm hilfreich. Diese ermöglichen es FußgängerInnen, den kürzesten Weg zu nehmen.

In der Stadt können beispielsweise bestehende Durchgänge geöffnet, bei Bauprojekten neue Durchgänge geschaffen werden. Wie dadurch schrittweise ein engmaschiges Netz von attraktiven Fußwegen abseits befahrener Straßen entstehen kann, zeigt die umfassende Planung im dritten Wiener Gemeindebezirk.

Praxisbeispiel: So kann's gehen: Landstraßer Durchgänge (Seite 18)

Ausreichend Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger schaffen

Wussten Sie schon, dass ...
... 26 % der Frauen und 15 % der Männer über 74 Jahren eine Gehhilfe zur Bewältigung von 500 Metern benötigen? [BMG 2012]

Viele ältere Frauen und Männer sind auf Geh- und Bewegungshilfen, zum Beispiel einen Stock, einen Rollator oder einen Rollstuhl, angewiesen. Ähnlich wie Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck benötigen sie daher mehr Platz, um sich sicher und bequem fortbewegen zu können. Zudem können Stadtmöblierung (z.B. Bänke), Bäume, Verkehrszeichen oder Werbeflächen Hindernisse für mobilitätseingeschränkte oder sehbeeinträchtigte Personen darstellen.

Gehwege sicher gestalten

Ältere Fußgänger und Fußgängerinnen sind besonders stark gefährdet, sich bei Unfällen auf Gehwegen schwer oder sogar tödlich zu verletzen. Besonders häufig sind Stürze durch Ausrutschen, Stolpern oder Zusammenstöße mit anderen Personen. [KfV 2011, 63] Insbesondere unebene Oberflächen können zu Stolperfallen werden. Es ist daher wichtig, die Gehwege sauber zu halten und bei der Gestaltung griffige und gleitsichere Materialien einzusetzen.

Wussten Sie schon, dass ...
... Menschen ab 65 Jahren überdurchschnittlich häufig auf dem Gehsteig verunfallen? Beinahe jede zweite verletzte Fußgängerin bzw. jeder zweite verletzte Fußgänger (45,5 Prozent) über 60 Jahren kommt auf Fußwegen infolge von Stürzen zu Schaden. Frauen sind allgemein stärker betroffen als Männer. [KfV 2011, 13]

Ausreichende und geeignete Fußgängerübergänge erhöhen die Sicherheit

Die Anzahl und die Ausstattung von Überquerungsstellen haben für ältere Frauen und Männer mit Mobilitätseinschränkungen oder Sinnesbeeinträchtigungen eine besondere Bedeutung. Anstatt längere Fußwege auf sich zu nehmen, um zur nächsten Ampel oder zum nächsten Zebrastreifen zu gelangen, nehmen Menschen jeden Alters gerne eine Abkürzung und überqueren die Fahrbahn an ungesicherten Stellen. Speziell für ältere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bedeutet das ein besonders hohes Unfallrisiko.

Wussten Sie schon, dass ...
... ein Großteil der Verkehrsunfälle, an denen ältere Fußgängerinnen und Fußgänger beteiligt sind, beim Queren einer Fahrbahn an ungesicherten Stellen außerhalb von Knotenpunkten geschieht? [Boenke 2010]

Um zur Sicherheit älterer Fußgängerinnen und Fußgänger beizutragen, bedenken Sie bei der Planung und Gestaltung von Überquerungsstellen daher, dass diese

- dem Umfeld entsprechend in ausreichender Anzahl vorhanden sind,
- für den Kraftfahrzeug- und den Fußgängerverkehr deutlich erkennbar sind,
- eine ausreichende Sicht auf die Fahrbahn ermöglichen,
- möglichst kurz gehalten sind,
- eventuell durch Mittelinseln unterbrochen werden, die ein einfacheres Überqueren und Verweilen ermöglichen,
- mit visuellen, akustischen und taktilen Signalanlagen ausgestattet sind und
- Grünphasen haben, die auf die Geschwindigkeit von langsameren Fußgängern und Fußgängerinnen Rücksicht nehmen.

„Oft liegen Bereiche für Zu-Fuß-Gehende und Fahrradfahrende im Straßenraum beengt nebeneinander. In der Planung der Infrastruktur ist es daher wichtig, möglichst viel Platz fürs Radfahren und Zufußgehen umzusetzen." [Maria Grundner, Mobilitätsagentur Wien]

„Wenn sich ein Verkehrssystem an den schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen ausrichtet, dann ist es insgesamt gut." [Bettina Urbanek, VCÖ]

Gehen – ein emotionales und gesundheitsförderndes Erlebnis

„Zurück zur Einfachheit, alles ein bisschen langsamer." [Ewald Muzler, Agendagruppe Begegnung im Freihausviertel]

Gerade für ältere Menschen bedeutet Gehen nicht nur, einen konkreten Ort zu erreichen oder von einem Verkehrsmittel zum nächsten zu gelangen. Aus den eigenen vier Wänden rauszukommen und sich in der Natur und an der frischen Luft bewegen zu können, ist auch ein Ausdruck von Leben und Lebensqualität. Für viele bilden Spaziergänge und Stadtbummel gute Möglichkeiten, körperlich aktiv zu sein und die Freizeit zu gestalten.

Um ältere Frauen und Männer dazu zu animieren, sich auf den Weg zu machen, braucht es ein barrierefreies und sicheres Wegenetz. Damit alleine ist es jedoch noch nicht getan. Vielmehr geht es darum, ein attraktives Wohnumfeld zu schaffen, das das emotionale Erleben berücksichtigt und zur Bewegung einlädt (siehe dazu auch das Kapitel „Innehalten").

Wussten Sie schon, dass ... ... sich Spaziergänge positiv auf den Stoffwechsel, das Immunsystem, die Muskulatur und das Herz-Kreislaufsystem auswirken? Bewegung fördert außerdem die geistige Leistungsfähigkeit und senkt das Sturzrisiko, selbst bei hochbetagten Männern und Frauen. [Gesundheit Berlin-Brandenburg o.J.]

Es müssen nicht immer rein bauliche Maßnahmen sein, die den öffentlichen Raum anregend und spannend machen. Es gibt inzwischen eine Reihe von Initiativen, die das Gehen zu einem gemeinsamen Erlebnis machen und die Menschen dazu einladen, neue Wege zu entdecken.

Praxisbeispiel: Geh-Cafés in Wien (Seite 19)
Praxisbeispiel: Berliner Spaziergangsgruppen (Seite 19)
Praxisbeispiel: Rundgang mit Tiefgang (Seite 19)
Praxisbeispiel: Gemeinsam Gehen (Seite 20)

Praxisbeispiele

PRAXISBEISPIEL

So kann's gehen: Landstraßer Durchgänge

Lesetipp:
Der Leitfaden „Mobil im Grätzel", herausgegeben von der Gebietsbetreuung Stadterneuerung, gibt Ihnen einen kompakten und guten Überblick über das Thema Barrierefreiheit in seinen verschiedenen Facetten.

Mit einem umfassenden Netzansatz und einer langfristigen Planung für den gesamten Bezirk hat es sich die Bezirksvorstehung von Wien Landstraße zum Ziel gesetzt, ein attraktives Fußwegenetz zu schaffen. Bereits vorhandene Durchgänge sind für Fußgängerinnen und Fußgänger geöffnet. Bei der Umsetzung von Bauprojekten werden Vorschläge für die Schaffung von neuen Durchgängen berücksichtigt. Mit jeder Maßnahme wird das Wegenetz dichter und wird es den Menschen erleichtert, eine möglichst kurze Strecke abseits der Autofahrbahnen zu Fuß zu gehen.

Die *Landstraßer Durchgänge* wurden mit dem *Walk-Space-Award* 2010 – Landespreis Wien prämiert. Mehr dazu finden Sie unter *www.walk-space.at*

Geh-Cafés in Wien

PRAXISBEISPIEL

Geh-Cafés ermöglichen es, Themen des Fußverkehrs in entspannter Atmosphäre zu diskutieren und bei geführten Stadtspaziergängen zu erleben. Dabei kann es sich um lokale Fragestellungen aus einem Grätzel ebenso wie um auf ganz Wien bezogene Themen handeln. Gestartet wird mit einem geführten Spaziergang von einer halben bis einer Stunde. Danach gibt es in einem Lokal oder im Freien die Möglichkeit, bei Kaffee und Saft über das Gesehene und Erlebte zu diskutieren. Zum *Geh-Café* werden Menschen aus dem Grätzel, am Fußverkehr interessierte Menschen, EntscheidungsträgerInnen sowie ExpertInnen eingeladen.

Näheres zu den *Geh-Cafés* und ähnlichen Veranstaltungen finden Sie unter *www.wien.gv.at/verkehr/zufussgehen/veranstaltungen/index.html*

Berliner Spaziergangsgruppen

PRAXISBEISPIEL

Die *Berliner Spaziergangsgruppen* sind ehrenamtlich begleitete regelmäßige Spaziergänge im Stadtteil. Das Angebot richtet sich an ältere Frauen und Männer mit und ohne Mobilitätseinschränkungen. Das gemeinschaftliche Erleben steht dabei im Mittelpunkt – nicht die sportliche Betätigung. Die Dauer der Spaziergänge und Strecken orientiert sich ausschließlich an den Wünschen und körperlichen Möglichkeiten der Teilnehmenden. Organisiert und koordiniert werden die Gruppen durch soziale Einrichtungen vor Ort, die meist auch Ausgangspunkt für die Spaziergänge sind.

Wenn Sie mehr über die *Berliner Spaziergangsgruppen* wissen möchten: Der Leitfaden „Schritt für Schritt zu mehr Gesundheit im Alter", herausgegeben von der Gesundheit Berlin-Brandenburg e.V., gibt hilfreiche Tipps zur Gestaltung und Organisation eines solchen Bewegungsangebotes.

Rundgang mit Tiefgang

PRAXISBEISPIEL

Die Stadt Köln hat in verschiedenen Stadtteilen Rundgänge geplant, die zu lokalen Sehenswürdigkeiten und Besonderheiten führen. Das Angebot ist auf die Bedürfnisse älterer Menschen abgestimmt. So werden öffentliche Toiletten, Sitzgelegenheiten etc. in den kleinen Stadtplänen ausgewiesen. Die Rundgänge sollen Geist und Körper anregen und für Bewegung und neue Kontakte Anreize schaffen.

Unter *www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/gesundheit/gesund-im-alter/rundgaenge-mit-tiefgang* finden Sie weitere Informationen zu dieser Initiative.

PRAXISBEISPIEL

Gemeinsam Gehen

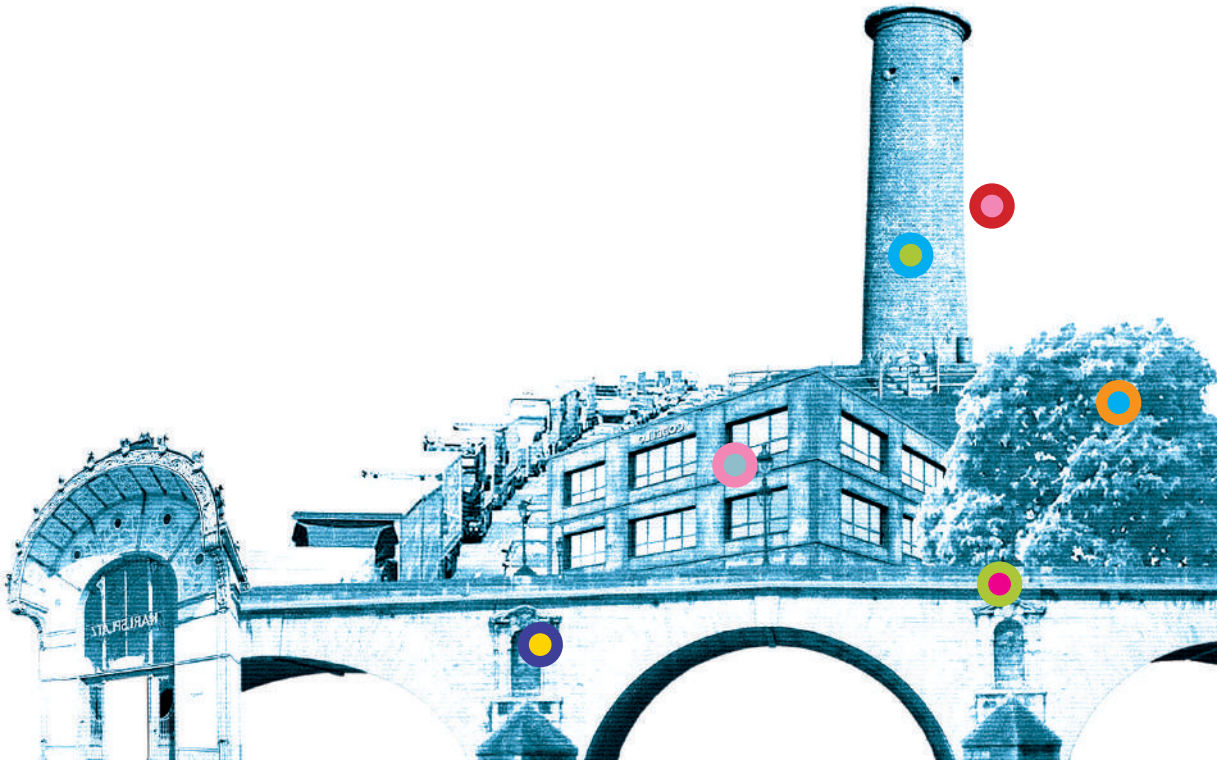
In dem vom *Fonds Gesundes Österreich* geförderten und von *Styria vitalis* durchgeführten Projekt wurden mehrere Gemeinden in der Steiermark dabei unterstützt, fußgängerInnenfreundliche Sozialräume für Menschen im Alter von 65+ zu schaffen. Gemeinsam mit älteren Frauen und Männern fanden Sozialraumbegehungen statt, bei denen die Stärken und Schwächen des öffentlichen Raums aufgezeigt wurden. Es wurden Übersichtskarten für die Gemeinden entwickelt, auf denen für Ältere wichtige Infrastrukturelemente abgebildet sind. Außerdem wurden ehrenamtliche Begleitdienste aufgebaut sowie niederschwellige Gehen-Treffen, Themenrundgänge und Gehen-Events angeboten.

Das Projekt wurde von Juli 2011 bis September 2013 umgesetzt. Mehr dazu finden Sie unter *www.styriavitalis.at/informationservice/projektarchiv/gemeinsam-gehen*

CHECKLISTE

Woran erkennen Sie, dass die Umgebung fußgängerInnengerecht und bewegungsfreundlich ist?

- ○ Es gibt direkte Wegverbindungen, die kurze Wege ermöglichen.
- ○ Die Gehwege bieten genügend Platz für FußgängerInnen mit Geh- und Bewegungshilfen, schwerem Gepäck, Kinderwägen und Ähnliches.
- ○ Die Wege sind frei von Hindernissen wie zum Beispiel Papierkörben, Hinweistafeln, Hydranten und werden regelmäßig gewartet.
- ○ Die verwendeten Belagsmaterialien sind gleitsicher und griffig.
- ○ FußgängerInnenübergänge sind in ausreichendem Maße vorhanden und ermöglichen ein sicheres Überqueren der Straße.
- ○ Die Umgebung lädt zum Spazieren und Verweilen ein.



FAHREN

Wie auch bei jüngeren Menschen ist das Verkehrsverhalten von älteren Frauen und Männern individuell sehr unterschiedlich. Ob sie sich für das Auto, das Fahrrad oder für öffentliche Verkehrsmittel entscheiden oder doch am liebsten zu Fuß unterwegs sind, hängt von persönlichen Vorlieben, vom Gesundheitszustand, der Verfügbarkeit und Zugänglichkeit einzelner Verkehrsmittel und nicht zuletzt von den finanziellen Möglichkeiten ab. Das Mobilitätsverhalten älterer Frauen und Männer ist im Vergleich zu jenem jüngerer Menschen davon geprägt, dass Arbeitswege wegfallen und altersbedingte körperliche Einschränkungen bestehen können.

Wussten Sie schon, dass ...
... Seniorinnen und Senioren drei Viertel ihrer Alltagswege autofrei zurücklegen? Mehr als die Hälfte dieser Wege wird zu Fuß gegangen, jeder achte Weg wird mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren und sechs Prozent der Alltagswege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. [VCÖ 2012]

In einer österreichischen Studie wurden Personen im Alter von 55+ (wohnhaft im ländlichen Raum) je nach ihrem Mobilitätsverhalten in **drei Mobilitätstypen** eingeteilt [vgl. Aigner-Breuss et al. o.J., 13–14]:

Vorwiegende Pkw-NutzerInnen

Diese Personen verwenden für die verschiedensten Wege vorwiegend den Pkw. Sie lenken entweder selbst oder fahren mit. Als Grund für die Pkw-Nutzung nennen die meisten „Keine Alternative".

Selektive Pkw-NutzerInnen

Sie benutzen schwerpunktmäßig den Pkw, für bestimmte Anlässe fahren sie jedoch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder gehen zu Fuß. Diese Personen suchen jenes Verkehrsmittel aus, das für die jeweilige Situation am besten passt. Radfahren und Gehen sind für sie eine Möglichkeit, „Sport und Bewegung" zu machen.

Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit

„Es ist viel schwieriger, sich als älterer Mensch noch etwas Neues anzueignen. Hier sollte schon bei den Jungen vorgebaut werden. – Früher anfangen. Besser vorbeugen als heilen."
[Michaela Kargl, Forschungsgesellschaft Mobilität]

Diese Personen benutzen öffentliche Verkehrsmittel oder gehen zu Fuß, weil sie – nach eigenen Aussagen – „keine Alternative" haben; sie sind dementsprechend auf öffentliche Verkehrsmittel bzw. fußläufige Erreichbarkeit von für sie wichtigen Zielen angewiesen.

Lesen Sie mehr zum Thema „Gehen" im vorherigen Kapitel. In diesem Teil des Leitfadens möchten wir auf die Bedürfnisse von älteren Frauen und Männern eingehen, die das Fahrrad, das Auto oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

Welche gestalterischen Maßnahmen können Sie setzen, um es diesen VerkehrsteilnehmerInnen leicht und angenehm zu machen, sich im öffentlichen Raum zu bewegen? Und welche Ideen für organisatorische Maßnahmen gibt es, um die Mobilität älterer Menschen mit den verschiedensten Verkehrsmitteln möglichst lange zu erhalten? Diesen Fragen gehen wir in den nachfolgenden Abschnitten nach.

