

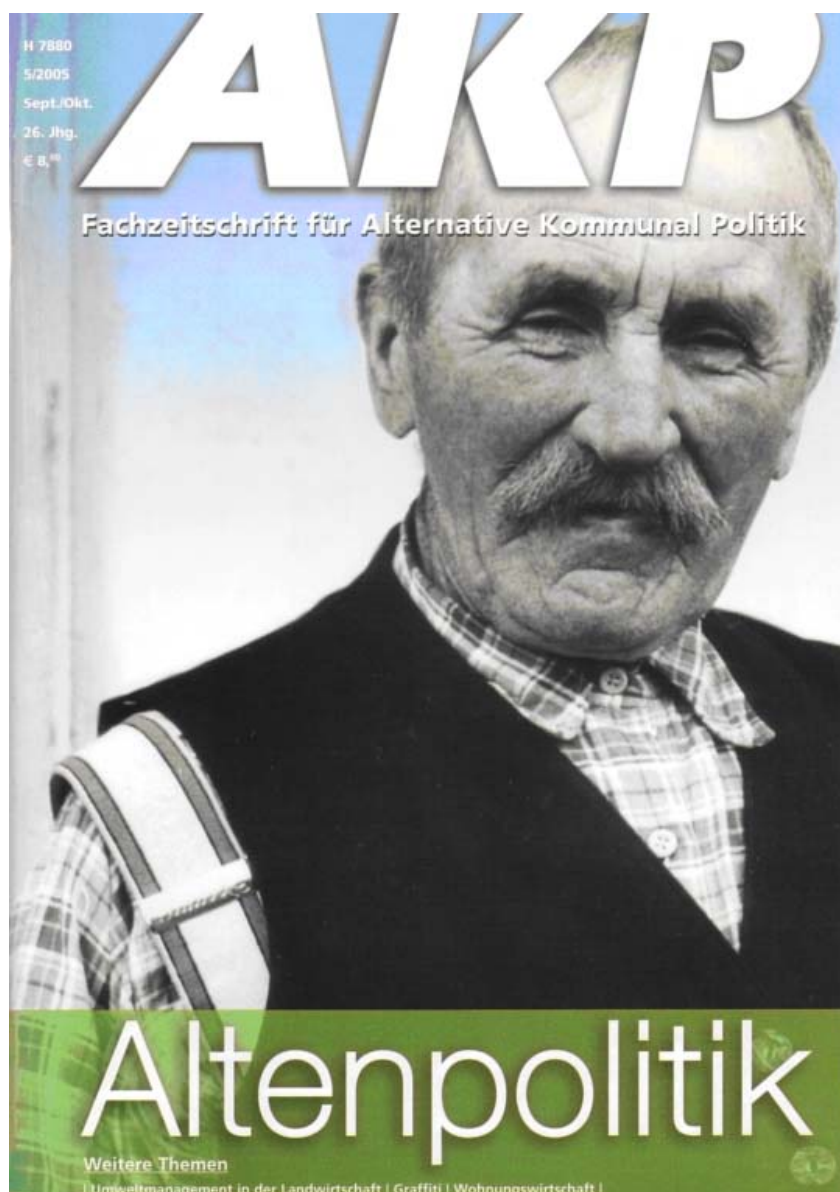
Ergebnisse der europäischen Studie SIZE

Die Mobilität älterer Menschen ist gesellschaftlicher Auftrag

Die Staaten Europas beginnen, sich angesichts der demographischen Veränderungen auf eine Verkehrswelt einzustellen, die in viel stärkerem Maße als bisher von der Verkehrsteilnahme älterer Menschen und damit von deren Interessen und Möglichkeiten geprägt sein wird.

Heinz Jürgen Kaiser/ Bertram Kraus

Sonderdruck aus:



Ergebnisse der europäischen Studie SIZE

Die Mobilität älterer Menschen ist gesellschaftlicher Auftrag

Die Staaten Europas beginnen, sich angesichts der demographischen Veränderungen auf eine Verkehrswelt einzustellen, die in viel stärkerem Maße als bisher von der Verkehrsteilnahme älterer Menschen und damit von deren Interessen und Möglichkeiten geprägt sein wird.

