



BARRIEREFREIE STADT

Altersfreundliche Mobilitätsangebote im städtischen Raum.
Ein Handbuch für ExpertInnen und EntscheidungsträgerInnen
zur Umsetzung von Barrierefreiheit.

MÄRZ 2016



Von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) gefördertes Dissertationsprojekt (Förderschiene „Mobilität der Zukunft“)

Betreuung

Univ. Prof. DI Dr. techn. Josef Schopf (Fachbereich für Verkehrswissenschaften, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der TU Wien)

Projektlaufzeit

24 Monate (04/2014-03/2016)

Dipl.-Ing. Flora Strohmeier, 18.3.2016

INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG	1
AUSGANGSLAGE	3
VON DEN ANFÄNGEN BIS HEUTE: WARUM BARRIEREFREIHEIT?	6
SCHLÜSSELBEGRIFFE	9
KOMPETENZEN IM ALTER	15
LEBENSSTILE UND MOBILITÄTSSTILE	18
MOBILITÄTSBARRIEREN	28
Altersbedingte Mobilitätseinschränkungen	32
Bewältigungs- und Kompensationsstrategien im Umgang mit Barrieren	35
RECHTLICHE UND FINANZIELLE RAHMENBEDINGUNGEN DER BARRIEREFREIHEIT	40
Finanzielle Aspekte der barrierefreien Gestaltung	42
BARRIEREFREIHEIT IN DER PRAXIS	45
Der öffentliche Raum und öffentliche Einrichtungen	48
Mobilitätsform Gehen	51
Bauliche Maßnahmen	54
Mobilitätsfördernde Maßnahmen	57
Präventive Maßnahmen	63
Organisatorische Maßnahmen	66
Multimodalität	68
Geeignete Gestaltung von Information	73
Wohnumgebung	75
AUSBLICK	79
GLOSSAR	I
ANHANG	III
ÖNORMEN	iii
RVS	iv
Bauordnung	v
Verkehrssicherheitsprogramm	vi
Bücher, Zeitschriften, Internetquellen	vii
Ausgewählte AnsprechpartnerInnen	xi
QUELLENVERZEICHNIS	XIV
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	XVIII
TABELLENVERZEICHNIS	XX

EINLEITUNG

Der Begriff „Barrierefreiheit“ ruft unterschiedlichste Assoziationen hervor und es entstehen Bilder, die nicht (immer) der Realität entsprechen. Oft wird unter Barrierefreiheit die Planung von Details, zum Beispiel die Gestaltung von Liften, Stiegenhäusern oder Türen verstanden. Doch barrierefreie Planung bedeutet weit mehr. Dieses Handbuch beschreibt interdisziplinäre Planungsansätze der Mobilität, es soll informieren, zum Nachdenken anregen und darauf eingehen, was Barrierefreiheit mit all ihren Facetten für die Stadt- und Verkehrsplanung bedeutet. Es soll ...

... das Verständnis für die Thematik stärken,
... Rahmenbedingungen klären,
... unterschiedliche Lösungsansätze aufzeigen und nicht zuletzt
... praktische Anwendungen beschreiben.

Es wird aufgezeigt, welche Punkte bei der Umsetzung von Barrierefreiheit für ein Planungsvorhaben relevant sind. Wichtige Fakten, Begriffe und Handlungsgrundlagen zum Thema Barrierefreiheit im städtischen Raum werden zusammengefasst, wobei der Schwerpunkt auf dem Bereich der Mobilität bzw. auf der Gestaltung von Verkehrsflächen und öffentlichem Raum liegt.

Erfolgreich umgesetzte Beispiele sollen vor Augen führen, dass oft bereits „kleine“ Maßnahmen große Wirkung haben. Dabei können Kreativität, Innovation oder die Einbeziehung von betroffenen Menschen den notwendigen Unterschied zu konventionellen Planungen machen. Wichtig ist, Betroffene in den Planungsprozess einzubeziehen und Lösungen bereits im Vorfeld auf deren Funktionalität zu prüfen.

Barrierefreiheit ist ein sehr aktuelles und sehr komplexes Thema, das die unterschiedlichsten Personengruppen und Lebensbereiche betrifft. Für manche Menschen macht die barrierefreie Gestaltung den Unterschied zwischen der Teilnahme am gesellschaftlichen Leben und sozialer Isolation aus. Für manche ist sie kaum wahrnehmbar, obwohl sie für alle eine Verbesserung darstellt. Es geht darum, die Bedürfnisse und Möglichkeiten von Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu verstehen und zu berücksichtigen. Das bedeutet nicht, dass flächendeckend Barrierefreiheit umgesetzt werden muss. In erster Linie geht es um Bewusstseinsbildung und um praxis- und problemlösungsorientierte Planungen.

Dieses Handbuch richtet sich an EntscheidungsträgerInnen und ExpertInnen, die öffentlichen Raum bzw. Verkehrsflächen oder Verkehrsangebot neu- oder umgestalten sollen sowie an Interessierte, die sich umfassend mit dem Thema der barrierefreien Gestaltung in der Stadt auseinandersetzen möchten. Es ist als Werkzeugkiste und Nachschlagewerk gedacht, das unterschiedliche Betrachtungsweisen aufzeigt und eine Übersicht über relevante Eckdaten und Fakten bzw. Informationsquellen gibt.