Unterwegs mit dem Fahrrad

Für viele, die mit steigendem Alter nicht mehr Auto fahren möchten oder können, ist das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel und eine praktische Unterstützung im Alltag. Insbesondere, wenn das Gehen nicht mehr so leicht fällt, steigen viele auf das Rad um. Manche ältere Menschen haben aber auch einfach Freude an dieser Bewegungsform oder entdecken das Radfahren (wieder) für sich, um sich körperlich fit zu halten. Denn wie schon im Kapitel „Gehen" aufgezeigt, ist es die mäßige, aber regelmäßige Bewegung, die präventiv gegen zahlreiche Alterserkrankungen wie Herz-Kreislauf-Beschwerden, Bluthochdruck oder Diabetes wirkt. Wie das Gehen ist auch das Radfahren eine gesunde Möglichkeit, mobil zu sein.

Wussten Sie schon, dass ...
... 7,5 Kilometer mit dem Fahrrad pro Tag die Lebenserwartung bei Personen über 65 um bis zu 3,1 Jahre erhöhen?" [VCÖ 2012]

Allerdings ist zu bedenken, dass fahrradfahrende Seniorinnen und Senioren besonders häufig in Unfälle verwickelt sind. Auch wenn an diesen Verkehrsunfällen oft andere VerkehrsteilnehmerInnen Schuld tragen, zeigt die Statistik eines: Die Altersgruppe der über 55-Jährigen ist so gefährdet wie keine andere.

Wussten Sie schon, dass ...
... rund 40 Prozent der schwer verletzten Radfahrerinnen und Radfahrer über 55 Jahre alt sind? Rund 80 Prozent der Radunfälle ereignen sich übrigens bei Alltagsfahrten im Ortsgebiet. [KfV o.J.b, 4]

Wie bei den FußgängerInnen geht es auch bei den älteren RadfahrerInnen darum, günstige Rahmenbedingungen zu schaffen. Im Folgenden geben wir einige Hinweise darauf, wie ältere Menschen trotz möglicher körperlicher Einschränkungen dazu motiviert werden können, aufs Fahrrad (um-) zu steigen:

Flächendeckende und sichere Radverkehrsnetze schaffen

Gerade ältere Menschen fühlen sich durch zu viel und zu schnellen Kfz-Verkehr häufig unsicher. Für viele ist es sogar ein Grund, das Radfahren ganz aufzugeben. Der Ausbau und die sichere Gestaltung von Radverkehrsnetzen sind daher wichtige Voraussetzungen dafür, dass ältere Menschen aufs Fahrrad steigen.

Die Anforderungen von älteren RadfahrerInnen und FußgängerInnen an ein sicheres und attraktives Wegenetz ähneln sich sehr.

Dazu gehören unter anderem durchgehende und ausreichend breite Radrouten entlang von Freilandstraßen bzw. abseits der Hauptverkehrswege sowie übersichtliche und häufige Querungshilfen.

„Gute Lückenschlüsse und hochwertige Radverkehrsverbindungen bedeuten gerade auch für ältere Radfahrerinnen und Radfahrer mehr Sicherheit im Straßenverkehr." [Susanne Reichard, Mobilitätsagentur Wien]

Zudem genießen es ältere Menschen, die mit dem Fahrrad unterwegs sind, wenn das Wegenetz gut ausgeleuchtet ist. So können nicht nur Stürze vermieden werden, eine gute Beleuchtung erhöht auch das Sicherheitsgefühl (siehe dazu auch das Kapitel „Sich sicher fühlen"). Eine blendfreie und gleichmäßige Ausleuchtung können Sie herstellen, indem Sie auf einen passenden Abstand der Lampen achten.

Lesetipp:
Die Broschüre „fahr_rad_in_wien. Gute Lösungen in und für Wien" der Magistratsabteilung 18 gibt praktische Tipps für gute Lösungen für den Fahrradverkehr. Die Broschüre wurde zwar für Wien gestaltet, bietet aber allgemeine Informationen, die auch für andere Städte und Gemeinden interessant sein können.

Fahrradwege müssen gut gewartet werden: Achten Sie darauf, dass die Wege frei von Vegetation sind und sorgen Sie für regelmäßigen Grünschnitt. Auch Rollsplit oder Abfälle können Stürze verursachen und sollten regelmäßig entfernt werden.

Radfahrkurse für Seniorinnen und Senioren anbieten

Bedenken Sie, dass es manchmal mehr als einer geeigneten Infrastruktur bedarf, um das Radfahren für ältere Menschen attraktiv zu machen. Wer längere Zeit nicht oder nur selten mit dem Fahrrad unterwegs war, noch nie auf einem Fahrrad gesessen ist oder sich aufgrund körperlicher Einschränkungen unsicher fühlt, wird für Unterstützung dankbar sein.

Autofahrer- und Fahrradclubs bieten spezielle Kurse für Seniorinnen und Senioren an, um ihnen die nötige Praxis und Routine zur Bewältigung von Verkehrssituationen zu geben. Diese speziell auf die Bedürfnisse der älteren Menschen zugeschnittenen Angebote können dazu beitragen, die Sicherheit beim Radfahren zu erhöhen und die Freude an dieser Fortbewegungsart (wieder) zu wecken.

Praxisbeispiel: Radkurs für Erwachsene (Seite 25)

Besonders gerne wird Unterstützung angenommen, wenn sie von sogenannten →*Peers*, also älteren Menschen selbst, kommt. Nach dem Motto „Von Älteren für Ältere" haben daher beispielsweise im Projekt Radscouts speziell geschulte SeniorInnen älteren Frauen und Männern Tipps und Tricks für ein sicheres Radfahren vermittelt. Auch wenn dieses Projekt aufgrund fehlender finanzieller Ressourcen nicht fortgesetzt werden konnte, möchten wir es an dieser Stelle als eine sehr schöne und nachahmenswerte Idee vorstellen.

Praxisbeispiel: Radscouts (Seite 25)

Fahrrad-Leihservice etablieren

Manche Städte und Gemeinden bieten einen kostenlosen Verleih von Fahrrädern. Gerade bei älteren Menschen sind Elektrofahrräder sehr beliebt. Der Elektromotor unterstützt bei Steigungen, Gegenwind oder auf längeren Strecken.

Praxisbeispiel: Freiradl – der Gratisradverleih in Niederösterreich (Seite 25)

Lesetipp:
Viele interessante Anregungen, wie Gemeinden den Radverkehr kostengünstig fördern und ausbauen können, finden Sie im Leitfaden „Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden" des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

Praxisbeispiele

Radkurs für Erwachsene

PRAXISBEISPIEL

In Kooperation mit dem *ARBÖ* und *Biorama – Magazin für nachhaltigen Lebensstil* veranstalteten die *Radfreunde* Fahrradkurse für Erwachsene. Das Angebot richtete sich an Erwachsene, die kaum Praxis auf dem Fahrrad haben oder das Radfahren nie gelernt haben. Ziel war es, ihnen den (Wieder-)Einstieg als RadfahrerIn im Straßenverkehr zu erleichtern.

Näheres zu den Kursen erfahren Sie auf der Internetseite von ARBÖ.rad: *www.arboe-rad.at*

Radscouts

PRAXISBEISPIEL

Im Projekt *Radscouts* wurden fünf SeniorInnen ausgebildet, ältere Frauen und Männer dabei zu unterstützen, (wieder) aufs Fahrrad zu steigen. Das Projekt wurde 2012 von der *Wiener Mobilitätsagentur* in Kooperation mit der *Radagenda* im 22. Bezirk und Pensionistenclubs durchgeführt.

Freiradl – der Gratisradverleih in Niederösterreich

PRAXISBEISPIEL

Freiradl ist Teil der Radoffensive *Radland NÖ* und ein Klimabündnisprojekt des Landes Niederösterreich. Die Bevölkerung niederösterreichischer Städte und Gemeinden kann sich kostenlos Räder und Radzubehör ausborgen. Derzeit sind etwa 800 Räder in 60 Gemeinden im Einsatz und werden rege in Anspruch genommen. Die Ausleihe funktioniert ganz einfach gegen Vorlage eines Ausweises bei der Verleihstelle.

Freiradl setzt auf eine enge Kooperation mit den Gemeinden in Niederösterreich. Die Räder und das Zubehör werden den Gemeinden vom Land Niederösterreich zur Verfügung gestellt. Der Verleih und die Wartung der Räder sind Aufgabe der teilnehmenden Gemeinden. Die Gemeinden erhalten zusätzlich Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit.

Mehr zu dieser Initiative erfahren Sie beim Klimabündnis Österreich: *www.klimabuendnis.at*

CHECKLISTE

Woran erkennen Sie, dass das Umfeld radfahrfreundlich ist?

- ○ Die Radrouten sind durchgehend und ausreichend breit angelegt.
- ○ Die Querungshilfen sind übersichtlich und in regelmäßigen Abständen vorhanden.
- ○ Das Wegenetz ist gut beleuchtet.
- ○ Die Radwege werden regelmäßig gewartet.
- ○ Seniorinnen und Senioren können in Radfahrkursen Erfahrung sammeln.
- ○ Ein Fahrrad-Leihservice macht das Radfahren attraktiv.

Unterwegs mit dem Auto

Wussten Sie schon, dass ...
... 80 bis 90 Prozent der unter 75-Jährigen ein Auto zur Verfügung haben, während dies nur noch bei knapp 60 Prozent der über 75-Jährigen zutrifft? Auffällig ist dabei der Unterschied zwischen den Geschlechtern: Von den über 70-jährigen Männern haben knapp neun von zehn einen Pkw, bei den Frauen dieser Altersgruppe sind es hingegen nur 27 Prozent. Auch der Wohnort ist ausschlaggebend: In Wien haben 36 Prozent der älteren Menschen kein Auto. [IFES 2010, 34]

Für manche Menschen ist das Auto auch im höheren Alter das meistgenutzte und wichtigste Verkehrsmittel, auf das sie nur ungern verzichten. Der Anteil jener Menschen, die selbst ein Auto besitzen oder im Haushalt über ein Auto verfügen, ist je nach Wohnort sehr unterschiedlich. Der Autobesitz ist in ländlichen und kleinstädtischen Regionen verbreiteter als im urbanen Raum. Darüber hinaus hängt der Autobesitz auch von den finanziellen Möglichkeiten, dem Alter und dem Geschlecht ab.

Warum ist für viele Menschen das Auto auch im hohen Alter das wichtigste Fortbewegungsmittel? Für viele ist das Autofahren eine liebgewonnene Gewohnheit, sie haben ihren Alltag darauf eingestellt und nutzen das Auto für ihre alltäglichen Wege (z.B. Einkaufen, Arztbesuche) oder Freizeitaktivitäten und Besuche. Vor allem Menschen im ländlichen Raum sind häufig auf ein Auto an-

gewiesen, weil Geschäfte, Apotheken oder Postämter zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln schwer bzw. gar nicht erreichbar sind.

All dies trifft natürlich auch auf jüngere Menschen zu. Ältere Frauen und Männer, die aus gesundheitlichen Gründen in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, fühlen sich zudem bei der Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, beim Fahrradfahren oder beim Zufußgehen eher beeinträchtigt als beim Autofahren. Für sie ist das Auto wichtig für die Erhaltung der individuellen Mobilität und Selbstständigkeit.

ExpertInnen sind sich sicher, dass die Bindung an das Auto in den vergangenen zehn Jahren gestiegen ist und in den nächsten Jahrzehnten weiter steigen wird. Ein Grund dafür ist die Ausdünnung des öffentlichen Verkehrs in ländlichen Regionen. Aber auch die Tatsache, dass der Anteil der älteren Frauen, die einen Führerschein besitzen, kontinuierlich ansteigt.

Auch die steigende Lebenserwartung trägt dazu bei, dass es zukünftig mehr ältere Autofahrerinnen und Autofahrer geben wird bzw. ältere Frauen und Männer länger mit dem Auto unterwegs sein werden. Gleichzeitig gehören ältere Menschen zu den gefährdetsten Gruppen im Straßenverkehr. Sie selbst verursachen zwar weniger oft Verkehrsunfälle, sind aber auffällig häufig Opfer von solchen. Dazu kommt, dass ältere Frauen und Männer im Vergleich zu jüngeren Menschen ein deutlich höheres Risiko haben, an den Folgen eines Unfalls zu sterben. Das hat körperliche Ursachen wie zum Beispiel Osteoporose, schlechte Wundheilung, höhere Infektionsraten oder Herz-Kreislauf-Schwächen. [Schmidt 2013]

Wie lässt sich nun das Verkehrssystem so gestalten, dass es älteren Menschen leichter fällt, sicher und komfortabel (mit-)fahrend teilzuhaben? Neben infrastrukturellen Voraussetzungen sind es auch organisatorische Maßnahmen, wie etwa Angebote zur Stärkung der Fahrtüchtigkeit oder flexible Mobilitätsalternativen, die es älteren Menschen erleichtern können, sicher und bequem ans Ziel zu kommen:

Wussten Sie schon, dass ...
... 56 Prozent der älteren Menschen, die in Orten mit bis zu 2.000 EinwohnerInnen leben, zu Fuß kaum oder gar nicht Lebensmittel einkaufen oder eine Arztpraxis aufsuchen können, da es im Umfeld keine Geschäfte oder ärztliche Versorgung gibt? 70 Prozent der älteren BewohnerInnen kleinerer Gemeinden können eine Apotheke nicht zu Fuß erreichen. [IFES 2010, 37]

Wussten Sie schon, dass ...
... sich die Anzahl der 65-jährigen und älteren Fahrerinnen und Fahrer bis zum Jahr 2030 verdoppeln und sich die Anzahl der von älteren FahrerInnen erbrachten Fahrleistungen sogar verdreifachen wird? [Schlag/Megel 2002, 40]

Wussten Sie schon, dass ...
... im Jahr 2013 etwas mehr als 37 Prozent aller Verkehrstoten älter als 60 Jahre waren? Etwa ein Drittel davon waren Pkw-InsassInnen. [kfv.at]

Das Verkehrssystem alternsgerecht gestalten

Ein alternsgerechtes Verkehrssystem zeichnet sich vor allem dadurch aus, dass sich ältere Frauen und Männer – unabhängig davon, wie sie unterwegs sind – gut zurechtfinden und sich sicher fühlen. (Aspekte wie Lesbarkeit und Orientierung werden im Kapitel „Sich orientieren" ausführlicher beleuchtet.)

Für ein angenehmes und entspanntes Autofahren ist es gerade für ältere Frauen und Männer entscheidend, dass sie während des Fahrens Zeit haben, mögliche Fehler zu korrigieren. Man spricht in diesem Zusammenhang von einer „verzeihenden Infrastruktur". Eine solche besteht dann, wenn unter anderem

- Kreuzungen nicht mit zu vielen Informationen und Hinweistafeln überladen sind,
- Regelungen und Markierungen den Verlauf der Straße frühzeitig anzeigen und
- die Sicht auf die Fahrbahn immer frei ist.

Eine Verlangsamung des motorisierten Verkehrs durch eine verstärkte Durchsetzung von Tempo 30 und die Einführung von verkehrsberuhigten Zonen kommt älteren AutofahrerInnen, aber nicht nur diesen, besonders zugute.

Wussten Sie schon, dass ...
... ältere Menschen besonders unter der hohen Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs leiden? Auch Rücksichtslosigkeit und hohe Aggressivität im Straßenverkehr führen dazu, dass ältere Menschen in ihrer Mobilität eingeschränkt werden. 84 Prozent der Seniorinnen und Senioren nennen die stärkere Kontrolle der Einhaltung von Tempolimits als eine sehr wichtige Maßnahme. [VCÖ 2012]

Fahrtüchtigkeit erhalten

Wie wissenschaftliche Studien bestätigen, können sich körperliche Veränderungen im Alter auf die Fahreignung auswirken. Ein gezieltes Training kann jedoch dabei helfen, Kompetenzen zu fördern und zu lernen, mögliche Defizite auszugleichen. In Österreich bieten Autofahrerklubs und das *Kuratorium für Verkehrssicherheit* Workshops für ältere Autofahrerinnen und -fahrer an. Sie sollen dazu beitragen, möglichst lange und sicher auf den Straßen unterwegs zu sein.

Lesetipp:
Die Broschüre „Straßen, Strafen, Paragrafen: Fit für alle Fälle!" des Kuratoriums für Verkehrssicherheit wendet sich an ältere VerkehrsteilnehmerInnen und gibt einen Überblick über die wichtigsten verkehrsrechtlichen Neuerungen.

Praxisbeispiel: bewusst.sicher.werkstatt (Seite 29)
Praxisbeispiel: Mobil sein – Mobil bleiben (Seite 29)

Alternativen zum Autofahren anbieten

Wie bereits erwähnt, sind insbesondere gesundheitliche und altersbedingte Veränderungen sowie ein steigendes Unsicherheitsgefühl (z.B. aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens) Gründe für ältere Frauen und Männer, das Autofahren zu reduzieren oder sogar aufzugeben. Vor allem für jene, die die hohe Flexibilität dieser Fortbewegungsform genossen haben oder in ihrer Wohnumgebung nicht (gut) auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen können, kann dies einen großen Verlust an Lebensqualität bedeuten.

Um es auch ehemaligen AutofahrerInnen zu ermöglichen, weiterhin selbstständig und selbstbestimmt mobil zu bleiben, ist es

wichtig, akzeptable Alternativen aufzuzeigen. Einige Gemeinden und Städte bieten derartiges bereits an. Im Abschnitt zum Thema →*Mikro-ÖV* weiter unten finden Sie dazu einige Beispiele.

Praxisbeispiele

bewusst.sicher.werkstatt

PRAXISBEISPIEL

Das *Kuratorium für Verkehrssicherheit* richtet sich mit diesem Angebot an Autofahrerinnen und Autofahrer der Generation 65+. Ziel ist es, deren Mobilität aufrechtzuerhalten und die Sicherheit auf Österreichs Straßen zu erhöhen. Dabei geht es vor allem darum, die Wahrnehmungs-, Beurteilungs- und Entscheidungskompetenz im Straßenverkehr zu fördern. Die TeilnehmerInnen erlangen, nicht zuletzt im Erfahrungsaustausch mit Gleichgesinnten, mehr Sicherheit und Handlungskompetenz im Straßenverkehr.

Sie möchten mehr über die *bewusst.sicher.werkstatt* erfahren oder die Informationen an Interessierte weitergeben? Unter *www.bewusstsicher.at/senioren.html* finden Sie alles Wissenswerte dazu.

Mobil sein – Mobil bleiben

PRAXISBEISPIEL

Um die Mobilität für Menschen ab 60 zu unterstützen, hat der *ÖAMTC* gemeinsam mit anderen Organisationen das Projekt *Mobil sein – Mobil bleiben* entwickelt. Nähere Informationen dazu finden Sie unter *www.oeamtc.at* (Fahrtechnik > 60Plus – Mobil sein – Mobil bleiben).

Woran erkennen Sie, dass ältere AutofahrerInnen sicher unterwegs sein können?

CHECKLISTE

- Die Infrastruktur ist „verzeihend", das heißt, FahrerInnen haben Zeit, mögliche Fehler zu korrigieren.
- Maßnahmen zur Verlangsamung und Verkehrsberuhigung senken Tempo und Verkehrsaufkommen auf den Straßen.
- Trainings helfen dabei, die Fahrtüchtigkeit zu erhalten.