Heinz Jürgen Kaiser/ Bertram Kraus

Die europäische Politik geht davon aus, dass ältere Menschen solange wie möglich mobil sein wollen und sollen und sich auch selbst am Straßenverkehr beteiligen möchten. Dies ist politisch und gesellschaftlich erwünscht, ist Element und Bedingung von Lebensqualität. Hindernisse erzeugen nämlich leicht einen Teufelskreis: erzwungene Immobilität verstärkt den Rückzug aus dem gesellschaftlichen Leben und dies verstärkt die Tendenz zu einem immobilen, unselbstständigen Leben, und das kommt der Gesellschaft teuer zu stehen. Also gilt es, solche Hindernisse zu identifizieren und nach Möglichkeit abzubauen. Das ist das Interesse des von der EU Anfang 2003 eingerichteten Forschungsprojekts SIZE¹. Die Abkürzung steht für „Life Quality of Senior Citizens in Relation to Mobility Conditions“ (Lebensqualität älterer Mitbürger in Relation zu Mobilitätsbedingungen). Es verfolgt drei Hauptziele:

1. Beschreibung und Erklärung der gegenwärtigen Mobilitätssituation älterer Mitbürgern aus ihrer eigenen Sicht,
2. Aktivierung von politischen Entscheidungsträgern, Städte- und Verkehrsplanern und anderen relevanten Gruppen,
3. Beratung und Begleitung bei der Planung und Durchführung von (politischen) Maßnahmen, die der Aufrechterhaltung der Mobilität älterer Menschen dienen sollen.

In einer ersten Projektphase wurden qualitative Interviews mit Senioren und Experten (Gerontologen, Verkehrswissenschaftler, Verkehrs- und Städteplaner, Politiker usw.) zur Frage der Mobilitätssi-

tuation Älterer durchgeführt. Von Mitte 2004 bis Anfang 2005 folgte eine quantitative (Fragebogen-)Studie zu denselben Fragestellungen. Die Auswertung der Daten wurde soeben abgeschlossen. Einige wichtige Ergebnisse der qualitativen Studie in Deutschland lassen sich anhand von vier Aspekten darstellen:

Aspekt Vertrautheit: Die häusliche Umwelt wird älteren Menschen immer weniger vertraut, auch, weil sie als zunehmend „entmenschlicht“ empfunden wird. In diesem Sinne wird eine wachsende Fremdheit der Umwelt beklagt, was als unangenehme Lebensbedingung für Ältere bezeichnet wird. Technik nimmt überhand, überall werden Automaten statt Menschen wahrgenommen, und diese Technik ist zudem häufig wenig benutzerfreundlich (das Paradigma hier: die unverständlichen Fahrkartenautomaten).

Aspekt soziale Sicherheit: Ältere Menschen empfinden das Sozialverhalten vieler Verkehrsteilnehmer leicht als diskriminierend und unter Umständen sogar als bedrohlich, insbesondere das der Jüngeren. Das wurde als Begründung für „innere Widerstände“, aus dem Haus zu gehen, genannt, ebenso wie mangelhafte Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit der Menschen untereinander.

Aspekt Unterstützung: Es wurde von Senioren und Experten gleichermaßen festgestellt, dass Deutschland kein Service-Land ist, trotz gegenteiliger Beteuerungen oder vielleicht sogar Anstrengungen. Allenthalben fehlen kompetente Ansprechpartner – auf der Straße und anderswo. Übereinstimmend wurde eine ordnende, schlichtende und informieren-

de Hand auf der Straße vermisst, der gute alte Streifenpolizist oder „Schutzmann“.

