

Europäisches Forschungsprojekt



Mobilität für ältere Menschen – Herausforderung für die Gesellschaft

Das Europäische Forschungsprojekt SIZE am Institut für Psychogerontologie (ipg) der Universität Erlangen-Nürnberg

Heinz Jürgen Kaiser & Bertram Kraus



Institut für Psychogerontologie
der Universität Erlangen-Nürnberg
Erziehungswissenschaftliche Fakultät

Mobilität für ältere Menschen – Herausforderung für die Gesellschaft

Das Europäische Forschungsprojekt **size** am Institut für Psychogerontologie der Universität Erlangen-Nürnberg

1, Überblick

Die europäische Politik geht davon aus, dass ältere Menschen so lange 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 bei der Realisierung der Mobilität erzeugen leicht einen Teufelskreis: erzwungene Immobilität verstärkt den Rückzug aus der Beteiligung am gesellschaftlichen Leben und dies verstärkt die Tendenz zu einem immobilen, unselbstständigen Leben. Also gilt es, solche Hindernisse zu identifizieren und nach Möglichkeit auszuschalten. Das ist das allgemeine Interesse des von der EU seit Beginn des Jahres 2003 eingerichteten Forschungsprojekts SIZE¹.

Als Ziele im einzelnen wurden für SIZE die folgenden formuliert (hier im englischen Original wiedergegeben):

Objectives of SIZE:

Objective 1: To explain and to describe the present mobility situation of senior citizens from the target group's perspective

Objective 2: To motivate action from the side of the authorities and other relevant groups in society who are, or feel, responsible in this area

Objective 3: To provide guidance for the setting up and the implementation of policies towards "keeping the elderly mobile"

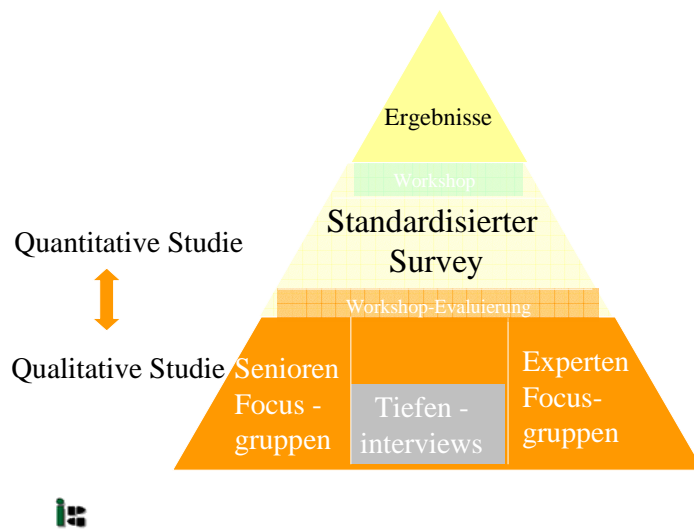
Das Projekt wird gemeinsam bearbeitet von Instituten in Deutschland, Irland, Italien, Österreich, Polen, Schweden, Spanien und der Tschechischen Republik. Es hat eine Laufzeit bis Ende 2005.

Für Deutschland bearbeitet das Institut für Psychogerontologie (ipg) der Universität Erlangen-Nürnberg die Forschungsfragestellungen von SIZE.

In einer ersten Projektphase (ab Februar 2003 bis November 2003) waren neben der Erstellung eines Berichtes zum internationalen Forschungsstand zur Mobilität im Alter qualitative Interviews mit Senioren und Experten (Gerontologen, Verkehrswissenschaftler, Verkehrs- und Städteplaner, Politiker usw.) vorgesehen.

In der zweiten Projektphase („Quantitative Studie“, Sommer 2004 bis bis Sommer 2005) wurde ein standardisierter Survey als Fragebogenstudie organisiert, wie in der „Qualitativen Studie“ ebenfalls mit Senioren und Experten, wobei dieselben Themenbereiche galten, und die Ergebnisse der qualitativen Studie die Formulierung einige Items des Fragebogens anregten.

¹ SIZE = Life Quality of Senior Citizens in Relation to Mobility Conditions (Lebensqualität älterer Mitbürger in Relation zu Mobilitätsbedingungen): Ein Forschungsprojekt der EU aus dem Programm **Quality of Life and Management of Living Resources**, Nr. QLRT-2001-02399



Die folgenden Abbildungen geben einen Überblick über die Teilnehmer an der Studie:

Tab.1: Anzahl Teilnehmer an der Qualitativen Studie

	Deutschland	Gesamt
Senioren	413	3.309
Experten	62	490

Tab.2: Anzahl Teilnehmer am Standardisierten Survey von SIZE

	Deutschland	Gesamt
Senioren	413	3.309
Experten	62	490

Es wurde auf eine gleich große Stichprobe der zu befragenden alten Menschen in allen beteiligten Ländern geachtet:

Countries:	Sample
Austria	414
Germany	413
Ireland	413
Italy	414
Sweden	414
Poland	414
Czech Rep.	414
Spain	413
Total	3309

In der folgenden Darstellung der Ergebnisse von SIZE stützen wir uns in der Hauptsache auf die Befragung der *Senioren* und legen unseren Schwerpunkt auf die Ergebnisse, die in *Deutschland* erzielt wurden.

2. Die Qualitative Studie

2.1 Interviews mit Älteren

In Gruppen- und Tiefeninterviews mit insgesamt 65 älteren Menschen zwischen 65 und 93 Jahren (davon 39 Frauen) sowie mit 27 ausgewiesenen Experten aus ganz Deutschland wurden von der deutschen Forschergruppe Projekts SIZE Chancen, Probleme und Problemlösungsmöglichkeiten in Zusammenhang mit der Mobilität von Senioren erhoben.

Gehen wir zunächst auf die Ergebnisse der *Interviews mit Älteren* ein:

Wie zu erwarten war, haben unsere Gesprächspartner „als Experten ihrer selbst“ übereinstimmend betont, dass allgemeine Regeln und Sichtweisen über das Thema der Mobilität im Alter nicht formuliert werden können. Zu unterschiedlich sind die Lebenssituationen der einzelnen älteren Menschen, ihr Gesundheitsstatus, ihre Wohnsituation, ihre finanziellen Mittel usw. Menschen, die gesund und mit einem guten finanziellen Polster alt geworden sind, haben üblicherweise keine Schwierigkeiten, mobil zu bleiben, auch wenn die öffentlichen Verkehrsräume, Verkehrsmittel und Verkehrsbedingungen dafür nicht immer günstig sind.

Es gibt aber aus der Sicht älterer Menschen eine Reihe von Kritikpunkten an Verkehrsmitteln, Verkehrswegen und anderen Komponenten der Verkehrswelt, die ihre außerhäusliche Mobilität erschweren, behindern oder gar verhindern. Die Gespräche liefern eine Fülle solcher einzelnen Kritikpunkte, mangelhafte technische Bedingungen werden ebenso genannt wie für Ältere schwer zu meisternde Verkehrsabläufe oder ungünstige infrastrukturelle Bedingungen. Insbesondere bei den weniger gut gestellten Senioren wirken diese Erschwernisse hemmend auf die Realisierung ihrer Mobilitätswünsche.

- Was die Verkehrsinfrastruktur angeht, kommen städtische Ballungszentren in der Beurteilung der Älteren relativ gut weg, Randlagen oder ländliche Bezirke eher schlecht.
- Die Verkehrsabläufe werden allgemein als zu schnell, zu hektisch beurteilt, den bewegungseingeschränkten Körper mancher Älteren überfordernd.
- Technische Mängel und Probleme fallen den Gesprächspartner vor allem in Bezug auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf. Linienführungen und Fahrpläne sind in der Hauptsache auf die Bedürfnisse der Berufstätigen zugeschnitten. Die technische Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge wird in mancherlei Hinsicht als verbesserungsbedürftig bezeichnet. Auch die Zugangswege zum ÖPNV seien in der Regel noch keineswegs optimal.