Unterwegs mit den öffentlichen Verkehrsmitteln

Wussten Sie schon, dass ...
... ein Viertel der SeniorInnen öffentliche Verkehrsmittel zumindest ein- bis zweimal in der Woche nutzt? Im städtischen Bereich fällt die Nutzung deutlich höher aus. In Wien fahren zwei Drittel der über 60-Jährigen zumindest ein- bis zweimal in der Woche mit öffentlichen Verkehrsmitteln. [IFES 2008, 16]

Wussten Sie schon, dass ...
... sich etwa die Hälfte der älteren Menschen, die in kleinen Gemeinden (bis 2.000 EinwohnerInnen) leben, nicht ausreichend an das ÖV-Netz angebunden fühlt? Lebensmittelgeschäfte, ein Postamt oder eine Arztpraxis sind aus ihrer Sicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr schlecht bzw. schlecht erreichbar. [IFES 2010, 40]

Altersbedingt bzw. aus gesundheitlichen Gründen verzichten einige Menschen auf die Nutzung des eigenen Autos oder des Fahrrades. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird daher im Alter wichtiger, um weiter entfernt liegende Ziele zu erreichen.

Die HauptnutzerInnen sind, unabhängig vom Wohnort, ältere Frauen. Während in den Städten das öffentliche Verkehrsnetz zumeist gut ausgebaut ist, zeigt sich insbesondere in ländlichen Regionen ein Nachholbedarf.

Insbesondere Menschen, die es gewohnt waren, mit dem eigenen Auto unterwegs zu sein, kann ein Wechsel auf den öffentlichen Personennahverkehr verunsichern. Neben einer nutzungsfreundlichen und barrierefreien Gestaltung ist daher auch das Angebot an persönlichen und technischen Hilfestellungen von besonderer Bedeutung. Wie bereits erwähnt, sind die öffentlichen Verkehrsmittel speziell im ländlichen Raum häufig nicht ausreichend ausgebaut. Städte und Gemeinden können mit alternativen Angeboten darauf reagieren. Mehr dazu lesen Sie weiter unten im Abschnitt „Mikro-ÖV".

Die Anlagen nutzungsfreundlich und barrierefrei gestalten

Nutzungsfreundliche und barrierefreie öffentliche Verkehrsmittel bedeuten für ältere Menschen vor allem

- eine barrierefreie Erreichbarkeit der Verkehrsmittel,
- Sitzgelegenheiten und adäquate Wartemöglichkeiten,
- die einfache Bedienbarkeit von Fahrkartenautomaten und
- eine Entschleunigung des öffentlichen Verkehrs.

Zudem wünschen sich viele individuelle Unterstützung in Form von persönlicher Beratung, Begleitung oder technischen Hilfsmitteln. Mehr dazu erfahren Sie in den nächsten Abschnitten.

Barrierefreie Erreichbarkeit der Verkehrsmittel und gute Schnittstellen

Speziell für ältere Frauen und Männer mit Mobilitätseinschränkungen ist es entscheidend, dass sie nicht nur in die Fahrzeuge sicher und barrierefrei gelangen. Auch die Haltestellen sollten si-

cher, direkt und stufenlos erreichbar sein. Aus Sicherheitsgründen ist es wichtig, dass die Stationen leicht erkennbar sind: Vor allem auch für AutofahrerInnen, damit sie ihre Aufmerksamkeit im Haltestellenbereich erhöhen.

Auch der Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln im weiteren Sinn ist ein wichtiges Thema: Flexible Angebote wie Bürgerbusse oder auch die Kombination mit Car-Sharing erleichtern für manche Menschen die An- und Weiterfahrt; Gepäcktransportdienste (Gepäckträgerservice, Heimlieferdienste) sind eine weitere Möglichkeit, das Reisen einfacher zu gestalten. [Echterhoff 2005, 88–89]

Sitz- und adäquate Wartemöglichkeiten erhöhen den Komfort

(Wettergeschützte) Sitzmöglichkeiten bei Informations- und Fahrkartenschaltern sind für ältere Frauen und Männer mit Mobilitätseinschränkungen eine wichtige Unterstützung. Wie hinreichend große Aufstellflächen an den Halte- und Wartebereichen kommen sie auch Personen mit Kinderwagen oder Einkaufstaschen zugute.

Den öffentlichen Verkehr entschleunigen

Ein weiteres Bedürfnis von älteren Menschen ist eine Entschleunigung des öffentlichen Verkehrs: Sie wünschen sich mehr Zeit zum Ein-, Aus- und Umsteigen und schätzen es, wenn ihnen etwas Zeit zum Hinsetzen und Ausrasten bleibt, bevor Bus oder Bahn losfahren.

Praxisbeispiel: Senioren als Fahrgäste – Trainingsprojekt für Busfahrer
(Seite 56)

Unterstützungs- und Hilfeleistungen zum Abbau von Barrieren anbieten

Um die Angebote des öffentlichen Nahverkehrs attraktiv zu machen, reicht es nicht aus, die Infrastruktur und die Fahrzeuge barrierefrei zu gestalten. Auch andere Zugangsbarrieren wie mangelnde bzw. schwer lesbare Informationen, Probleme beim Fahrscheinkauf etc. müssen abgebaut werden.

Folgende Maßnahmen könnten dabei hilfreich sein:

- übersichtliche Fahrpläne mit größerer Schrift,
- mehr Informationen, z.B. Fahrpläne, Informationen über Anschlüsse, telefonische Auskunft, Broschüren etc.,
- mehr Kassen- und Informationsschalter,
- sichere Gestaltung von Bahnhöfen,
- Fahrkartenautomaten mit einfachen und übersichtlichen Bedienungsabläufen und klarer Menüführung (alternativ dazu: Kartenschalter). [IFES 2008, 31]

Lesetipp:
Die Wiener Linien haben die Broschüre „SeniorInnen. Mobilität mit Sicherheit" herausgegeben. Sie richtet sich speziell an ältere Fahrgäste und enthält alle wichtigen Infos zur einfachen Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel in Wien.

Wussten Sie schon, dass ...
... nur drei von zehn der über 70-Jährigen bereits einmal eine Fahrkarte bei einem Fahrkartenautomaten gekauft haben? In Wien ist die Quote deutlich höher (60 Prozent). In den übrigen Bundesländern liegt der Anteil bei rund einem Viertel dieser Altersgruppe. Von jenen, die bereits einen Fahrkartenautomaten benutzt haben, erinnern sich 45 Prozent daran, dass der Kartenerwerb für sie eine größere Herausforderung darstellte. [IFES 2008, 18]

Mobilitätstrainings und Beratungen

Eine Möglichkeit, Hemmschwellen abzubauen, sind spezielle Mobilitätstrainings und persönliche Beratungen. Verkehrsbetriebe in Österreich und Deutschland bieten Bussicherheitstrainings und Informationsveranstaltungen für ältere Frauen und Männer an. Dabei geht es zum Beispiel um Fragen zum sicheren Verhalten im öffentlichen Personennahverkehr. Informationen und praktische Tipps von speziell geschultem Personal helfen dabei, die täglichen Wege sicher und angenehm zu meistern.

Praxisbeispiel: BVG-Mobilitätstraining (Seite 33)
Praxisbeispiel: Sicherer Umgang mit dem Rollator (Seite 56)

Persönliche Begleitdienste

Um sich im öffentlichen Verkehr zurechtzufinden und wohlzufühlen, brauchen manche ältere Menschen nicht nur eine Schulung, sondern auch eine individuelle Begleitung. Dass dies eine Starthilfe für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs, aber auch eine regelmäßige Hilfe sein kann, zeigen mehrere Praxisprojekte.

Praxisbeispiel: RMV-Mobipartner (Seite 33)
Praxisbeispiel: Begleitservice „Gemeinsam unterwegs, sicher ankommen" (Seite 34)
Praxisbeispiel: Bus- & Bahn-Begleitservice (Seite 34)

Technische Hilfsmittel

In den vergangenen Jahren wurden mehrere Projekte gestartet, die darauf abzielen, älteren und in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen mittels innovativer Technologien die Nutzung des öffentlichen Verkehrsnetzes zu erleichtern. Ähnlich wie Navigationssysteme für AutofahrerInnen zeigen virtuelle Begleit- oder IKT-basierte Assistenzsysteme zum Beispiel Barrieren wie Treppen oder fehlende Rollstuhlrampen an und können somit zukünftig eine Ergänzung oder sogar Alternative zu physisch anwesenden Begleitpersonen darstellen.

Praxisbeispiel: Projekt WikiNavi (Seite 34)
Praxisbeispiel: Mobia – Mobil bis ins hohe Alter (Seite 35)
Praxisbeispiel: Virtueller Begleiter – ViBe (Seite 35)

Praxisbeispiele

BVG-Mobilitätstraining

PRAXISBEISPIEL

Die *Berliner Verkehrsbetriebe* (BVG) bieten speziell für ältere Fahrgäste bzw. Fahrgäste, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, ein kostenloses Mobilitätstraining an. In einem leeren Bus können sie sich orientieren und in aller Ruhe üben, wie man mit den vorhandenen Hilfen (z.B. Gehstock, Rollator, Rollstuhl) am besten ins Fahrzeug gelangt und wie man sich während der Fahrt sichert. BVG-MitarbeiterInnen stehen mit Rat und Tat zur Seite und geben praktische Tipps.

Sie finden diese Initiative spannend? Unter *www.berlin-sicher-mobil.de/angebot-senioren.bsmp51.htm* können Sie sich näher darüber informieren.

RMV-Mobipartner

PRAXISBEISPIEL

Der *Rhein-Main-Verkehrsverbund* (RMV) bildet interessierte Seniorinnen und Senioren zu *MobiPartnern* aus. Als ehrenamtliche AnsprechpartnerInnen unterstützen *MobiPartner* Menschen mit wenig oder gar keiner Erfahrung in der Nutzung von Bus und Bahn mit Infos und praktischen Tipps. Das umfasst den Fahrkartenkauf, das Lesen von Fahrplänen oder den Umgang mit der Fahrplanauskunft im Internet. Auch die Unterstützung bei der konkreten

Planung von Fahrten oder das Organisieren einer gemeinsamen Fahrt mit anderen SeniorInnen kann Aufgabe der *MobiPartner* sein.

Mehr über die *MobiPartner* können Sie hier nachlesen:
www.rmv.de (Fahrgastinfos > Senioren).

PRAXISBEISPIEL

Begleitservice „Gemeinsam unterwegs, sicher ankommen"

Der kostenlose *Begleitservice der Essener Verkehrs-AG* (EVAG) hilft (älteren) Frauen und Männern am Fahrkartenautomaten und begleitet sie auf ihrer Fahrt in Bus und Bahn im gesamten Essener Stadtgebiet immer werktags in der Zeit von 7:30 bis 19:00 Uhr. Auf Wunsch holt ein/e BegleiterIn den Gast schon zu Hause ab und geht mit ihm zur Haltestelle.

Nähere Informationen finden Sie auf
www.evag.de (Service > Barrierefreiheit).

PRAXISBEISPIEL

Bus- & Bahn-Begleitservice

Der *Bus- & Bahn-Begleitservice* des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg richtet sich vorwiegend an KundInnen, die Rollstuhl, Rollator oder Gehhilfe nutzen, seheingeschränkt oder blind sind und sich aufgrund dieser Einschränkungen bei der Nutzung von Bus und Bahn unsicher fühlen. Speziell geschulte MitarbeiterInnen holen den Fahrgast von der Wohnungstür ab, helfen beim Fahrscheinkauf, begleiten ihn bis zur Zieladresse und bei Bedarf auch wieder zurück nach Hause. Der Service gilt im gesamten Berliner Stadtgebiet, ist kostenlos und kann wochentags zwischen 7:00 und 20:00 Uhr in Anspruch genommen werden.

Nähere Informationen finden Sie auf
www.vbb.de (Fahrplan > Barrierefrei Reisen).

PRAXISBEISPIEL

Projekt WikiNavi

Im Projekt *WikiNavi* wird an einer Lösung gearbeitet, die es mobilitätseingeschränkten NutzerInnen im urbanen Raum ermöglicht, von der eigenen Wohnung aus verschiedene Ziele mithilfe vorhandener Verkehrsmittel aufzusuchen und wieder nach Hause zurückzukehren. Dabei wird insbesondere auf die individuellen Bedürfnisse eingegangen und so eine für die NutzerInnen optimale Route erstellt.

Dieses IKT-gestützte Assistenzsystem berücksichtigt alle Bewegungseinschränkungen einschließlich des individuellen Grades körperlicher oder altersbedingter Behinderung, aber auch die Heterogenität von →*Mobilitätsketten* im urbanen Alltag.

Mehr zu diesem Projekt erfahren Sie im Internet unter
www.pegasusgmbh.de/modellprojekte/wikinavi

Mobia – Mobil bis ins hohe Alter

PRAXISBEISPIEL

Das Projekt *Mobia – Mobil bis ins hohe Alter* möchte ältere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel unterstützen. Eine komplexe IKT- und Dienstleistungsinfrastruktur und „Mobilitätshelfer" helfen älteren Menschen, schwierige Übergänge zu überwinden und eine nahtlose →*Mobilitätskette* zu organisieren. Die Mobilitätshelfer dienen auch dazu, vorhandene Ängste gegenüber Technik zu minimieren und insbesondere in der Anfangsphase die NutzerInnen mit dem Gesamtangebot vertraut zu machen. Die Funktionsfähigkeit dieses Systems aus Technik und technologisch unterstützter menschlicher Hilfe wurde unter möglichst realen Bedingungen getestet und demonstriert.

Nähere Informationen finden Sie unter
www.mobia-saar.de/start/kurzinfo_start

Virtueller Begleiter – ViBe

PRAXISBEISPIEL

Im Projekt *Virtueller Begleiter – ViBe* wird eine Assistenz zur Steigerung der eigenständigen Mobilität älterer Menschen in einem großstädtischen Umfeld entwickelt und erprobt. Der virtuelle Begleiter *ViBe* ist eine Kombination aus elektronischem Hilfsmittel und einem im Hintergrund tätigen Unterstützungsdienst. Er unterstützt in erster Linie den Weg zu Orten, die zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind. Die Entwicklungen orientieren sich daran, eine physisch anwesende Begleitperson durch *ViBe* zu ersetzen. Für die Umsetzung des virtuellen Begleiters wird ein eigenes sprachgesteuertes mobiles Endgerät entwickelt. Dieses soll die Größe eines Smartphones haben und setzt vor allem auf Sprachbedienung.

Mehr zu diesem Projekt können Sie hier nachlesen:
www.human-factors-consult.de/projekte/medical/vibe-virtueller-begleiter

Lesetipp:
Der „Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr", herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, ist ein Arbeitsbehelf für jene, die mit der Erstellung von Leistungsverzeichnissen bei der Ausarbeitung von Ausschreibungen etc. befasst sind.

CHECKLISTE

Woran erkennen Sie, dass die öffentlichen Verkehrsmittel auch von älteren Fahrgästen gut genutzt werden können?

- ○ Die Anlagen sind nutzungsfreundlich und barrierefrei gestaltet.
- ○ Die Verkehrsmittel sind barrierefrei erreichbar, die Schnittstellen sind sinnvoll organisiert.
- ○ Sitz- und adäquate Wartemöglichkeiten erhöhen den Komfort.
- ○ Der öffentliche Verkehr wird entschleunigt.
- ○ Unterstützungs- und Hilfeleistungen zum Abbau von Barrieren werden angeboten.
- ○ Mobilitätstrainings und Beratungen unterstützen ältere Fahrgäste beim Reisen.
- ○ Persönliche Begleitdienste und technische Hilfsmittel erleichtern die Mobilität.

„Man muss sich natürlich immer sehr stark nach den Gegebenheiten vor Ort richten. Im ländlichen Raum muss man andere Dinge bedenken [...] als in der Stadt. Man muss schauen, wie gestaltet sich das soziale und kulturelle Leben vor Ort. Allgemeine Rezepte sind schwierig. Man kann das schwer verordnen. Man muss genau schauen." [Christine Neuhold, Styria Vitalis]

Lesetipp:
Hilfreiche Tipps für die Einrichtung und Weiterentwicklung von kleinräumigen Mobilitätsangeboten und eine Reihe von Best-Practice-Beispielen bietet die Broschüre „Kleinräumige Mobilitätsangebote – Empfehlungen für die praktische Umsetzung", herausgegeben vom Amt der NÖ Landesregierung.

Unterwegs mit dem Mikro-ÖV

Gerade im ländlichen Raum oder auch am Stadtrand kann →*Mikro-ÖV* für ältere Menschen eine gute Alternative zum Auto oder zu öffentlichen Verkehrsmitteln sein. Seniorinnen und Senioren schätzen es dabei besonders, wenn diese Tür-zu-Tür-Angebote gut verständlich sind, einen leichten Zugang ermöglichen und flexibel genutzt werden können.

Gemeindetaxis und -busse gibt es bereits in einigen österreichischen Regionen und werden von den älteren Bewohnerinnen und Bewohnern sehr gut angenommen.

Praxisbeispiele

PRAXISBEISPIEL

Seniorentaxi in Bregenz

Die Landeshauptstadt Bregenz unterstützt im Rahmen der Aktion *Seniorentaxi* die durch Bons vergünstigte Beförderung von Bewohnerinnen und Bewohnern der Seniorenheime sowie von

anderen SeniorInnen und blinden Menschen. Derzeit berechtigt jeder Bon zu einer einmaligen Tages- oder Nachtfahrt innerhalb von Bregenz einschließlich des Ortsteiles Fluh im tariflichen Ausmaß von neun Euro. Pro Jahr werden in Bregenz circa 4.500 Seniorentaxibons eingelöst.

Mehr Informationen unter *www.bregenz.gv.at* (Bürgerservice).

Anruf-Sammeltaxi (AST) und Gemeindebusse in Niederösterreich

PRAXISBEISPIEL

Als Ergänzung zum traditionellen Linienverkehr (Bus und Bahn) wurden in Niederösterreich bedarfsorientierte Verkehrsmittel wie Anruf-Sammeltaxis (AST) und Gemeindebusse eingerichtet. Der Fahrpreis der Anruftaxis orientiert sich am normalen Linientarif des Verkehrsverbundes. In der Regel wird jedoch ein geringfügiger Komfortzuschlag eingehoben. Die Gemeindebusse werden häufig von ehrenamtlichen FahrerInnen gelenkt. Nach einer telefonischen Voranmeldung werden die Fahrgäste von zu Hause oder einem vereinbarten Sammelpunkt abgeholt und zur öffentlichen Verkehrsanbindung, zum Kaufhaus oder zu medizinischen Einrichtungen gebracht.

Lesetipp:
In der Publikation „Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels", herausgegeben vom deutschen Verkehrsministerium, finden Sie innovative Ansätze und Praxisbeispiele zum Thema Mobilität im ländlichen Raum.

