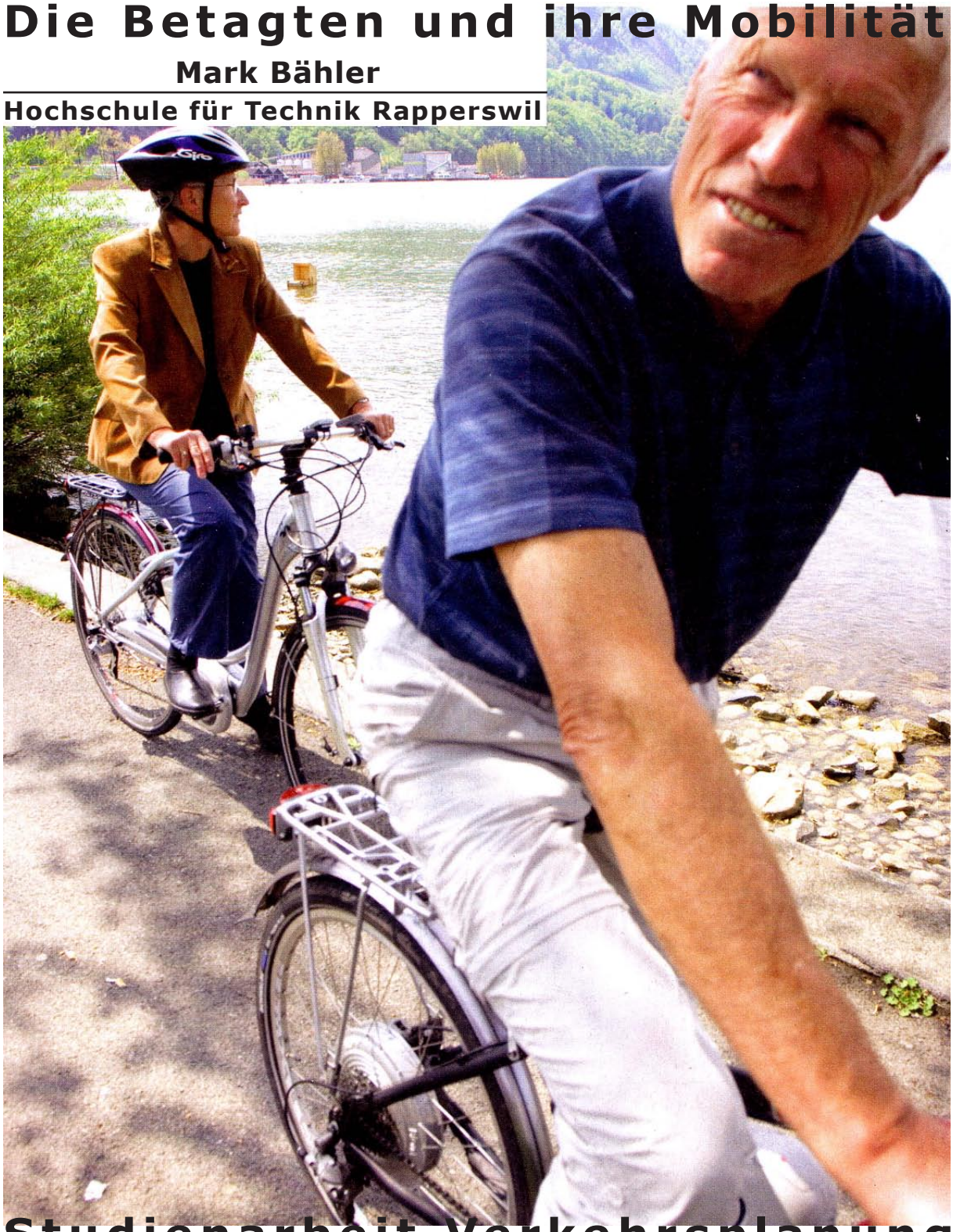
Die Betagten und ihre Mobilität

Mark Bähler

Hochschule für Technik Rapperswil



Studienarbeit Verkehrsplanung

Informationen zur Studienarbeit

Der vorliegende Bericht wurde im Rahmen einer individuellen Aufgabenstellung im Vertiefungsprojekt Verkehrsplanung im Sommer 2006 an der Abteilung Raumplanung der HSR angefertigt. Die Betreuung der Arbeit erfolgte durch Dozent Klaus Zweibrücken. Für die Textarbeiten stand zusätzlich Dozentin Anette Verhein zur Verfügung. Die Arbeit soll im Rahmen der geplanten Diplomarbeiten zum Thema «S-5-Stadt» weitere Verwendung finden.

Anstatt von blossen Aufzählungen und Zusammenfassungen von wissenschaftlichen Artikeln habe ich hauptsächlich meine persönliche Sicht in den Bericht einfliessen lassen und so Schwergewichte gesetzt. Dienlich dabei waren auch meine Erfahrungen, die ich als Chauffeur bei den BTZ (Behinderten-Transporte Zürich) sammeln konnte.

Sinngemässe Zitate aus der Fachliteratur sind in Klammer mit Autor und Jahreszahl vermerkt.

Diesen Bericht möchte ich meinem Vater widmen, der am 7. Juli dieses Jahres 70 Jahre alt wird.

Mark Bähler, Rapperswil, Sommer 2006

Titelbild: Elektro-Velos im Einsatz, aus Velojournal 3/06 (IG Velo Schweiz)

Revidiert 08.2006 Mk

I n h a l t s v e r z e i c h n i s

Die Betagten und ihre Mobilität

Einleitung – Die Alten sind die Zukunft 5

Teil 1: Situation der Betagten und ihrer Mobilität

1.1 Grundlagen für die Studienarbeit 7

1.1.1 Bewertung des Begriffes «Betagte» und der Synonyme 7
1.1.2 Die demografische Entwicklung in der Schweiz 9
1.1.3 Bewertung des Unfallgeschehens bei alten Menschen 10

1.2 Beschreibung des Mobilitätsverhaltens 12

1.2.1 Alte sind noch gut zu Fuss 12
1.2.2 Velofahren ist risikoreich 13
1.2.3 Abhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln 14
1.2.4 Autofahren ist anspruchsvoll 15
1.2.5 Benützung der verschiedenen Verkehrsmittel 16
1.2.6 Beispielpersonen und Beobachtungen 18

1.3 Problembereiche im öffentlichen Raum 19

1.3.1 Probleme physischer und psychischer Art 19
1.3.2 Infrastrukturelle Probleme 20

Exkurs – Gedanken zu heutigen Mobilitäts-Trends 21

Teil 2: Lösungsperspektiven für eine Mobilität im Alter

2.1 Bestehende Angebote für Betagte 22

2.1.1 Angebote für Betagte unterwegs 22
2.1.2 Ergänzende Dienstleistungen für wenig Mobile 24
2.1.3 Fahrkurse und Kontrollen 25

2.2 Konzepte für eine gesicherte Mobilität 26

2.2.1 Bauliche Gestaltung der Verkehrsflächen 26
2.2.2 Siedlungsstruktur der kurzen Wegen 29
2.2.3 Soziale Sicherheit im öffentlichen Raum 31
2.2.4 Betagtengerechte Fahrzeuge 32

2.3 Vision einer menschenfreundlichen Mobilität 34

Epilog – Grosse Verantwortung der Raumplanung 36

Literatur- und Quellenverzeichnis 38

Einleitung – Die Alten sind die Zukunft

Wir werden immer älter. Mehr als jemals zuvor werden in den kommenden Jahren alte Menschen das Bild der Schweiz prägen und beeinflussen. Die Entwicklung der Alterspyramide zeigt: der Anteil der Menschen über 65 Jahre an der Gesamtbevölkerung nimmt stetig zu. Nach Berechnungen der Statistiker wird es in 40 Jahren mehr als doppelt so viele ältere wie junge Menschen geben.

Die heute 60-jährigen haben mitunter noch einen Viertel ihres Lebens vor sich. Nach der Pensionierung werden die Arbeitswege hinfällig und die Aktivitäten in der Freizeit nehmen zu. Die Zahl der individuellen Bedürfnisse und auch die Zahl der Agebote nehmen zu. Die alten Menschen sind finanzstark und bleiben länger gesund. Und alle wünschen sie sich Erholung, Konsum, Unterhaltung, sinnvolle Tätigkeiten, Mobilität. Doch mit zunehmendem Alter sind die mobilen Fähigkeiten eingeschränkt. Aus der Sicht des Verkehrsplaners stellt sich die Frage: in welchem Mass können auch die Raumplanung und die Siedlungsentwicklung darauf reagieren? Oder lassen wir alles, so wie es ist und harren der Dinge, die da kommen mögen?

In der Fachliteratur dominiert erwartungsgemäss eine sehr wissenschaftliche Herangehensweise. Ich habe mich bemüht in dieser Arbeit einfache Bilder von möglichen Entwicklungen aufzuzeichnen. Beim Studium der Literatur ist mir aufgefallen, dass bislang wenig bis gar keine Schlussfolgerungen aus den jetzigen Erkenntnissen und Beobachtungen existieren. Deshalb musste ich einige Hypothesen und Vermutungen aufstellen, die auch meine eigene Sichtweise der jetzigen Verhältnisse wiederspiegeln. Der Text, die Grafiken und die Skizzen richten sich an Interessierte und Laien, aber auch an Fachleute, Entscheidungsträger, Planer und an die Autobranche.

Altern als Handicap oder als Chance sehen? Mein Ziel ist es diese Frage zu beantworten. Meine Arbeit soll Lösungsperspektiven und Konzepte aufzeigen. Ich bin mir zudem bewusst, dass jeder einzelne seinen Teil zu einer lebenswerten Zukunft beitragen muss. Der Zustand und die Beschaffenheit des Lebensraumes ist nicht nur eine verkehrs- und raumplanerische Frage. Das Funktionieren dieses Lebensraumes auch für alte Menschen wird uns alle eines Tages betreffen. Schliesslich werden auch wir immer älter.

Die vorliegende Studienarbeit beschreibt im ersten Teil die heutige Mobilitäts-Situation der Alten und Betagten, die alles andere als optimal ist. Deshalb musste ich mich auf Themen im öffentlichen Raum, welche wichtig für die Raum- und Stadtplanung sind, beschränken. Im zweiten Teil beschreibe ich mögliche Lösungen, sowohl bereits existierende, als auch hypothetische, sowie neue Konzepte in den Bereichen der Raum- und Verkehrsplanung für eine gesicherte Mobilität für alte Menschen in der Zukunft.

Teil 1: Situation der Betagten und ihrer Mobilität

1.1 Grundlagen für die Studienarbeit

1.1.1 Bewertung des Begriffes «Betagte» und der Synonyme

Im Verlaufe der Recherchen für diese Studienarbeit habe ich sehr bald einmal gemerkt, dass der Begriff **«Betagte»** alles andere als klar definiert ist. Für das Verständnis dieser Arbeit braucht es deshalb einige Erläuterungen. Diese sind für diesen Bericht von mir aufgestellt worden. Darin zeigt sich für mich auch, dass das ganze Themenfeld noch stark im Verschwommenen und eben auch im Klärungsbedürftigen liegt.

In der Umgangssprache gibt es keinen einheitlichen Gebrauch des Begriffes «Betagte». Die Betagten werden sehr unterschiedlich definiert. Genau genommen sind Betagte ganz einfach alte Menschen ohne eine weitere Zuschreibung. Also müsste man eigentlich eine eindeutige Altersgrenze festlegen können. Diese definierte Altersgrenze existiert aber nicht. Im Sprachgebrauch herrscht eine Willkürlichkeit an Altersgrenzen.

In der von mir sondierten Fachliteratur redet man meistens von Betagten, wenn bei alten Menschen erste physische oder geistige Einschränkungen auftreten. Dies können Geh- oder Sehbehinderungen, das Nachlassen von koordinativen Fähigkeiten und auch Altersdemenz sein. In jedem Fall ist das Nachlassen der verschiedenen Fähigkeiten aber schwer zu erkennen und für die Betroffenen auch schwer einzugestehen. Diese Menschen wehren sich, sich selber zu der Gruppe der Betagten zu zählen. Meistens sind bloss die anderen die Betagten. Nichts desto trotz möchte ich eben diese fliessende Definition der Betagten in dieser Studie gelten lassen. Altersmässig trifft der Begriff individuell irgendwann ab dem 65. Lebensjahr zu.

Am meisten schätze ich eigentlich die Bezeichnung **«die Alten»** (alter, lat.: das andere). Dieser Begriff kommt immerhin ohne den Zusatz «und die Altinnen» aus, was für den Schreibenden – und den Lesenden – wirklich einen Vorteil bedeutet. Die Bezeichnungen «die Alten» oder auch «alte Menschen» sind etwas weiter gefasst. Damit sind grundsätzlich die Menschen ungefähr ab dem 65. Lebensjahr gemeint, unabhängig ob sie eine physische oder psychische Einschränkung haben oder nicht.

In der Fachliteratur ist der Begriff der **«Senioren und der Seniorinnen»** ebenfalls gebräuchlich, was durchaus respektvoll klingt und auch offiziellen Charakter hat. Hier schwingt das Bild von alten Menschen mit, die unternehmungslustig und interessiert am Weltgeschehen sind. Zudem können männliche und weibliche Gruppen unterschieden werden, was bei Freizeitbeschäftigungen manchmal von Vorteil ist (Seniorinnen-Tanzgruppe und Senioren-Fussballverein). Auch diese Begrifflichkeiten verwende ich.

Weniger treffend finde ich die Umschreibung **«ältere Menschen»**, die in der Fachliteratur auch oftmals Verwendung findet. Im Englischen gibt es das Adjektiv «elderly people». Im Deutschen finde ich diesen Komparativ nicht passend, da er für mich immer die Frage «älter als wer?» impliziert.

Ich möchte betonen, das weder die eine noch die andere Bezeichnung wertend ist. Altern ist etwas Natürliches und bis heute gibt es – zum Glück – kein Mittel dagegen. Nicht jede Einschränkung im Alter muss etwas Negatives sein. Gerade nach der Pensionierung hat Altern hat auch sehr viel mit Loslassen, Gelassenheit und Würde zu tun. Sowieso gänzlich falsch wäre der Eindruck, dass die Alten eine Problemgruppe sind. Auch die Jungen sind eine Risikogruppe, die oft sich und andere in Gefahr bringen. In beiden Fällen sind Verallgemeinerungen falsch und auch nicht förderlich für eine konstruktive Auseinanderstzung.