Aspekt Kontrollierbarkeit: Ältere erleben einen Verlust an Handlungsautonomie, was im Straßenverkehr verstärkt wird, insbesondere dann, wenn Senioren als Fußgänger unterwegs sind, und das sind sie eben häufig. Zwar sind sie Herr ihrer Schritte, doch werden sie in ihrer Rolle als Fußgänger, ebenso wie jeder andere Fußgänger auch, an den Rand der automobilen Gesellschaft gedrängt, im buchstäblichen und übertragenen Sinne.

Folgt man den Fragebogenergebnissen der quantitativen Studie, sind die heutigen Altengenerationen mobil, mit Abstrichen natürlich bei den Hochaltrigen und bei allen Senioren mit gesundheitlichen Einschränkungen. Etwa 85% der Befragten zwischen 65 und 74 Jahren (also der eher „jungen Alten“) sahen bei sich selbst keine **gravierenden** Einschränkungen bezüglich ihrer außerhäuslichen Aktivitäten. Sie genießen ihre Mobilität und können meist im gewünschten Umfang am gesellschaftlichen und kulturellen Leben partizipieren. Diese hohen Prozentzahlen sollten nicht darüber hinwegtäuschen, dass es auch große Unterschiede innerhalb der Altersgruppen gibt und uns diejenigen am Herzen liegen sollten, die keineswegs ein so positives Bild ihrer Situation malen können, und das sind die über 75-Jährigen. Außerdem sollten wir Einschränkungen auch dann zur Kenntnis nehmen, wenn sie nicht als **gravierend** eingeschätzt werden.

Aus der Studie folgt erwartungsgemäß, dass eine zufriedenstellende Mobilität nicht zuletzt eine Frage des Geldbeutels

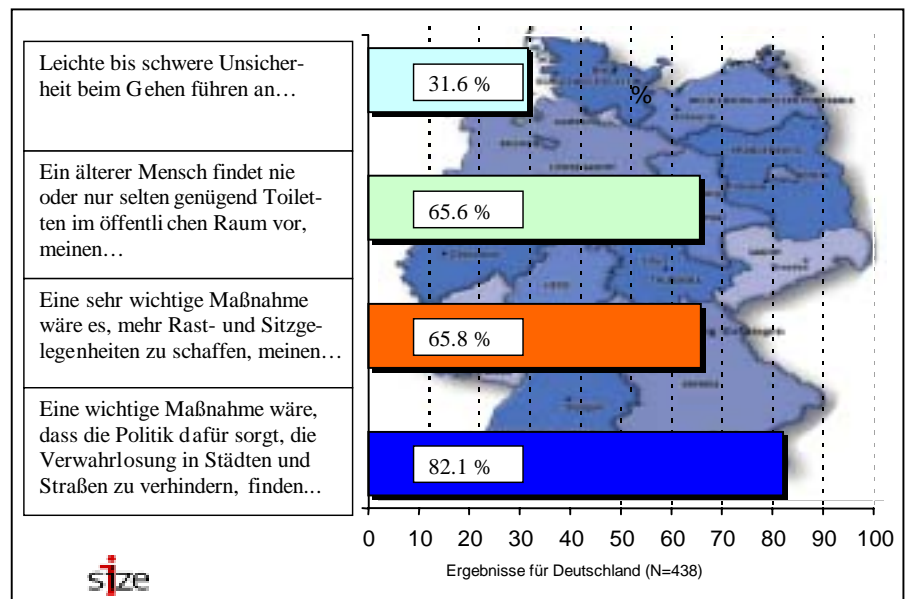
ist. Wer reich ist, hat in der Regel keine Mobilitätsprobleme, und (allzu) schmale Renten behindern enorm. Wer sich um die Mobilität von Senioren sorgt, muss sich aber als erstes um ihre Gesundheit kümmern. Krankheiten und Behinderungen schränken den Aktionsradius älterer Menschen verständlicherweise stark ein. Aber einschränkend wirken u.U. auch die vielfältigen Ängste, die Senioren mit ihrer Straßenverkehrsteilnahme verbinden, und die in der Studie detailliert erhoben wurden. Beklagt wird vor allem die Rücksichtslosigkeit vieler Verkehrsteilnehmer, es besteht die Befürchtung, Opfer zu werden, nicht nur als Folge des Straßenverkehrs. Viele Ältere (65%) nehmen negative Einstellungen gegenüber alten Menschen wahr, fast alle (fast 90%) wünschen sich Kampagnen zu Verbesserung des Bildes alter Menschen in der Bevölkerung. Die alt bekannten Klagen über mangelhafte Ausstattung des Öffentlichen Personennahverkehrs finden sich auch in dieser Studie wieder, ebenso die Mängelrügen, wenn es um Stadtmöblierung geht (kaum Sitzmöglichkeiten, zu wenig öffentliche Toiletten). Die Gefahr, auf den Straßen als alter Mensch zu Fall zu kommen, wird als recht hoch eingeschätzt.