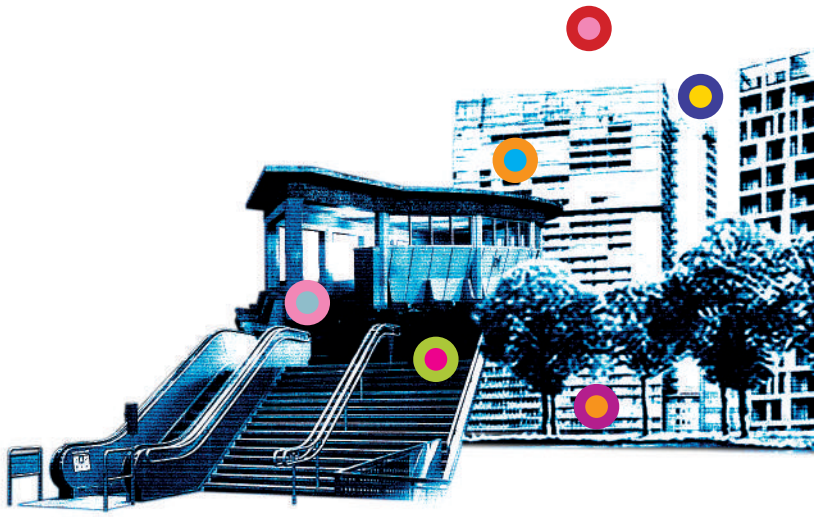
Für nähere Informationen über erfolgreiche Anruf-Sammeltaxi- und Gemeindebus-Modelle sowie Fördermöglichkeiten und zu Versicherungsfragen besuchen Sie bitte die Website des Landes Niederösterreich unter *www.noe.gv.at/Gemeindeservice/Gemeindeservice/Verkehr-Technik/Gemeindebusse.html*

Solartaxi Heidenreichstein

PRAXISBEISPIEL

Im niederösterreichischen Heidenreichstein verkehrt Österreichs erstes Solartaxi. Zwei mit Elektromotor betriebene Fahrzeuge befördern jeden Fahrgast von Haus zu Haus. Die Kosten dafür betragen nur zwei Euro oder „Waldviertler" (eine Regionalwährung) pro Fahrt. KundInnen des Sozialmarktes fahren zum Sondertarif.

Das Projekt wird von der *Betriebsseelsorge Oberes Waldviertel* in Kooperation mit dem Verein *Solarmobil Austria* betrieben und ist unter „Solartaxi Heidenreichstein" auf Facebook präsent.



SICH ORIENTIEREN

Die Gewissheit, sich im räumlichen Umfeld gut zurechtfinden zu können, ist für viele ältere Menschen eine wichtige Voraussetzung dafür, die eigenen vier Wände überhaupt zu verlassen. Tatsächlich können ein mit zunehmendem Alter abnehmendes Seh- und Hörvermögen oder kognitive Beeinträchtigungen, wie etwa eine demenzielle Erkrankung, die Orientierung erschweren. Daher empfinden gerade ältere Menschen eine übersichtliche und strukturierte Umwelt als besonders wichtig.

Damit haben ältere Frauen und Männer weitreichendere Anforderungen an das räumliche Umfeld, insbesondere was dessen „Lesbarkeit" und „Hörbarkeit" betrifft. Damit sich ältere Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen, Menschen mit Behinderung, aber auch Menschen, die fremd an einem Ort sind, gut zurechtfinden können, sollten folgende Aspekte bedacht werden:

Wussten Sie schon, dass ...
... neun Prozent der Frauen ab 74 Jahren und sieben Prozent der gleichaltrigen Männer von erheblichen Einschränkungen des Sehvermögens berichten? Hörprobleme sind etwas häufiger: 14,5 Prozent der Männer und 11,5 Prozent der Frauen können selbst mit Hörgerät keiner Unterhaltung mit mehreren Personen folgen bzw. sind gehörlos. [BMG 2012]

Zwei-Sinne-Prinzip berücksichtigen

Wussten Sie schon, dass ...
... Menschen mit voller Sehkraft etwa 90 Prozent der Informationen aus der Umwelt über das Auge wahrnehmen? Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen müssen diese Informationsaufnahme teilweise oder sogar ganz kompensieren. [Boenke 2010, 18]

Allgemein sind Menschen mit einer Beeinträchtigung ihrer Sinneswahrnehmungen darauf angewiesen, diese Einschränkung mithilfe anderer Sinne zu kompensieren. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums können Sie dies berücksichtigen, indem Sie Informationen für mindestens zwei Sinne anbieten. Werden beispielsweise Fahrgastinformationen in öffentlichen Verkehrsmitteln akustisch und optisch gegeben, können diese sowohl von Menschen mit Seheinschränkungen als auch von Menschen mit Höreinschränkungen wahrgenommen werden. Man spricht dabei vom Zwei-Sinne-Prinzip. [Boenke 2010, 17]

Wegeführung übersichtlich und selbsterklärend organisieren

Eine übersichtliche und selbsterklärende Wegeführung kann die Orientierung erleichtern und ist auch für ortsunkundige Personen von Vorteil.

Man spricht in diesem Zusammenhang auch von Geh- und Leitsystemen:

Optische Leitsysteme, wie etwa Wegweiser, Straßenschilder und Anzeigetafeln an Haltestellen oder Bahnhöfen, unterstützen insbesondere Menschen, die sich aufgrund eines eingeschränkten Hörvermögens hauptsächlich visuell orientieren.

Dagegen sind →***taktile*** *(das heißt tastbare)* ***Bodenleitlinien*** wichtig für blinde oder in ihrem Sehvermögen eingeschränkte Men-

schen. Bitte bedenken Sie dabei, dass diese Leitlinien nicht verstellt werden dürfen. Blumentöpfe oder Fahrradabstellplätze können leicht zu überraschenden Hindernissen werden. Auch einheitliche Bodenbeläge oder der bewusst eingesetzte Wechsel des Bodenmaterials können die Orientierung wesentlich unterstützen.

Unabhängig davon, für welche Art des Leitsystems Sie sich entscheiden: Die Informationskette muss auf jeden Fall durchgängig geführt werden. Das beste Leitsystem ist nutzlos, wenn es plötzlich aufhört oder an einer Kreuzung der Hinweis zum Ziel fehlt.

Praxisbeispiel: Sonnenfelsplatz in Graz (Seite 43)

Leserlich und verständlich informieren

Schriftliche Informationen wie Straßenschilder, Hinweistafeln, Fahrpläne und Bahnsteigbeschriftungen müssen leserlich und verständlich sein. Um schriftliche Erläuterungen auch für ältere Augen leicht lesbar zu gestalten, verwenden Sie bitte eine ausreichend große Schrift, einen gut lesbaren Schrifttyp und kontrastierende Farben. Achtung: Rot-Grün-Kombinationen sind nicht geeignet! Zudem verbessert auch die künstliche Beleuchtung von Wegweisern und Straßenschildern die Lesbarkeit.

Lesetipp:
Das deutsche Bundesministerium für Arbeit und Soziales hat einen Ratgeber für „Leichte Sprache" herausgegeben, den Sie kostenlos aus dem Internet herunterladen können.

Um sicherzugehen, dass Ihre Botschaften von möglichst vielen Menschen verstanden werden, verwenden Sie eine einfache und klare Sprache. Es gibt Organisationen, die auf das Thema „Leichte Sprache" spezialisiert sind und Sie bei der Vereinfachung von Informationen unterstützen können, wie etwa capito [www.capito.eu].

„Es ist angenehmer, wenn ich zur Haltestelle hinkomme und sehe: ‚Aha, da muss ich eine halbe Stunde warten', als wenn ich's nicht lesen kann und warten muss, bis jemand kommt, den ich fragen kann." [Renate Skarbal, Katholisches Bildungswerk]

Nur wichtige Informationen bieten

Die Frage nach der richtigen Menge Information ist sehr schwer zu beantworten und hängt stark vom Kontext ab. Bedenken Sie auf jeden Fall, dass ein Zuviel an Informationen Probleme verursachen kann (Stichwort: „Schilderwald"). Wichtige Informationen sind beispielsweise Auskünfte zum Fahrplan oder zur Bedienung des Fahrkartenautomaten. Aber auch Umgebungspläne oder Hinweise zu wichtigen Zielen helfen, sich besser zurechtzufinden.

Eindeutige akustische Signale setzen

Informationen können auch akustisch vermittelt werden, zum Beispiel durch Ansagen am Bahnhof oder an Haltestellen. Bedenken Sie jedoch, dass nicht nur, aber insbesondere Menschen mit einem eingeschränkten Hörvermögen Stör- und Nebengeräusche als sehr irritierend empfinden können. Ansagen über Lautsprecher sollten daher gut verständlich sein und sich nicht überlagern.

Gut beleuchten und kontrastreich gestalten

Angesprochen wurde bereits die Beleuchtung von Wegweisern und Schildern. Eine gute Beleuchtung von Straßen reduziert nicht nur das Unbehagen, das Dunkelheit hervorruft, sondern macht Hindernisse besser erkennbar. Geh- und Fußwege sollten daher bei Dunkelheit gut, gleichmäßig und blendfrei ausgeleuchtet sein.

Im öffentlichen Verkehr erleichtert neben einer guten Beleuchtung vor allem die kontrastreiche Gestaltung von Treppenstufen oder Bahnsteigkanten die Orientierung. Wichtig ist auch die Markierung von wichtigen Orientierungspunkten, wie zum Beispiel Fahr¬scheinentwertern, Halteknöpfen in Bussen oder der ersten und letzten Stufe einer Treppenanlage.

Verkehrsanlagen einheitlich gestalten

Eine einheitliche Gestaltung von Verkehrsanlagen (z.B. farblich gekennzeichnete Radwege) trägt allgemein zur besseren Orientierung bei und erhöht die Verkehrssicherheit.

Spezielle Stadtpläne können die Orientierung verbessern

Zur Unterstützung der Orientierung kann ein spezieller Stadtplan für Seniorinnen und Senioren sehr hilfreich sein. Ein solcher kann einen Ausschnitt einer Stadt (z.B. einen Bezirk) darstellen oder für das gesamte Stadtgebiet erstellt werden. Die Inhalte derartiger Pläne können unterschiedlich sein. Zumeist informieren sie über altersrelevante Einrichtungen und deren Zugänglichkeit, verweisen auf mögliche Hindernisse und Umgehungsmöglichkeiten.

Praxisbeispiel: Seniorenstadtplan für die Münchner Stadtteile Obergiesing, Untergiesing und Harlaching (Seite 43)
Praxisbeispiel: Gemeinsam Gehen (Seite 20)

Praxisbeispiele

Sonnenfelsplatz in Graz

PRAXISBEISPIEL

Der Sonnenfelsplatz in Graz wurde 2011 in nur zehn Wochen zu einem →*Shared Space* umgebaut. Geplant wurde von ArchitektInnen, VerkehrsplanerInnen, SoziologInnen, BauingenieurInnen, BeleuchtungsplanerInnen und BürgerInnen. Es gibt einen tastbaren Plan, der blinden und sehbehinderten Menschen einen Überblick über die neue Verkehrsführung verschafft und auch das taktile Blindenleitsystem am Platz anzeigt. Im Zusammenhang mit dem Tastplan wird ein Mobilitätstraining angeboten.

Mehr Informationen zu diesem Beispiel aus Graz gibt es unter *www.stadtentwicklung.graz.at* (Aktuelle Projekte > Archiv Projekte).

Seniorenstadtplan für die Münchner Stadtteile Obergiesing, Untergiesing und Harlaching

PRAXISBEISPIEL

„Was benötigen ältere Menschen konkret, um aktiv am Leben teilzunehmen?" Diese Frage wurde bei einer Ideensammlung des *Bürgerforums Gesund leben in Giesing und Harlaching* gestellt. Die anwesenden Seniorinnen und Senioren antworteten: Sie brauchen Orientierungshilfen und ganz alltägliche Informationen aus ihrem Umfeld.

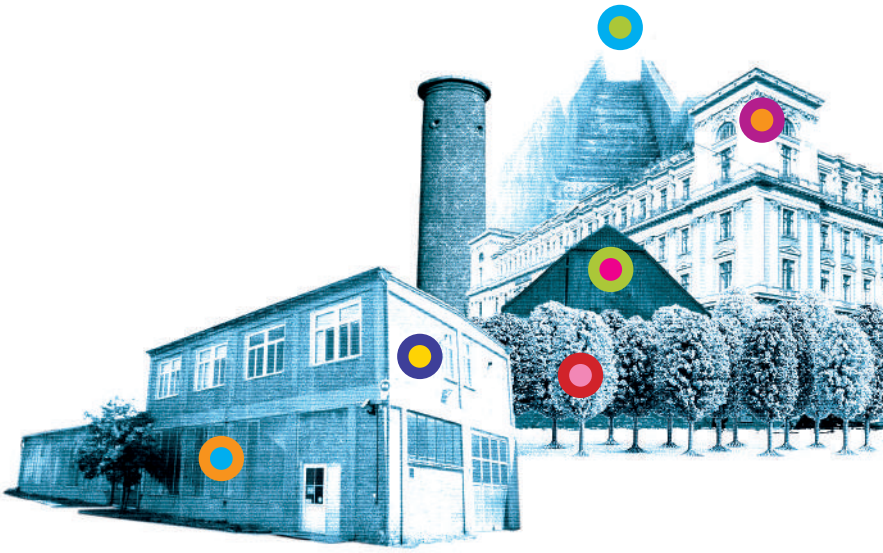
Daraufhin wurde unter Mitwirkung von rund 300 Seniorinnen und Senioren ein barrierearmer Stadtteilplan erstellt. Dieser weist unter anderem soziale Einrichtungen, Haltestellen, Standorte von Briefkästen, WCs und Sitzgelegenheiten aus. Der Plan wurde in einer Auflage von 10.000 Stück veröffentlicht. Die Nachfrage ist hoch und die Resonanz sehr positiv.

Die Projektwebsite gibt auch nähere Auskünfte über die Erstellung des Seniorenstadtplans und konkrete AnsprechpartnerInnen, falls Sie weitere Informationen einholen möchten:
www.lzg-bayern.de/aktiv-im-alter.html

CHECKLISTE

Woran erkennen Sie, dass ein Umfeld gute Orientierung ermöglicht?

- ○ Wichtige Informationen werden nach dem Zwei-Sinne-Prinzip vermittelt.
- ○ Die Informationen sind gut leserlich und gut verständlich.
- ○ Die Wegeführung ist selbsterklärend und gut verständlich. Leitsysteme unterstützen Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen.
- ○ Die Informationsmenge ist angemessen – nicht zu wenig, nicht zu viel.
- ○ Schriftliche Informationen sind kontrastreich gestaltet und gut ausgeleuchtet.
- ○ Verkehrsanlagen sind einheitlich gestaltet.



INNEHALTEN

„Wenn man sich nicht regelmäßig ausrasten kann, ist das vielleicht schon ein Ausschlusskriterium dafür, sich überhaupt auf den Weg zu machen."
[Kirsten Müllner, MA 18]

Der öffentliche Raum dient nicht nur der möglichst raschen und ungestörten Fortbewegung von Punkt A nach Punkt B. Im öffentlichen Raum wird auch gerastet, die Aussicht bewundert und wir treffen dort auf andere Menschen. Ziel jeder Planung und Gestaltung sollte es daher sein, den öffentlichen Raum von einem reinen Transitraum zu einem qualitätsvollen Aufenthalts- und Begegnungsraum zu machen und den Menschen darin nicht-kommerzielle Rast- und Treffpunkte zur Verfügung zu stellen.

Ausreichend Rastplätze verkürzen die Wege

Gerade ältere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind auf eine „Stadt der kurzen Wege" angewiesen. Längere Wegstrecken ohne Unterbrechungen sind für sie nur schwer zu bewältigen und wirken auf viele von vornherein abschreckend. Aus diesem Grund ist darauf zu achten, ausreichend Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen anzubieten. Empfohlen wird ein maximaler Abstand zwischen derartigen Ruhepunkten von circa 200 Metern – auf Hauptrouten mit vielen Fußgängerinnen und Fußgängern sind kleinere Abstände von etwa 100 Metern anzuraten. [BMFSFJ 2009, 24] Wenn Sitzplätze an Haltestellen oder auch Elemente wie niedrige Mauern und Ähnliches berücksichtigt und in die Planung eingebunden werden, kann das Netz an Rastplätzen mit wenig Aufwand verdichtet werden. Bitte bedenken Sie auch, dass Rastplätze nicht nur für das Rasten wichtig sind, sondern auch für die Begegnung mit anderen Menschen im öffentlichen Raum.

Praxisbeispiel: Zeitbankerl (Seite 48)

Qualitätsvolles Mobiliar wirkt einladend

Lesetipp:
In der Publikation „Stadtmobiliar für Senioren", herausgegeben vom Kompetenzzentrum Social Design, finden Sie interessante Studienergebnisse und Vorschläge für seniorInnengerechte Stadtmöbel.

Bei Rastplätzen geht es nicht nur um Quantität – auch Material und Gestaltung spielen eine wichtige Rolle. Rastplätze sollten das Gefühl von Komfort und Sicherheit vermitteln. Die Materialien von Sitzmöbeln sollten robust und beständig sein; Zeichen von Verwitterung und Vandalismus erzeugen Verunsicherung. Kleinere Studien zeigen, dass auch die Bauweise von Sitzmöbeln ein wichtiger Faktor ist: Armlehnen stützen und unterstützen (etwa beim Aufstehen), eine höhere Sitzposition und eine leicht nach vorne geneigte Sitzfläche erleichtern das Hinsetzen und Aufstehen. [Kompetenzzentrum 2011, 20] Witterungsschutz und Beschattung machen den Aufenthalt noch angenehmer.

Attraktive Kontexte machen das Rasten zum Erlebnis

Ebenso wichtig wie die Ausstattung selbst ist ihr Kontext: Im besten Fall gibt es eine abwechslungsreiche Aussicht und die Möglichkeit für soziale Begegnungen. [Kompetenzzentrum 2011, 15] In diesem Zusammenhang ist es wichtig, genau zu verstehen, von wem und wie Orte genutzt werden und ob ältere Menschen sich neben anderen Nutzergruppen behaupten können (vgl. Kapitel „Sich sicher fühlen").

Bei der Platzierung des Mobiliars ist auch darauf zu achten, dass die meisten Menschen Situationen vermeiden, in denen sie sich „wie auf einem Präsentierteller" fühlen – sie sitzen als Beobachterinnen und Beobachter lieber am Rand eines Geschehens und nicht in dessen Zentrum. [Kompetenzzentrum 2011, 21] Außerdem ist eine gute Zugänglichkeit der Rastplätze wichtig: Die schönsten Sitzmöbel nützen nichts, wenn Barrieren (z.B. Kieswege, Stufen) den Zugang erschweren oder sogar verhindern (vgl. Kapitel „Gehen").