Alter kann eben nicht nur über die Lebensjahre definiert werden, sondern auch über den Gesundheitszustand oder die Rolle eines Menschen in der Gesellschaft (Höpflinger, 1992). Höpflinger führt daher aus, dass die Altersforschung verschiedene Alter unterscheidet. Solche sind unter anderem das funktionale, das psychologische und das soziologische Alter. Das funktionale Alter beschreibt, in welchem Masse zentrale Alltagsfunktionen erfüllt werden können. Es umfasst die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit einer Person. Das psychologische Alter definiert die Fähigkeit und die Kapazität eines Menschens, sein Verhalten an sich ändernde Umweltbedingungen anzupassen. Entscheidend dabei ist die Selbsteinschätzung des Alters. Das soziologische Alter bezieht sich auf die Rolle eines Individuums in der Gesellschaft. Unterschiede ergeben sich dadurch, dass sich die gesellschaftliche Rolle der Alten im Laufe der Zeit ändert.

Von zentraler Wichtigkeit sehe ich die Sichtweise des funktionalen Alters, da alte Menschen im Alltag vor allem in ihrem Funktionsumfang eingeschränkt sind. Einen Koffer zu transportieren kann auf einer Reise zu einem ernsthaften Hindernis werden. In diesem Fall müsste man von teilzeitlich Betagten sprechen. Der Vollständigkeit halber muss man diese deshalb zu der Gruppe der Betagten dazu zählen, auch wenn sie generell noch nicht betagt sind. Bei der Analyse und der Lösungssuche sind die Probleme dieser Temporär-Betagten unbedingt mitzuberücksichtigen.

Um es noch einmal zu betonen: Altern ist keine Krankheit. Aber altersbedingte Beeinträchtigungen haben Auswirkungen auf eine erfolgreiche Teilnahme am Verkehrsgeschehen (Höpflinger, 1992). Gründe dafür sind eine Verschlechterung der Sinnesorgane. Mit zunehmendem Alter steigt das Risiko von Störungen und Einschränkungen der Sinnesorgane. Weitere Gründe sind Probleme beim Gehen und geistige Störungen. Gehstörungen sind oft eine Folge von Stürzen oder Begleiterscheinungen von Krankheiten. Der Beginn von Alterserscheinungen, wie Demenz vom Alzheimer-Typ, ist meist schleichend.

Alle diese Erläuterungen erscheinen mir wichtig, um überhaupt diesen Bericht verfassen zu können. Der Fokus liegt klar auf jenen Menschen, auf die diese Beschreibungen mehr oder wenig zutreffen. Die hier bereits angetönten Problemfelder werden im Kapitel 1.3.1 «Probleme physischer und psychischer Art» noch ausführlicher beschrieben.

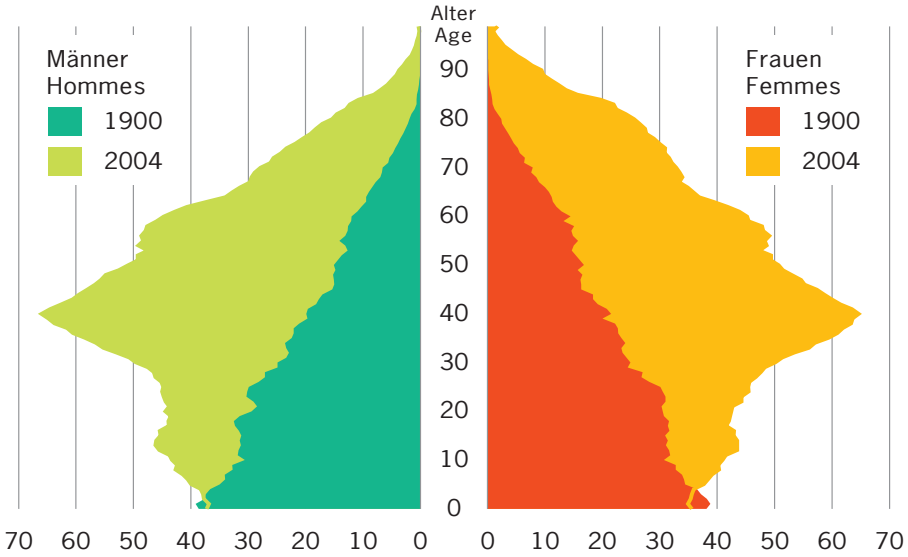
1.1.2 Die demografische Entwicklung in der Schweiz

Die Entwicklung der Alterspyramide zeigt: Die Welt altert. Der Anteil an der Gesamtbevölkerung der Menschen über 65 Jahre nimmt stetig zu. Dieses Bild ist nicht nur in allen europäischen Ländern ablesbar. Diese Phänomen hat auch Indien und China erfasst. Auch in der Schweiz ist die Entwicklung nicht anders. Nicht nur die gute Gesundheit der Alten ist ausschlaggebend: Wegen den abnehmenden Geburtenzahlen wird der Trend verstärkt.

Der heutige Anteil der über 65-jährigen in der Schweiz beträgt 16 %. Jener Anteil der Menschen über 55 Jahren wird in den nächsten 25 Jahren massiv (von 23 % auf über 30 % der gesamten Bevölkerung) steigen. Der Anteil der über 80-jährigen unter den Rentnerinnen und Rentern wird gemäss Prognosen im Jahre 2020 bei 27 % liegen, was europäische Spitze sein wird. Ausserdem steigt, wegen der grösseren Lebenserwartung, der Frauenanteil. Bei den 65- bis 79-jährigen machte er 2004 57 % aus, bei den 80-jährigen und älteren sind es sogar 67 % Frauen. Die statistische Lebenserwartung in Europa ist in der Schweiz am höchsten. Jene der Frauen liegt bei 84 Jahren, jene der Männer bei 79 Jahren (BFS 2006, S. 2 und folgende).

Was die Überalterung für die Sozialkosten in der Schweiz, vor allem für die Alters- und Hinterbliebenenversicherung (AHV) bedeutet, ist ein viel diskutiertes Thema. Die ohnehin schon existierenden Probleme werden sich laut Experten verschärfen. In diesem Bericht allerdings geht es lediglich um die Frage der gesicherten Mobilität. Trotzdem vertrete ich die Ansicht, dass die im zweiten Teil dieses Berichtes vorgebrachten Lösungsansätze aber durchaus auch als indirekte Möglichkeit zur Entschärfung der wirtschaftlichen und sozialen Problematiken angesehen werden können.

Die Bevölkerungs-Pyramide der Schweiz – die schon seit langem keine Pyramide mehr darstellt – zeigt einen guten Überblick über den gesamten Altersaufbau. Kurz erläutert: Mehr Alte leben länger.



Bevölkerungs-Pyramide: Altersaufbau der Bevölkerung (in 1000)
Grafik: BFS, 2006

1.1.3 Bewertung des Unfallgeschehens bei alten Menschen

In diesem Kapitel beleuchte ich Häufigkeit und Schwere von Unfällen von alten Menschen im Strassenverkehr. Wenn man die Statistiken untersucht, wie oft alte Menschen im Strassenverkehr in Unfälle verwickelt werden, dann wird eintrügerischer Eindruck erweckt. Denn bei weitem nicht jeder Unfall, in den alte Menschen involviert sind, ist von ihnen selbst verschuldet. Unfälle passieren mit dem Auto, mit dem Velo und zu Fuss. Eine Studie aus Österreich (Simma, 1999) zeigt, dass pro zurück gelegten Kilometer sowohl mit dem Auto, als auch zu Fuss ungefähr doppelt so viele über 64-jährige als 35- bis 64-jährige verunfallen. In der Schweiz wurden im Jahr 2000 bei Strassenverkehrsunfällen mehr als 2‘500 über 65-jährige verletzt und 161 getötet (Zweibrücken, 2003).

Wenn **Unfälle von alten Personen beim Autofahren** geschehen, ist das Medienecho meistens sehr gross. Dies trägt dazu bei, dass alte Menschen diesbezüglich immer mehr stigmatisiert werden: Alte = Achtung, Gefahr! Dieser subjektive Eindruck ist schwierig zu überprüfen. Was aber sicher ist, ist dass die Unfallschwere mit zunehmendem Ater ansteigt. Wenn Betagte überfordert sind (das Gas- mit dem Bremspedal verwechseln), einen Black-Out oder einen Schlaganfall haben, ist dies fatal. Dies kann bei jedem Tempo und in jeder Situation völlig unvermittelt geschehen.

In meinem Bewusstsein sind konkret zwei tragische Unfälle im Jahr 2004 in Zürich und ein weiterer im März dieses Jahres in Wetzikon, bei dem Passanten tödlich verletzt wurden. In beiden Fällen, waren die betagten Verursacher bereits in ärztlicher Behandlung. Die Angehörigen sagten aus, dass ihre Versuche, die Fahrer vom Lenken eines Autos abzuhalten, erfolglos geblieben waren. Der 72-jährige Unfallverursacher von Wetzikon hatte eine Fahrerlaubnis gehabt, obwohl er bereits wenige Wochen zuvor einen Unfall verursacht hatte, bei dem es ihm ebenfalls kurz davor schwarz vor Augen geworden war.

Auffällig ist die wenig vorhandene Bereitschaft von alten Menschen, solche möglichen Ereignisse zu thematisieren. Es soll scheinbar nicht sein, was eben nicht sein darf. Hier wird gerne das Thema auf andere Risikogruppen gelenkt: Neulenker, Betrunkene, Raser, etc. Dies ist durchaus verständlich. Diese Gruppen sind weitaus häufiger in Unfälle verwickelt. Trotzdem ist dies kein geeigneter Weg, Lösungen zu finden. Verharmlosen und tabuisieren hilft nichts. Die Probleme mit zunehmendem Alter am Steuer eines Autos sind nicht von der Hand zu weisen. Betont werden muss, dass Unfälle von alten Autofahrern in der Regel nicht Folge eines unangepassten Verkehrsverhalten sind (Simma, 1999).

Fussgänger, die beim Queren der Strasse verunfallen, sind oftmals Betagte. Dies weil sie zu langsam oder zu zögerlich sind. Hier sprechen die Zahlen eine klare Sprache: Im Jahr 2000 machten die Betagten mit 46% den grössten Anteil getöteter Fussgänger aus, wobei dieser schon seit 1996 ansteigend war (Zweibrücken, 2003). Bei 72 % von schweren Unfällen, waren die Automobilisten schuld (VCS, 2006). In diesem Fall liegt die Verantwortung ganz klar bei den

stärkeren und schnelleren Verkehrsteilnehmern. Eine Meldung der Kantonspolizei Zürich vom 20. Juni 2006: «Bei einer Kollision auf einem Fussgängerstreifen in Langnau am Albis wurde ein 88-jähriger Mann von einem Auto frontal erfasst und danach auf die Strasse geschleudert. Mit schweren Verletzungen wurde er mit der Sanität ins Spital gefahren, wo er kurze Zeit später gestorben ist.»

Die Zahlen zu den **mit dem Velo verunfallten alten Menschen** sind nicht sehr aussagekräftig. Das Velo gehört nicht zu den bevorzugten Fahrzeugen der Alten. Nur noch ein Anteil von knapp 2% der täglichen Etappen der über 65-jährigen werden mit dem Velo zurückgelegt (ARE/BFS, 2000). Deshalb tauchen sie in den Unfallstatistiken auch kaum auf. Auffällig ist, dass auch hier die Unfallschwere mit zunehmendem Alter zunimmt. Ein Sturz kann gravierende Folgen haben. Gründe für Unfälle sind der grosse Geschwindigkeitsunterschied der Velofahrer zu den anderen Verkehrsteilnehmern, vor allem zu den Autos und allgemeine Unsicherheit bzw. Ängstlickeit auf dem Velo im Strassenverkehr. Diese Einschränkungen erhöhen das Risiko für einen Unfall.

Velofahrer von zwei Rasern angefahren und verletzt

AARAU – Bei einem aggressiven Überholmanöver zweier junger Autofahrer wurde am Freitagabend in Aarau ein Velofahrer zu Boden gerissen. Der 62-jährige Schweizer wurde mit mittelschweren Verletzungen ins Spital gebracht. Das vordere Auto hatte den Velofahrer mit dem Aussenspiegel touchiert. Wegen zu geringem Abstand prallte dann ein zweites Auto mit dem Radfahrer zusammen. Offenbar hatten sich die Autofahrer ein Rennen geliefert.

Velolenkerin von LKW abgedrängt

DIETIKON – Eine 66-jährige Velofahrerin wurde gestern in Dietikon von einem Lastwagen abgedrängt und stürzte. Die Frau fuhr Richtung Stadtzentrum, als ein vorbeifahrender LKW zum Überholmanöver ansetzte. Dabei drängte er die Radfahrerin gegen die Bahngeleise. Die Frau stürzte und zog sich dabei schwere Kopfverletzungen zu. Der unbekannte Chauffeur fuhr ohne anzuhalten weiter. Die Polizei sucht Zeugen: 044 247 64 64.

Verunfallte Velofahrer: Zeitungsmeldungen vom 12. Juni und 15. Juni 2006

Diese beiden Velo-Unfälle trugen sich in derselben Woche zu. Wie hoch die Zahl der nicht gemeldeten und nicht erfassten Unfälle sind, kann nur abgeschätzt werden. Mein subjektiver Eindruck ist, dass leider noch mehr Unfälle geschehen würden, wenn die Alten mehr Velo fahren.

Interessant ist allerdings die Tatsache, dass gemessen an der zurück gelegten Strecke, die alten Velofahrer sogar seltener verunfallen als die unter 65-jährigen, insbesondere als die Jugendlichen. Hingegen steigt das Unfallrisiko bei Autofahrern und Fussgängern auf das Doppelte. Dies lässt den Schluss zu, dass das Unfallrisiko aufgrund nachlassender körperlicher Fähigkeiten und sensorischer Einschränkungen bei den Velofahrern über 65 Jahre kleiner ist als bei der restlichen Bevölkerung derselben Altersgruppe (Simma, 1999).

Wenn alte Menschen bei einem Unfall verletzt werden, sind die Verletzungen zumeist schwerwiegender als bei jungen Menschen. Langwierige Rekonvaleszenz und sogar Verlust der Mobilität sind nicht selten die Folge von Verkehrsunfällen. Das Risiko an erlittenen Verletzungen zu sterben, ist bei alten Menschen etwa doppelt so hoch wie bei den 35- bis 64-jährigen (Simma, 1999).