Mangelhaftes Sozialverhalten grenzt Ältere aus

Es sind aber nicht nur technische Aspekte, die von den Gesprächspartnern bemängelt werden. Soziale Aspekte werden sogar besonders betont und hervorgehoben. Das diskriminierende und unter Umständen auch bedrohlich wirkende Sozialverhalten vieler Verkehrsteilnehmer, insbesondere der jüngeren, wird hier genannt, ebenso wie mangelhafte Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit. Das äußere Bild der öffentlichen Räume wirkt manchmal abschreckend. Ältere Menschen sind offenbar äußerst sensibel gegenüber Erscheinungen, die sie als Signale einer allgemeinen Verwahrlosung interpretieren, und solche Signale entdecken sie

viele in unserer aktuellen Umwelt. Verwahrlosungssignale (schmuddelige Straßen und Plätze, Müll, Grafittis, „herumlungernde“ Gruppen von Jugendlichen etc.) können dazu führen, dass Ältere zuweilen darauf verzichten, aus dem Haus zu gehen, wie sie es bei einer freundlicheren Umwelt getan hätten. In dieser Hinsicht in einem besseren Licht erscheinen die Lebens- und Mobilitätsbedingungen auf dem Land, dort scheinen die genannten Verwahrlosungsscheinungen noch nicht ganz so verbreitet zu sein. Überraschenderweise beurteilen die Interviewpartner, die auf dem Land leben, die dortigen Bedingungen zur Mobilität besser als erwartet. Zwar sei die Infrastruktur der Verkehrswege und des ÖPNV weniger gut entwickelt, aber das werde in einem gewissen Maß kompensiert durch die höhere Bereitschaft zur nachbarschaftlichen Hilfe und Unterstützung (z.B. durch Fahrgemeinschaften).

Das eigene Auto stellt in einer Situation sozialer Unsicherheiten und Ängste nicht nur ein willkommenes Fortbewegungsmittel dar, sondern auch ein Schutz gegen unerwünschte Kontakte mit anderen Menschen. Etwa die Hälfte der Befragten verfügt über eine Fahrerlaubnis und hat meist auch einen PKW zur Verfügung. Davon wiederum etwa die Hälfte nutzt aber die Fahrerlaubnis nicht mehr oder kaum noch. „Für alle Fälle“ möchte man den Führerschein allerdings behalten. Die befragten älteren Autofahrer sind davon überzeugt, dass mit dem Alternsprozess einiges an Leistungsfähigkeit verloren geht, an Erfahrung aber gewonnen wird. Entscheidend für die Verkehrssicherheit sei die kritische Selbsteinschätzung der älteren Fahrerinnen und Fahrer.

Der sozialen Problematik ist auch das Thema „Dienstleistungen“ zuzurechnen. Deutschland ist kein Service-Land, trotz gegenteiliger Beteuerungen oder vielleicht sogar Anstrengungen. Das Personal, das Älteren die Verkehrsteilnahme erleichtern könnte, besonders im ÖPNV, ist im Zuge von Rationalisierungen erheblich abgebaut worden. Allenthalben fehlen kompetente Ansprechpartner – auf der Straße und anderswo. Zwar werden immer neue technische Apparate entwickelt, die Hilfe und Unterstützung geben könnten, aber es bleiben eben anonyme, fremd wirkende Apparate, die von Älteren nicht immer leicht in ihr Alltagsleben integriert werden können. Andererseits wurde durchaus anerkannt, dass Technik gerade auch für Ältere hilfreich sein könnte und auch tatsächlich ist. Eine ärgerliche Ausnahme stellen die verwirrenden, meist unverständlichen Fahrkartenautomaten dar, an denen sich auch eine mangelnde Standardisierung technischer Hilfsmittel demonstrieren lässt.

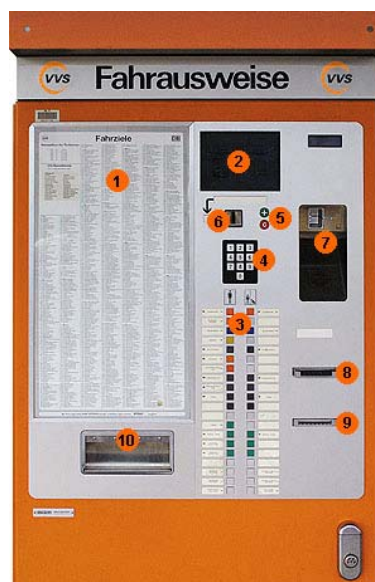


Abb. 1: Von Senioren heftig kritisiert: Fahrkartenautomaten

Die zunehmende Fremdheit der Umwelt wird als unangenehm empfunden: die technische Stimme der Computer-Ansage auf den Bahnhöfen stört ebenso wie das unverständliche

„Denglisch“, das die Alltagssprache immer mehr durchsetzt und den Senioren die Orientierung erschwert.

Viele Fakten, die älteren Menschen die Teilnahme am öffentlichen Leben schwierig oder manchmal unmöglich machen, sind seit langem bekannt. Warum tritt hier keine Veränderung ein? Liegt es nur am Geld oder auch am negativen Altersbild, das in der Gesellschaft verbreitet ist? Manche Gesprächspartner waren der Meinung, dass sich die Dinge nur dann ändern werden, wenn die Älteren mehr Eigeninitiative entwickeln und ihre Sache besser vertreten würden.

**Der Rover 800:
jetzt mit serienmäßigem
Hutverbot.**



Rover 827i: 51.650 DM*

Autofahrer und tragen zu jeder Tages- und Nachtzeit - ja, wohl, einen Hut. Wir können dieses Problem zwar nicht lösen, bieten aber mit dem Rover 827i ein Fahrzeug an, das diese und auch andere Situationen meistert.

Wir schreiben das Jahr 1994, und immer noch regiert die Wut auf bundesdeutschen Autostraßen. Die Auslöser dieses Phänomens kann man

**Hut ab:
0130/98 08**

am besten an Sonn- und Feiertagen beobachten. Es sind zumeist ältere Herren zwischen 85 und 105 Jahren, die in ihren Limousinen mit 28 km/h durch den Verkehr schnellen und von einem permanenten Hupkonzert begleitet werden.

Diese Personen fahren seit 1952 die gleiche Automarke, setzen auch in Extremsituationen keinen Blinker, wundert sich immer wieder aufs neue über die roten Köpfe und merkwürdigen Handzeichen anderer

Es verfügt über so viele Ausstattungsmerkmale, daß einer sicheren, souveränen und ausgeglichenen Fahrt nichts mehr im Wege steht und Sie fortan gegen Autofahrer mit Hut immun sind.

Aber beurteilen Sie selbst: 2,7-l-V6-Motor mit 24 Ventilen, **124 kW** (169 PS), 16-Zoll-Alufelgen, Edelholzinterieur, Recaro-Sitze, elektrisches Glasschiebedach, elektrische Fensterheber und Fahrer-Airbag, 3-jährige Werks- und Mobilitätsgarantie** usw.

Schonen Sie also Herz, Magen, Kreislauf und Blutdruck, vereinbaren Sie noch heute eine Probefahrt mit dem Rover 800, und tragen Sie bitte zukünftig alles mit Fassung - nur nicht mit Hut.

Auch ich bin schon seit Jahren „Oben-ohne-Fan“ und für ein serienmäßiges Hutverbot im Rover 800.

Außerdem hätte ich gerne:

- den Anti-Hut-Auflieber von Rover
- eine Rover-800-Broschüre
- einen Probefahrtstermin

Name: _____

Adresse: _____

Anschreiben auf eine Postkarte kleben oder in einem Umschlag stecken und abschicken an: Rover Info-Service (APS), Postfach 101341, 80064 Düsseldorf.



You're welcome.