„Es soll versucht werden, im Grätzel den öffentlichen Raum attraktiver zu machen. Eine kleine Grüninsel mit Bank, vielleicht ein Brunnen und ein Baum in Gehdistanz von drei bis fünf Minuten. Dann gehen ältere Leute auch bei großer Hitze hinaus. Aber weiter wird dann nicht mehr gegangen." [Markus Mondre, Gebietsbetreuung Stadterneuerung]

Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums ist ein kleinteiliges Vorgehen sinnvoll. Viele kleine Verbesserungen kommen vor allem Menschen, die aufgrund eingeschränkter Mobilität auf den unmittelbaren und überschaubaren Nahraum angewiesen sind, zugute: Kunst im öffentlichen Raum, eine begrünte Baumscheibe, ein kleiner Gemeinschaftsgarten oder ein →*Pocket Park* mit Sitzgelegenheiten erhöhen das Interesse am Hinausgehen und an einem Aufenthalt im Freien.

Viele Menschen sind durchaus dazu bereit, sich selbst aktiv an derartigen Verbesserungen in der Nachbarschaft zu beteiligen. Ermöglichen und fördern Sie dieses Engagement – auch und gerade von älteren Menschen! Viele Seniorinnen und Senioren engagieren sich gerne für ihr Umfeld. Mehr zum Thema Teilhabe älterer Menschen können Sie im Kapitel „Teilhabe" weiter unten nachlesen.

Praxisbeispiel: Blumenspitz am Tabor (Seite 49)

Auch kleine Bedürfnisse spielen eine große Rolle

Befragungen [vgl. Kaiser 2012] zeigen, dass sich ältere Menschen nicht nur ausreichend Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum wünschen, sondern auch öffentlich zugängliche Toiletten. Das Wissen, im Fall des Falles keine Toilette vorzufinden, erzeugt bei vielen Menschen – nicht nur bei älteren – ein Gefühl der Unsicherheit und trägt nicht gerade zu einer selbstbestimmten, bedarfso-

rientierten Mobilität bei. Auf stark frequentierten Fußgängerrouten sollten in regelmäßigen Abständen – das heißt maximal fünf Gehminuten – öffentlich zugängliche Sanitäreinrichtungen zur Verfügung stehen. [Boenke 2010, 110]

Die WC-Anlagen sollten sauber und barrierefrei erreichbar und nutzbar sein. Außerdem sollten Hinweise (z.B. Schilder) auf Sanitäreinrichtungen gut sicht- und lesbar gestaltet und angebracht werden (siehe Kapitel „Sich orientieren").

Wussten Sie schon, dass ...
... sich das Problem „Hitze" vor allem im städtischen Bereich in Zukunft verschärfen wird? Es ist davon auszugehen, dass Hitzewellen, Hitzetage und Tropennächte häufiger werden. Mit unterschiedlichen Maßnahmen – Begrünung, Beschattungen etc. – kann hier gegengesteuert werden. [Allex o.J.]

Der Bau und die laufende Betreuung von öffentlichen Sanitäranlagen verursachen beträchtliche Kosten. Es gibt inzwischen eine Reihe von Modellen, wie das Toilettenangebot auf kostengünstige Weise vergrößert werden kann, etwa durch die Vermarktung von Werbeflächen in und auf den Anlagen oder durch die Zusammenarbeit mit lokalen Gastronomieunternehmen.

Praxisbeispiel: Nette Toilette (Seite 49)

Lesetipp:
Der „Hitzeratgeber", herausgegeben von der Stadt Wien, gibt hilfreiche Tipps zu Vorsorge und Verhalten bei Hitze.

Gerade im Sommer spielt ein weiteres menschliches Grundbedürfnis eine wichtige Rolle: das Trinken. Trinkbrunnen sind eine Maßnahme, um den →*Wärmeinseleffekt*, der gerade ältere Menschen (vor allem Personen 75+) besonders belastet [Allex o.J.], etwas zu dämpfen. Trinkbrunnen sollten so gestaltet sein, dass sie auch problemlos benützt werden können. So sollte überschüssiges Wasser ablaufen können und keine Pfützen bilden. Die Brunnen sollten gut sichtbar und einfach zu bedienen sein.

Praxisbeispiele

PRAXISBEISPIEL

Zeitbankerl

Die Idee für die *Zeitbankerl* entstand in der oberösterreichischen Gemeinde Lengau. Das Projekt wird vom Verein *Zeitbank für Alt und Jung* organisiert. Private stellen auf ihren Grundstücken eigene oder von SponsorInnen bzw. vom Verein gespendete Hausbänke auf. Die Sitzbänke sind gekennzeichnet und signalisieren so, dass man auf ihnen jederzeit Platz nehmen kann. Auf diese Weise entstanden in der Gemeinde mehr als 80 Rastplätze, wo man Platz nehmen und mit anderen ins Gespräch kommen kann.

Auf *www.zeitbank-altjung.at* finden Sie mehr Informationen zum *Zeitbankerl*-Projekt.

Blumenspitz am Tabor

PRAXISBEISPIEL

Der „Spitz" liegt am Schnittpunkt von vier Straßen im zweiten Wiener Gemeindebezirk, direkt neben einem kleinen Park. Während der Park mit seinem Altbaumbestand und einem vom Stadtgartenamt gepflegten Blumenbeet ansprechend auf AnrainerInnen und PassantInnen wirkt, machte der Spitz einen trostlosen Eindruck. Im Zuge des Projekts *Gesunde Leopoldstadt* der *Wiener Gesundheitsförderung* wurde der Spitz von AnrainerInnen zusammen mit anderen HobbygärtnerInnen mit Blumen und Kräutern bepflanzt. Auch die *Gebietsbetreuung Stadterneuerung*, die Bezirksvorstehung und das Stadtgartenamt unterstützten diese Initiative der BewohnerInnen. Diese Initiative wertete den kleinen Park auf und verschönerte das Wohnumfeld im Grätzel.

Mehr Informationen zu den *Gesunden Bezirken* finden Sie auf der Website der *Wiener Gesundheitsförderung www.wig.or.at*

Die nette Toilette

PRAXISBEISPIEL

Die *nette Toilette* ist eine Aktion, an der sich mehr als 190 deutsche Städte und Gemeinden beteiligen. Um der Bevölkerung ohne hohe Investitionskosten möglichst viele WC-Anlagen zur Verfügung stellen zu können, arbeiten die Kommunen mit lokalen Gastronomiebetrieben zusammen. Die Kommunen unterstützen die GastronomInnen finanziell bei der Pflege ihrer Toiletten, dafür kann die Bevölkerung die Anlagen auch ohne Konsumation ganz ohne schlechtes Gewissen nutzen. Eigene Aufkleber, Flyer, Plakate und Piktogramme für elektronische Stadtpläne zeigen die netten Toiletten an und bringen den Gastronomiebetrieben auch neue Gäste.

Mehr Informationen zur *netten Toilette* finden Sie im Internet unter *www.die-nette-toilette.de*

Woran erkennen Sie, dass der öffentliche Raum zum Innehalten einlädt?

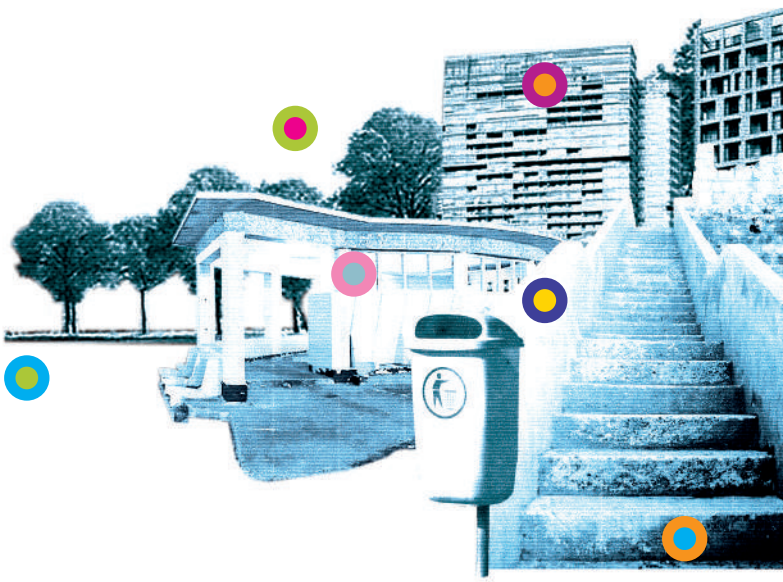
CHECKLISTE

- ○ Es gibt ausreichend Sitzgelegenheiten in geringen Abständen.
- ○ Das Mobiliar ist von guter Qualität und zeigt keine Zeichen von Verwitterung und Verwahrlosung. Die Bauweise berücksichtigt die Bedürfnisse älterer Menschen.

- Die Rastplätze sind barrierefrei erreichbar und attraktiv gestaltet.

- Es gibt genügend öffentliche Toiletten, die sauber und barrierefrei zu benützen sind.

- Es gibt ausreichend Trinkbrunnen, die einfach benützt werden können.



SICH SICHER FÜHLEN

Das Gefühl von Sicherheit bzw. Unsicherheit hängt von mehreren inneren und äußeren Faktoren ab. Viele ältere Menschen haben etwa Angst vor Kriminalität, fürchten sich vor einem Sturz oder davor, sich nicht gut zurechtzufinden. Eine Befragung zeigt, dass sich tagsüber 13 Prozent außerhalb ihrer Wohnung eher oder sehr unsicher fühlen, im Dunkeln fühlen sich jedoch 29 Prozent „eher unsicher" und weitere 28 Prozent sogar „sehr unsicher". Mit zunehmendem Alter und stärkeren Einschränkungen verstärkt sich das Gefühl der Unsicherheit. [Kaiser 2012]

„Information und Wissen erhöhen die Sicherheit."
[Andreas Pazourek, ÖAMTC]

Das Thema Sicherheit spielt in allen bereits diskutierten Bereichen eine wichtige Rolle. Egal, ob es sich um geeignete Bodenbeläge, sorgsam gestaltete Querungen, gute Beleuchtung, Leitsysteme oder Sitzgelegenheiten handelt: Alle diese Elemente des öffentlichen Raums helfen älteren Menschen dabei, sich unterwegs sicher(er) zu fühlen.

In diesem Kapitel möchten wir einen Überblick über zusätzliche Faktoren geben, die wichtig für das Gefühl von Sicherheit sein können:

- Kompetenzen trainieren
- Gute Ausstattung wählen
- Entstehung von Angsträumen vermeiden

Kompetenzen trainieren

Dieser Bereich lässt sich grundsätzlich von zwei Seiten betrachten: Einerseits geht es um die Frage, welche Kompetenzen ältere Menschen benötigen, um sich im öffentlichen Raum und im Verkehr sicher zu fühlen und wie sie sich diese Kompetenzen (wieder) aneignen können. Andererseits haben Seniorinnen und Senioren im öffentlichen Raum auch ein Gegenüber, das durch sein Verhalten die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl älterer Menschen positiv beeinflussen kann.

In den vorangegangenen Kapiteln wurden bereits einige Beispiele für Trainingsangebote für Seniorinnen und Senioren genannt, die sie dabei unterstützen können, als AutofahrerInnen bzw. RadfahrerInnen verkehrstüchtig zu bleiben bzw. zu werden.

Praxisbeispiel: bewusst.sicher.werkstatt (Seite 29)
Praxisbeispiel: Mobil sein - Mobil bleiben (Seite 29)
Praxisbeispiel: Radkurs für Erwachsene (Seite 25)

Dazu kommen spezifische Kursangebote zu den öffentlichen Verkehrsmitteln:

Praxisbeispiel: BVG-Mobilitätstraining (Seite 33)

Vergleichsweise selten sind aktuell noch Trainingsangebote, die sich ganz allgemein dem Thema Mobilität(serhaltung) widmen, wie etwa Sturzpräventionskurse oder auch Schulungen im Umgang mit Hilfsmitteln, die die selbstständige Mobilität unterstützen:

Praxisbeispiel: Sicherer Umgang mit dem Rollator (Seite 56)

Es können aber auch andere Menschen dazu beitragen, dass sich ältere VerkehrsteilnehmerInnen unterwegs sicherer fühlen. Ein Beispiel hierfür sind die MitarbeiterInnen von Verkehrsbetrieben: Sie können ihren professionellen Beitrag zu mehr Sicherheit leisten. Dazu braucht es ein Bekenntnis des Betriebs zu diesem Thema und Schulungsangebote für die Belegschaft, um die Sensibilität zu erhöhen und entsprechende Verhaltensweisen zu trainieren. Die *Salzburg AG* hat in einem EU-Projekt Schulungen für ihre MitarbeiterInnen entwickelt, damit diese optimal auf die Bedürfnisse älterer Fahrgäste eingehen können.

Lesetipp:
In der Broschüre „Sind Sie sicher? Tipps für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer", herausgegeben vom Fachverband Fußverkehr Deutschland, werden viele Tipps für eine sichere Verkehrsteilnahme durch SeniorInnen zusammengefasst.

Praxisbeispiel: Senioren als Fahrgäste – Trainingsprojekt für Busfahrer (Seite 56)

Gute Ausstattung wählen

Wie alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen profitieren auch ältere Menschen von der richtigen Ausstattung. Dazu gehören unter anderem geeignetes Schuhwerk und Kleidung, die auch in der Dämmerung gute Sichtbarkeit garantiert (z.B. Jacken mit Reflektoren).

Lesetipp:
In der Broschüre „Hilfsmittel, die das Leben erleichtern", herausgegeben vom SeniorInnenbüro der Stadt Wien, finden Sie eine Liste mit Hilfsmitteln für ältere Menschen. Ein Abschnitt ist dem Thema „Aktivität" gewidmet.

Außerdem gibt es inzwischen eine Reihe von Hilfsmitteln, die älteren Menschen mit Mobilitätseinschränkungen Sicherheit geben können, wie etwa Gehhilfen (z.B. Stöcke, Gehrahmen, Rollatoren) oder auch spezielle Fahrräder (z.B. Räder mit Tiefeinstieg, Dreiräder).

Praxisbeispiel: Sicherer Umgang mit dem Rollator (Seite 56)

Entstehung von Angsträumen vermeiden

„Ältere haben schon ganz gerne Räume, wo sie sich zurückziehen können. Die SeniorInnen sind nicht die ‚Platzhirschen', die sich den Raum erobern, sie nehmen eher das, was noch übrig ist." [Andrea Mann, Gebietsbetreuung Stadterneuerung]

Unter „Angsträumen" versteht man Orte im öffentlichen Raum, an denen Menschen Angst haben. Diese Angst speist sich nicht aus einer konkreten Bedrohung, zum Beispiel durch Kriminalität, sondern ist ein subjektiver Eindruck, der verschiedene Auslöser haben kann. Angsträume können an ganz unterschiedlichen Stellen auftreten; damit kann eine ganze Straße genauso gemeint sein wie eine Bahnunterführung, eine unübersichtliche Stelle in einem Park oder ein Platz, auf dem sich viele →*marginalisierte* Menschen aufhalten.

Welche **Maßnahmen** können getroffen werden, um Angsträume zu vermeiden?

• Gut beleuchten

Das Beleuchtungskonzept für einen Ort sollte sich an den NutzerInnen und an der konkreten Nutzung dieses Orts orientieren. Hauptwege, Plätze, Parks und Unterführungen sollten jedenfalls so beleuchtet werden, dass sie für die NutzerInnen gut einsehbar sind. [MA 18 2012, 35 ff.]

• Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit schaffen

Übersichtlichkeit verringert das Angstgefühl von NutzerInnen eines Ortes. Die Weglinien sollten gut überblickt werden können und die Beleuchtung sollte angemessen sein. Transparente Materialien und ein achtsamer Umgang mit Bepflanzung können zu einer besseren Einsehbarkeit beitragen. [MA 18, 40 ff.]

• Räume beleben

Vielfältig belebte Räume erzeugen das Gefühl von Sicherheit. Veranstaltungsorte, Gastronomiebetriebe, Geschäfte etc. tragen zu einer Belebung bei und vermitteln das Gefühl, „gesehen" zu werden. Der Erdgeschoßzone kommt dabei große Bedeutung zu. Nicht umsonst wird ihr in den letzten Jahren besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Praxisbeispiel: Lokale Wirtschaft – ein Schwerpunkt der Gebietsbetreuung Stadterneuerung (Seite 56)

• Verschmutzungen und Spuren von Vandalismus vermeiden

Verschmutzungen, Schmierereien etc. erzeugen bei vielen älteren Menschen ein Gefühl des Unbehagens. Schon in der Planung kann diesem Phänomen durch den Einsatz von robusten und nachhaltigen Materialien begegnet werden. Genügend Mistkübel und öffentliche WC-Anlagen tragen weiters zur Sauberkeit bei.

• Gute Orientierung schaffen

Menschen fühlen sich sicherer, wenn sie genau wissen, wie sie ihr Ziel am besten erreichen. Dazu tragen Übersichtlichkeit (siehe oben), gute Leitsysteme (siehe auch Kapitel „Sich orientieren") und klare Verkehrslinien (z.B. Hauptgehlinien, wenig komplexe Kreuzungssituationen) bei.

• Verschiedene Nutzungsarten kennen und zulassen

Unterschiedliche NutzerInnengruppen haben unterschiedliche Bedürfnisse. Gerade große städtische Plätze werden von vielen verschiedenen Personengruppen, unter anderem auch →*marginalisierten* Menschen, genutzt. Eine abwechslungsreiche Planung mit ausreichend Raum und eigens zugedachten Flächen hilft bei der Vermeidung von Konflikten und Angstgefühlen. Mobile Dienste können moderierend eingreifen und Unterstützung bieten.

Praxisbeispiel: sam & help U – Mobile Soziale Arbeit der Suchthilfe Wien
(Seite 56)

Lesetipp:
Die Publikation „Planen – aber sicher", herausgegeben von der MA 18, zeigt, mit welchen Maßnahmen StadtplanerInnen die Entstehung von Angsträumen vermeiden können.

Praxisbeispiele

PRAXISBEISPIEL

Sicherer Umgang mit dem Rollator

Die *Verkehrsunfallprävention* der Polizei Bochum, die *Deutsche Verkehrswacht*, das Verkehrsunternehmen *Bogestra* und das *Care Center RheinRuhr* bieten gemeinsam Rollatoren-Schulungen für SeniorInnen in Bochum an. Die TeilnehmerInnen lernen theoretisch und praktisch die richtige Handhabung der Gehhilfe, etwa auf einem eigens entwickelten Parcours, auf dem verschiedene Untergründe bewältigt und Hindernisse überwunden werden müssen. Auch ein Bustraining ist Teil der Schulung. Dabei bekommen die TeilnehmerInnen ganz ohne Zeitdruck praktische Tipps zum Einsteigen, Mitfahren und Aussteigen.