1.2. Beschreibung des Mobilitätsverhaltens

1.2.1 Alte sind noch gut zu Fuss

Im Alter sind die Füsse das wichtigste Fortbewegungsmittel, da die Benutzung von Auto und Velo abnimmt und auch für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel die Füsse benötigt werden. Ab 75 Jahren werden mehr als die Hälfte der Wege zu Fuss zurückgelegt (Zahlen dazu im Kapitel 1.2.5 «Benützung der verschiedenen Verkehrsmittel»). Alte Menschen gehen allerdings langsamer als junge Leute. Die über 65-jährigen haben ein durchschnittliches Tempo beim Gehen von etwa 3 km/h (Simma, 1999).

Die Alten sind gut zu Fuss und auch gerne zu Fuss unterwegs. Spaziergänge in der Fussgängerzone und in der Natur werden unternommen und geschätzt bis ins hohe Alter. Zu Fuss Gehen liegt in unserer Gesellschaft sogar wieder im Trend. Dies einerseits aufgrund von Fitness-Kampagnen, die an alle Altersgruppen gerichtet sind und auch aufgrund von boomenden Sportarten, wie Nordic Walking oder ganz einfach dem altbewährten Wandern.

Das zu Fuss Gehen in den Städten und allgemein das Überqueren von Strassen stellt für alte Menschen ein Problem dar. Reger Autoverkehr, aber auch der Lärm und die Abgase beeinträchtigen das gefahrlose und unbeschwerte Vorwärtskommen. Bei Befragungen beklagten die Betagten die zunehmende Rücksichtslosigkeit der Autofahrer an Kreuzungen und beim Queren von Fahrbahnen (Simma, 1999).

Auch in den Fussgängerbereichen sind die Betagten ständig Gefahren ausgesetzt. In der Rush-Hour am Hauptbahnhof Zürich braucht es bereits grosses Durchsetzungsvermögen, um sicher seinen Weg zu finden. Eine rücksichtslose Anrempelei kann für eine betagte Person bereits zu einem Sturz mit schweren Folgen führen. Das Risiko von selbst verschuldeten Stürzen beim Gehen nimmt ausserdem ab dem 70. Lebensjahr stark zu.

Eine weitere Gefährdung findet durch Velofahrer und Skater auf dem Trottoir statt, vor allem wenn diese mit unangepasster Geschwindigkeit unterwegs sind. Jene Bereiche, in denen das Velofahren erlaubt ist, stufe ich als besonders gefährlich für Betagte ein, denn sie rechnen gar nicht mit der Möglichkeit eines nahenden Velofahrers. Eine Kollision mit einem Velo kann verheerend sein.

Eine von mir oft beobachtetes Erscheinung sind zu kurze Grünphasen bei den Lichtsignalanlagen. In Grossstädten, wo die Phasen extrem knapp bemessen sind, schaffen es alte Fussgänger in der vorgegebenen Zeit oftmals nicht über die ganze Strassenbreite oder nur bis zur Mittelinsel. Der enorme Zeitdruck in unserem Alltag, der sich auch hier bemerkbar macht, ist ein gesellschaftliches Phänomen.

Es wurde eine allgemeine Überforderung der Betagten durch die Vielfalt der Verkehrszeichen und technischen Einrichtungen festgestellt. Diese Verunsicherungen schränken die Betagten in ihrer Bewegungsfreiheit ein (Simma, 1999).

Insgesamt kann man sagen, dass betagte Fussgänger auf der Strasse überfordert sind. Obwohl sie noch gut zu Fuss sind, sind sie in ständiger Gefahr. Der hektische Strassenverkehr und auch die Gefahren durch (unerlaubt) fahrende Velos in den Fussgängerbereichen, sowie Behinderungen durch (unerlaubt) abgestellte Autos auf dem Trottoir, machen ihnen das Leben und Fortbewegen schwer. Dies ist bedauerlich, denn wenn die Alten mehr zu Fuss gehen können, bleiben sie auch geübt darin und daraus lassen sich die physischen Probleme entschärfen.

Subjektiv glauben die meisten alten Menschen, dem Strassenverkehr gewachsen zu sein. Sie sind aber auch der Ansicht, «die alten Fussgänger» haben es besonders schwer. Doch nicht nur das Kennen der eigenen Fähigkeiten ist in diesem Zusammenhang wichtig, sondern auch das Wissen, wie in bestimmten Situationen zu reagieren ist. Bei einer Befragung über das sichere Überqueren einer Strasse zeigte das Verkehrswissen fast aller alten Menschen deutliche Defizite. Lediglich ein paar Grundregeln waren bekannt. Richtiges Verhalten beim Überqueren der Fahrbahn konnte nur eine Minderheit nennen (Simma, 1999).

1.2.2 Velofahren ist risikoreich

Das Velo spielt im Alter als Transportmittel nur eine untergeordnete Rolle. Dafür sind Komfort und Sicherheit umso wichtiger als schnelles Vorwärtskommen. Das Velo wird für kurze Fahrten zum Einkaufen und auch als Freizeit- und Sportgerät benutzt. Ausflüge auf geeigneten Überlandstrecken bei schönem Wetter sind ebenfalls beliebt. Ich schätze die über einen längeren, geradeaus führenden Streckenabschnitt gefahrene Geschwindigkeit eines alten Velofahrers auf lediglich 15 bis 20 km/h. Es gibt aber durchaus trainierte Alte (ein Bekannter von mir nennt diese Senioren-Sportler «Silberfüchse»), die weitaus Jüngere am Berg stehen lassen.

Velo Fahren gilt bei alten Menschen als risikoreiche Angelegenheit. In der Tat bietet der dichte Strassenverkehr den schwachen Verkehrsteilnehmern wenig Schutz: Zögerliche Velofahrer haben Schwierigkeiten ein sicheres, hindernisfreies Durchkommen zu finden. Ich kann mich nicht erinnern, jemals einen Betagten auf einem Velo in der Grossstadt gesehen zu haben. In der Innenstadt von Zürich ist es offensichtlich gänzlich unmöglich, dass alte Menschen dort Velo Fahren können. Das in den letzten Jahren entstandene, verwinkelte und leider lückenhafte Velowegnetz, ist für alte Velofahrer nur schwer zu durchschauen.

Umso ertaunlicher sind die Ergebnisse einer Untersuchung aus Deutschland (Rudinger, 2004: S. 202), welche zeigt, dass in Bonn und im suburbanen Raum das Velofahren bei Alten weit verbreitet ist. Dort sind 3 von 10 Senioren regelmässige Velofahrer. In solchen Regionen, wo ein gut ausgebautes Velowegnetz besteht und in eigentlichen Velo-Städten (wie zum Beispiel Münster in Nordrhein-Westfalen), kann also Velofahren auch für die Alten eine ernst zu nehmende Alternative bedeuten.

1.2.3 Abhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln

Alte Menschen benützen alle Verkehrsmittel. Weil im Alter das Gehen zur wichtigsten Fortbewegungsart wird und die Bedeutung des Autos abnimmt, nimmt die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel zu. Diese werden für die Alten unverzichtbar, sobald sie Distanzen zurücklegen wollen, die zu Fuss nicht mehr machbar sind. Es gilt die Regel: Benützer des ÖV's sind immer auch Fussgänger. Deshalb spielen hier immer auch dieselben Problematiken mit, die im Kapitel 1.2.1 «Alte sind noch gut zu Fuss» beschrieben sind.

Der Ortsbus, das Postauto, die Regional- und die S-Bahn sind für die Alten in ländlichen Gebieten die Haupverkehrsmittel. Wenn die Abfahrtszeiten bekannt sind und die Haltestelle in geringer Entfernung vom Ausgangspunkt liegt, sind diese Wege meist gut zu bewältigen. Als mühsam werden von den Alten das Umsteigen und vor allem die nicht ausreichenden Umstiegs- und die knappen Einsteigzeiten taxiert (Simma, 1999).

Die Generation, die unter Umständen noch ein Leben lang ohne Computer-Kenntnisse ausgekommen ist, ist mit den Billetautomaten zumeist überfordert. Diese sind wegen Personalabbaus oft die einzige Möglichkeit, um ein Ticket zu kaufen. Ausserdem sind vor Ort verständliche Fahrpläne und Infos über Verbindungen und Tarife ausserordentlich wichtig für die Alten, da sie zu Hause meist keinen Internet-Zugang haben. Gerade die Tarifsysteme sind sehr unübersichtlich und für Laien fast nicht verständlich. Diese Hemmnisse behindern oftmals eine selbstständige Reise.

Beim Einsteigen in Schienenfahrzeuge sind bauartbedingt hohe Stufen zu erklimmen. Diese stellen für Betagte ernsthafte Hürden dar, die ab einem gewissen Alter gar nicht mehr überwunden werden können. Abrupt zuflatternde Türen bei alten Trams können Betagte zu Fall bringen. Abhilfe schaffen hier erst Niederflurfahrzeuge neueren Datums mit einem komfortablen Einstieg.

Kletterpartie: Beim Zürcher Tram müssen bislang (noch) hohe Hürden überwunden werden.

Vor grosse Herausforderungen stellt die betagten Reisenden das Gepäck. Um Reisegepäck und Einkaufstaschen zu transportieren stehen lediglich in Städten Taxis zur Verfügung. Ich habe selber Erfahrungen als Taxifahrer sammeln können und weiss, dass die Kunden sehr oft Betagte sind, deren Einkaufstasche zu schwer zum Tragen geworden ist.

1.2.4 Autofahren ist anspruchsvoll

Das Autofahren wird bis ins hohe Alter praktiziert. Wenn die ärztlichen Kontrollen nicht dagegen sprechen, kann bis zu einem Alter von 90 Jahren Auto gefahren werden. Das Auto ist für alte Menschen in vieler Hinsicht ideal. Es verbindet Unabhängigkeit, Flexibilität, Verfügbarkeit und die Möglichkeit, Gegenstände zu transportieren. Das Auto wird sowohl für kurze als auch für weite Strecken benützt, obwohl alte Menschen auf langen Fahrten schneller ermüden als junge. Auch für Besorgungen in innerstädtischen Einrichtungen wird das Auto häufig verwendet. Dies vielleicht aus Gewohnheit, da früher die Strassen weniger verstopft waren. Allerdings werden dazu die Hauptverkehrszeiten gemieden: Die Pensionierten gehen dem dichten Verkehr nach Möglichkeit aus dem Weg.

Beim Autofahren ist die Fahrzeugbeherrschung für den Grossteil alter Menschen kein besonderes Problem. Alte fahren im Schnitt um 10 % langsamer als Junge. Als alterskritisch erweisen sich aber Fahraufgaben, die mit hohen Anforderungen an eine schnelle Aufnahme und Verarbeitung vieler Informationen, an rasche Entscheidungen und Handlungen, an die Reaktions- und Konzentrationsfähigkeit sowie an die körperliche Beweglichkeit verbunden sind. Dies sind vor allem komplexe Situationen und Fahraufgaben, wie Abbiegen, Fahrstreifenwechsel, rückwärts Fahren, Wenden, Kontrolle der Geschwindigkeit und Wahrnehmen von Verkehrszeichen (Simma, 1999).

Als problematisch für alte Autofahrende gilt der hektische Strassenverkehr in Grossstädten, allgemein die Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend, schlechte Witterung und Dunkelheit. Werden diese Zeiten und Umstände gemieden, können gefährliche Situationen umgangen werden. Doch dies ist trügerisch: Tritt dennoch ein unvorhergesehenes Ereignis ein, sind diese Personen beim Autofahren unter diesen Umständen überfordert. Die Anforderungen im Strassenverkehr und an die fahrerischen Fähigkeiten sind hoch. Altern und die damit verbundenen Leistungsminderungen treten nicht plötzlich auf, sondern sind ein Prozess. Das Problem ist, dass diese Leistungseinbussen nicht erkannt und nicht richtig eingeschätzt werden (Simma, 1999).

In den kommenden Jahren wird es eine signifikante Zunahme an alten Menschen geben, die immer ein Auto gehabt haben. Erwartungsgemäss werden sie auch im Alter nicht darauf verzichten wollen. Diese Prognose wird in der Verkehrsplanung noch wenig berücksichtigt. Die Zahl der Autofahrenden absolut wird zunehmen, der Anteil der Betagten daran und auch die Probleme und Konfliktsituationen, die aus dieser Zunahme entstehen können. Ausserdem besteht ein Trend hin zu grossen Autos, insbesondere zu Geländewagen, welche den Fahrern das Gefühl von Sicherheit und – wegen der höheren Sitzposition – einen besseren Überblick geben. Doch diese Vehikel sind schwer zu manövrieren und erlauben keine gute Rundumsicht. Paradoxerweise sind die Alten selber eifrige Autobenützer. Ab dem Zeitpunkt, an dem dies aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr möglich ist und sie meist zu Fuss unterwegs sind, wird plötzlich der dichte Autoverkehr für sie selber zu einem Hindernis.

1.2.5 Benützung der verschiedenen Verkehrsmittel

Nach der Pensionierung sind Besorgungen und Freizeit fast immer der **Zweck** eines Weges. Dies kann noch unterschieden werden in Einkaufen, gesundheitliche Versorgung, Besuch von Ämtern und Banken, freiwillige Dienste, ehrenamtliche Tätigkeiten, Helfen, Enkelkinder hüten, Besuche, Kontakte pflegen, Sport, Spaziergänge, Fitness, Schwimmbad, Restaurantbesuche und Unterhaltung. Soziale Kontakte sind im Alter etwas sehr wichtiges.

In suburbanen Gebieten (mit schlechter Versorgungsdichte) legen die Alten sowohl zu Fuss, als auch mit dem ÖV die weitesten Strecken zurück. In der Stadt und auf dem Land sind diese bedeutend geringer (Rudinger 2004). Betagte fahren ausserdem häufig in einem Auto mit. Sie werden von Familienangehörigen und Bekannten chauffiert. Diese Servicezwecke sind sehr häufig, aber nur schwer erfassbar.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das Bundesamt für Statistik (BFS) haben im Jahr 2000 die Broschüre «Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten» herausgegeben. Diese gibt auch detailliert Auskunft über das Verkehrsverhalten der in der Schweiz Ansässigen über 65 Jahre. Befragt wurden insgesamt über 41'000 Haushalte (mit teilweise mehreren Personen) in allen Regionen, sowohl städtisch, suburban als auch ländlich. Von den Befragten waren 15 % über 65 Jahre alt.