2.2 Interviews mit Experten

Bei der Befragung von Experten wurde ähnlich wie bei der Befragung der Senioren vorgegangen. Neben *Fokusgruppen-Interviews* wurden vertiefende *Nachbefragungen* der Experten durchgeführt. Fasst man die Erkenntnisse der Experten zusammen, kommt man zur folgenden Lageeinschätzung:

Ohne Zweifel bedeutet außerhäusliche Mobilität wie auch die körperliche Beweglichkeit innerhalb des Hauses eine bedeutsame Vorbedingung für ein selbstständiges und kompetentes Leben im Alter. Allerdings darf man die alten Menschen in keiner Beziehung über einen Kamm scheren: Die Bedürfnisse einerseits und die Möglichkeiten andererseits sind individuell sehr verschieden. Deswegen wäre es auch falsch, allen alten Menschen Mobilität als Lebensstil quasi zwangsweise zu verordnen. Jeder soll nach seinen Bedürfnissen leben können. Faktisch allerdings wird von den Menschen in unserer Gesellschaft immer mehr an Mobilität gefordert, mit Blick auf die demographische Entwicklung auch von den älteren, deren Selbstständigkeit gesellschaftlich erwünscht ist. Altersbedingte Einschränkungen können deshalb u. U. besonders schmerzlich und nicht nur als ganz persönliches Problem erfahren werden.

Die Politik ist gefordert

Die Aufrechterhaltung der Mobilität im höheren Lebensalter ist eine Herausforderung zu allererst für die Politik, aber auch für Wissenschaft und Technik. Leicht wird die Herausforderung nicht zu bewältigen sein:

- Die Intentionen der Politik sind nicht immer gut nachzuvollziehen, und die Experten haben auch Zweifel daran, dass die geäußerten Absichten der politischen Akteure in jedem Fall zugleich auch deren wahre Absichten sind.
- Die Verwirklichung sinnvoller Ziele und Projekte wird zudem leicht durch den Einfluss von Interessengruppen erschwert. Was für den einen eine Erleichterung und Förderung seiner Mobilität bedeutet, ist dem anderen ein Hindernis; mobile alte Menschen könnten also zu einem Aspekt eines umfassenderen Generationenkonflikts werden.
- Außerdem sind die politischen Verantwortlichkeiten zersplittert. Es gibt kaum eine Ressort übergreifende Tätigkeit politisch Verantwortlicher.

Das sind wahrscheinlich die Hauptgründe, warum wissenschaftliche Erkenntnisse über die Beseitigung von Mobilitätshindernissen für Ältere selten in die Praxis umgesetzt werden. Dennoch: Einige Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit für Ältere wurden in Deutschland auf den Weg gebracht (hieran war übrigens das ipg maßgeblich beteiligt, s. die Übersicht über die ipg-Veröffentlichungen am Ende dieses Berichts).

Wissenschaftliche Erkenntnisse sind mittlerweile in einer beachtlichen Fülle und Tiefe vorhanden, im nationalen und internationalen Rahmen. Wie bereits die befragten Senioren selbst zählen die Experten zahlreiche Hindernisse auf, die den Älteren bei ihrer Verkehrsteilnahme im Wege stehen: Teilweise unbefriedigende Verkehrsinfrastruktur, ungünstig konstruierte Fahrzeuge, schwer zu bewältigende Fußwege, mangelhafte Beleuchtung, schlechte Organisation, fehlende Dienstleistungen, eingeschränkte Orientierungsmöglichkeiten usw. Viele Ältere kämen allerdings überraschend gut mit den Verhältnissen zurecht, möglicherweise durch geschicktes Kompensieren von Leistungseinschränkungen und/oder auch durch einen intelligenten „Mix“ an Mobilitätsarten. Gleichwohl: Für die weniger gesunden und rüstigen unter ihnen muss erheblich mehr getan werden, um eine drohende Immobilität samt ihren unerwünschten gesellschaftlichen Folgen zu verhindern.

Zukunftsfähig: Flexible Verkehrsmittelwahl

Ältere Menschen, die über eine Fahrerlaubnis und ein Auto verfügen, möchten so lange wie möglich auch auto-mobil sein. Die Experten waren sich einig, dass dies möglich ist, eine selbstkritische Beurteilung des Gesundheitszustandes und der Leistungsfähigkeit jeweils vorausgesetzt (wie es ja von jedem Autofahrer verlangt wird). Gesellschaftliche Bestrebungen zu einer Sonderüberprüfung älterer Autofahrer werden von den Experten abgelehnt. Gerade für bewegungseingeschränkte ältere Menschen kann das eigene Auto, versehen mit unterstützenden technischen Einrichtungen, zum Garanten der Selbstständigkeit werden. Fahrbedeutsame Leistungseinschränkungen werden von den meisten älteren Autofahrern bei ihrem Fahrenmanagement berücksichtigt, so dass sie nicht „gefährlich“ sind. Das zeigen die offiziellen neuen Unfallzahlen für Deutschland (welche nicht von SIZE selbst ermittelt worden sind):

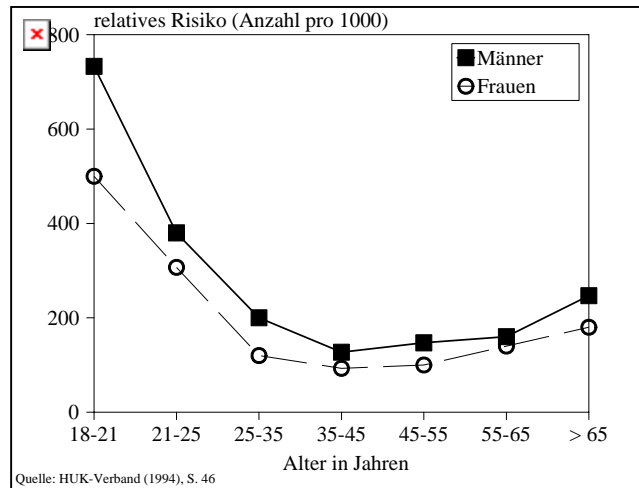


Abb. 3: Fahrleistungsbezogenes Risiko der Unfallverursachung Pkw/Pkw-Unfälle von 1000 Personen bei 1 Million Fahrkilometern²

Gefährlicher ist es da, als Senior zu Fuß unterwegs zu sein. Zwar werden die Möglichkeiten, in Deutschland wichtige Wege auch zu Fuß zu machen, für relativ gut angesehen, doch werden im einzelnen etliche Hindernisse genannt: Nicht abgesenkte Bordsteinkanten, zu schmale Gehwege, Fahrradfahrer und Inline-Skater im Fußgängerbereich usw. Für besonders bedenklich aber wird die hohe Unfallrate bei den älteren Fußgängern gehalten; bei den getöteten Fußgängern sind die älteren Menschen ab 65 Jahren deutlich überrepräsentiert (s. Abb. 3). Also ist eine erhebliche Intensivierung der Verkehrssicherheitsarbeit und eine Verbesserung der äußeren, städtebaulichen Bedingungen nötig.

Vom Fahrradfahren raten die Experten wegen des hohen Risikos ab. Generell gilt aus Sicht der Experten: die Mobilität Älterer kann gefördert werden, wenn diese selbst die bestehenden Möglichkeiten und Angebote flexibel für sich nutzen, etwa das eigene Auto mit dem ÖPNV zu kombinieren lernen (was allerdings voraussetzt, dass die Infrastruktur eine solche Kombination ermöglicht).

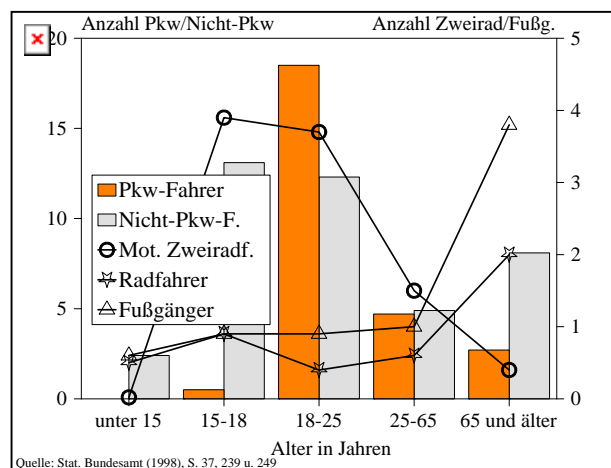


Abb. 4: Getötete bei Straßenverkehrsunfällen 1997 in Deutschland pro 100.000 der jeweiligen Altersgruppe³

² aus: Oswald, W.D. 1999. Ältere Menschen im Straßenverkehr - Täter oder Opfer?. In: Kaiser, H.J. & Oswald, W.D. (Hrsg.) Altern und Autofahren. Bern: Huber, S.