Älter und anspruchsvoller

Dass das Alter, vor allem das hohe Alter durch den großen Anteil an Frauen geprägt sein wird, ist eine Tatsache. In unserer Studie zeigte sich, dass Frauen zwar das Gefährdungspotenzial ihrer außerhäuslichen Aktivitäten höher einschätzen, aber auch, dass sie meist höhere und deutlichere Anforderungen an ihre Mobilitäts-Umwelt stellen, gerade in Bezug auf Sicherheit der Straßen und Wege, dem ÖPNV und als AutofahrerInnen.

Im Gegensatz zu früheren Generationen werden sich die „neuen Alten“ – ob Frauen oder Männer – nicht in eine passiven Opferrolle drängen lassen: Die kommenden aktiven Generationen werden mit Sicherheit anspruchsvoll sein. Sie sind gewohnt, mobil zu sein und diese Mobilität mit Lebensqualität zu verbinden. Sie werden bereit und wahrscheinlich auch in der Lage sein, für Service-Angebote Geld auszugeben. Die Nachfrage nach wohnortnahen Angeboten z.B. fußläufig erreichbarer Ladengeschäfte, nach gutem Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln oder auch nach Fahr- und

Konkrete Probleme und Lösungsansätze von deutschen SeniorInnen



Lieferdiensten wird wachsen. Spezielle Nachfrage besteht auch nach Freizeit- und Kulturangeboten. Es eröffnen sich also vielfältige Möglichkeiten und Chancen für Dienstleistungsunternehmen und Handel, aber auch für eine menschenwürdige Stadtentwicklung.

Wissen endlich umsetzen

Wir können, auch unter Berücksichtigung der Befunde in den anderen EU-Ländern, das Fazit ziehen: Viele Fakten, die älteren Menschen die Teilnahme am öffentlichen Leben schwierig oder manchmal unmöglich machen, sind seit langem bekannt. Wissenschaftliche Erkenntnisse zu einer „seniorengerechten“ Gestaltung der Umwelt zur Förderung oder Aufrechterhaltung der Mobilität im Alter sind mittlerweile in einer beachtlichen Fülle und Tiefe vorhanden, im nationalen und internationalen Rahmen. Es ist also nicht mehr das Problem, dass wir zu wenig wissen, sondern eher, dass zu wenig von dem getan wird, was eigentlich getan werden müsste, und zwar **nicht nur** zum Wohle der älteren Menschen. Eine Verkehrswelt, in der Ältere risikoarm unterwegs sein können, dient letztlich allen. Das Forschungsprojekt SIZE zeigt unter anderem aber auch auf, dass die Richtung des Denkens geändert werden sollte, um eine Umwelt zu schaffen, in der sich Jung und Alt wohl fühlen können.