Nur noch 52 % aller über 65-jährigen sind im Besitz von einem **Führerschein.** Die im Vergleich dazu stärkste Gruppe der Jüngeren – die der 26- bis 35-jährigen – hat einen Führerscheinanteil von 89 %.

Nur 4 % der über 65-jährigen sind im Besitz eines **Motorrades**. Ebenfalls 4 % geben ausserdem an, ein Mofa zur Verfügung zu haben.

Noch rund 30 % der über 65-jährigen steht ein **Velo** zur Verfügung. Im Vergleich dazu haben von den 6 bis 17-jährigen 86 % ein Velo. Die Gruppe der 18 bis 65-jährigen ist mit 74 % vertreten.

Die über 65-jährigen sind Spitzenreiter beim **Abonnements-Besitz**: Das Halbtax ist insgesamt das häufigste Abo aufgrund der abnehmenden Autobenützung und der hohen Benützung des ÖV's.

	Halbtax-Abo (SBB)	General-Abo (SBB)	andere Abos
18–25 Jahre	28	13	25
26–65 Jahre	34	4	10
über 65 Jahre	44	7	13

Viele Alte haben ein Abo: Abonnements-Besitz in % der jeweiligen Altersgruppe (Quelle: ARE/BFS, 2000)

Wer am befragten Stichtag die Wohnung nicht verlassen und keinen Weg gemacht hat, wurde als **nicht-mobil** erfasst. 20 % der über 65-jährigen sind an den Werktagen und am Samstag nicht-mobil, machen also keinen Weg. Am Sonntag trifft dies sogar auf über 30 % zu. Diese Werte sind auffallend hoch im Gegensatz zur restlichen Bevölkerung.

Die **Unterwegszeit** pro Tag gibt an, wie lange eine Person pro Tag mit allen Verkehrsmitteln (inkl. zu Fuss) unterwegs ist. Die über 65-jährigen kommen im Schnitt auf 65 Minuten. Sehr lange ist mit durchschnittlich 95 Minuten die Altersgruppe der 18 bis 25-jährigen unterwegs.

Die totalen **Tagesdistanzen** der über 65-jährigen sind mit durchschnittlich 21 Kilometern relativ gering. Spitzenreiter ist auch hier die Altersgruppe der 18- bis 25-jährigen mit im Schnitt 52 Kilometern.

Der jeweilige Anteil in % (nach Verkehrsträgern) an diesen persönlichen Tagesdistanzen ist bei den Alten nur mit dem ÖV höher als bei den Jungen.

	Auto	**ÖV**	**Velo**	**zu Fuss**
26–65 Jahre	73	14	3	5
über 65 Jahre	58	24	1	9

Auto-Anteil überwiegt: Jeweiliger Anteil in % an der zurückgelegten Tagesdistanz (Quelle: ARE/BFS, 2000)

Diese täglich zurückgelegten Distanzen der über 65-jährigen verteilen sich äusserst ungleichmässig: Zu 30 % legen sie Distanzen unter einem Kilometer zurück. 12 % der Alten machen Tagesdistanzen von über 20 Kilometern.

Die Altersgruppe der über 65-jährigen wird im Mikrozensus noch feiner unterteilt. In diesen Untergruppen gibt es starke Schwankungen: Alle Werte nehmen mit zunehmendem Alter stark ab. Mit Ausnahme der Zu-Fuss-Anteile an den täglichen Etappen.

	Wege/Tag	**Distanz/Tag (in km)**	**Wegzeit/Tag (in Min.)**	**Auto-Anteil/ Tag (in %)** Männer; Frauen	**Zu-Fuss-Anteil/ Tag (in %)**
65–69 Jahre	2.9	30	88	42; 30	48
70–74 Jahre	2.7	22	75	43; 28	47
75–79 Jahre	2.5	21	73	34; 20	52
über 80 Jahre	1.9	13	50	30; 16	61

Altersgruppen der über 65-jährigen: Die Ältesten gehen verhältnismässig am meisten zu Fuss (Quelle: ARE/BFS, 2000)

1.2.6 Beispielpersonen und Beobachtungen

Meine Beispielpersonen stammen aus einem Dorf im Kanton Schaffhausen. Mein Vater (70) und meine Mutter (71) sind hochmobil und besitzen einen Personenwagen. Sie erfreuen sich bester Gesundheit, auch wenn sich bei der Mutter Altersbeschwerden, wie Probleme mit den Fussgelenken, abzeichnen. Wenn diese Beschwerden wieder abklingen, kann meine Mutter auf einer Wanderung aber noch mehrere Kilometer absolvieren. Obwohl meine Eltern früher Velo gefahren sind, wurde diese Art der Fortbewegung im Laufe der Zeit vernachlässigt. Im Dorf gibt es keine Busverbindungen. Das Haus der Eltern liegt an etwas dezentraler Hanglage. Für die täglichen Besorgungen im Dorf und die Einkäufe im Einkaufszentrum wird das Auto benutzt.

Für eine Reise mit dem Zug nach Zürich oder Basel wird das Auto am nächsten Schnellzugsbahnhof deponiert. Für Verwandtenbesuche in kleinen Ortschaften benutzen sie der Einfachheit halber das Auto. Meine Eltern besitzen kein Halbtaxabonemment. Die Fahrt in die Ferien ins Tessin und nach Frankreich tätigen sie mit dem Auto. Meine Mutter fährt selber allerdings nur noch Strecken, die sie aus dem Alltag kennt und auf denen sie langjährige Erfahrung hat. Eine ihr unbekannte Strecke fährt sie nicht selber am Steuer. Meine Eltern kompensieren etwaige Unsicherheiten dadurch, dass sie auf der Ferienreise jedes Jahr dieselbe Strecke fahren und an denselben Raststätten halt machen.

Das weiteres Beispiel aus demselben Dorf ist eine verwitwete, 85-jährige Frau. Sie hat bereits seit 40 Jahren keinen Fahrausweis mehr. Ihr Mann hatte für alle Besorgungen und auf allen Reisen den Personenwagen gelenkt. Seit dem Tod des Ehemannes macht sie ihre Einkäufe zu Fuss im Dorf. Dazu benutzt sie den sichersten Weg, nicht unbedingt den kürzesten. Wenn die Einkaufstasche schwer ist, fragt sie jemanden, ob sie auf dem Rückweg mit einem Auto mitfahren kann, da sie in aller Regel jemanden kennt. Aber auch beide Wege zu Fuss – etwa 2 Kilometer – sind für sie kein Problem. Für alle weiteren Verrichtungen benötigt sie eine bekannte Person, die sie mit einem Auto abholt und an den gewünschten Ort chauffiert. Diese Servicewege sind im Kapitel 1.2.5 «Benützung der verschiedenen Verkehrsmittel» bereits erwähnt worden.

Betagte, die ich in den öffentlichen Verkehrsmittel beobachtet habe, kämpfen mitunter mit unerwarteten Problemen. Meine Beobachtungen bei einer Reise im vollbesetzten Cisalpino zeigten, dass Betagte mit der engen Bestuhlung im Speisewagen Mühe haben, denn die Ehepartner wollten beide in Fahrtrichtung sitzen. Die beiden Schweizer hatten Verständigungschwierigkeiten mit dem italienischen Personal des Speisewagens. Die manchmal abrupten seitlichen Bewegungen des Neigezuges, verlangen von den Speisewagengästen gute Reaktionen, soll nicht etwas ausleeren. Prompt fiel auf dem Tisch der alten Leute eine Flasche um. Beim Aussteigen mussten sie sich dann mit dem Gepäck zwischen den anderen Fahrgästen durchzwängen. Eile war geboten, denn der Cisalpino hält an den meisten Stationen nur ganz kurz. Das betagte Ehepaar nahm die Herausforderungen mit Humor: Ein weiteres Abenteuer war überstanden.

1.3 Problembereiche im öffentlichen Raum

1.3.1 Probleme physischer und psychischer Art

Dieses Kapitel beschreibt die nachlassenden körperlichen und geistigen Fähigkeiten, die mit zunehmendem Alter die Betagten in ihrer Mobilität einschränken. Alte Menschen gehen langsamer als junge Leute, sind weniger beweglich, reagieren weniger schnell und haben ein reduziertes Wahrnehmungsvermögen: Dies betrifft vor allem das Sehen und Hören.

Leistungseinbussen gibt es

- beim **Sehen:** Über das Auge werden 80 % aller Informationen im täglichen Leben aufgenommen. Mit dem Alter nimmt unter anderem die Sehschärfe ab, das Sichtfeld verkleinert sich und die Blendungsempfindlichkeit und der Lichtbedarf steigen
- beim **Hören:** Im Alter lässt das Hörvermögen nach, Richtungshören wird schwieriger. Die nachlassende Hörfähigkeit trifft vor allem Fussgänger
- beim **Bewegen:** Im Alter lassen die Muskelkräfte, die Beweglichkeit der Gelenke und die Elastizität der Wirbelsäule nach. Kraftreserven erschöpfen sich früher. Das Verhalten wird allgemein langsamer, weil ein alter Mensch mehr Aufmerksamkeit auf seine Bewegungen verwendet
- beim **Reagieren:** Konzentrationsfähigkeit, Zeitschätzvermögen, die Fähigkeit zu mehrfachen Tätigkeiten und die Reaktionsfähigkeit lassen nach. Der Zeitbedarf für die Informationsverarbeitung nimmt zu. Auch die Regenerationsfähikeit verlangsamt sich in hohem Masse
- durch **Medikamentenkonsum:** Medikamente mit zentralnervösen Effekten haben negative Wirkungen auf die Fahrtauglichkeit.

Beeinträchtigte Mobilitäts-Chancen: Vielfältige Leistungseinbussen bei alten Menschen (Quelle: Simma, 1999)

Die meisten alten Menschen haben speziell Probleme mit den Hüften, Knien, Fussgelenken, mit hohem Blutdruck und leiden an Diabetes. Bei diesen körperlichen Leiden haben aber gerade ausgewogene Bewegungsaktivitäten eine regenerative Wirkung.

Im hektischen Gewühl der Stadt erleben die Alten nach kurzer Zeit eine körperliche und geistige Ermüdung. Sie empfinden Angst, Stress, Überforderung und Verwirrung. Unsicherheit, Nervosität und Ängstlichkeit beeinträchtigen die Betagten in der erfolgreichen Bewältigung von Verkehrssituationen. Dazu kommt eine erhöhte Umweltempfindlichkeit: Lärm und Abgase werden als stark störend empfunden. Betagte leiden im Sommer auch stark unter der grossen Hitze (besonders in nicht klimatisierten öffentlichen Verkehrsmittel).

Die eigenen Leistungsminderungen werden erst spät zur Kenntnis genommen. Das Erkennen dieser ist aber eine Voraussetzung für eine Veränderung und Anpassung des eigenen Verhaltens (Simma, 1999).

1.3.2 Infrastrukturelle Probleme

Für betagte Fussgänger existerien die bereits beschriebenen Probleme bei den öffentlichen Verkehrsmitteln wie hohe Einstiegskanten und Treppen in Bahnhöfen. Ausserdem alle Über- und Unterführungen, Trottoirkanten und Trottoire, die als Restflächen und nicht durchgehend ausgebildet sind (meist in kleinen Ortschaften). Barrieren im öffentlichen Raum und Sackgassen in den Qartieren sind unüberwindbare Hindernisse für Menschen, die nicht mehr so flink sind. Für Junge ist es kein Problem ein Mäuerchen zu überspringen oder, wenn es sein muss, über einen Zaun zu klttern

Bei Finanzknappheit der Gemeinden wird oftmals die Instandhalting der Trottoire vernachlässigt. Dies betrifft auch die Beseitigung von Schnee und Eis. Zu diesem Thema kann man in den Zeitungen immer wieder erboste Leserbriefe von Fussgängern lesen. Bei starkem Schneefall werden zuerst die Strassen gepfadet. Der Schnee wird dann zuerst auf das Trottoir geschoben und behindert die Betagten.

Baustellen und sind ebenfalls besonders gefährlich für die Alten. Bei ungenügender Sicherung ist die Sturzgefahr im Baustellenbereich gross. Auch müssen beschwerliche Umwege in Kauf genommen werden.

Die alten Generationen beklagen die zunehmende Komplexität und Technisierung im öffentlichen Raum. Elektronische Anzeigen, Geld- und Billetautomaten dominieren zusehends das Erscheinungsbild; auf Kosten von bedienten Schaltern. Unter dem Spardruck verschwinden kleine Postämter und Bahnhöfe mit Personal.

Betagte Velofahrer kommen mit einem lückenhaften und indirekten Velowegnetz nicht zurecht. Für die Autofahrer gilt Ähnliches: Die ganze Verkehrsinfrastruktur ist nicht auf alte Menschen ausgerichtet. Sie sind von Beschilderungen, Signalen, auf Kreuzungen und auf Hochleistungsstrassen überfordert.

Vielfalt von technischen Apparaturen: Für Betagte ist es oft schwierig, die Beschriftungen zu lesen und die Apparate zu bedienen.

Exkurs – Gedanken zu heutigen Mobilitäts-Trends

In allen Lebensbereichen lässt sich beobachten: der Trend von allen Altersgruppen hin zu immer mehr, immer weiter, immer schneller. Mehrmals pro Jahr mit dem Flugzeug zu verreisen ist selbstverständlich geworden. Was vor wenigen Jahren noch einigen Wenigen vorbehalten war, wurde durch die Billigfliegerei für alle erschwinglich. Auch für Betagte ist es fast bequemer mit einem Pauschalangebot per Flugzeug in ein weit entferntes Ferienressort zu reisen, wo Transport und alles weitere organisiert sind.

Das Auto ist in unserer Gesellschaft immer noch das Mass aller Dinge und für die meisten nicht wegzudenken. Das Auto ist der Inbegriff der Mobilität schlechthin. Gerade diejenigen der alten Generationen, für die das Auto zwar nicht selbstverständlich war, haben sich aber an die Annehmlichkeiten dieser Errungenschaft gewöhnt und den Komfort schätzen gelernt. Wieso sollte jemand darauf verzichten? Verkehrsforscher aus den USA und Niederlanden, aus Deutschland, Italien und Finnland kommen in ihren Befunden alle zu Schluss, dass für alte Menschen eine selbständiges Leben ohne Auto gänzlich unmöglich sei (Rudinger, 2004).