³ aus Oswald, W.D. 1999. , a.a.O., S.

Teilweise heftig kritisiert wird der Zustand des Öffentlichen Personennahverkehrs (obwohl großstädtische Regionen, z.B. Nürnberg, diesbezüglich noch gut relativ abschneiden). Die Klagen der befragten Älteren über mangelhafte Zugänglichkeit, über Unzuverlässigkeit, schlechte Information, nicht bedienbare Automaten und nicht ausreichende Versorgung vor allem im ländlichen Raum werden von den Experten unterstützt. Besonders die Bahn schneidet im Urteil der Experten schlecht ab. Auch die Experten bemängeln eine zu gering ausgeprägte Dienstleistungsgesellschaft.

Grundsatzkritik

Mit Blick auf die Zukunft sehen die Experten Handlungsbedarf nicht allein bei der Behebung offensichtlicher Mängel bei technischen und strukturellen Mobilitätsbedingungen:

- Die Älteren haben es nach Ansicht einige Experten zum Teil selbst in der Hand, die Verkehrsinfrastruktur auf ihre Bedürfnisse zuzuschneiden; in der aktiven Politik seien die Älteren eigentlich recht gut repräsentiert, meinen die Experten. Allerdings unterwerfen sie sich (als Politiker *und* Senioren) eher der Parteidisziplin als den wohlverstandenen Interessen ihrer Altersgruppe. Regierende haben sich zu weit vom Volk entfernt. Im Bereich der Lokalpolitik werden die Vertreter der älteren Generationen leicht in die Rolle des irrelevanten „fünften Rades am Wagen“ manövriert.
- Gerade in der heutigen kritischen gesellschaftlichen Situation, in der über die Finanzierbarkeit und die Versorgung des wachsenden Anteils älterer Menschen öffentlich nachgedacht wird, ist aus Sicht der Experten die Gefahr groß, dass die vorhandenen Tendenzen zu einem negativen Altersbild in einem „ageism“, einem vorurteilsbehafteten diskriminierenden Verhalten gegenüber alten Menschen münden werden.
- Kritisiert wird eine zuweilen unübersehbare „Megalomanie“ in der Politik, d.h. die Tendenz zu den großen Lösung, zum Alles oder Nichts, anstelle der kleinen Schritte. Wenn nur Alles oder Nichts zur Disposition stünde, würde zu häufig das Nichts gewählt, wobei die fehlenden Finanzen ein allgegenwärtiges und wohlfeiles Argument darstellten.
- Über alternative Mobilitätsformen müsse nachgedacht werden, so die Experten. Das Auto, der Bus oder die Bahn sind in der heutigen Form und Organisation sicher nicht der Weisheit letzter Schluss. Fantasie ist nötig, um das bestehende Angebot mit flexiblen und individuellen neuen Angeboten zu ergänzen.
- Auch die Forschung im Bereich der Mobilität Älterer wird kritisiert. Selten würde deutlich, dass der Gegenstand der Forschung Prozesscharakter habe. Vorschläge zur Verbesserung der Mobilitätssituation Älterer würden meist nur auf der Basis der Erkenntnisse über die gegenwärtige Altengenerationen formuliert. Nötig sei jedoch eine Reflexion der Zukunft auf Basis der Kenntnisse über die nachwachsenden Altengenerationen. Was heute als Problemlösung erscheine, müsse zukünftig, relativ zu den Merkmalen und Bedürfnissen der dann lebenden Altengeneration, keineswegs eine Problemlösung darstellen.
- Als Desiderat wird auch angeführt, dass keine geschlechtsspezifische Forschung betrieben werde. Männer und Frauen würden sich hinsichtlich der Gestaltung ihres Alltags, der Nutzung des Lebensraumes, ihrer Wünsche und Bedürfnisse im Hinblick auf Mobilität unterscheiden. Das komme nicht ausreichend zum Tragen.

- Die emotionale Seite der Mobilität wird nach Ansicht der Experten zu wenig beachtet und in Forschung und gesellschaftlicher Praxis beachtet. Gefühle und Befindlichkeiten älterer Menschen sollten stärker in die Überlegungen zur Gestaltung der Verkehrswelt einbezogen werden.
- Schließlich würde zu wenig an die Lage des geriatrischen Patienten gedacht. Die Bemühungen der modernen Geriatrie gingen in Richtung Rehabilitation. Damit sei unmittelbar auch die Frage nach der Wiedereingliederung des Patienten in den öffentlichen Raum, in die Verkehrswelt, gestellt. Rehabilitationseinrichtungen sollten ältere Patienten, so dies im Einzelfall überhaupt möglich ist, auf den Übergang von einer geschützten Sphäre in die des öffentlichen Verkehrsraumes vorbereiten. In diesem Zusammenhang kann auch auf die Bedeutung der immer stärker werdenden Bemühungen um Sturzprophylaxe hingewiesen werden.

Welche Richtung die deutsche Gesellschaft im Hinblick auf die Mobilität ihrer Senioren einschlagen wird, das wussten auch die Experten nicht sicher vorherzusagen. Im internationalen Vergleich aber schneiden die in Deutschland bestehenden Versuche und Projekte zur Verbesserung der Lage älterer Menschen sicherlich nicht schlecht ab.

2.3 Fazit der qualitativen Studie

Deutschland als ein sehr hoch entwickeltes, hoch technisiertes und reiches Land teilt das Schicksal des demographischen Umbaus zugunsten der älteren Menschen und zuungunsten der jüngeren mit anderen entwickelten Industrieländern. Entsprechend dem hohen sozialen und materiellen Standard leben in Deutschland relativ viele alte Menschen derzeit in einer guten materiellen und gesundheitlichen Lage, die sie in die Lage versetzt, ihre Mobilitätswünsche und –bedürfnisse in den meisten Fällen zu befriedigen. Entsprechend finden wir bei ihnen eine recht hohe Zufriedenheit mit der Mobilitätssituation. Das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch für sie Verbesserungen hinsichtlich Komfort, Sicherheit und Nachhaltigkeit der Mobilität möglich und nötig sind. Erst recht gilt dies für die weniger Privilegierten unter den Senioren, deren Zahl nicht unterschätzt werden darf, und denen mehr Aufmerksamkeit gezollt werden sollte.

In Zeiten geringer werdender Ressourcen für die Bewältigung sozialer und gesellschaftlicher Aufgaben ist mit Konflikten über die Verteilung der verfügbaren Mittel zu rechnen. Die Erhaltung und Förderung der Mobilität Älterer sollte in dieser Situation längerfristig als Entlastung der Gesellschaft wahrgenommen werden, wie überhaupt eine längerfristige Perspektive bei der Planung gesellschaftlicher Entwicklungen eingenommen werden sollte. Die Gesprächspartner des SIZE-Projektes haben Möglichkeiten für die Bewältigung mobilitätsbezogener Probleme skizziert. Diese fordern einiges ab, den politischen Entscheidungsträgern, den alten Menschen selbst und der Gesellschaft insgesamt. Die Menschen in unserem Staat müssen sich darüber im klaren sein, dass antisoziales Verhalten, Egoismus und Egozentrismus, dass eine inhumane gesellschaftliche Atmosphäre auch und gerade die alten Menschen trifft. Und sie müssen auch wissen, dass die „Ellbogenmentalität“ ihnen deswegen einmal teuer zu stehen kommen kann. Einschränkungen und Erschwernisse der Mobilität Älterer gehen quasi nach hinten los.