Für die Städteplaner bedeutet beispielsweise die Veränderung der Bevölkerungsstruktur eine Herausforderung und einen

Anstoß, frühere Stadtentwicklungspläne **nicht nur** im Hinblick auf die funktionale Architektur von Gebäuden zu überdenken im Sinne einer „Barrierefreiheit“ oder Anpassung an die Bedürfnisse von Behinderten. Gebäude als subjektiv wahrgenommene Handlungsräume sollten **nicht nur** übersichtlich und gut zugänglich sein; öffentliche Räume sollten auch ästhetisch zufrieden stellen und vor allem das Bedürfnis nach einem Gefühl der Geborgenheit, der Sicherheit befriedigen. Gebäude sollten die Begegnung zwischen Menschen fördern und zum Verweilen einladen. Daraus dürften sich durchaus zukunftsfähige, „nachhaltige“ Konzepte entwickeln. Förderung der Mobilität bedeutet nach unseren Ergebnissen weiterhin eben **nicht nur** die Aufstellung von Verkehrsentwicklungsprogrammen, die im technischen Sinne die Bedürfnisse älterer Menschen befriedigen.

Im Mittelpunkt: der Mensch

Dass immer noch der Mensch im Mittelpunkt einer menschlichen, also **sozialen** Umwelt stehen muss, sollte nicht vergessen werden. Will man angemessene Konsequenzen aus dem heutigen Wissensstand ziehen, sollte man die Sichtweise der alten Menschen zum Ausgangspunkt nehmen. Wir haben erfahren, wie die von SIZE Befragten ihr Umfeld als Lebenswelt interpretieren, in der ihr eigenes Verhalten abhängig gemacht wird von dem, was an der Umwelt als sozial oder sozial vermittelt gedeutet wird. Auch in Bezug

auf das Thema Mobilität wird man nicht umhin können, die Verhaltensweisen und Verhaltensorientierungen der Menschen in den modernen Industriestaaten zu überdenken. Altmodisch gewordene Begriffe wie Gemeinsinn, Solidarität, Höflichkeit oder Anstand sollten wieder belebt und stärker als bisher wieder zur Richtschnur des Verhaltens von Menschen in öffentlichen Räumen installiert werden. Die allgegenwärtige Forderung nach „Eigenverantwortung“ muss auch hinsichtlich ihrer Kehrseite überdacht werden: Wer ständig darauf hingewiesen wird, dass er für sich selbst verantwortlich ist, der wird bald vergessen, dass er allerdings auch für andere Verantwortung tragen muss.

Wie die Ergebnisse von SIZE zeigen, ist Mobilität eben mehr als die mehr oder weniger technisch vermittelte Bewegung im Raum. Und in Lehrbüchern der Verkehrspsychologie wird der Straßenverkehr als Mustersituation des (sozialen) Lebens einer Gesellschaft überhaupt bezeichnet. Das ist er in der Tat, aber diese Erkenntnis müsste auch Folgen haben.

Anmerkungen

1) SIZE ist ein Forschungsprojekt der EU aus dem Programm Quality of Life and Management of Living Resources, Nr. QLK6-CT-2002-02399

Das Projekt wird gemeinsam bearbeitet von Instituten in Deutschland, Irland, Italien, Österreich, Polen, Schweden, Spanien und der Tschechischen Republik. Es hat eine Laufzeit bis Ende 2005. Für Deutschland bearbeitet das Institut für Psychogerontologie (ipg) der Universität Erlangen-Nürnberg die Forschungsfragestellungen von SIZE.

➔ Prof. Dr. Heinz Jürgen Kaiser ist Akademischer Direktor am Institut für Psychogerontologie der Universität Erlangen-Nürnberg. Dipl.-Päd. Bertram Kraus ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im deutschen Konsortium des EU-Projekts SIZE. www.geronto.uni-erlangen.de

➔ **materialien: verkehr**

Topp, Hartmut H.: Mobilität und Verkehr – **Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot bei weniger und älterer Bevölkerung**, in Verkehrszeichen 1/2005, S. 6ff

Bezug: Das Verkehrsbüro, Klaus-Peter Kalwitzki, 45468 Mülheim an der Ruhr, www.verkehrszeichen-online.de/vz.htm

Fuss e.V. (Hrsg.): **Senioren zu Fuß**. Aufsätze, Dokumente und Zwischenrufe, Januar 2000, 32 S., 4,50 €

Bezug: FUSS e.V., Exerzierstr. 20, 13357 Berlin, Ruf 030/4927473, Fax 030/4927972, info@fuss-ev.de, www.fuss-ev.de

Stadtentwicklung

Eine Stadt nur für die Alten – wer will das?