Aufgrund all der beschriebenen Zustände und Problematiken – ohnehin nicht nur – für die Betagten, muss sich uns allen die Frage stellen, wieviel Mobilität noch vertretbar ist, um den verschiedenen Ansprüchen gerecht zu werden: Sicherheit, Ruhe und Erholung stehen Schnelligkeit, Zeitdruck und Bequemlichkeit oft unvereinbar diametral entgegen. Dabei werden oft die Schwachen im System, besonders Kinder, Fussgänger Betagte und Behinderte, zuerst an den Rand gedrückt.

Mobilität wird heute hauptsächlich als Bewegungspotenzial verstanden. Mobilität wird gleichgesetzt mit: Unabhängigkeit, Individualität, Freiheit, Selbstständigkeit, Verfügbarkeit. Dabei wäre eine andere Art von Mobilität viel verträglicher für alle Beteiligten: Eine beschauliche, gemütliche, bequeme, gemächliche, mussevolle, ruhige und gelassene Mobilität, in der Erreichbarkeit, Machbarkeit, Sicherheit wichtiger sind als Schnelligkeit, schiere Stärke und weite Distanzen. Unsere heutige Mobilität ist teuer und oft gefährlich. Eine Verkehrskultur mit weniger, langsamerer und ausgeglichenerer Mobilität wäre billiger und sicherer für alle. Ein Verkehrssystem, in dem Jung und Alt ein ganzes Spektrum an Verkehrsmitteln nutzt und nutzen kann.

Abschliessend von diesem ersten Teil möchte ich anfügen, dass diese Erkenntnisse und Ergebnisse aus der Forschung noch nicht bis ins Bewusstsein der Allgemeinheit gedrungen sind. Obwohl schon alles einmal gedacht und analysiert wurde, ist in der Öffentlichkeit noch keine Diskussion lanciert. Die Tatsache der Zunahme an alten Menschen auch in der Schweiz wird mit einer stoischen Ruhe abgewartet. Abgesehen von der Problematik der fehlenden AHV-Gelder scheinen sich nur wenige Entscheidungsträger weitere Gedanken über mögliche Auswirkungen zu machen. Dabei werden alle über kurz oder lang Betroffene von den heutigen Entscheidungen sein.

Teil 2: Lösungsperspektiven für eine Mobilität im Alter

2.1 Bestehende Angebote für Betagte

2.1.1 Angebote für Betagte unterwegs

Ziel der Verkehrsplanung muss die Integration alter Menschen in das Verkehrsgeschehen sein. Es sollte ihnen so lange wie möglich offenstehen, selbständig ohne Stress und komfortabel mit verschiedenen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein. Um die Mobilitäts-Chancen von alten Menschen zu verbessern, bestehen heute verschiedene Möglichkeiten auf operativer Ebene (sogenannte weiche Massnahmen), die die Schwachstellen im Verkehrssystem zu beheben versuchen. Im Folgenden werden einige Beispiele aus der Schweiz vorgestellt.

Betagte können vor einer Zugsreise die unentgeltliche **Bahnhofhilfe** an grossen Bahnhöfen in Anspruch nehmen, um Unsicherheiten, Aufregungen und Risiken zu minimieren. Die Bahnhofhilfe sollte mehrere Tage vor der geplanten Reise angerufen werden. Die betagte Person wird dann zum vereinbarten Zeitpunkt bei der Tramhaltestelle oder vom Taxi abgeholt. Sogar das Lösen des Billetes am Automaten wird erklärt. Danach werden die Betagten samt Gepäck zum Zug begleitet. Diese unscheinbare Dienstleistung ist für eine unsichere, alte Person Gold wert. Sonst wäre es ihr möglicherweise nicht möglich, die Reise alleine zu tätigen. Die Bahnhofhilfe betreibt zudem Aufenthaltsräume und Sanitätszimmer. Alle Informationen finden sich auf der Webseite *www.profilia.ch* (Tel. HB Zürich: 044 211 92 77).

Es sollte in Zukunft zum selbstverständlichen Kundendienst gehören, dass auf Bahnhöfen und bei grossen Umsteigeknoten im öffentlichen Verkehr Personal zur Verfügung steht, das Alten Hilfe anbietet. Für Fragen zur Mobilität von Behinderten und Betagten besteht seit Neustem das **SBB Call-Center Handicap** (Tel.: 0800 007 102).

Die Organisation Compagna bietet einen **Reisebegleitungsdienst** an. Dieser umfasst eine Begleitung der betagten Person auf der ganzen Reise. Diese Begleitung von ist kostenpflichtig *(www.compagna.ch)*.

Der Trend zu altersspezifischen, «massgeschneiderten» **Freizeit- und Reiseangeboten** ist ungebrochen. Für solche Ferienreisen werden die Alten von der Tourismusbranche direkt beworben. Da die heutige Generation der Alten wirtschaftlich zumeist sehr gut situiert ist, kann sie sich solche exklusive Pauschalangebote durchaus leisten. Zielgruppenspezifische Car-Reisen, Wellness-Ferien oder Arrangements von Bahn, Bus und Postauto sollen diesem Publikum gerecht werden. Die Selbsthilfeorganisation Procap bietet Individual- und Gruppenreisen an, sowohl für Behinderte als auch für Betagte, die nicht mehr selbstständig verreisen können *(www.procap-reisen.ch)*.

Für die Betagten ist der **Gepäcktransport** der SBB und von der Tourismusunternehmen von immenser Wichtigkeit. Leider haben Sparmassnahmen diesen Servicebereich stark eingeschränkt. Dieser Service kann nur funktionieren, wenn Aufgabestellen auch dezentral vorhanden sind.

Informationen über Routen, Fahrpläne und Tarife sind für die Alten noch wichtiger, als für junge Leute, die eher flexibel sind. Gerade alten Menschen erleichtern Informationsstellen, wie zum Beispiel **Mobilitäts-Zentralen,** die Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln. Ziel von solchen Zentralen ist es, Auskünfte über alle (!) Verkehrsträger und Dienstleistungen im Mobilitätsbereich leichter zugänglich zu machen. Dabei ist es von grosser Bedeutung, dass solche zentralen Auskunftsstellen an Ort vorhanden sind und nicht bloss virtuell agieren. Vielen alten Menschen sind zeitgenössische Informationssysteme nicht vertraut. Das Konzept solcher Einrichtungen direkt an grossen Verkehrsknotenpunkten hat in den letzten Jahren vor allem in Deutschland grosse Verbreitung gefunden. Obwohl die Idee bestechend ist, hat sie sich in der Schweiz noch nicht durchsetzen können. Am Bahnhofsplatz in Baden findet sich ein vorbildliches Beispiel für eine Mobilitäts-Zentrale *(www.badenmobil.ch)*.

Ein einfaches aber effizientes Mittel zur Wahrung der eigenen Mobilitäts-Chancen sind **Kurse,** die Zusammenhänge zwischen Mobilität, Sicherheit und Gesundheit aufzeigen. In solchen werden die Betagten in ihrer mobilen Selbstständigkeit gefördert. Ängste und Zweifel gegenüber neuen Mobilitätsformen werden abgebaut und der Wissensstand wird aktualisiert. Die Stadt Zürich unterstützt offiziell Mobilkurse (Stadt Zürich, 2003). Unter dem Titel «Mobil sein & bleiben» werden Kurse am Billet-Automaten angeboten. Fussverkehr Schweiz, der Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, organisiert zusammen mit der SBB und dem Zürcher Verkehrsverbund solche Kurse in Zürich und Winterthur: «Damit auch ältere Menschen möglichst lange selbständig und unabhängig unterwegs sein können, müssen sie über die Angebote der modernen Mobilität, neuen Technologien und gesetzlichen Vorschriften informiert sein. Dabei stehen die Angebote in ihrem direkten Umfeld im Vordergrund. Die Kurse von 'mobil sein & bleiben' werden deshalb in den Regionen angeboten. Sie orientieren sich an alltäglichen Situationen und geben wertvolle Tipps im Umgang mit dem öffentlichen Verkehr, aber auch wenn Sie zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Auto unterwegs sind.» *(www.fussverkehr.ch; www.mobilsein-mobilbleiben.ch)*

Eine eigentliche **Verkehrspädagogik für Betagte**, welche spezifisch die Defizite von alten Menschen im Fokus hat, muss wohl erst noch entstehen. Diese sollte berücksichtigen, dass ein Grossteil der altersbedingten Gefährdungen von der Verkehrsumwelt herrührt und deshalb nur durch eine Änderung der Rahmenbedingungen und nicht durch Veränderung der Betagten verringert werden kann (Simma, 1999).

2.1.2 Ergänzende Dienstleistungen für wenig Mobile

Die in diesem Kapitel aufgeführten Dienstleistungen fördern die Betagten zwar nicht in ihrer eigenen Mobilität, entlasten sie aber in einer Art und Weise, dass wieder Kapazitäten und Kräfte für andere Aktivitäten frei werden können.

Eine sinnvolle und unkomplizierte, aber noch wenig genutzte Form von **Zustelldienst** sind die Velokurierunternehmen, die es in jeder mittelgrossen Stadt der Schweiz gibt. Neben dem eigentlichen Kerngeschäft der Botengänge tätigen die meisten Kurierunternehmen auch Einkäufe auf Bestellung. Der Kunde teilt der Zentrale telefonisch seine Wünsche mit. Das bedingt, dass er weiss, was er aus welchem Laden gerne haben möchte. Im Falle von Grundnahrungsmitteln des täglichen Bedarfs stellt dies auch meistens kein Problem dar. Der Velokurier, der sich gerade am nächsten beim Wohnort des Kunden befindet, wird per Funk auf Einkaufstour geschickt. Aus meinen eigenen Erfahrungen als Velokurier weiss ich, dass dieser Service nicht ganz ohne Beschwerlichkeiten ist. Einerseits muss die Bestellung im Laden zusammengesucht werden und dann gehen mehrere Flaschen Mineralwasser und 4 Kilogramm Zucker im Rucksack doch sehr ins Gewicht. Sind diese Strapazen dann überwunden, kriegt der Kunde nach kurzer Zeit seine gewünschten Artikel ausgehändigt. Eine Liste aller Velokurierfirmen der Schweiz findet sich auf der Webseite *www.velokurier.com*. Die Velokurierfirma Ökotrans in Schaffhausen benutzt für voluminöse Bestellungen auch Veloanhänger. So kann von Harassen bis zum Schäferhund fast alles transportiert werden. Auch die grossen Handelsketten, Migros, Coop und andere Geschäfte, bieten die Hauszustellung von Waren an. Ausgeliefert wird flächendeckend in der ganzen Schweiz. Die Bestellung erfolgt allerdings via Internet, was ich für Betagte (bislang) als gänzlich ungeeignet erachte. Zudem dauert es 1 bis 2 Tage bis die Lieferung den Empfänger erreicht. Sinn machen Getränkelieferungen.

SPITEX
Hilfe und Pflege zu Hause

Weit verbreitet sind auch **Mahlzeitendienste.** Den Betagten wird einmal pro Tag eine warme Mahlzeit dirket nach Hause geliefert. Der Spitex-Verband, ein Non-Profit-Unternehmen, kümmert sich daneben zudem um die Gesundheits- und Krankenpflege. Spitex unterstützt die Betagten darin, solange wie möglich zu Hause wohnen zu können.

Die Freiwilligenorganisation Tixi bietet **Fahrdienste** für Behinderte und Betagte an. Die Fahrer arbeiten unentgeltlich in ihrer Freizeit oder sind selber Pensionierte. Tixi ist auch auf dem Land vertreten. Die Fahrzeuge, die auf den transport von Behinderten ausgerichtet sind, bieten genug Platz und einen bewquemen Einstieg für die Betagten. Gemeinden, Pivate, Freiwillige oder Handelsgewerbevereine bieten auch lokale Fahrdienste an: Abholservice, Bürger-Bus oder Einkaufs-Bus heissen diese Einrichtungen und existieren vor allem in Deutschland. Die Idee stammt ursprünglich aus den USA.

2.1.3 Fahrkurse und Kontrollen

Die verschiedenen Fachorganisationen und Interessensverbände sich darüber weitgehend einig, dass die Alten nicht davon abgehalten werden sollen, ein Auto zu lenken. Eine fixe Altersgrenze für das Autolenken gibt es nicht. Die **Fahrtauglichkeit** wird zudem durch die jeweilige Fahrpraxis und die Persönlichkeit beeinflusst. Eine generell gültige Altersgrenze der Verkehrstauglichkeit wird abgelehnt. Zu diesem Schluss kommt auch die BFU (Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung) in einer aktuellen Studie.

Es ist wichtig, alten Menschen bewusst zu machen, dass es Möglichkeiten gibt, **Leistungseinbussen** bei den fahrerischen Fähigkeiten festzustellen und adäquat darauf zu reagieren. Massnahmen, welche die Fahrsicherheit erhöhen, richten sich an die Alten selber, die lernen ihre altersbedingten Schwächen selbstkritisch zu überprüfen und ihre Stärken zu fördern (VCS, 2006).

Spezifisch auf die Bedürfnisse alten Menschen zugeschnitten ist der Gratis-Kurs «Check up – Auto fahren heute», der dem **Auffrischen der Fahrpraxis** und dem Bekanntmachen neuer Vorschriften im Strassenverkehr dient. Speziell ausgebildete Fahrlehrer begleiten die Teilnehmenden auf einer Fahrt. Falls dann Probleme von der Fahrtauglichkeit her bestehen, wird eine Prüfung beim Hausarzt empfohlen. Dieser Fahrkurs wird vom TCS (Touring-Club Schweiz) organisiert.

Für die Besitzer und Besitzerinnen eines Fahrausweises gilt eine **Kontrolle der Fahrtauglichkeit** ab dem 70. Altersjahr alle zwei Jahre. Ein Arzt des Vertrauens führt die Überprüfung durch. Für den Arzt besteht aber keine Pflicht, eine festgestellte Fahruntauglichkeit an das Strassenverkehrsamt zu melden. Eine verstärkte psychologische Überprüfung würde Sinn machen: In der langen Zeit seit der Fahrprüfung ändert sich sowohl das Verkehrsgeschehen wie auch die Verkehrsregeln: Die Verkehrsmenge hat in den letzten Jahren massiv zugenommen, die Verkehrsregeln haben sich zum Teil geändert. Ein Beispiel sind die zahlreichen Kreisel mit ihrer speziellen Vortrittsregelung. Es ist durchaus möglich, dass sich während jahrelanger Fahrpraxis auch Fahrfehler einschleichen und festsetzen, derer man sich unter Umständen nicht bewusst ist.