PRAXISBEISPIEL

Senioren als Fahrgäste – Trainingsprojekt für Busfahrer

Im Rahmen des EU-Projekts *AENEAS* entwickelte die *Salzburg AG* gemeinsam mit anderen Organisationen Schulungen und Schulungsunterlagen für MitarbeiterInnen von Verkehrsunternehmen. Verkehrsunternehmen sollen so dabei unterstützt werden, ihren FahrerInnen die notwendigen „Soft Skills" für den täglichen Umgang mit älteren Fahrgästen mitzugeben. Das Training ist in sieben Kapitel gegliedert, unter anderem geht es um die Bedeutung von älteren Fahrgästen für das Unternehmen oder die Bedeutung von Mobilität.

Das Handbuch zum Trainingsprojekt kann von der Website *www.aeneas-project.eu* heruntergeladen werden.

PRAXISBEISPIEL

Lokale Wirtschaft – ein Schwerpunkt der Gebietsbetreuung Stadterneuerung

Die *Gebietsbetreuung Stadterneuerung (GB*)* widmet sich schon seit einiger Zeit dem Thema „Erdgeschoßzone". Die GB* verstehen sich als Drehscheibe und vernetzen Suchende und AnbieterInnen. Außerdem initiieren die *GB** Projekte und machen das Angebot sichtbar (z.B. Stadtteilpläne). Auch den Märkten wird in diesem Zusammenhang besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Mehr Informationen zu diesem und anderen Schwerpunkten finden Sie auf *www.gbstern.at* (Projekte und Aktivitäten > Tätigkeitsbereiche).

sam & help U – Mobile Soziale Arbeit der Suchthilfe Wien

PRAXISBEISPIEL

Die *Suchthilfe Wien* betreibt im Bereich Mobile Soziale Arbeit im öffentlichen Raum zwei Projekte: „sam" (sozial, sicher, aktiv, mobil) und „help U". Die Teams von „sam" bzw. „help U" (Schwerpunkt: U-Bahnstationen) sollen unter anderem das subjektive Sicherheitsgefühl der NutzerInnen im öffentlichen Raum erhöhen und die Akzeptanz verschiedener NutzerInnen verbessern. Die MitarbeiterInnen bieten Beratungsgespräche, Konfliktmanagement und Erste Hilfe. Sie begleiten in soziale und medizinische Einrichtungen und bieten Schulungen für NutzerInnen und Institutionen, die mit →*marginalisierten* Personengruppen zu tun haben können. Die MitarbeiterInnen sind an ihrer roten bzw. orangen Dienstkleidung leicht zu erkennen.

Mehr Informationen auf *www.suchthilfe.at*

Welche Faktoren können zum Gefühl von Sicherheit beitragen?

CHECKLISTE

- ○ Trainingsangebote unterstützen ältere Menschen bei der (Wieder-)Aneignung von Kompetenzen, die für die Erhaltung von Mobilität wichtig sind.

- ○ Andere Personengruppen (z.B. MitarbeiterInnen von Verkehrsbetrieben) werden für die Bedürfnisse älterer VerkehrsteilnehmerInnen sensibilisiert und entsprechend geschult.

- ○ Die Entstehung von Angsträumen wird vermieden, zum Beispiel durch gute Beleuchtung, Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit, Belebung, Vermeidung von Verschmutzungen, gute Orientierung und das Wissen über unterschiedliche NutzerInnen und deren Bedürfnisse.

TEILHABEN

„Teilhaben" kann sehr vieles bedeuten, zum Beispiel: dabei sein, mitmachen, mitreden, mitplanen oder mitentscheiden. Teilhabe kann in vielen verschiedenen Bereichen (z.B. Soziales, Politik, Wirtschaft, Kultur) und auf unterschiedlichen Ebenen erfolgen.

In diesem Leitfaden möchten wir drei Themen herausgreifen, die uns im Zusammenhang mit der Mobilität von Seniorinnen und Senioren besonders wichtig erscheinen:

- die Wohnumgebung partizipativ analysieren und planen
- Begegnungsräume und -anlässe schaffen
- Engagement fördern und unterstützen

„Mir fällt sofort ein: Man muss sich mit den Leuten zusammensetzen und sie nach ihren Bedürfnissen fragen. Ich glaube, die Leute haben ganz unterschiedliche Bedürfnisse."
[Christine Neuhold, Styria Vitalis]

Eine klare Abgrenzung zwischen diesen Themen ist kaum möglich, sie hängen an vielen Stellen eng zusammen. Und für alle drei Themen gilt eine wechselseitige Abhängigkeit: Mobilität ist eine der Grundvoraussetzungen für Teilhabe – Teilhabemöglichkeiten wiederum erhöhen das Interesse der Menschen, sich auf den Weg zu machen.

Die Wohnumgebung partizipativ analysieren und planen

Die räumliche Situation vor Ort – in der Gemeinde, im Grätzel, in der Nachbarschaft – lässt sich „von außen" oft nur schwer beurteilen. Auch die Frage, ob und wie Räume bzw. bestimmte Elemente (z.B. Parks, Wege, Rastplätze, Wartehäuschen) von Seniorinnen und Senioren konkret genutzt werden, ist oft schwer zu beantworten. Am besten wissen die Menschen vor Ort Bescheid. Sie sind unterwegs, wissen, was Probleme macht und was gut funktioniert. Aus diesem Grund ist es wichtig, diese Zielgruppe in Evaluations-, Entwicklungs- und Planungsprozesse so weit wie möglich einzubeziehen.

Es gibt unterschiedliche Methoden, wie die Beteiligung (älterer) Anwohnerinnen und Anwohner durchgeführt werden kann. [Vgl. Gesundheit Berlin-Brandenburg 2013]

• Begehung

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer von Begehungen können unmittelbar und vor Ort auf Hindernisse, Defizite oder auch auf Angsträume aufmerksam machen. Ihre Beobachtungen können entweder protokolliert, auf standardisierten Erhebungsbögen vermerkt oder auch fotografisch festgehalten werden. Es ist wichtig, diesen Prozess sehr transparent zu gestalten. Die Teilneh-

merinnen und Teilnehmer sollten von Anfang an wissen, was mit den Ergebnissen geschehen wird, und sollten nach der Begehung über deren Ergebnisse und Konsequenzen auf dem Laufenden gehalten werden.

Praxisbeispiel: Fußgänger-Check (Seite 64)
Praxisbeispiel: Dorfbegehungen barrierefrei? (Seite 64)

Auch im Projekt Gemeinsam Gehen in der Steiermark beteiligten sich ältere Frauen und Männer an →*Sozialraum*begehungen und gaben wertvolle Empfehlungen für eine alternsgerechte Gestaltung ihrer Wohnumgebung.

Praxisbeispiel: Gemeinsam Gehen (Seite 20)

• Planungswerkstatt

In einer Planungswerkstatt entwickeln die Anwohnerinnen und Anwohner gemeinsam mit ExpertInnen die (Um-)Gestaltung ihrer Wohnumgebung. Eine Planungswerkstatt sollte so organisiert und moderiert werden, dass sich alle TeilnehmerInnen beteiligen können – unabhängig von ihrem Hintergrund und ihren Erfahrungen mit derartigen Gremien. Zudem ist es wichtig, dass allen Beteiligten klar ist, was mit den Ergebnissen geschehen wird.

• Anlaufstelle

Eine weitere Möglichkeit ist, in der Gemeinde, im Bezirk etc. eine Anlaufstelle für Beschwerden und Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung der Wohnumgebung einzurichten. Eine Servicetelefonnummer, eine Website inklusive E-Mail-Kontakt, ein mobiler Dienst oder einfach ein „Kummerkasten" an einem stark frequentierten Ort (z.B. Gemeindeamt, Supermarkt, Stadtteilzentrum) – oder eine Kombination aus mehreren dieser Kanäle – ermöglichen den Anwohnerinnen und Anwohnern die Artikulation ihrer Bedürfnisse.

Lesetipp:
„Schritt für Schritt zu mehr Partizipation im Alter", herausgegeben von Gesundheit Berlin-Brandenburg e.V., gibt einen Überblick über Beteiligungsmöglichkeiten für Ältere und Beispiele aus der Praxis.

Begegnungsräume und -anlässe schaffen

So banal es klingen mag: Alltagsmobilität braucht Ziele. Man macht sich auf den Weg, um zur Arbeit zu fahren, einzukaufen, einen Arzttermin wahrzunehmen oder einen Brief aufzugeben. Man besucht ein Familienmitglied oder eine Freundin, geht zum wöchentlichen Stammtisch oder nimmt an einer Veranstaltung

teil. Die sozialen Netze vieler älterer, insbesondere höheraltriger Menschen sind kleiner als die der jüngeren Generation. Dünnen – insbesondere im ländlichen Raum – die Versorgungsstrukturen (z.B. Geschäft, Postamt) aus, gibt es noch weniger Gründe, das Haus zu verlassen. Das wiederum vergrößert vorhandene Mobilitätsprobleme bzw. die Scheu, sich auf den Weg zu machen. In weiterer Folge dünnt das soziale Netz noch mehr aus.

Es gibt eine Reihe von Möglichkeiten, Begegnungsräume und -anlässe für ältere Menschen zu schaffen:

• Den öffentlichen Raum einladend gestalten

Von einer Möglichkeit, ältere Menschen zum Hinausgehen zu motivieren, war bereits die Rede: Ein attraktives Wohnumfeld mit guten Rast- und Begegnungsmöglichkeiten, interessanten Blickpunkten (z.B. Grünflächen, Kunst) oder aktivierenden Angeboten lädt dazu ein, nach draußen zu gehen. Mehr dazu lesen Sie im Kapitel „Innehalten".

Praxisbeispiel: Blumenspitz am Tabor (Seite 49)
Praxisbeispiel: Zeitbankerl (Seite 48)
Praxisbeispiel: Bewegungsparks (Seite 65)

• Treffpunkte schaffen

Damit Menschen zusammenkommen können, braucht es Begegnungsräume. Orte, an denen man sich zufällig treffen kann, oder solche, die sich für gemeinsame Aktivitäten nutzen lassen, etwa Nahversorgungsbetriebe und Ähnliches (z.B. Bäckerei, Friseurladen), Nachbarschafts- und Sozialzentren oder auch ganz einfach Treffpunkte im öffentlichen Raum (z.B. Sitzgruppen in Parks). Wichtig ist, dass diese Treffpunkte barrierefrei gestaltet sind und auch nicht-räumliche Barrieren so weit wie möglich reduziert werden, durch eine zum Beispiel kostenfreie oder -günstige Teilnahme, einen freundlichen Empfang oder auch geeignete Öffnungszeiten.

Praxisbeispiel: 100 Gründe (Seite 64)
Praxisbeispiel: MarktTreff (Seite 65)
Praxisbeispiel: Dorf Laden (Seite 65)

Lesetipp:
Das Handbuch „Barriere:Frei", herausgegeben vom Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, bietet Ihnen einen Überblick über all jene Facetten, die bei der Gestaltung barrierefreier Innenräume beachtet werden müssen. Der „Barriere-Check" [www.barriere-check.at] hilft UnternehmerInnen herauszufinden, was für sie im Zusammenhang mit Barrierefreiheit relevant sein könnte.

Engagement fördern und unterstützen

Von →*freiwilligem Engagement* profitiert unsere gesamte Gesellschaft – egal, ob dieses Engagement im Sport, in der Bildung, der Kultur, dem Katastrophenschutz oder im Sozialbereich erbracht wird. Seniorinnen und Senioren sind besonders aktiv, was Freiwilligenarbeit betrifft, und erbringen in diesem Bereich beträchtliche Leistungen.

Ältere Menschen profitieren aber auch selbst von ihrem Engagement: Abgesehen davon, dass Engagement Sinn und Freude geben kann, kann auch von einer gesundheitsfördernden Wirkung des →*freiwilligen Engagements* ausgegangen werden. [Vgl. queraum 2011a]

Mit diesem Schatz sollte sehr achtsam umgegangen werden, und „dazu gehört es, zum Engagement zu motivieren, neue Zielgruppen als Engagierte zu gewinnen, Energien zu bündeln, Innovationen zuzulassen (...) und Anerkennung zu geben." [queraum 2011a, 15) Der Trend in der Freiwilligenarbeit geht zur Selbstbestimmung – das heißt zu selbstorganisierten Projekten außerhalb traditioneller Verbände bzw. eigenständigen Projekten innerhalb von Organisationen. Immer mehr Seniorinnen und Senioren stellen ihre eigenen Projekte auf die Beine. Eine Kleinprojekteförderung durch Gemeinden, Bezirke oder Regionen ist eine Möglichkeit, diese Formen des – oft kleinräumigen, nachbarschaftlichen – Engagements zu unterstützen. Im Anhang finden Sie einige Projekte bzw. Initiativen, die sich diesem Thema widmen.

Praxisbeispiel: Senior Guides (Seite 66)
Praxisbeispiel: Seniorenbörse Bregenz (Seite 66)

Es gibt natürlich viele ältere Menschen, die sich selbst nicht vorstellen können, aktiv zu werden, die aber gerne mit anderen etwas unternehmen und bei Angeboten – etwa zum Thema „Gesunde Bewegung" – gerne mitmachen. Auch hier können bauliche, soziale oder kulturelle Barrieren auftreten, die jemanden an einer Teilnahme hindern. Berücksichtigen Sie bei Ihren Angeboten Aspekte wie Offenheit, Planbarkeit, Regelmäßigkeit, Niederschwelligkeit, Kosten oder saisonale Besonderheiten (z.B. Hitze, Dämmerung, Glatteis).

Praxisbeispiel: Berliner Spaziergangsgruppen (Seite 19)
Praxisbeispiel: Gemeinsam Gehen (Seite 20)

Wussten Sie schon, dass ...
... die 50- bis 59-Jährigen die höchste Beteiligungsquote aufweisen (55 Prozent), die 60- bis 69-Jährigen mit 53 Prozent die zweithöchste; in der Gruppe 70+ liegt sie immerhin noch bei 36 Prozent. [BMASK 2015b, 20]

Lesetipp:
Das Handbuch „Engagiert gesund bleiben!" (herausgegeben von queraum. kultur- und sozialforschung) gibt einen Einblick in die positive Wirkung von →*freiwilligem Engagement* für Ältere und bietet Informationen und Tipps für die Förderung dieser Form der Teilhabe.

Lesetipp:
Der Leitfaden „Erfolgreich Projekte initiieren!", herausgegeben vom Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, unterstützt Seniorinnen und Senioren, die sich selbstbestimmt engagieren wollen, bei der Umsetzung von Projekten.

„Die Raumaneignung gelingt leichter, wenn man in Gruppen unterwegs ist bzw. von jemandem ‚empfangen' wird." [Barbara Kolb, Bildung in Bewegung]

Lesetipp:
Mehr Informationen zu diesen Aspekten finden Sie im Handbuch „Engagiert gesund bleiben". Die Broschüre „Der Barriere-Checker", herausgegeben vom Paritätischen Wohlfahrtsverband Hessen, zeigt, was es im Zusammenhang mit barrierefreien Veranstaltungen zu beachten gilt.

Praxisbeispiele

PRAXISBEISPIEL

Fußgänger-Check

Der *Fußgänger-Check* ist ein Angebot von *walk-space.at – Der Österreichische Verein für FußgängerInnen*. In gemeinsamen Begehungen mit einzelnen Bevölkerungsgruppen werden Stärken und Mängel des Fußwegnetzes gesammelt und Verbesserungsvorschläge erarbeitet. Ein *Fußgänger-Check* wird – je nach Gebietsgröße – innerhalb eines halben Tages bis zu zwei Tagen durchgeführt. Im Mittelpunkt stehen Komfortfragen und Sicherheitsaspekte für Fußgängerinnen und Fußgänger.

Nähere Informationen unter: *www.walk-space.at*

PRAXISBEISPIEL

Dorfbegehungen barrierefrei?

Bei dem Sensibilisierungsangebot *Dorfbegehung barrierefrei?* geht es darum, Hürden und Hindernisse im öffentlichen Raum zu entdecken und zu entfernen, um so jeder Bürgerin und jedem Bürger die Mobilität im Rahmen ihrer Alltagsgeschäfte zu erleichtern. Nach einer kurzen theoretischen Einführung zum Thema „barrierefrei?" gehen GemeindevertreterInnen und BürgerInnen selbst auf Entdeckungsreise. Die Dorfbegehungen werden von Fachleuten begleitet und moderiert.

Näheres zu dieser Initiative des *Bildungs- und Heimatwerks NÖ* und der *NÖ Dorf- und Stadterneuerung* erhalten Sie unter *www.bhw-n.eu/barrierefrei*

PRAXISBEISPIEL

100 Gründe

100 Gründe versteht sich selbst als eine „Plattform für aktive Menschen im besten Alter". Diese Internetplattform, die vor allem im Raum Wien genutzt wird, dient dazu, Ziele, Veranstaltungen und Aktivitäten zu sammeln und zu bewerten, die es lohnen „hinauszugehen". Dieser Pool mit lokalen Informationen wird von freiwilligen AutorInnen betreut. Auch eigene Initiativen (z.B. Sportgruppen, Ausflüge zum Heurigen) können eingetragen werden. Die NutzerInnen von *100 Gründe* können auch untereinander Kontakt aufnehmen und Freundschaften schließen.

Die *100 Gründe* finden sich auf *www.100gruende.at*

MarktTreff

PRAXISBEISPIEL

Das *MarktTreff*-Konzept wurde von der Landesregierung Schleswig-Holstein in Kooperation mit Wirtschaft, Verbänden und anderen AkteurInnen entwickelt. Die *MarktTreffs* sichern nicht nur die Nahversorgung mit den Gütern des täglichen Bedarfs, sondern bieten auch Dienstleistungen (z.B. Post, Reinigungsannahmestelle) und Räumlichkeiten für gemeinsame Aktivitäten, Veranstaltungen und bürgerschaftliches Engagement.

Auf w*ww.markttreff-sh.de* finden sich viele Informationen zu diesem Konzept. Von der Seite kann auch ein Handbuch heruntergeladen werden, in dem das Konzept des *MarktTreff* detailliert erläutert wird.

Dorf Laden

PRAXISBEISPIEL

Die Dorfläden in inzwischen 50 Vorarlberger Kleingemeinden bieten Lebensmittel – oft aus regionaler Produktion –, Zustelldienste und auch Möglichkeiten der Begegnung für die dörfliche Gemeinschaft. Land und Gemeinden fördern diese Aufrechterhaltung der dörflichen Nahversorgung.

Mehr Informationen dazu finden sich im Internet auf *www.nahversorgung.org*

Bewegungsparks

PRAXISBEISPIEL

Bewegungsparks bieten allen Menschen eine kostenlose Möglichkeit, sich an der frischen Luft zu bewegen und etwas für die eigene Gesundheit zu tun. Am Beispiel Wien: In Wien gibt es inzwischen zehn *Aktiv-Parks*, in denen Gleichgewicht, Kraft, Ausdauer und Gedächtnis trainiert werden können. In der Donaustadt lädt seit 2015 ein *Motorikpark* mit 23 Gerätestationen Alt und Jung dazu ein, sich körperlich zu betätigen.