3. Mobilität als Problem der sozialen Lebenswelt: Spezifische Auswertung der Qualitativen Studie

Wohl wissend um die Tatsache, dass der Begriff der „Lebenswelt“ in der modernen Soziologie eher in Verruf geraten ist, möchten wir ihn dennoch nutzen, um Ergebnisse der qualitativen Studie verständlich machen zu können. Er erleichtert es auch, eine Trennlinie zu ziehen zwischen zwei unterschiedlichen Perspektiven, unter denen die Betrachtung der außerhäuslichen Mobilität (nicht nur) der älteren Menschen möglich ist. Die eine Perspektive ist die der physischen, physikalischen und technischen Bedingungen der Mobilität im Alter. Hierzu gibt es mittlerweile eine große Menge an Forschungsbeiträgen. In der anderen Perspektive, die wir die Lebensweltperspektive nennen wollen, treten die phänomenologischen Aspekte derselben Sache stärker in den Vordergrund. Das sind die Aspekte, als die eine Sache einem Menschen vor dem Hintergrund seiner Interessen, Werte und Gefühle *erscheint*. Es ist die Welt, so wie sie vom handelnden Subjekt gemäß seiner Subjektivität interpretiert wird. Das zu erfahren war ein Hauptinteresse der SIZE-Befragungen.

Die qualitative Studie hat gezeigt, dass subjektive Interpretationen der Verkehrswelt sich zu einem großen Teil auf *soziale* Kontexte beziehen, und das hat uns schon etwas überrascht. Die Betonung der sozialen Dimension der außerhäuslichen Mobilität ist auch bei den deutschen Studienteilnehmern deutlicher als bei den anderen.

Wir konnten die Sichtweisen der von uns Befragten als lebensweltliche Erfahrungen unter Verwendung von vier Oberbegriffen aus dem Begriffsrepertoire der ökologischen Gerontologie ordnen: Vertrautheit, Sicherheit, Unterstützung und Kontrollierbarkeit (in Anlehnung an Saup 1993⁴, der außerdem noch Erreichbarkeit und Zugänglichkeit sowie Orientierung genannt hat).

Aspekt Vertrautheit

Die häusliche Umwelt wird den Befragten zunehmend unvertraut, 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. Die technische Stimme der Computer-Ansage auf den Bahnhöfen beispielsweise gehört ebenso zu den Entfremdungszeichen wie das unverständliche „Denglisch“, das die Alltagssprache immer mehr durchsetzt und den Senioren die Orientierung erschwert. Ihre eigene Wohnumwelt wird ihnen zum Teil entfremdet. Die Planung eines Teils der alltäglichen Mobilität wird deswegen zum Problem, da manche Senioren durch die verwendete unvertraute Sprache etliche Freizeitangebote nicht mehr einschätzen und deswegen nicht entscheiden können, ob sich dahinter für sie lohnende Mobilitätsziele verbergen oder nicht. Unvertrautheit mit den sprachlichen Formeln der gegenwärtigen jüngeren Gesellschaft wird so zu einem Faktor bei der „strategischen“ Planung der Mobilität.

Unter dem Aspekt der Vertrautheit der Umgebung wurde auch die (zumindest von den Betroffenen so empfundene) Segregation der Generationen kritisiert. Orte für Junge hier, Orte für Alte dort, das entspricht nicht der gewohnten Erfahrung vom Zusammenleben der Generationen. Eine Ghettobildung ist ausdrücklich unerwünscht.

Aspekt soziale Sicherheit

Die Befragte empfinden das Sozialverhalten vieler Verkehrsteilnehmer als diskriminierend und unter Umständen auch bedrohlich, insbesondere das der jüngeren, und das wurde als Begründung für „innere Widerstände“, aus dem Haus zu gehen, genannt, ebenso wie mangelhafte Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit.

Das äußere Bild der öffentlichen Räume wirkt aus der Sicht der befragten Älteren zuweilen unästhetisch und abschreckend und dadurch als Mobilitätshindernis. Ältere Menschen sind offenbar äußerst sensibel gegenüber Erscheinungen, die sie als Signale einer allgemeinen Verwahrlosung interpretieren, und solche Signale entdecken sie viele in unserer aktuellen Umwelt. Das heißt, sie ziehen eine Verbindung zwischen physikalischen Merkmalen der Wohnumwelt zu menschlichem Verhalten, das diese Merkmale erzeugt. Verwahrlosungssignale (schmuddelige Straßen und Plätze, Müll, Grafittis, „herumlungernde“ Gruppen von Jugendlichen etc.) können dazu führen, dass Ältere zuweilen öfter darauf verzichten, aus dem Haus zu gehen, wie sie es bei einer freundlicheren Umwelt getan hätten. In dieser Hinsicht in einem besseren Licht erscheinen die Lebens- und Mobilitätsbedingungen auf dem Land, wo Verwahrlosungserscheinungen offenbar noch nicht so sehr ins Auge fallen.

Das eigene Auto stellt in einer Situation sozialer Unsicherheiten und Ängste nicht nur ein willkommenes Fortbewegungsmittel dar, sondern auch ein Schutz gegen unerwünschte Kontakte mit anderen Menschen.

⁴ Saup, W. (1993). *Alter und Umwelt: Eine Einführung in die Ökologische Gerontologie*. Stuttgart: Kohlhammer.

Aspekt Unterstützung

Auch der Aspekt Unterstützung durch die Umweltbedingungen wurde von den Teilnehmer der SIZE-Befragung als sozialer Aspekt verstanden und diskutiert. Unter dem Aspekt der Unterstützung wurde von den Befragten vor allem das Thema „Dienstleistungen“ im Bereich der Mobilität verhandelt. Es wurde von Senioren – aber auch von den Experten – festgestellt, dass Deutschland kein Service-Land ist, trotz gegenteiliger Beteuerungen oder vielleicht sogar Anstrengungen. Das Personal, das Älteren die Verkehrsteilnahme erleichtern könnte, besonders im ÖPNV, ist im Zuge von Rationalisierungen erheblich abgebaut worden. Allenthalben fehlen kompetente Ansprechpartner – auf der Straße und anderswo. Übereinstimmend wurde eine ordnende, schlichtende und informierende 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. 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. Ihnen bleibt ein Platz am äußersten Straßenrand oder gar nur, um den fließenden Verkehr nicht zu stören, der Weg unter die Erde. Die Verbannung in Fußgängertunnels wird von den befragten Senioren äußerst negativ beurteilt. Dass das eigene Handeln von der Umwelt und den Bedürfnissen fremder Menschen bestimmt wird, das wird offenbar im Tunnel besonders deutlich erfahren, wobei auch das im Fußgängertunnel erzeugte Unsicherheitsgefühl dazu beiträgt, einen Kontrollverlust zu erleiden. Völlig zu Recht wird von den Befragten dieses Umweltelement eben nicht bloß als physikalische Bedingung gesehen, sondern in seiner durch soziale Prozesse erklärbaren Gewordenheit betrachtet.

Auch die befragten *Experten* haben das doppelte Gesicht der Mobilität für Ältere erkannt. Sie ließen in den Interviews keinen Zweifel daran, dass außerhäusliche Mobilität wie auch die körperliche Beweglichkeit innerhalb des Hauses eine bedeutsame Vorbedingung für ein selbstständiges und kompetentes Leben im Alter bedeutet. Allerdings dürfe man die alten Menschen in keiner Beziehung über einen Kamm scheren: Die Bedürfnisse einerseits und die Möglichkeiten andererseits seien individuell sehr verschieden. Deswegen wäre es auch falsch, allen alten Menschen Mobilität als Lebensstil quasi zwangsweise zu verordnen. Jeder solle nach seinen Bedürfnissen leben können. Faktisch allerdings werde von den Menschen in unserer Gesellschaft immer mehr an Mobilität gefordert, mit Blick auf die demographische Entwicklung auch von den älteren, deren Selbstständigkeit gesellschaftlich erwünscht sei. Altersbedingte Einschränkungen könnten deshalb u. U. besonders schmerzlich und nicht nur als ganz persönliches Problem erfahren werden.