Der Kurs **«Sicher im Sattel»** wird von der IG-Velo Schweiz organisiert. Die Ansprüche an die Velofahrenden aller Altersgruppen sind in den letzten Jahren enorm gestiegen – nicht nur in der Stadt. Dieser spezifische Kurs für die Alten auf dem Sattel schliesst eine Lücke in der Mobilitätsschulung. Die alten Velofahrenden lernen sich auf stark befahrenen Kreuzungen und im Kreisel richtig zu verhalten und machen ein allgemeines Fahrtraining, um ihre Geschicklichkeit zu testen. Weiter werden Empfehlungen abgegeben, welche Vorsichtsmassnahmen bei Veränderungen im Alter, bei Krankheiten oder bei Einnahme von Medikamenten für die Sicherheit im Verkehr angebracht sind. Zudem sollen die Teilnehmenden motiviert werden, sich körperlich regelmässig zu betätigen und zu bewegen und so ihre Gesundheit und ihr Wohlbefinden zu unterstützen. Damit wird gleichzeitig die Mobilität aus eigener Kraft bis ins hohe Alter garantiert.

2.2 Konzepte für eine gesicherte Mobilität

2.2.1 Bauliche Gestaltung von Verkehrsflächen

Als Grundlage für infrastrukturelle Verbesserungsvorschläge zur Sicherung der Mobilität im Alter dienen verschiedene eidgenössische Gesetzestexte:

- **Strassengesetz §14:** «Die Strassen sind gemäss ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung […] zu projektieren; die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind gebührend zu berücksichtigen.»
- **Verkehrssicherheitsverordnung §22a:** «Hinsichtlich der Bedürfnisse der Behinderten und Betagten ist bei der Projektierung und beim Bau von Strassen die Norm **SN 521 500 'Behindertengerechtes Bauen'** zu beachten.»
- Gemäss **Eisenbahngesetz §7** müssen bei Bahnanlagen und bei den Bahnwagons die Bedürfnisse von mobilitäts-behinderten Menschen angemessen berücksichtigt werden.
- Die **Europäische Charta für die Rechte der Fussgänger** hält unter dem Absatz 3 fest: «Kinder, ältere Menschen und Behinderte haben das Recht, von einer Stadt erwarten zu können, dass sie ein Ort sei, wo ihre Integration gefördert und nicht, wo sie ihre Schwäche noch verstärkt spüren müssen.»

Bereits aus diesen Grundlagen geht hervor, dass alle Verbesserungen für die Mobilität und Sicherheit der Alten auch den anderen schwachen Verkehrsteilnehmern nützen, insbesondere Kindern und Velofahrern. Umgekehrt nützen behindertengerechte Massnahmen auch den Betagten.

Durch den massiven Anstieg des Autoverkehrs in den vergangenen Jahrzehnten kam es zu einer Neuverteilung des Strassenraumes. Es entstanden mehr und breitere Fahrspuren und Abstellflächen (Simma 1999). Dies ist ein grundlegendes Problem für alle anderen Verkehrsteilnehmer. Will man die Probleme lösen, muss die Verkehrsplanung genau denselben Weg wieder zurück gehen: Eine Neuverteilung der Verkehrsflächen zu gunsten der Schwachen.

Bauliche Massnahmen für den Langsamverkehr

Um den Bedürfnissen der betagten Fussgänger gerecht zu werden, müssen ausreichend grosse Flächen dimensioniert werden. Eine Trottoirbreite von mindestens 2 Metern ermöglicht das Kreuzen von zwei Rollstühlen. Eine Person mit Stock benötigt 0,85 Meter, eine Person mit zwei Stöcken 1 Meter Breite. Helle Randsteine dienen auch als visuelle Abgrenzung gegenüber der Fahrbahn. Kies und (bei nasser Witterung) rutschige Steinplatten als Bodenbelag sind für Betagte mit Stöcken wenig geeignet. Bodenmarkierungen erleichtern das Auffinden

von Zugängen und Trameinstiegen. Separate Gehwege sind den mit Veloverkehr gemischten vorzuziehen. Von grosser Bedeutung sind kurze, umwegfreie Wegeführungen, Netzschlüsse und die Fortführung von Gehwegen in Sackgassen, die den Betagten Umwege ersparen. Nicht vernachlässigt werden darf von den Gemeinden die Instandhaltung, die Reinigung und der Winterdienst der Gehwege. Bei Bauarbeiten sind die Baustellen zu signalisieren und abzusichern. Illegales Parkieren sollte durch bauliche Massnahmen verhindert werden.

Die Alten promenieren gerne in grosszügig angelegte Fussgängerzonen, in Geschäftsstrassen und auf Flaniermeilen. Von Bedeutung sind dort eine ansprechende Strassenraum-Gestaltung: Begrünung, zweckmässige Möblierung und Möglichkeiten zum Verweilen entlang von den Bewegungsachsen. Im öffentlichen Raum sind gerade geführte Treppen, die alle 10 Stufen ein Podest haben, von Nutzen. Die Stufenvorderkanten der ersten und letzten Stufe müssen deutlich markiert sein. Treppenstufen sollen geschlossene Stirnseiten und keine vorspringenden Kanten vorweisen. Wenn möglich sind Treppenanlagen mit Rampen oder Liften zu ergänzen. An publikumsintensiven Orten sind Toilettenanlagen vorzusehen.

Am wichtigsten für die Betagten sind sichere Querungen mit Strassen und übersichtliche Kreuzungen. Die Querungen sollten keine Barrieren aufweisen und nach Möglichkeit ebenerdig verlaufen. Bei breiten Querungen mit Lichtsignalanlagen benötigen langsame Fussgänger längere Grün-Phasen und Mittelinseln. Sauber gearbeitete Trottoir-Absenkungen helfen Rollstuhlfahrern genauso wie den Betagten.

Vereinfachend gesagt gilt für die Berücksichtigung der alten Fussgänger im Verkehrsgeschehen die Maxime: Einfache, überschaubare Verkehrsabläufe und Verkehrsberuhigung ergeben mehr physische Sicherheit und Komfort. Daran gekoppelt werden kann die Forderung: Regeln verringern, vereinfachen und besser kommunizieren. Neue Regeln sollten den schwachen Verkehrsteilnehmern angepasst werden (Rudinger, 2004; Simma, 1999; Zweibrücken, 2003).

Die meisten Hindernisse, die Velofahrenden in den Weg gelegt werden, sind durch überlegte Planung leicht zu vermeiden: Velowege können niveaugleich durchgezogen und durchgehend mit glattem Asphaltbelag durchgezogen werden. Pflasterungen und Schwellen, die als Bremse für den Autoverkehr gedacht sind, sollen glatte und ebene Durchfahrten für Velos aufweisen. Die alten Velofahrenden müssen wieder in den Strassenverkehr integriert werden. Dazu bedingt es breiter Velospuren auch in Kreuzungsbereichen. Kombinierte Fuss-/Velowege sind für die Alten gefährlich und stellen hohe Anforderungen an die Reaktionsfähigkeit. Es entstehen Konflikte mit Fussgängern und abbiegenden Autos. Velospuren und -wege sollten durchgehend und ohne Umwege geführt werden (Simma, 1999). Um die Vorteile eines Velowegnetzes auszunützen, sollten wichtige städtische Verbindungsachsen nicht mehr als ein bis zwei gefährliche Kreuzungspassagen aufweisen.

Bauliche und organisatorische Massnahmen beim öffentlichen Verkehr

Der öffentliche Verkehr muss für alte Menschen leicht und komfortabel benutzbar sein. Neben einer attraktiven Linienführung, die auch dezentrale Quartiere untereinander verbindet, muss auch die Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen den Bedürfnissen alter Menschen entsprechen. Stufenlose und klar erkennbare Zugangswege zu Haltestellen und Bahnsteigen sind für Betagte besonders wichtig. Im Bereich der Haltestelle sind witterungsgeschützte und einsehbare Sitz- und Rastmöglichkeiten von grosser Bedeutung, um Wartezeiten angenehm zu verbringen. Um dem Anspruch von kurzen und sicheren Erschliessungswegen gerecht werden zu können, ist ein dichtes Netz von Haltestellen Voraussetzung. Für das Primär-Netz (S-Bahn, U-Bahn, Tram und Bus) heisst das, dass zu Fuss nicht mehr als 600 m zurückgelegt werden sollten. Zielpunkte, die oft von alten Menschen aufgesucht werden, sollten nicht weiter als 100 m von einer Haltestelle entfernt sein (Simma, 1999).

Technische Funktionsfähigkeit, Service, Zuverlässigkeit und Pünklichkeit der Verkehrsbetriebe sollten ausserhalb jeden Zweifels sein. Um den Betagten ein komfortables Reisen zu gewährleisten, gibt es Schulungen für die Fahrweise von Bus-Chauffeuren. Spezielle Tarife für die Seniorinnen und Senioren tragen dazu bei, dass die Verkehrsmittel ausserhalb der Spitzenzeiten besser ausgelastet werden. Ein Beispiel ist der preisgünstige 9-Uhr-Pass des ZVV. Dieses Abo ist ab 9 Uhr morgens den ganzen Tag und an Wochenenden ganztags gültig.

Technische und organisatorische Massnahmen beim MIV

Die Verlangsamung des Individualverkehrs kann am effizientesten durch ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau erreicht werden. Dazu sind Tempo-Limiten, wie grossflächige Tempo-30-Zonen in Wohngebieten, und auch deren polizeiliche Überwachung notwedig. Ebenfalls zur allgemeinen Verlangsamung trägt die konsequente Förderung des Langsamverkehrs bei. Eine Vereinheitlichung des Verkehrsgeschehens und eine Verstetigung des Verkehrsablaufes mindert Missverständnisse zwischen den Verkehrsteilnehmern. Verkehrsberuhigung bedeutet: Durch Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten soll sich der Verkehr menschen- und umweltverträglich abwickeln (Gilgen, 1999). Die Parkplatzbewirtschaftung trägt ebenfalls einen Teil dazu bei, das Verkehrsaufkommen in Stadtzentren zu steuern.

Neben baulichen Anpassungen im Strassenbereich, wie Unterbrechung von langen Geraden, die zum schnell Fahren animieren, sind auch operative Massnahmen zweckdienlich. Die Automobilisten aller Altersgruppen müssen durch Kampagnen über den Sinn und den Nutzen von einer Senkung des Geschwindigkeitsniveaus informiert werden. Dabei sollen die positiven Auswirkungen für die gesamte Bevölkerung betont werden (Simma 1999). Die Massnahmen für einen Individualverkehr mit menschenverträglichen Geschwindigkeiten erhöhen die Sicherheit aller Schwachen, insbesondere der Kinder.

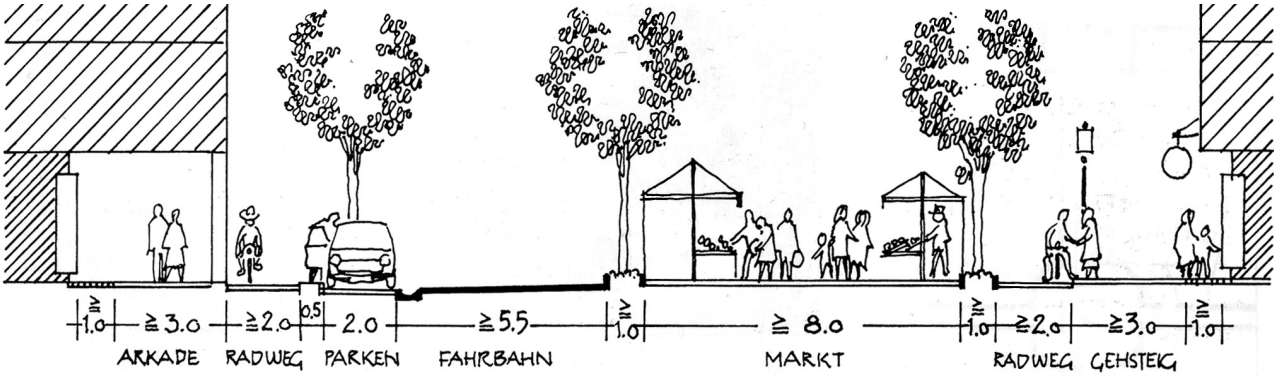
2.2.2 Siedlungsstruktur der kurzen Wege

Lebensraum ist nicht nur ein leerer, geometrischer Raum, sondern er ist gefüllt mit subjektivem Erleben, Denken und Fühlen. Kleinräumige Strukturen erhöhen die Chancen für die Alten, am öffentlichen Leben teilzunehmen. Der wohnungsnahe Strassenraum gewinnt im Alter an Bedeutung, da seltener grosse Entfernungen zurückgelegt werden (können). Läden, Pärke, Dorfbeiz und medizinische Versorgungseinrichtungen spielen eine zentrale Rolle. Für das Wohlbefinden ist es wichtig, dass sich diese Einrichtungen des täglichen und mittelfristigen Bedarfs im Quartier im Umkreis bis zu 2000 m befinden. Je näher, desto besser. Eine Stadt der kurzen Wege ist für alte Menschen eine grosse Erleichterung.

Für die täglichen Besorgungen alter Menschen sind **kompakte Siedlungsgebiete** mit vollständiger und ausgeglichener Infrastruktur wünschenswert. Zersiedelung führt zu langen Wegen und zur Abhängigkeit vom Auto, beides Dinge, die mit zunehmendem Alter problematisch sind. Das Lädeli-Sterben trifft die Alten in zweier Hinsicht. Zum einen werden die Einkaufswege länger und zum anderen verlieren sie eine Möglichkeit zur täglichen Kommunikation. Die Nahversorgung sollte durch Einschränkungen beim Bau vom Einkaufszentren wieder gefördert werden (Simma 1999).