Mehr Informationen zu den Bewegungsparks in Wien finden Sie unter *www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/aktiv-parks.html* und *www.motorikpark-wien.at*

PRAXISBEISPIEL

Senior Guides

Das Projekt *Senior Guides* war ursprünglich ein europäisches Projekt, an dem Partnerorganisationen aus sechs Ländern beteiligt waren. Die Idee der *Senior Guides* ist es, dass engagierte Ältere eigenständig Angebote bzw. Touren entwickeln, an denen andere Seniorinnen und Senioren teilnehmen können. In Österreich wurde das Projekt in Graz durchgeführt. 2014 wurde das Projekt erstmals auch in einem Bezirk in Wien implementiert. In der Leopoldstadt fanden sich engagierte Menschen, die ehrenamtlich Touren durch den Bezirk organisieren und anderen Älteren die gesundheitsfördernden Angebote im Grätzel näherbringen.

Mehr Informationen über das europäische Projekt enthält *www.senior-guides.eu*, auf der Website der Wiener Gesundheitsförderung *www.wig.or.at* finden sich alle Informationen über die *Senior Guides* in der Leopoldstadt.

PRAXISBEISPIEL

Seniorenbörse Bregenz

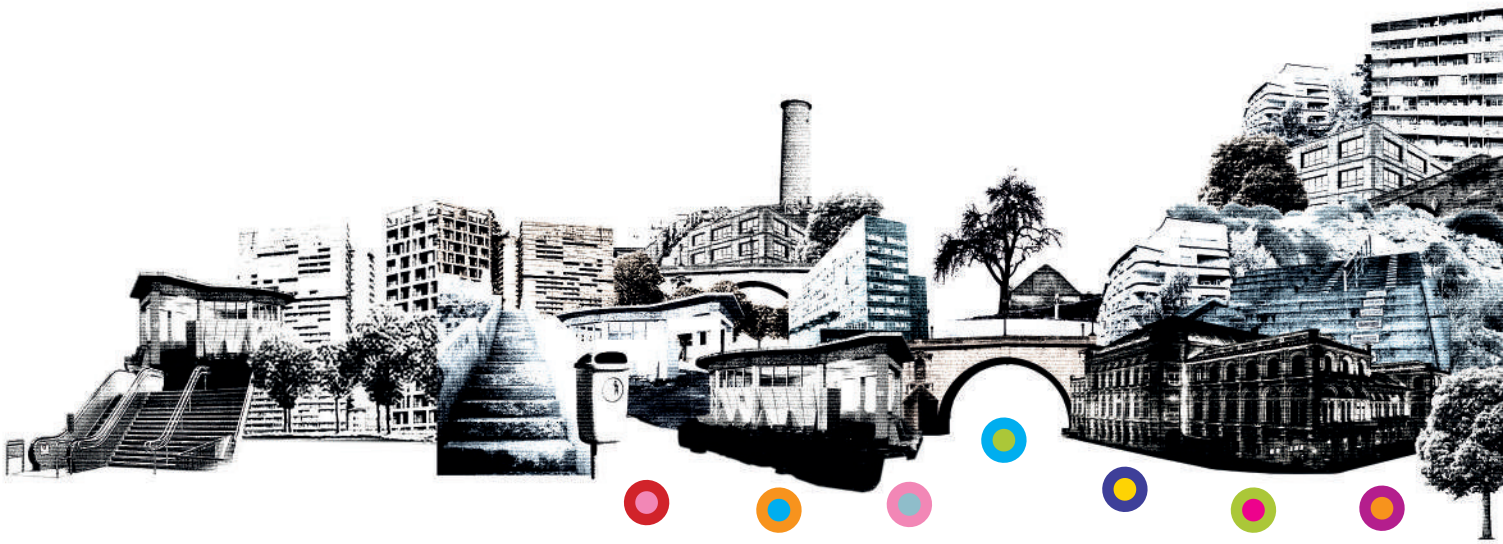
Das Grundprinzip der *Seniorenbörse Bregenz* ist „Helfen und Aktivieren". Unter diesem Motto bringt die Seniorenbörse Menschen zusammen. SeniorInnen, die Freude daran haben, andere zu unterstützen, können sich bei der Seniorenbörse anmelden und bekanntgeben, worin sie Hilfe anbieten können (z.B. Reparaturen, Gartenarbeit). Andere SeniorInnen, die Hilfe benötigen, können bei Bedarf diese Unterstützung in Anspruch nehmen. Um Hilfe in Anspruch nehmen zu können, muss man keine Hilfe leisten, was vor allem besonders gebrechlichen Mitgliedern zugutekommt. Drei Viertel der Eingetragenen sind jedoch bereit, Hilfe zu leisten. Die Unterstützung durch die aktiven SeniorInnen ist kostenlos. Die Mitglieder zahlen nur einen geringen Mitgliedsbeitrag pro Jahr, der vor allem für die Versicherung der HelferInnen aufgewendet wird.

Mehr Informationen über die *Seniorenbörse Bregenz* finden Sie unter *www.seniorenboerse-bregenz.at*

Woran erkennen Sie, dass ein Ort zur Teilhabe einlädt?

CHECKLISTE

- ○ Die AnwohnerInnen werden in Analysen der Ist-Situation, Um- und Neuplanungen miteinbezogen, ihre Erfahrungen und Meinungen werden gehört und berücksichtigt.
- ○ Der öffentliche Raum lädt zum Zusammenkommen ein, ist attraktiv und aktivierend.
- ○ Es gibt barrierefreie Treffpunkte, an denen ältere Menschen willkommen sind.
- ○ Das freiwillige Engagement älterer Menschen wird gefördert und unterstützt.
- ○ Angebote und Veranstaltungen werden so gestaltet, dass ältere Menschen ohne Probleme daran teilnehmen können.



RÜCK- UND AUSBLICK

15 DENKANSTÖSSE FÜR EINE ALTER(N)SGERECHTE GESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

Nachdem Sie in den vorangegangenen Kapiteln die Möglichkeit hatten, tiefer in einzelne Themen einzutauchen, möchten wir Ihnen abschließend einige allgemeinere Denkanstöße geben, die vielleicht für Sie und Ihre Arbeit in der Gemeinde, im Bezirk, in der Region wichtig sind.

1. Mobilität als Lebenslaufthema betrachten

Mobilität ist ein Thema, das uns ein Leben lang begleitet. Als Babys lernen wir das Gehen, als Jugendliche können wir es kaum erwarten, einmal Moped oder sogar Auto fahren zu dürfen, als Erwachsene haben wir ein schlechtes Gewissen, weil wir viel zu wenig zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren etc. Mobilitätserfahrungen und -gewohnheiten sind prägend, und wer sein Leben lang nicht mit der Bahn gefahren ist, tut sich vielleicht im höheren Alter schwer, damit anzufangen. Es ist daher wichtig, nicht nur ältere Menschen als Zielgruppe zu betrachten, sondern alle Altersgruppen mitzudenken, ihre Erfahrungen ernst zu nehmen und sich im Lebensverlauf verändernde Bedürfnisse zu berücksichtigen.

2. Weitblickend denken und planen

Die Umgestaltung des öffentlichen Raums, der Verkehrsstrukturen etc. verlangt Weitblick und einen langen Atem. Wer möglichst viele Faktoren in die Planung miteinbezieht und künftige Entwicklungen berücksichtigt, schafft langfristig bessere und meistens auch kostengünstigere Lösungen.

3. Kleinräumig analysieren und arbeiten

Der Bewegungsradius von älteren Menschen ist kleiner als der von jüngeren Menschen. Für sie ist eine qualitätsvolle Gestaltung des unmittelbaren Nahraums daher enorm wichtig. Details können darüber entscheiden, ob ein Platz genutzt, in einem Park gerastet oder eine Straße zu Fuß erschlossen wird. Diese Achtsamkeit für die kleinen Räume und die Liebe zum Detail kommen letztlich nicht nur älteren, sondern allen Menschen zugute.

4. Bereichsübergreifend diskutieren und planen

Öffentlicher Raum und Verkehr sind komplexe Felder. Sie berühren nicht nur die Interessen vieler unterschiedlicher Zielgruppen und anderer AkteurInnen, sondern sind von vielen Variablen und Schnittstellen gekennzeichnet. Planung sollte daher unbedingt multidisziplinär erfolgen (z.B. ÖPNV, Parks, Straßenbau, Stadtplanung, ArchitektInnen, SeniorInnenverbände, VerkehrsexpertInnen, SeniorenheimbetreiberInnen, Behindertenorganisationen).

5. Kooperation der AkteurInnen stärken

Gerade weil die Komplexität hoch und die AkteurInnen zahlreich sind, ist eine gute Kooperation der handelnden Organisationen und Personen besonders wichtig. Unterstützen Sie den Austausch und die Zusammenarbeit der unterschiedlichen Gruppen.

6. Von anderen lernen

Wie unsere Beispiele aus der Praxis hoffentlich gezeigt haben: Viele Regionen, Kommunen, Organisationen und Unternehmen beschäftigen sich bereits mit dem Thema Mobilität älterer Menschen und haben interessante und unter Umständen nachahmenswerte Projekte dazu entwickelt. Setzen Sie sich mit diesen AkteurInnen in Verbindung, sehen Sie sich die Angebote oder Lösungen vor Ort an. Man muss das Rad nicht immer wieder neu erfinden.

7. Perspektiven wechseln

Wie fühlt es sich eigentlich für Menschen mit einer Sinnesbeeinträchtigung an, sich im öffentlichen Raum zu orientieren und sich zurechtzufinden? Wie ist es, mit einem Rollstuhl oder auf einen Rollator gestützt unterwegs zu sein? Diese Fragen lassen sich am besten in einem Selbstversuch beantworten. Setzen Sie sich eine Brille auf, die das Sichtfeld eines Menschen simuliert, der kaum noch sehen kann, oder überqueren Sie auf einen Rollator gestützt eine Straße: Diese Erfahrungen sensibilisieren und helfen dabei, die Anforderungen verschiedener Personengruppen an ihre räumliche Umgebung (besser) zu verstehen. Wenn Sie es ausprobieren möchten, sind örtliche Behindertenverbände sicher kompetente Ansprechpartner.

8. Vielfalt mitdenken

Bitte bedenken Sie, dass ältere Menschen keine einheitliche Personengruppe sind. Diese Zielgruppe ist sehr groß und heterogen. Denken Sie nur an Dimensionen wie →*Gender*, Herkunft, Bildungsgrad, Einkommen oder Behinderung. Alle diese Faktoren haben Auswirkungen auf das Mobilitäts- und Raumaneignungsverhalten der Älteren.

9. Werte hinterfragen

Wer öffentlichen Raum und Verkehr (mit-)plant, tut dies immer auf der Grundlage von Werten. Ein Beispiel: Wer Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit als oberste Prinzipien eines Verkehrssystems betrachtet, blendet andere Aspekte wie etwa Vereinfachung oder Sicherheit unter Umständen aus. Informationen, der Austausch mit ExpertInnen und persönliche Offenheit sind wichtig, um zu guten Entscheidungen zu kommen, von denen auch schwächere VerkehrsteilnehmerInnen profitieren können.

10. Eigeninitiative und Partizipation stärken

Stärken Sie die Eigeninitiative und Partizipation älterer Menschen und anderer Zielgruppen. Beziehen Sie die Menschen in Diskussions- und Planungsprozesse mit ein, unterstützen Sie die Initiierung von eigenständigen Projekten. Auf diese Weise schaffen Sie größere Akzeptanz, planen nicht an den Bedürfnissen der Seniorinnen und Senioren vorbei und fördern deren aktive Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Zeigen Sie Anerkennung für das Engagement.

11. Wahlfreiheit berücksichtigen

Seniorinnen und Senioren in ihren Bemühungen um ein mobiles Leben zu unterstützen darf nicht dazu führen, einen „Zwang zur Mobilität" auszuüben. Menschen, die sich für ein zurückgezogenes Leben entscheiden, haben ihre Gründe dafür, die Entscheidung sollte respektiert werden.

12. Eine Kultur des Miteinanders und der Rücksichtnahme fördern

Tragen Sie zu einer Atmosphäre des Miteinanders und der Rücksichtnahme bei. Viele ältere VerkehrsteilnehmerInnen fühlen sich in ihrer Mobilität durch das Verhalten anderer behindert. Fördern Sie das gegenseitige Verständnis und tragen Sie zu einer Sensibilisierung bei.

13. Die Menschen informieren

Viele gute Ideen scheitern daran, dass zu wenige Menschen davon erfahren oder dass sich die Menschen schlecht informiert fühlen. Machen Sie es sich zur Gewohnheit, Themen, Angebote, Maßnahmen, Hilfsmittel etc. laufend und über die verschiedensten Kanäle zu kommunizieren.

14. Nahversorgung und andere Angebote sichern

Die Nahversorgung oder auch das Freizeitangebot ist in vielen, vor allem ländlichen Gegenden bereits extrem ausgedünnt. Greifen Sie alternative Modelle und Lösungen auf, um die Attraktivität der Gemeinden als Wohnorte zu erhöhen und die Lebensqualität der älteren Bewohnerinnen und Bewohner zu fördern.

15. Einen Aktions- und Handlungsplan entwickeln

Entwickeln Sie gemeinsam mit den relevanten AkteurInnen und mit den Zielgruppen eine Gesamtstrategie zum Thema Mobilität (älterer Menschen), die einen Entscheidungs- und Handlungsrahmen für zukünftige Projekte bietet.

ANHANG

Danksagung

Zahlreiche wichtige Informationen und Aspekte dieses Leitfadens gingen aus persönlichen bzw. telefonischen Interviews und einem Workshop mit ExpertInnen hervor. Diese ExpertInnen haben damit maßgeblich zum Gelingen von „Unterwegs im Leben" beigetragen. Wir möchten ihnen daher für ihre Zeit und ihre Gesprächsbereitschaft ganz herzlich danken!

Ing.in Maria Grundner (Wien zu Fuß – Mobilitätsagentur Wien GmbH)

Mag.a Margarete Havel (Havel & Havel Beratungs GesmbH)

Dr.in Elisabeth Hechl (Bundesministerium für Soziales, Arbeit und Konsumentenschutz)

Mag.a Ursula Hübel (Wiener Gesundheitsförderung)

DIin Michaela Kargl (Forschungsgesellschaft Mobilität)

DIin Sabine Kaulich (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Mag.a Barbara Kolb (Bildung in Bewegung OG)

Mathilde Köberl (Kuratorium für Verkehrssicherheit, Sicherheit-Service GmbH)

DIin Andrea Mann (Gebietsbetreuung Stadterneuerung 2/20)

Mag.a Teresa Millner-Kurzbauer (Volkshilfe Österreich)

DI Markus Mondre (Gebietsbetreuung Stadterneuerung 6/14/15)

Ewald Muzler (Agendagruppe Begegnung im Freihausviertel)

DIin Kirsten Müllner (MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Referat Landschafts- und Freiraumplanung)

Dr.in Christine Neuhold (Styria Vitalis)

Andreas Pazourek (ÖAMTC)

Susanne Reichard (Fahrrad Wien – Mobilitätsagentur Wien GmbH)

DI Dieter Schwab (walk-space.at – Der Österreichische Verein für FußgängerInnen)

Anton Schweng (Kuratorium Wiener Pensionisten-Wohnhäuser)

Renate Skarbal (Katholisches Bildungswerk)

DIin Gabriele Steinbach (MA 46 – Verkehrsorganisation und Technische Verkehrsangelegenheiten)

DI Josef Strummer (NÖ Dorf- und Stadterneuerung)

DIin Bettina Urbanek (VCÖ – Mobilität mit Zukunft)

Walter Vertat (Agendagruppe bewusst.nachhaltig)

Glossar

Aktives Altern

Laut der Weltgesundheitsorganisation (WHO) versteht man unter dem aktiven Altern „den Prozess der Optimierung der Möglichkeiten von Menschen, im zunehmenden Alter ihre Gesundheit zu wahren, am Leben ihrer sozialen Umgebung teilzunehmen und ihre persönliche Sicherheit zu gewährleisten, und derart ihre Lebensqualität zu verbessern".

Audit

Ein Audit ist ein Untersuchungsverfahren. In einem Audit wird systematisch geprüft, ob Prozesse, Anforderungen und Richtlinien den jeweils geltenden Standards entsprechen. Im Bereich des Verkehrs können Entwurf, Planung und Bestand Gegenstand eines Audits sein.

Chronologisches Alter

Das chronologische Alter bezeichnet das Alter eines Individuums als reine Zeitangabe, ganz ohne Rücksicht auf den körperlichen oder geistigen Entwicklungsstand.

Demografie

Die Demografie befasst sich, meist mittels statistischer Methoden, mit der Bevölkerung – ihrer Gliederung (z.B. nach Geschlecht, Alter, Herkunft) und ihrer Verteilung. Die Demografie interessiert sich auch für Veränderungen und Entwicklungen in der Bevölkerung und für die Faktoren, die dafür verantwortlich sind.

Design for all

Design for all meint, dass Produkte, Dienstleistungen und Infrastrukturen so geplant und gestaltet werden, dass sie von allen Menschen ohne Unterstützung benutzt werden können – auch wenn die NutzerInnen spezielle Anforderungen mitbringen, etwa aufgrund einer Behinderung. Produkte, Dienstleistungen und Infrastrukturen sollen von allen als komfortabel und gebrauchsfreundlich wahrgenommen werden.

Freiwilliges Engagement

Der Ausdruck freiwilliges Engagement bedeutet, dass Menschen Leistungen freiwillig und unbezahlt außerhalb des eigenen Haushalts erbringen. Innerhalb des freiwilligen Engagements unterscheidet man wiederum zwischen formeller Freiwilligenarbeit und informeller Freiwilligenarbeit. Erstere meint Leistungen, die in einem organisierten Rahmen erbracht werden, etwa in einem Verein. Die informelle Freiwilligenarbeit geschieht außerhalb derartiger Strukturen und wird auch als „Nachbarschaftshilfe" bezeichnet.

Gender

Der Begriff Gender meint „soziales Geschlecht". Damit ist die sozial konstruierte Seite des Geschlechts im Unterschied zum „biologischen Geschlecht" gemeint, also etwa Geschlechterrollen.

Marginalisierung

Marginalisierung bezeichnet den Prozess eines Abstiegs von Bevölkerungsgruppen. Diese Personengruppen werden an den „Rand" der Gesellschaft gedrängt und sind teilweise oder vollständig von vielen gesellschaftlichen Feldern (z.B. Politik, Kultur, Wirtschaft) ausgeschlossen.

Mikro-ÖV

Mit Mikro-ÖV bezeichnet man Mobilitätsangebote, die kleinräumig (z.B. in einer Gemeinde oder einer Region) organisiert sind. Die Fahrzeuge (z.B. Busse) verkehren nachfrageorientiert, das Angebot ist zugeschnitten auf die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner.