Die Aufrechterhaltung der Mobilität im höheren Lebensalter sei eine Herausforderung zu allererst für die Politik, aber auch für Wissenschaft und Technik. Aber das ist einfacher gesagt als getan. Der Straßenverkehr ist ein äußerst komplexes System mit komplizierter Vernetzung seiner Elemente und einer Fülle von Konfliktmöglichkeiten. Ziele und Werte lebensweltbezogener Maßnahmen werden in der Politik kontrovers behandelt.

Die von SIZE befragten deutschen Senioren haben wenig Vertrauen in politische Instanzen und fühlen sich in der Politik nicht ausreichend vertreten.

4. Die Quantitative Studie mit Senioren und Experten: Chancen und Gefährdungen der Mobilität im Alter

Von Land zu Land gibt es relativ wenig Unterschiede in der Einschätzung der Mobilität, ihrer Chancen und Gefährdungen, durch die befragten Senioren. Bei allen Schwierigkeiten persönlicher oder umweltbezogener Art, die genannt werden: Im allgemeinen werden die Mobilitätsaufgaben des Alltags offenbar recht gut gelöst. Folgt man den Fragebogenergebnissen, sind die heute lebenden Altengenerationen als hoch mobile Gruppen der Gesellschaft anzusehen, mit Abstrichen natürlich bei den Hochaltrigen und bei allen Senioren mit gesundheitlichen Einschränkungen. Etwa 85 % der Befragten zwischen 65 und 74 Jahren (also eher die „jungen Alten“) sahen bei sich selbst keine *gravierenden* Einschränkungen bezüglich ihrer außerhäuslichen Aktivitäten. Sie erleben nur wenig wirkliche Barrieren und haben auch wenig emotionale Probleme mit den heutigen Verkehrsbedingungen. Sie genießen ihre Mobilität und können meist im gewünschten Umfang am gesellschaftlichen und kulturellen Leben partizipieren. Das Gleiche lässt sich immerhin auch noch für ca. 70% der über 74 jährigen TeilnehmerInnen sagen.

Diese hohen Prozentzahlen sollten nicht darüber hinwegtäuschen, dass es auch große interindividuelle Unterschiede innerhalb der Altersgruppen gibt. Und auch internationale Differenzen lassen sich durchaus feststellen. So lassen die schwedischen Teilnehmer kaum Mobilitätsprobleme erkennen, während die Probleme der polnischen oder tschechischen Senioren doch größer zu sein scheinen. Die finanzielle Ausstattung der Menschen und die jeweilige Verkehrsinfrastruktur von Stadt und Land bestimmen das Niveau der subjektiv empfundenen Mobilitätssituation entscheidend mit.

Auf jeden Fall aber wird eine Diskrepanz zwischen Selbstbild und Fremdbild, und diese wird auch von etlichen Senioren selbst angesprochen.

Im Mittelpunkt der öffentlichen und politischen Diskussion um die Mobilität im Alter stehen eher jene älteren Menschen, für die die genannten positiven Merkmale nicht gelten, die gebrechlich und hilfsbedürftig sind. Die befragten Senioren sehen nun in der Betonung dieser Seite des Alters das Wirken eines negativen Altersbildes. Fast alle befragten Senioren (nämlich fast 90 %) wünschen sich Kampagnen zur Verbesserung des Bildes alter Menschen in der Bevölkerung, und rund zwei Drittel (65 %) nehmen negative Einstellungen gegenüber alten Menschen wahr.

Auch die befragten Experten aus Politik, Beratung und Ingenieurwissenschaften sehen zunächst einmal die defizitäre Seite des Alters. Sie verorten die SeniorInnen als hoch gefährdete, vulnerable und zu wenig beachtete Gruppe im öffentlichen Raum. Sie sehen großen Handlungsbedarf im Hinblick auf deren Sicherheit und fordern den Abbau von Mobilitätsbarrieren im öffentlichen Raum. Erfreulich ist (aber) der durchaus hohe Kenntnisstand der Experten auf dem Gebiet der Gerontologie, der sich in der SIZE-Studie widerspiegelt.

Wenn es um die Förderung der Mobilität Älterer und damit ihrer Lebensqualität geht, lassen die Ergebnisse der SIZE-Studie zwei unterschiedliche Blickwinkel auf die Problematik zu: Zum einen kann man Hindernisse auf dem Wege der Verwirklichung von individuellen und gruppenspezifischen Mobilitätszielen in den Vordergrund stellen (also die „Barrieren“ die im Titel dieses Vortrages genannt werden), zum anderen aber auch mögliche begünstigende Faktoren. Die beiden unterschiedlichen Betrachtungsweisen führen zu unterschiedlichen Konsequenzen, was praktische Maßnahmen angeht, da z.B. die Beseitigung eines Mobilitätshindernisses nicht unbedingt schon gleichbedeutend mit Mobilitätsförderung ist.

Blickwinkel Hindernis: Was Mobilität beeinträchtigt

Nicht nur das zunehmende Alter mit seinen unerwünschten Folgen verhindert eine zufrieden stellende Mobilität. Wie schon angedeutet: (Allzu) schmale Renten behindern die Mobilität enorm. Wer im Alter reich ist, hat in der Regel keine Mobilitätsprobleme. Dennoch: Wer sich um die Mobilität von Senioren sorgt, muss sich als erstes um ihre Gesundheit, um Prävention und Rehabilitation kümmern. Krankheiten und Behinderungen schränken den Aktionsradius älterer Menschen verständlicherweise stark ein.

Im Alter gewinnen besonders die kleinräumige und fußläufige Mobilität an Bedeutung. Zu Fuß Gehen ist nach wie vor als wichtigster Modus der Fortbewegung anzusehen. Viele SeniorInnen (47 %), gerade auf dem Land und in den suburbanen Gebieten, sehen es aber als schwierig an, all die täglich notwendigen Besorgungen innerhalb einer angemessenen Zeit zu Fuß zu erledigen. Die Nutzung des eigenen Autos wird deshalb auch gelegentlich nicht nur als Freiheit, sondern auch als Zwang erlebt. Zudem wird die Gefahr, auf den Straßen als alter Mensch zu Fall zu kommen, recht hoch eingeschätzt, was von den Befragungsteilnehmern durchaus realistisch gesehen wird. Für 77 % der Befragten ist der gute Zustand der Fußwege ein sehr wichtiges Anliegen und unzweifelhaft eine Mindestvoraussetzung, die Gefahren für alle SeniorInnen zu minimieren.

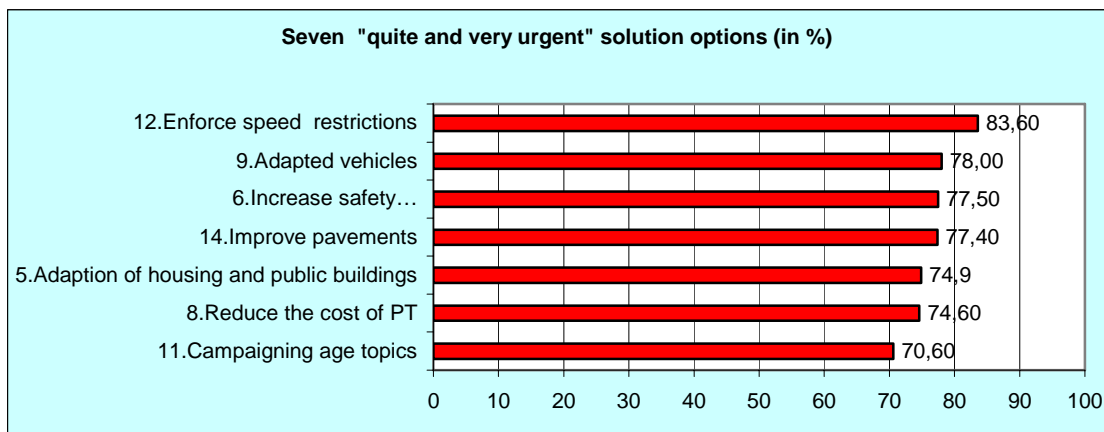
Weniger Aufmerksamkeit erfuhr bislang die emotionale Situation Älterer, insbesondere ihre auf den Straßenverkehr bezogenen Ängste, aber in der SIZE-Studie wurden sie detailliert erfasst. Es gibt sie nämlich, auch wenn die Mehrheit der Befragten sich selbst als relativ wenig ängstlich darstellt. Beklagt wird vor allem die Rücksichtslosigkeit vieler Verkehrsteilnehmer, es besteht die Befürchtung, Opfer zu werden, nicht nur als Folge des Straßenverkehrs. Den Fußgängern fallen auch Mängel der Lebensraumgestaltung auf, zum Beispiel, wenn es um Stadtmöblierung geht: seltene Sitzmöglichkeiten, zu wenig öffentliche Toiletten, schlechte Zugangsbedingungen zu öffentlichen Gebäuden werden beklagt.