Alte Mensche nutzen gerne **belebte Strassen**. Wenn sie sich von einem öffentlichen, urbanen Raum angezogen fühlen, nutzen sie diesen und fühlen sich weniger isoliert. Eine entsprechende Strassen-, Siedlungs- und Stadtgestaltung ist demnach notwendig. Dazu zählen Cafés und kleine Läden, die immer wieder die Negierde wecken. Die bewegten und belebten Strassenräume schaffen eine Atmosphäre, die weitere Menschen anzieht und Sicherheit und Kaufkraft fördern (Münsterjohann, 2004). Da Betagte sehr empfindlich auf grosse Hitze sind und schneller ermüden, benötigen sie beschattete Plätze und Orte zum Verweilen.

Alte Leute brauchen Schatten, Erholung und Erfrischung: Nicht jeder öffentliche Ort ist so komfortabel ausgestattet, wie der Stadelhoferplatz in Zürich.



Urbane Geschäftsstrasse: Belebt, begrünt und beschattet (Skizze: Prinz, 1993)

Die belebte, begrünte und möblierte Strasse, sowohl in Zentren als auch in Wohngegenden, kann als Kontakt-, Aufenthalts-, Konsum und Kommunikationsort gestaltet werden. Dabei soll der Mensch aktiv Beteiligter im urbanen Raum sein und nicht bloss Konsument oder Statist (Münsterjohann, 2004). Dies setzt voraus, dass die Stadtplanung den Willen zur Gestaltung von Orten mit Erlebniswert anstatt von verwaisten Un-Orten hat. Oder wie V. M. Lampugnani in einem Essay über die Stadt der Zukunft schreibt, dass das Ziel jeder anspruchsvollen Gestaltung, die Schaffung von Lebensqualität an einem unverwechselbaren Ort sei (Lampugnani, 2002).

Die funktionelle Stadt, die Le Corbusier in den zwanziger Jahren verkündet hatte, und die dazu gehörende Trennung der Funktionen, verliert spätestens heute endgültig ihre Berechtigung. Die Betagten des 21. Jahrhunderts benötigen eine **Nutzungsmischung,** die von Dienstleistungen über Versorgungsangeboten, Kommunikation, Fitnessmöglichkeiten bis Altersbildungseinrichtungen alles umfasst. Dennoch sollen einzelne Flächen klaren Nutzungen zugeordnet sein, um Konflikte zwischen den verschiedenen Ansprüchen zu vermeiden. So soll es für die Alten möglich sein, gemeinschaftlichen Nutzungen von öffentlichen Plätzen und Anlagen nachgehen zu können. Für die soziale Einbindung der Alten braucht es zusätzlich Nachbarschaftseinrichtungen und Seniorentreffs.

Die Bedeutung des Wohnens ändert sich mit dem Alter. Die Wohnung ist für alte Menschen ein wichtiger sozialer Rückzugsbereich. Ein Wechsel der Wohnung oder des Wohnortes ist mit grossen Umstellungen verbunden, die mit zunehmendem Alter immer schwieriger bewerkstelligt werden (Simma, 1999). Nur noch etwa 7 % der über 70-jährigen ziehen um (Rudinger, 2004). Umso wichtiger ist die Lebensqualität an den Wohnorten der Alten. Tempo-30-Zonen sollten zur Standardausstattung gehören; sogar ganz oder teilweise autofreie Wohnsiedlungen wären denkbar. Siedlungsstrukturen, die den Betagten behagen, sind auch für die meisten anderen von hohem Wert, insbesondere für Familien mit Kindern. Wenn viele alte Menschen in einem Quartier wohnen und derselbe Ort für Familien geeignet ist, dann ergibt das die Möglichkeit für die Alten, einer sinnstiftenden Nebenbeschäftigung nachzugehen, nämlich die Kinder am Ort zu betreuen. So kann optimale gegenseitige Nachbarschaftshilfe entstehen.

2.2.3 Soziale Sicherheit im öffentlichen Raum

Aufgabe der Planung ist es, mit dazu beizutragen, positive Lebensbedingungen zu formen bzw. zu erhalten. Die Lebenssituationen und -bedürfnisse benachteiligter Gruppen, wie Betagte und Kinder, müssen in der Verkehrsplanung stärker berücksichtigt werden. **Der öffentliche Raum** soll geprägt sein durch:

- Gerechtigkeit in der Berücksichtigung der verschiedenen Belange
- eine gute Eignung als Erlebnis-Raum
- Möglichkeiten für Interaktion und Identifikation
- Nachbarschaften
- Nutzungsvielfalt
- einen menschlichen Masstab
- soziale Sicherheit

Sicherheit ist ein existenzielles menschliches Bedürfnis; zugleich eine subjektive Empfindung. Soziale Sicherheit bedeutet auch Wohlbefinden. Das individuelle Sicherheitsgefühl reagiert direkt auf die gebaute Umwelt. Zustand, Sauberkeit von Anlagen und die Überblickbarkeit von Situationen sind entscheidend für ein sicheres Gefühl (Zweibrücken, 2003). Betagte geben oft mangelndes Sicherheitsgefühl und Angst als Grund an, sich nicht mehr auf die Strasse zu wagen (Rudinger, 2004).

Jede Planungsaufgabe muss **Aspekte der sozialen Sicherheit** erfüllen. Gemäss Vorlesungsunterlagen Zweibrücken sind Grundprinzipien dabei:

- Belebung (auch entlang von Strassen und Plätzen)
- Übersicht, Wegeführung, Zielpunkte (bedingt eine Netzplanung)
- Sichtkontakt, Einsehbarkeit, Transparenz
- Kontrolle durch Anwesenheit von Menschen (z. B. mittels Wohnnutzung)
- Licht (Beleuchtung und auch gute Ausleuchtung)
- Unterhalt (schnelle Behebung von Schäden, Verwahrlosung verhindern)

Die Einsehbarkeit von Hauseingängen wird verbessert, wenn sie nahe der Strasse und angrenzend an Wohnräume liegen. Wohnräume zur Strasse hin fördern zusätzlich das Sicherheitsgefühl der Passanten (Münsterjohann, 2004). Soziale Kontrolle erfolgt durch Kioske, Kaffeebuden, bediente Ticketschalter und zusätzlichen Personaleinsatz (Sicherheitsfirmen, Bahnpolizei). Ergänzend dazu sind Frauen- oder Seniorenparkplätze an geeigneter Lage anzubieten.

Die Netzgestaltung von Fuss- und Velowegen ist auch ein soziales Sicherheitskriterium. Dazu gehören die Möglichkeit von Alternativrouten, Vermeidung von Sackgassen und die Wegeführung entlang von bewohnten und belebten Bereichen. Nachts sollte die Wartezeit an Ampeln verkürzt werden. Zusätzlich als weiche Massnahme sollten Sicherheitstrainings der Polizei speziell für alte Menschen angeboten werden.

2.2.4 Betagtengerechte Fahrzeuge

Komfortables E-Velo: Flyer T-Serie aus Schweizer Produktion.

Nach Japan sind die Schweizer Vize-Weltmeister in der Dichte der Elektro-Velos. «Beliebt sind die Velos auch in der Generation 60plus», schreibt das Velojournal der IG-Velo Schweiz in der Ausgabe 3/06. Darin wurden die aktuellen Modelle getestet. Unter den Testfahrern war auch ein 70-jähriger Senior-Radler. Die E-Velos ähneln in ihrem Aussehem einem klassischen, normalen Fahrrad und lassen sich auch so fahren: mit einer – ganz unzeitgemäss – einfach zu bedienenden Technik. Die Velos haben alle einen stabilen, leichten Aluminiumrahmen, sind mit gefederter Gabel und Sattelstütze, mit einer ausgeklügelten Elektronik und mit zeitgemässer und zuverlässiger Akkutechnik ausgerüstet. Trotzdem sind die Velos allesamt um 25 kg schwer, also etwas schwerer als ein gängiges Tourenrad. Je nach Modell reicht eine Akkuladung auch für die ausgedehnte Tour: bis zu 50 Kilometer. Der Motor unterstützt das Treten bis zu flotten 25 km/h. So können altersbedingte Kraftdefizite komfortabel kompensiert werden. Auf dem Markt sind eine Vielzahl von Modellen für jede Altersgruppe, Damen- sowie Herrenvelos. Je nach Modell-Typ, braucht es eine Mofa-Zulassung. Den E-Velos wurde im Test eine 100%-ige Alttagstauglichkeit bescheinigt. Natürlich sind auch herkömmliche Velos für alte Menschen uneingeschränkt benützbar. Velofahren macht Spass und kann bis ins hohe Alter praktiziert werden.

Der allgemeine Trend bei den Autos geht immer noch hin zu grösseren und schweren Fahrzeugen. Bezeichnend dafür ist die Kategorie der Geländewagen. Doch diese Fahrzeuge bereiten Schwierigkeiten beim Einparkieren und suggerieren den Fahrenden eine falsche Sicherheit. Wegen dem Bedürfnis nach Übersicht, fühlen sich viele Autofahrer in einem Fahrzeug mit hoher Sitzposition besser positioniert (Vester, 1995). Doch dieser Vorteil geht meistens auf Kosten der Manövrierfähigkeit: Ein Geländewagen ist in den meisten Weltgegenden und vor allem im urbanen Raum ein völlig unbrauchbares Vehikel. Autos für die Alten – und ohnehin für alle unsicheren Automobilisten – sollten klein, praktisch, wendig und komfortabel sein. Oder mit den Worten von Mobilitätsforscher Frederic Vester: Leicht, leise, langsam und lustig. Diesen Prinzipien gerecht werden die Elektro- und Hybrid-Fahrzeuge der Firmen Esoro in Fällanden und Hor-

E-Auto mit hoher Sitzposition: Der Kewet Buddy ist ein Nischenprodukt aus Norwegen

lacher in Möhlin, die immer wieder mit unkonventionellen Errungenschaften auf sich aufmerksam machen. Horlacher fabrizierte von 1988 bis 1996 eine Reihe von zukunftsweisenden Prototypen. Diese Fahrzege sind klein bei ausreichendem Platzangebot und haben eine hohe Sitzposition. Das verschafft Überblick und ist komfortabel. Leider konnte sich bislang keines der futuristischen Konzepte durchsetzen. Im Zusammenhang mit betagtengerechten Fahrzeugen, sollten diese Konzept-Fahrzeuge aber genauer betrachtet werden und nach Möglichkeit in die Serienproduktion geschickt werden. Dass diese Fahrzeuge konsequenterweise mit umweltfreundlichen Antrieben (auch Brennstoffzelle oder Sterlingmotoren) ausgerüstet werden, ist ein erwünschter Nebeneffekt. Die Frage der Nachhaltigkeit kann so ebenfalls beantwortet werden.

Niederflur und Leichtbauweise: Triebzug des Typs FLIRT der Firma Stadler

Durch den Einsatz von Niederflurfahrzeugen im öffentlichen Verkehr wird alten Menschen das Ein- und Aussteigen erleichtert. Die neuen Doppelstock-Triebzüge der Zürcher S-Bahn sind sehr komfortabel: Im unteren Stock müssen keinerlei Stufen überwunden werden. Ausserdem sind die Züge klimatisiert. Die Betagten und auch die übrigen Fahrgäste können im Sommer wieder aufatmen. Zur Zeit erfolgt die Inbetriebnahme der neuen Einheiten. Die neuen Cobra-Trams der VBZ sind ebenfalls Niederflurfahrzeuge. In den nächsten Jahren werden die Fahrzeugflotten vieler Verkehrsbetriebe erneuert werden. Die Firma Stadler in Bussnang und Altenrhein SG hat sich auf zeitgemässe Schienenfahrzeuge spezialisieren können, die auch den Bedürfnissen von Betagten gerecht werden. Viele ihrer Produkte finden Verwendung im In- und Ausland. Eine weitere Lösung stellen die Busse dar, die sich zur Haltestelle hin seitlich neigen. Sie sind nicht ebenerdig, können den Niveauunterschied aber durch den Neigevorgang ausgleichen.

Ebenerdiger Einstieg: Cobra, das neue Niederflur-Tram der Zürcher Verkehrsbetriebe

2.3 Vision einer menschenfreundlichen Mobilität

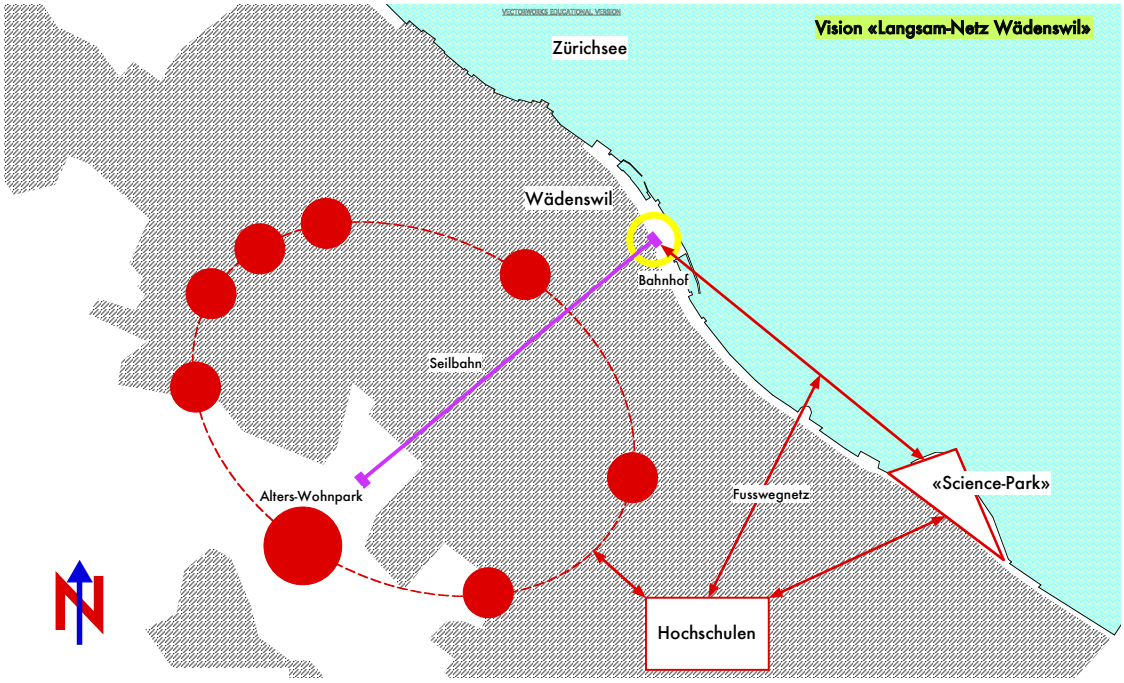
Es heisst, dass wir **immer mehr Freizeit** haben (werden). Dazu kommen immer mehr Pensionierte, die ebenfalls viel freie Zeit haben. Werden wir eine Freizeits-Gesellschaft? Aber wichtiger ist die Frage, wie verbringen wir sie? Wenn die freie Zeit hauptsächlich mit dem (fahrenden oder im Stau stehenden) Auto verbracht wird, stehen wir endgültig und vollends vor grossen Problemen. Nicht nur auf den grossen Hauptverkehrsachsen, auch auf den Durchgangsstrassen und in den Quartieren wird es vermehrt Auswirkungen und Belastungen geben.