Mobilitätskette

Der Begriff Mobilitätskette umfasst den gesamten Prozess einer Ortsveränderung von A nach B. Dazu gehören die unterschiedlichen Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsarten inklusive aller zugeordneten Informationen, Dienstleistungen etc.

Peer

Von einem Peer spricht man dann, wenn jemand derselben sozialen Gruppe (definiert etwa durch Alter oder Status) angehört.

Pocket Park

Bei einem Pocket Park handelt es sich um einen kleinen, öffentlich zugänglichen Park. Pocket Parks sind eine Möglichkeit, grüne Inseln und damit Naherholungszonen auch in dicht bebauten Gebieten zu schaffen, etwa auf einer freien Parzelle oder einem kleinen Platz.

Shared Space

Shared Space bezeichnet ein Konzept, das den öffentlichen Straßenraum sicherer und angenehmer machen soll. Der motorisierte Verkehr hat darin keine dominante Stellung mehr. Dazu gehört unter anderem, dass auf Verkehrszeichen, Ampeln oder auch Fahrbahnmarkierungen verzichtet wird und die VerkehrsteilnehmerInnen gleichberechtigt sind.

Sozialraum

Der Begriff Sozialraum verbindet eine konkrete räumliche Umgebung (z.B. Stadtteil, Gemeinde) mit dem dazugehörigen sozialen Handeln. Raum ist somit nicht einfach ein geografisch definierter Raum, sondern auch Lebensraum, in dem Menschen agieren und interagieren und in dem gesellschaftliche Prozesse sichtbar werden.

Taktile Bodenleitlinien

Taktile Bodenleitlinien sind ein wichtiges Hilfsmittel für blinde und sehbehinderte Menschen, um sich im öffentlichen Raum zurechtzufinden. Leitlinien sind nebeneinanderliegende Streifen, die sich möglichst kontrastreich vom Boden abheben. Einer Leitlinie kann entlang gegangen werden.

Wärmeinseleffekt

Mit dem Begriff Wärmeinseleffekt bezeichnet man das Phänomen, dass in urbanen Ballungsräumen höhere Temperaturen gemessen werden als im Umland. Innerhalb einer Stadt kann der Wärmeinseleffekt sehr unterschiedlich ausgeprägt sein – abhängig von der Baudichte, den Bauhöhen, dem Grünflächenanteil etc.

Literatur und Links

QUELLEN

Aigner-Breuss et al. o.J.
Aigner-Breuss, Eva et al.: Mobilitätsszenarienkatalog. Mobilitätszukunft für die Generation 55+. Mobilitätsszenarien für eine aktive Teilnahme am Verkehr unter Berücksichtigung der erforderlichen Verkehrstechnologien. Wien o.J.

Allex et al. o.J.
Allex, Brigitte et al.: Welche Maßnahmen finden ältere Menschen bei Hitze in der Stadt cool? Ergebnisse der quantitativen Befragungen von älteren Menschen im Rahmen des STOPHOT-Projektes. Wien o.J.

Boenke 2010
Boenke, Dirk et al.: Leitfaden Mobilität und Verkehr. Empfehlungen zur Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenraum. Köln 2010.

BMASK 2015a
Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (Hg.): Altern und Zukunft. Bundesplan für Seniorinnen und Senioren. Wien 52015.

BMASK 2015b
Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (Hg.): Bericht zur Lage und zu den Perspektiven des Freiwilligen Engagements in Österreich. 2. Freiwilligenbericht. Wien 2015.

BMFSFJ 2009
Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hg.): Leben und Wohnen für alle Lebensalter. Bedarfsgerecht, barrierefrei, selbstbestimmt. Praxisbeispiele und Handlungsempfehlungen. Berlin 2009.

BMG 2012
Bundesministerium für Gesundheit (Hg.): Gesundheit und Krankheit der älteren Generation in Österreich. Wien 2012.

Echterhoff 2005
Echterhoff, Wilfried (Hg.): Mobilität älterer Menschen. Strategien zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen (Mobilität und Alter, Band 1). Köln 2005.

Gerlach 2007
Gerlach, Jürgen et al.: Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr – Forschungsdokumentation (Forschungsergebnisse für die Praxis, Band 2). Köln 2007.

Gesundheit Berlin-Brandenburg 2013
Gesundheit Berlin-Brandenburg e.V. (Hg.): Schritt für Schritt zu mehr Partizipation im Alter. Ein Leitfaden zur Beteiligung älterer Menschen an der Gestaltung bewegungsfreundlicher Quartiere – Impulse aus der Forschung und Berliner Beispiele zu Stadtteilbegehungen und Kiezspaziergängen. Berlin 2013.

Gesundheit Berlin-Brandenburg o.J.
Gesundheit Berlin-Brandenburg e.V. (Hg.): Schritt für Schritt zu mehr Gesundheit im Alter. Ein Leitfaden zum Aufbau von begleiteten Spaziergangsgruppen und zur Initiierung von Trainingsgruppen zur Sturzprävention im Stadtteil. Berlin o.J.

IFES 2010
Institut für empirische Sozialforschung (Hg.): Lebensqualität im Alter. Befragung von Personen ab 60 Jahren. Studienbericht. Wien 2010.

IFES 2008
Institut für empirische Sozialforschung (Hg.): Konsumentenfreundlichkeit von Technologien und Produkten. Befragung von Personen ab 60 Jahren. Hauptergebnisse. Wien 2008.

Kaiser 2012
Kaiser, Claudia: Mobilitätswünsche älterer Menschen. o.O. 2012 (www.mobilogisch.de/archiv/41-ml/artikel/138-mobilitaetswuensche-aelterer-menschen.html)

Kaiser/Kraus o.J.
Kaiser, Heinz Jürgen/Kraus, Bertram: Mobilität für ältere Menschen – Herausforderung für die Gesellschaft. Das Europäische Forschungsprojekt SIZE am Institut für Psychogerontologie (ipg) der Universität Erlangen-Nürnberg. Erlangen o.J.

Kompetenzzentrum 2011
Kompetenzzentrum Social Design (Hg.): Stadtmobiliar für Senioren. Ausstattungskriterien für eine altengerechte Stadt. Krefeld 2011.

KfV 2011
Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hg.): Das Unfallrisiko auf Fußwegen in Österreich. Endbericht. Wien 2011.

KfV o.J.
Kuratorium für Verkehrssicherheit/Novartis (Hg.): Vergissmeinnicht! Die wichtigsten Tipps und Verhaltensrichtlinien für SeniorInnen im Straßenverkehr. Wien o.J.

Limbourg/Matern 2009
Limbourg, Maria/Matern, Stefan: Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr (Mobilität und Alter, Band 4). Köln 2009.

MA 18 2012
Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.): Planen – aber sicher! Physische und soziale Verunsicherungsphänomene – Wie kann die Stadtplanung ihnen begegnen? (Werkstattbericht Nr. 125). Wien 2012.

Mollenkopf/Flaschenträger 2001
Mollenkopf, Heidrun/Flaschenträger, Pia: Erhaltung von Mobilität im Alter (Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Band 197). Stuttgart 2001.

queraum 2011a
queraum. kultur- und sozialforschung (Hg.): Engagiert gesund bleiben. Partizipation und Gesundheitsförderung älterer Frauen und Männer auf kommunaler Ebene. Wien 2011.

Schlag/Megel 2002
Schlag, Bernhard/Megel, Katrin (Hg.): Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter (Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Band 230). Stuttgart 2002.

Schmidt 2013
Schmidt, Veronika: „Mobil. Ältere bleiben mobil", in: Die Presse, 21.08.2013

VCÖ 2012
VCÖ – Mobilität mit Zukunft (Hg.): Wie Mobilität die Gesundheit älterer Menschen erhöht (VCÖ Factsheet 2012/09). Wien 2012.

barriere-check.at
Zielgruppen der Barrierefreiheit
www.barriere-check.at/de/topics/zielgruppen.php
(Zugriff am 03.07.2015)

kfv.at
Verkehrsunfallstatistik 2013
http://unfallstatistik.kfv.at (Zugriff am 31.07.2015)

statistik.at a
Bevölkerung zu Jahresbeginn nach Alter und Geschlecht http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstruktur/bevoelkerung_nach_alter_geschlecht/index.html (Zugriff am 10.07.2015)

statistik.at b
Bevölkerungsprognose 2014, erstellt am 20.11.2014
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html (Zugriff am 10.07.2015)

ZUM WEITERLESEN

Agendagruppe **„Begegnung im Freihausviertel"** (Hg.): Gut zu Fuß im Freihausviertel. Das Projekt „Generationenweg im Freihausviertel". Projektergebnis. Wien 2012.

Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (Hg.): **Kleinräumige Mobilitätsangebote**. Empfehlungen für die praktische Umsetzung. St. Pölten o.J.

Amt der Vorarlberger Landesregierung, Büro für Zukunftsfragen (Hg.): **Handbuch Bürgerbeteiligung**. Für Land und Gemeinden. Bregenz 22012.

Amt für Verkehrsmanagement, Landeshauptstadt Düsseldorf (Hg.): **Mobilitätsbedingungen und Mobilitätsanforderungen von Frauen in der Landeshauptstadt Düsseldorf**. Empfehlungen für mehr Qualität der Mobilität von Frauen. Düsseldorf 2004.

Baumgartner, Katrin et al.: **Altern im ländlichen Raum**. Entwicklungsmöglichkeiten und Teilhabepotentiale. Stuttgart 2013.

Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (Hg.): **Von Hürden und Helden**. Wie sich das Leben auf dem Land neu erfinden lässt. Berlin 2015.

Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (Hg.): **Erfolgreich Projekte initiieren!** Ein Leitfaden für Seniorinnen und Senioren, die sich selbstbestimmt engagieren möchten. Wien 2015.

Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (Hg.): **Barriere:Frei!** Handbuch für barrierefreies Wohnen. Wien 2011.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hg.): **Leichte Sprache.** Ein Ratgeber. Berlin 2013.

Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hg.): **Mobil bis ins hohe Alter**. Steckbriefe der ausgewählten Projekte der BMBF-Fördermaßnahme. Berlin o.J.

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hg.): **Leben und Wohnen für alle Lebensalter**. Bedarfsgerecht, barrierefrei, selbstbestimmt. Praxisbeispiele und Handlungsempfehlungen. Berlin 2009.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.): **Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels**. Innovative Handlungsansätze und Praxisbeispiele aus ländlichen Räumen in Deutschland. Berlin 2012.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.): **Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden**. Wien 32013.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.): **Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr**. Arbeitsbehelf und Zielvorgaben für einen Öffentlichen Verkehr für Alle (7 Teile). Wien 2009.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.): **Barrierefreie Mobilität**. Themenschwerpunkt: Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG). Wien 2008.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.): **Straßenraum für alle**. Planung für geh- und sehbehinderte Menschen. Wien 2003.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.): **Radfahren hält jung**. Sicher Radfahren – bis ins hohe Alter. Wien o.J.

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

Der Paritätische Wohlfahrtsverband Landesverband Hessen e.V. (Hg.): **Der Barriere-Checker**. Veranstaltungen barrierefrei planen. Frankfurt/Main 22013.

Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. (Hg.): **Sind Sie sicher?** Tipps für Verkehrteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Berlin 2012

Fonds Gesundes Österreich (Hg.): **Hinschauen, ins Gespräch kommen, aktiv werden!** Tipps und Ideen für alle, denen gute Nachbarschaften am Herzen liegen. Wien 2015.

Forum Seniorenarbeit NRW (Hg.): **Älter werden im Wohnquartier**. Lebendige Nachbarschaft – wie gelingt das? (Themenschwerpunkt 5/2008). Köln 2008.

Gebietsbetreuung Stadterneuerung im 6., 7., 8. und 9. Bezirk (Hg.): **Mobil im Grätzel**. Leitfaden für Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Wien 2011.

Gesundheit Berlin-Brandenburg e.V. (Hg.): **Werkstatt „Bewegtes Altern im Quartier"**. Marzahn-NordWest bewegt sich. Dokumentation der Werkstatt am 14. November 2014. Berlin 2014.

Grundner, Maria: **Wohnbau barriefrei.** Good Practice Guide. Wien o.J.

Grymer, Herbert et al.: **Altengerechte Stadt**. Das Handbuch. Münster 2005.

Hieber, Annette et al.: **Mobilität und Alter**. Kontinuität und Veränderung (Mobilität und Alter, Band 2). Köln 2006.

Käser, Udo: **Freizeitmobilität älterer Menschen** (FRAME). Deskriptive Ergebnisse der Hauptuntersuchung. Bonn 2003.

Kolb, Michael et al.: PASEO – **Bewegtes Altern in Wien**. Wiener Aktionsplan zur Förderung von Bewegungs- und Sportaktivitäten älterer Menschen. Wien 2010.

Koordinierungsstelle Verkehrssicherheit/Mobilitätsmanagement bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (Hg.): **Maßnahmenkatalog Verkehrssicherheitsaktionen für Senioren** - Köln o.J.

Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hg.): **Straßen, Strafen, Paragrafen**: Fit für alle Fälle! Wien 2012.

Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hg.): **Sicherheit für Senioren**. Sichere Mobilität 60+. Wien o.J.

Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.): **Praxisbuch Partizipation**. Gemeinsam die Stadt entwickeln (Werkstattbericht Nr. 127). Wien 2012.

Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.): **fahr_rad_in_wien**. Gute Lösungen in und für Wien. Wien 2011.

Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.): **sALTo. Gut und selbstbestimmt älter werden im Stadtteil**. Wien 2009.

Metlitzky, Nadine/Engelhardt, Lutz: **Barrierefrei Städte bauen**: Orientierungssysteme im öffentlichen Raum. Stuttgart 2008.

Mobilitätsakademie (Hg.): **9 Grundsätze einer neuen Altersmobilität**. Bern o.J.

Otto, Ulrich (Hg.): **Partizipation und Inklusion im Alter**. Aktuelle Herausforderungen. Jena 2005.

queraum. kultur- und sozialforschung (Hg.): **Engagiert gesund bleiben.** Seniorinnen und Senioren im Porträt. Wien 2011.

Regionalverkehr Köln GmbH (Hg.): **Mobilitätssicherung und Sichere Mobilität älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen**. Köln 2012.

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation et al. (Hg.): **Senioren als Fahrgäste**. Handbuch zum Trainingsprojekt für Busfahrer. o.O. 2010.

Schlag, Bernhard (Hg.): **Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter** (Mobilität und Alter, Band 3). Köln 2008.

Seniorenbeirat der Stadt Moers (Hg.): **Die seniorengerechte Stadt**. Lebensqualität und die Gestaltung von Lebensräumen in der Stadt. Ratsbeschluss vom 21.06.2006. Moers 2006.

SeniorInnenbüro der Stadt Wien (Hg.): **Hilfsmittel, die das Leben erleichtern**. Wien 2015.

Stadt Wien (Hg.): **Wiener Hitzeratgeber**. Wien o.J.

VCÖ – Mobilität mit Zukunft (Hg.): **Selbstbestimmte Mobilität älterer Menschen fördern** (VCÖ Factsheet 2015/02). Wien 2015.

VCÖ – Mobilität mit Zukunft (Hg.): **Multimodale Mobilität im Trend** (VCÖ Factsheet 2015/03). Wien 2015.

VCÖ – Mobilität mit Zukunft (Hg.): **Was in Städten für die Mobilität älterer Menschen wichtig ist** (VCÖ Factsheet 2014/14). Wien 2014.

VCÖ – Mobilität mit Zukunft (Hg.): **Mikro-ÖV kann Mobilität in Gemeinden deutlich verbessern** (VCÖ Factsheet 2014/02). Wien 2014.

VCÖ – Mobilität mit Zukunft (Hg.): **Mobilitätsangebote für ältere Menschen in der Region verbessern** (VCÖ Factsheet 2013/11). Wien 2013.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz (Hg.): **Senioren und Verkehrssicherheit**. Von der Analyse zur Prävention. Bern 2006.

Volkshilfe Österreich/Pensionistenverband Österreichs (Hg.): **Seniorenfreundliche Gemeinde.** Ein Handbuch mit Good-Practice-Beispielen. Wien 2009.

Weltgesundheitsorganisation (WHO): **Aktiv Altern**. Rahmenbedingungen und Vorschläge für politisches Handeln. Wien 2002.

Wiener Linien (Hg.): **SeniorInnen**. Mobilität mit Sicherheit. Wien o.J.

Wirtschaftskammer Österreich (Hg.): **Barrierefreiheit**. Eine Herausforderung und eine Chance für die Wirtschaft. Wien o.J.

WHO et al. (Hg.): **Age-friendly Cities**. Kernpunkte einer altersfreundlichen Stadt – eine Checkliste. o.O. o.J.

LINKS

AENEAS – Attaining Energy-Efficient Mobility in an Ageing Society
www.aeneas-project.eu

ARBÖ Rad
www.arboe-rad.at

Auf gesunde Nachbarschaft! Eine Initiative des Fonds Gesundes Österreich
www.gesunde-nachbarschaft.at

Barriere-Check
www.barriere-check.at

bewusst.sicher.werkstatt. Verkehrskompetenz für SeniorInnen
www.bewusstsicher.at

Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz
www.sozialministerium.at

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
www.bmvit.gv.at

capito
www.capito.eu

Design for all
www.designforall.at

Engagiert gesund bleiben!
www.engagiert-gesund-bleiben.at

Forschungsgesellschaft Mobilität
ww.fgm.at

Forum Seniorenarbeit NRW
www.forum-seniorenarbeit.de

Gebietsbetreuung Stadterneuerung
www.gbstern.at

gemma raus. Gesundheitsfördernde MitMachAktionen für ältere Frauen und Männer in Bewegungsparks
http://gemmaraus.univie.ac.at

Klimabündnis Österreich
www.klimabuendnis.at

Kuratorium für Verkehrssicherheit
www.kfv.at

MarktTreff
www.markttreff-sh.de

Mobilitätsagentur Wien
www.mobilitaetsagentur.at

Nachbarschaftszentren des Wiener Hilfswerks
www.nachbarschaftszentrum.at

NÖ Dorf- und Stadterneuerung
www.dorf-stadterneuerung.at

ÖAMTC
www.oamtc.at

Partizipation und nachhaltige Entwicklung in Europa
www.partizipation.at

Projektfonds Zusammenleben gestalten
www.zusammenlebengestalten.steiermark.at

REHADAT
www.rehadat-hilfsmittel.de

Seniorenbörse Bregenz
www.seniorenboerse-bregenz.at

Senioren Sicher Mobil
www.senioren-sicher-mobil.de

Senior-Guides
www.senior-guides.eu

Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
www.wien.gv.at/stadtentwicklung/dienststellen/ma18

VCÖ – Mobilität mit Zukunft
www.vcoe.at

walk-space.at – Der Österreichische Verein für FußgängerInnen
www.walk-space.at

100 Gründe hinauszugehen
www.100gruende.at

Aufzug
wegen Reparatur
außer Betrieb

Aufzug
wegen Reparatur
außer Betrieb