Als Hindernis empfunden wird zudem die mangelhafte Ausstattung des Öffentlichen Personennahverkehrs, und das ist nicht immer nur technisch oder organisatorisch gemeint. Besonders hervorgehoben werden schlecht geschultes Personal und hohe Preise des ÖPNV (gerade in Deutschland).

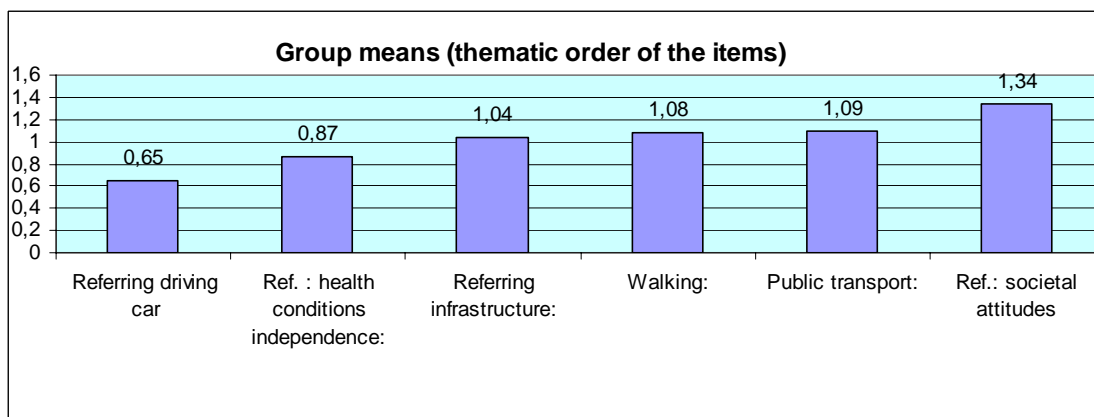
Es werden aber nicht nur physische Barrieren, wie z.B. hohe Bordsteinkanten oder unebene Fußwege, als gefahrenträchtig ausgemacht, sondern im Besonderen auch Gründe, die aus dem systemischen Charakter von Verkehr und Mobilität stammen. Nach der Analyse der Daten belasten vor allem die Faktoren **Zeit** und **Geschwindigkeit** die außerhäuslichen Aktivitäten, unabhängig von der individuellen Disposition der SeniorInnen (ob sie gebrechlich sind oder fit, gern mobil oder weniger gern mobil sind). Oft fehle die Zeit, um angemessen reagieren oder um mit den „Jüngeren“ mithalten zu können (prototypisches Beispiel: Ampelphasen).

Entsprechend wird die Geschwindigkeit anderer Verkehrsteilnehmer und die des Verkehrs selbst oft zum Problem. So ist vor allem die überhöhte Geschwindigkeit der Autofahrer für 82% der SeniorInnen eine erhebliche Erschwernis. Aber auch die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen verschiedenen Nutzern des gemeinsamen Mobilitätsraums, z.B. zwischen Skatern oder Radfahrern auf der einen und den Fußgängern auf der anderen Seite, geben häufig Anlass zu Besorgnis über die eigene Sicherheit der Verkehrsteilnahme.

Als diejenigen Maßnahmen, die den befragten Senioren am dringendsten erscheinen, haben sich die folgenden herausgestellt:



Alles in allem gesehen standen allerdings die sozialen Kontexte der Mobilität an der Spitze der Überlegungen der Senioren, wie man an der folgenden Grafik erkennen kann:



Das heißt, dass die Items des Fragebogens, die soziale Themen reflektierten, die höchsten Zustimmungsraten erhielten.

Blickwinkel Förderung: Ressourcen und Kompetenzen älterer Menschen

Wechselt man die Perspektive hin zu jenen Bedingungen, die Mobilität im Alter aktiv fördern, fallen vor allem personale Bedingungen ins Auge. Gemeint sind Einstellungen und Verhaltensweisen, die einen aktiven, auf Teilnahme am gesellschaftlichen Leben gerichteten Lebensstil unterstützen. Die von SIZE befragten SeniorInnen zeigten sich, wie schon gesagt, als überwiegend aktiv, mobil und sozial integriert. Ein Zeichen dafür ist das hohe Engagement für die eigene Sache: Über 40% der deutschen Teilnehmer gaben beispielsweise an, einer Seniorenorganisation anzugehören. Es ist ihr Ziel, möglichst bis in hohe Alter mobil bleiben, sie können mit den meisten physischen Barrieren gut umgehen, benutzen häufig verschiedene Verkehrsmittel, planen ihre Mobilität sorgfältig und reduzieren mögliche Gefährdungen, in dem sie z.B. bei Dunkelheit nur selten unterwegs sind. Sie sind zwar gerne unterwegs, versuchen aber auch, überflüssige Mobilität zu vermeiden.

Dass sich zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse der städtische Raum besonders eignet, ist bekannt und bestätigt sich erneut in unserer Studie. Dass dieser von den Älteren in Zukunft auch verstärkt in Anspruch genommen wird, deutet sich an; offenbar hat eine „roll-back-Bewegung“ begonnen; auf die frühere Stadtflucht folgt eine Landflucht – jedenfalls wird es

von den befragten Älteren so wahrgenommen. Es ist eine Frage politischer Weichenstellungen und der Bereitstellung eines altersgerechten Angebotes, ob diese Tendenz unterstützt wird oder nicht.

Aus dem sich abzeichnenden Trend ergeben sich Konsequenzen für kommunale Politik und Städteplanung. Der zu erwartende sog. „Altenberg“ stellt zwar hohe Anforderungen an die Versorgungs- und Sozialsysteme der Städte und Kommunen, diese aber gewinnen auch, nämlich ein großes ökonomisches Potenzial und ein Potential an sozialem Engagement, ehrenamtlicher Tätigkeit und Expertise.

Die kommenden Generationen aktiver älterer Menschen 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 Lieferdiensten wird wachsen. Spezielle Nachfrage seitens der Gruppe der älteren Mitbürger besteht auch hinsichtlich Freizeit- und Kulturangeboten. Es eröffnen sich also vielfältige Möglichkeiten und Chancen für Dienstleistungsunternehmen und Handel, aber auch für eine menschenwürdige Stadtentwicklung jenseits der Ansiedlungen auf grünen Wiesen und des ständig drohenden Verkehrsinfarktes.

5. Allgemeines Fazit

Wir können aus unseren Untersuchungen, auch unter Berücksichtigung der Befunde von SIZE in den anderen EU-Ländern, das folgende 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 „seniorenrechtlichen“ 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 eigentlich allen. Das Forschungsprojekt SIZE zeigt so unter anderem auch auf, dass die Richtung des Denkens geändert werden sollte, um eine Umwelt zu schaffen, in der sich Jung und Alt wohl fühlen können.

Mobilität ist eben mehr als die mehr oder weniger technisch vermittelte Bewegung im Raum. In den 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.