Grosses Potenzial haben die kleinen und mittleren Städte, wenn sie das Schwergewicht auf lokale Besonderheiten und Lebensqualität legen. **Langsame Städte** oder «slow cities» haben die Chance, sich von den Mega-Metropolen abzugrenzen. Der Begriff der «città lenta» wurde in Italien kreiert und beinhaltet bereits die Hauptaussage, nämlich eine Stadt der Langsamkeit, der Beschaulichkeit und der Entschleunigung. Und Entschleunigung im öffentlichen Raum bedeutet Bewegungsfreiheit und Sicherheit für die Bewohner, die Alten und die Schwachen.

Warum menschenfreundliche Mobilität? Dazu ein Auszug aus dem Schweizerischen Strassenverkehrsgesetz (§ 26, Ziffer 2): «Besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten und wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird.» Dies sind hehre Worte. Doch wer alles verhaltet sich so? Die Tendenz zu mehr PS und Performance bei der Wahl des Automobils ist nach wie vor ungebrochen. Die Fahrweise, die daraus resultieren kann, ist keinesfalls menschenfreundlich.

Langsamkeit, Beschaulichkeit, Entschleunigung. Also das Gegenteil der heute geltenden gesellschaftlichen Konventionen, die schneller, höher, weiter lauten. Was kann die Stadt- und die Verkehrsplanung tun, um wieder Gegensteuer zu geben? Vielleicht muss sie Visionen und neue Bilder in den Köpfen der Menschen generieren. Keine statischen Bilder, sondern aktives Geschehen: Aufwertung der städtebaulichen und architektonischen Substanz und Gestaltung von Strassenräumen, an denen Menschen leben und wohnen können. Auf den öffentlichen Plätzen werden sich die Alten treffen und Kinder dürfen auf den (Wohn-)Strassen spielen.

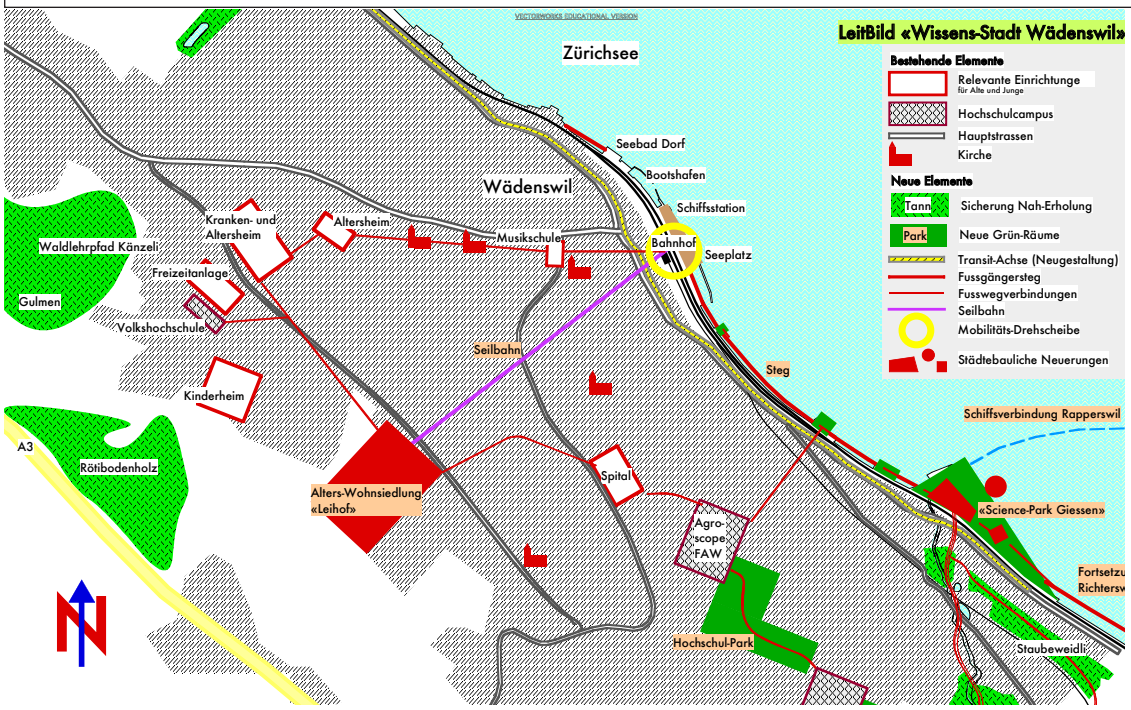
Standortqualität bedeutet heute zunehmend auch Lebensqualität, also ein weicher Faktor. Dafür wäre es sinnvoll, eine Zertifizierung für **lebensfreundliche Wohnorte** einzuführen. Kriterien für ein solches Zertifikat könnten Niedrig-Geschwindigkeits-Regime, Fuss- und Velowegnetz, Nachtfahrverbot, Parkplatzmanagement, Mobilitäts-Zentralen, Zustelldienste per Velo, Förderung von Elektro-Mobilen und -Velos (wird in Basel bereits gemacht) und weitere Massnahmen sein. Zwischen den urbanen Zentren, im suburbanen und ländlichen Raum, sollten zudem sichere Velorouten entstehen. Dies alles kostet nicht mehr als bisherige Lösungsversuche, die die heutigen Problematiken nicht mindern konnten.



Verkehrsplanerische Vision: Stadt mit einem Netz von (kurzen) Langsam-Wegen

Beispiel der **Vision** «Langsam-Netz Wädenswil» mit Fussgängersteg am Seeufer, Fuss- und Velowegen und einer Seibahn zur Alterssiedlung. **Leit-Bild** «Wissens-Stadt Wädenswil»: Die Stadt wird zu einem Zentrum von Bildungsmöglichkeiten und -einrichtungen für Menschen im Alter (eigene Semesterarbeit). Das Leit-Bild umfasst die Themen:

- Stadt-Bild: zeitgemässe Architektur
- Freizeit: Nah-Erholung (Grün-Räume)
- Mobilität: Bewegungsfreiheit für Alt + Jung
- Verkehr: mehr Sicherheit auf Seestrasse
- Bildung: Zentren für Altersbildung
- Stadtplanung: neue Alterswohnsiedlung



Raumplanerisches Leit-Bild: Betagtengerechtes Wohnen, Lernen, Fortbewegen

Epilog – Grosse Verantwortung der Raumplanung

«Die Zahl der über 64-jährigen wird sich gemäss dem 'mittleren' Referenz-Szenario bis 2050 fast verdoppeln. Die Schweiz wird dann 2,2 Millionen ältere und hochbetagte Personen zählen, gegenüber 1,2 Millionen Anfang 2005. Umgekehrt wird die Schweiz bis 2050 nur noch 1,4 Millionen Jugendliche unter 20 Jahren aufweisen. Zum Vergleich: Anfang 2005 waren es noch 1,6 Millionen. Der Rückgang beträgt damit beträchtliche 15 Prozent. Etwas weniger dramatisch ist die Abnahme bei den 20- bis 64-jährigen: Deren Zahl sinkt um 4 Prozent von 4,6 auf 4,4 Millionen. Damit geht der Anteil der Erwerbstätigen im Vergleich zur Gesamtbevölkerung rapide zurück. In der Schweiz werden 2050 nur noch rund zwei Personen im erwerbsfähigen Alter auf eine über 64-jährige Person kommen. Heute beträgt das Verhältnis noch vier zu eins.» Der Auszug aus der Neuen Zürcher Zeitung vom 4. Juli 2006 verdeutlicht nochmals, dass das Thema «Betagte» aktuell ist und an Brisanz zunimmt.

Alle sind sich einig, dass das Ziel die **Reduzierung der Kosten** im Gesundheitswesen und der Abbau des Pflegeaufwandes heisst. Es ist eine untersuchenswerte Aufgabe, die Kosten für kommunikationsfreundliche, sichere, ästhetisch gestaltete, humane Quartiere mit Licht, Bänken, dezentraler Infrastruktur und Treffpunkten den gesundheitlichen Folgekosten der Isolation und Vereinsamung von alternden Menschen gegenüberzustellen. Wenn tägliche körperliche Betätigung der alten Menschen ermöglicht wird, dann ist das zu gunsten deren ganzheitlichen Wohlbefindens. Das selbständige Leben der Alten zu unterstützen, ist mehr als notwendig. Dazu sind alle gesellschaftlichen Bereiche aufgerufen (Münsterjohann, 2004).

Die Konsequenzen für die Raumplanung lauten: Die langfristige Zielsetzung muss darin liegen, die Zwangs-[Auto-]Mobilität zu durchbrechen. Es sind Siedlungsstrukturen anzustreben, welche dank geeigneter Nutzungsmischung **weniger Mobilitätsbedarf** erzeugen. Gleichzeitig sind Strukturen anzustreben, welche zudem vermehrt auf den Umweltverbund (ÖV, Velo, zu Fuss) ausgerichtet sind (Gilgen, 1999). Im internationalen Fachjargon haben sich Namen für Leit-Bl-der durchgesetzt, wie «kompakte und durchmischte Stadt», «Stadt der kurzen Wege», «New Urbanism» und «compact city» (Rudinger, 2004).

Ich habe im Kapitel 1.1.2 «Die demografische Entwicklung in der Schweiz» die **These** aufgestellt, dass die nun vorgestellten Lösungsansätze die ökonomischen Problematiken der Überalterung entschärfen könnten. Dies lässt sich wohl kaum beweisen, aber die Fakten kennen und nichts tun kommt einer Laisser-faire-Haltung gleich. Vor allem muss eine Diskussion statt finden auch auf der gestalterisch-städtebaulichen Ebene. Hier liegt die Herausforderung für die Planenden, schlummert aber auch Potenzial für Neues. Die Diskussion muss aber auch stattfinden zwischen allen Bevölkerungsgruppen: Den Betagten und ihren speziellen Mobilitätsbedürfnissen müssen wir alle mehr Beachtung schenken. Ebenfalls ist die Mitwirkung der Betroffenen selber gefragt und erwünscht.

Die Raumplanung muss gleichsam **einen neuen Denk-Raum** aufmachen. Die Generation der Alten wurde geprägt vom «Landi-Geist» und dem Idealbild einer dörflich geprägten Schweiz. Das (eigene) Auto gehörte zu den sozialen Errungenschaften, der Bau der Autobahnen war Ausdruck der Aufbruchstimmung (Krebs, 1996). Die junge Generation ist nun (erstmals) wieder aufgefordert, ihre kulturelle Identität noch einmal neu aufzugleisen und – vielleicht – ganz neue Wege zu finden.

Hier noch ein paar Stichworte zum Schluss: Die Gilde der Raumplaner könnte verstärkt in der **Funktion als Mentoren** agieren und die Kommunen beraten und neue Wege aufzeigen. Ein Weg kann sein, dass ganz neue Siedlungs- und Wohnformen entstehen, mit Alten, Familien und Kindern im selben Quartier, in derselben Strasse, im selben Haus. Integration anstatt Isolation. Damit anstatt den Beschleunigungstendenzen verstärkt ein positives Altersbild entsteht. Denn dieses fehlt noch weitgehend (in den Medien und in der Öffentlichkeit).

Die Raumplanung kennt ein **Recht auf Lebensraum.** Dieses Recht soll von den Planern eingefordert werden. Dieser Lebensraum wird dringend benötigt werden: Von den Alten – und von den Jungen sowieso. Die Alten werden immer älter. Und es gibt immer mehr Alte. In die Alten zu investieren nützt gleichzeitig auch den ganz Jungen. Fazit: Die Alten sind die Zukunft.

Literatur- und Quellenverzeichnis

Die verwendete Literatur, Quellen und Bildnachweis (alphabetisch):

ARE/BFS: **Der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten.** Bundesamt für Raumentwicklung und Bundesamt für Statistik, Bern 2000

BFS: **Statistisches Jahrbuch 2006.** Bundesamt für Statistik, Bern 2006

Gilgen, Kurt: **Kommunale Raumplanung in der Schweiz.** VDF Hochschulverlag, Zürich 1999

Höpflinger, F. und A. Stuckelberger: **Alter und Altersforschung in der Schweiz.** Zürich 1992

Krebs, Peter: **Verkehr wohin?** Unionsverlag, Zürich 1996

Lampugnani, Vittorio Magnago: **Verhaltene Geschwindigkeit. Die Zukunft der telematischen Stadt.** Verlag Klaus Wagenbach, Berlin 2002

Münsterjohann, Ursula: **Was bewegt alte Menschen in der Stadt?** Kuratorium Deutsche Altershilfe, Köln 2004

Prinz, Dieter: **Städtebau. Band 2: Städtebauliches Gestalten.** Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart 1980/1993

Rudinger, Georg und Reinhold Grotz (Hrsg.): **Freizeitmobilität älterer Menschen.** Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. IRPUD, Dortmund 2004

Simma, Anja und Wolfgang Rauh: **Senioren und Mobilität.** VCÖ (Verkehrsclub Österreich), Wien 1999

Stadt Zürich: **Teilstrategie Behinderte, Betagte und Kinder.** Stab Verkehr, PDF-Broschüre, Zürich 2003

Vester, Frederic: **Crashtest Mobilität. Die Zukunft des Verkehrs.** Wilhelm Heyne Verlag, München 1995

VCS: **Ältere Menschen im Verkehr.** Leonardo 3/2006, Zeitschrift des VCS (Verkehrsclub Schweiz), 2006

Zweibrücken, Klaus: **Jugendliche und Betagte. Sozialverträglichkeit und Sicherheit. Mobilitätsbehinderte.** HSR, Skripte Verkehrsplanung, Rapperswil 2003