Die „neuen Alten“ werden künftig unweigerlich die Mitte der Gesellschaft bilden und in den Städten zunehmend stärker in Erscheinung treten. Da die demographische Veränderung nur allmählich voranschreitet, lässt sie den Kommunen Zeit, die richtigen Weichen zu stellen und Prioritäten zu setzen. Unsere Städte sind weit über tausend Jahre alt und hinreichend anpassungsfähig.

Carola Scholz

Nach Einschätzung des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR)¹ durchlaufen alle Kommunen und Regionen diesen Alterungsprozess, wenn auch in unterschiedlicher Dynamik. Bis 2050 wird die **Zahl der Hochbetagten**, also der Menschen über 75 Jahre,

- in den Großstädten um 75% und
- in den kleineren und mittleren Städten der Ballungsräume um 120% steigen.

„Suburbia“ ist stärker als die Großstädte von deutscher Bevölkerung geprägt, altert zeitgleich und hat zwar familiengerechte, aber selten altersgerechte Strukturen. Entgegen dieser Prognosen musste die Bertelsmann-Stiftung² feststellen, dass das Problembewußtsein in den Großstädten deutlich ausgeprägter als in Klein- und Mittelstädten ist. Mit einer „zukunftsicheren **Seniorenpolitik**“ beschäftigen sich zwar bereits

- 88% der großen Städte (ab 100.000 EW),
- aber nur 45% der kleinen Kommunen (unter 20.000 EW).

Immerhin 71,1% aller befragten Kommunen bewerten das Thema Demographie/Alternde Gesellschaft inzwischen als „wichtig“ oder „sehr wichtig“ und suchen den Ausweg vorrangig in der Familienfreundlichkeit. Inständig zu hoffen ist, dass damit nicht neue eher schädliche Bürgermeisterkonkurrenzen eingeleitet werden. Die zukunftsfähige Stadt muss versuchen, sozialen Polarisierungen und Ausgrenzungen entgegenzuwirken. Sie

braucht weder eine neue Welle suburbaner Baulandausweisungen für familien-gerechte Eigenheime noch verinselte „gated communities“ für reiche Alte.

Gefragt sind stattdessen vielfältige Wohnformen für alle Generationen, lebendige Nachbarschaften, Funktionsmischung im Quartier, der Erhalt und Ausbau wohnortnaher Infrastruktur, bezahlbare Service-Angebote „um die Ecke“, mehr Investitionen in Kultur, Bildung und Sozialpolitik. Die demographische Unerbittlichkeit fordert von den Städten generell, in mehr Attraktivität zu investieren, um Bevölkerung zu halten oder neu zu binden. Das bietet die Chance, Qualitätsstandards insbesondere im städtischen Umweltbereich anzuheben, bislang vernachlässigte Ressourcen (Historie, Denkmalschutz, Parks, öffentliche Räume, städtische Gewässer) neu zu entdecken und darüber Identität zu stärken. Nachholbedarf gibt es in den Städten nicht nur hinsichtlich altenfreundlicher Strukturen, sondern generell hinsichtlich urbaner Wohn- und Lebensqualität.

Zwischen „silver market“ und Altersarmut

Die Lieblings-Zielgruppe von Medien und Marketing sind die derzeit „jungen Alten“ – Menschen, für die die Lebensphase zwischen 50 und 75 einen zweiten Aufbruch bedeutet. Sie haben sich fit gehalten, sind gebildet, selbstbewusst, initiativ, mobilitätserfahren und haben hohe Qualitäts- und Komfortansprüche. Sie