Für die Städteplaner bedeutet die Veränderung der Bevölkerungsstruktur eine Herausforderung und einen Anstoß, frühere Stadtentwicklungspläne zwar auch, aber *nicht nur* im Hinblick auf die funktionale Architektur von Gebäuden zu überdenken im Sinne einer „Barrierefreiheit“ oder Anpassung an die Bedürfnisse von Behinderten. Gebäude aber auch Flächen 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, sie sollten die Begegnung zwischen Menschen fördern und dabei zum Verweilen einladen. Die sozial-emotionalen Aspekte des Aufenthalts außerhalb der eigenen Wohnung scheinen für ältere Menschen eine besonders hohe Bedeutung zu haben. Die notwendigen Veränderungen sollten zugleich als Chance für eine Richtung der Entwicklung von Städten und Kommunen an-

gesehen werden, die demografisch zukunftsfähig, sozial und ökologisch verträglich und ökonomisch interessant ist.

Förderung der Mobilität bedeutet nach unseren Ergebnissen weiterhin **nicht nur** die Aufstellung von Verkehrsentwicklungsprogrammen oder Verkehrs-Management, die im technischen Sinne die Bedürfnisse älterer Menschen befriedigen.

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 lebendige Werte und stärker als bisher wieder zur Richtschnur des Verhaltens von Menschen in öffentlichen Räumen installiert werden. *„Solange die Menschen nicht das Glück anderer als ihre eigene Aufgabe betrachten, wird unsere Gesellschaft nicht glücklicher werden“*, hat der britische Ökonom Richard Layard in einem jüngst erschienenen Buch geschrieben⁵. Dazu sollte, um nur ein Beispiel zu nennen, die allgegenwärtige Forderung nach „Eigenverantwortung“ 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.

Die Förderung der Mobilität alt gewordener Menschen verlangt nach Veränderung des Bestehenden, vor allem aber in den Köpfen der Menschen. So jedenfalls würde ich die Ergebnisse des Projekts SIZE vorrangig interpretieren.

⁵ Layard, R. 2005. Die glückliche Gesellschaft. Kurswechsel für Politik und Wirtschaft. Frankfurt/M.: Campus

**Anhang:
Veröffentlichungen aus dem Institut für Psychogerontologie der Universität Erlangen-Nürnberg zum Thema der Mobilität im Alter:**

Kaiser, H.J. 1997. Zur Eignung älterer Menschen als Kraftfahrer - und zu den Aufgaben, die auf Forscher und Praktiker zukommen. In: Baumgärtel, F. et al. (Hrsg.) Innovation und Erfahrung. Analysen, Planungen und Erfahrungsberichte zu psychologischen Arbeitsfeldern. Bonn: Deutscher Psychologen Verlag

Kaiser, H.J. 1997. Psychological Factors of Outdoor Mobility of the Elderly. In: Mollenkopf, H. & Marcellini, F. (Eds.) Ageing and technology. The outdoor mobility of older people -Technological support and future possibilities. Luxemburg: Office for Official Publications of the European Communities, 161-165

Kaiser, H.J. 1998. Anspracheformen der Verkehrsaufklärung für ältere Menschen. In: Deutsche Verkehrswacht (Hrsg.) Sicherheit für Senioren. Tagungsbericht „Ältere Menschen im Straßenverkehr“, 04.09.1997. Meckenheim: DVW, 4-15

Kaiser, H.J. 1999. Alte Menschen und außerhäusliche Mobilität: Sichtweise der Verkehrspsychologie. In: Wahl, H.-W.; Mollenkopf, H. & Oswald, F. (Hrsg.) Alte Menschen in ihrer Umwelt. Beiträge zur Ökologischen Gerontologie. Opladen: Westdeutscher Verlag 183-190

Kaiser, H.J. 1999. Verkehrssicherheit im Alter – Eine Sache der Biographie. In: Meyer-Gramcko, F. (Hrsg.) Verkehrspsychologie auf neuen Wegen: Herausforderungen von Strasse, Wasser, Luft und Schiene. Bericht über den 21. BDP-Kongress, Braunschweig, Band II, Bonn: Deutscher Psychologen Verlag, 763-770

Kaiser, H.J. 1999. Herausforderungen für die Zukunft: Ein Resümee. In: Kaiser, H.J. & Oswald, W.D. (Hrsg.) Altern und Autofahren. Kontroversen und Visionen zur Verkehrssicherheit Älterer. Bern: Huber, 181-197

Kaiser, H.J. 2000. Mobilität und Verkehr. In: Wahl, H.-W. & Tesch-Römer, C. (Hrsg.) Angewandte Gerontologie in Schlüsselbegriffen. Stuttgart: Kohlhammer, 261-267

Kaiser, H.J. 2000. Der ältere Mensch – als Vorbild für mehr Sicherheit im Straßenverkehr? In: Deutsche Verkehrswacht (Hrsg.) Fit bleiben im Straßenverkehr. Schmidt Römhild

Kaiser, H.J. 2001. Der Dialog der Generationen im Verkehr. In: Becker, S. et al. Perspektiven der Verkehrssicherheitsarbeit mit Senioren. Mensch und Sicherheit, Heft M 131. Bergisch-Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen, 29-42

Kaiser, H.J. 2002. Weiterbildung und Anspracheformen für ältere Menschen. In: Schlag, B. & Megel, K. (Hrsg.) Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter. Band 230 der Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Stuttgart: Kohlhammer, 311-326

Kaiser, H.J. 2003. Differentialpsychologisch-gerontologische Anmerkungen zur Verkehrssicherheitsarbeit mit Älteren. Z.f. Gerontopsychologie und –psychiatrie, 16 (2), 2003, 131-140

Kaiser, H.J. 2005. Mobilität, Verkehrsteilnahme. In: Oswald, W.D.; Lehr, U.M.; Sieber, C. & Kornhuber, J. (Hrsg.) Gerontologie. Stuttgart: Kohlhammer (im Druck)

Kaiser, H.J. & Myllymäki-Neuhoff, J. 1995. Die Verkehrsteilnahme Älterer als komplexes Handlungsproblem. Meckenheim: Deutsche Verkehrswacht

Kaiser, H.J.; Teichmann, S.; Myllymäki-Neuhoff, J. Schüssel, K.; Oswald, W.D. & Jaensch, P. 1998. Anspracheformen der Verkehrsaufklärung älterer Menschen. Berichte der Bundesanstalt f. Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 90. Bergisch Gladbach: BAST

Kaiser, H.J. & Oswald, W.D. (Hrsg.) 1999. Altern und Autofahren. Bern: Huber

Kaiser, H.J. & Oswald, W.D. 2000. Autofahren im Alter – Eine Literaturanalyse. Z.f. Gerontopsychologie und –psychiatrie, 13, 3/4, 131-170

Kaiser, H.J. & Oswald, W.D. 2001. Ältere Autofahrer: Unfallanalysen und Aufklärungsmaßnahmen (m. W.D. Oswald). In: Schmidt, G. & SFZ (Hrsg.) Automobil und Kultur. Nürnberger SFZ-Kolloquien 1999 und 2000. Schriftenreihe des Sozialwiss. Forschungszentrums d. Univ. Erlangen-Nürnberg. Nürnberg: SFZ, 70-88

Oswald, W.D. 1999. Ältere Menschen im Straßenverkehr –Täter oder Opfer? In: Kaiser, H.J. & Oswald, W.D. (Hrsg.) Altern und Autofahren. Kontroversen und Visionen zur Verkehrssicherheit Älterer. Bern: Huber, 17-34

Oswald, W.D. 1999. Automobilismus und die „gefährlichen Alten“. In: Schmidt, G. (Hrsg.) Technik und Gesellschaft. Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus. Frankfurt: Campus, 183-195



Ansprechpartner:

Prof. Dr. H.J. Kaiser / Dipl.-Päd. Bertram Kraus

Institut f. Psychogerontologie

d. Universität Erlangen-Nürnberg

Nägelsbachstr. 25

91052 Erlangen

Tel.: 09131/8526528 Fax: 09131/8526554

E-Mail: kaiser@geronto.uni-erlangen.de kraus@geronto.uni-erlangen.de