Im Anhang befinden sich kommentierte Literatur, eine Übersicht zu AnsprechpartnerInnen und Fördermöglichkeiten sowie eine detaillierte Auflistung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und ÖNORMEN.

AUSGANGSLAGE

Dieses Handbuch beschäftigt sich mit der Mobilität in Städten und zeigt Möglichkeiten auf, wie Städte¹ menschenfreundlicher und barrierefrei gestaltet werden können. Die Herausforderungen, die sich an die städtische Infrastruktur stellen, sind vielfältig. Die Bedürfnisse variieren je nach Altersgruppe, sozialer Schicht, Beschäftigung und Lebensstil.

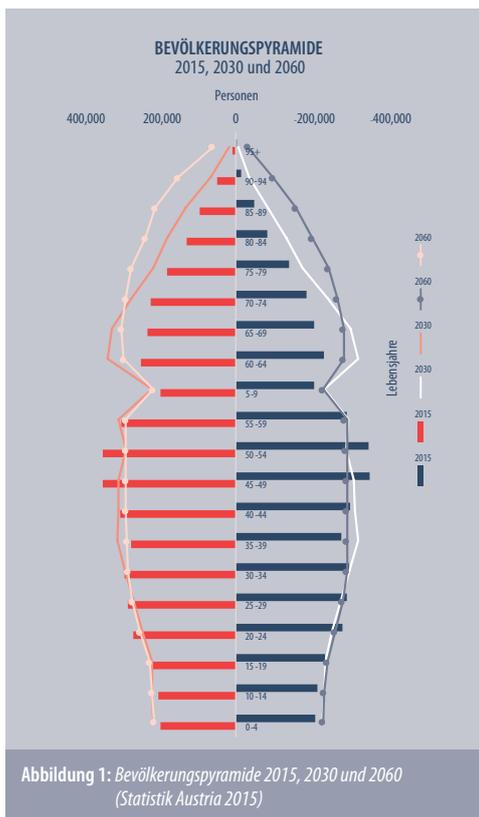
In Städten gibt es eine hohe Vielfalt an Lebensstilen und Gewohnheiten, wobei das in der Planung nicht immer ausreichend berücksichtigt wird. Besonders lebenswerte Städte sind nach Jan Gehl² solche, in denen auch Kinder und ältere Menschen sicher unterwegs sein können. Häufig sind Städte nämlich keine einladenden Kulissen, in denen man gerne zu Fuß geht oder verweilt, schon gar nicht, wenn (altersbedingte) Mobilitätseinschränkungen auftreten. (vgl. Mollenkopf und Engeln 2008)

Städte streben Barrierefreiheit gewissermaßen als übergeordnetes Ziel an, die Verantwortlichen werden bei der Konzeption und Umsetzung aber mit verschiedenen Problemen konfrontiert. Planungsstrategien und Konzepte müssen immer mit Bezug auf den Ort und zu dessen Eigenschaften entwickelt werden. Barrierefreiheit kann nicht als starrer Endzustand definiert werden, sondern vielmehr als das Zusammenspiel unterschiedlicher Variablen, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen.

Was bedeutet der demographische Wandel für die Städte der Zukunft?

Planen bedeutet, vorausschauend und langfristig zu denken und bereits heute zukünftige Entwicklungen zu steuern, um Problemen vorzubeugen. Daher muss sich die Stadt- und Verkehrsplanung intensiv mit Prognosen und Entwicklungstrends auseinandersetzen. Die Auswirkungen auf die Infrastruktur und der an sie gestellte Bedarf lassen sich durch die Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung für die nächsten Jahrzehnte recht zuverlässig vorhersagen. Die weltweiten, europäischen und nationalen demografischen Entwicklungstendenzen und ein Ausblick auf die Veränderungen in den nächsten Jahren verdeutlichen, dass eine altersgerechte bzw. altersfreundliche Gestaltung im ländlichen und im städtischen Raum notwendig sein wird.

Laut Prognosen wird 2030 jede(r) vierte Einwohner(in) in Österreich über 65 Jahre alt sein. Alleine in Österreich leben bereits jetzt rund 1,7 Mio. Menschen, deren **Mobilität eingeschränkt** ist. Das betrifft etwa ein Fünftel der Bevölkerung, wobei 50.000 Personen auf einen Rollstuhl angewiesen sind, bei rund 300.000 Personen wurden starke Sehbeeinträchtigungen, bei 200.000 Personen psychische/neurologische Beeinträchtigungen, bei 200.000 Personen starke Hörbeeinträchtigungen und bei rund 100.000 Personen Lernschwierigkeiten



1 Die Herausforderungen und Voraussetzungen in Städten und ländlichen oder suburbanen Regionen sind sehr unterschiedlich. Dieses Handbuch behandelt den städtischen Raum näher.
2 Nachzulesen unter http://www.wienerzeitung.at/meinungen/blogs/freitritt/?em_cnt=641615.

diagnostiziert. Die Zahl der Menschen, die von spezifischen, altersrelevanten Problemen betroffen sein wird, wird signifikant ansteigen.

Auch im städtischen Raum und in Ballungszentren wird die ältere Bevölkerung stark ansteigen. Daher weist die Bevölkerungsprognose große regionale Unterschiede auf: Die Landeshauptstädte mit ihren Einzugsbereichen werden starke Zuwächse an SeniorInnen verzeichnen. In der Umgebung von Wien, Linz, Graz und Salzburg wird sich die Zahl der älteren Personen laut Prognosen sogar verdoppeln.

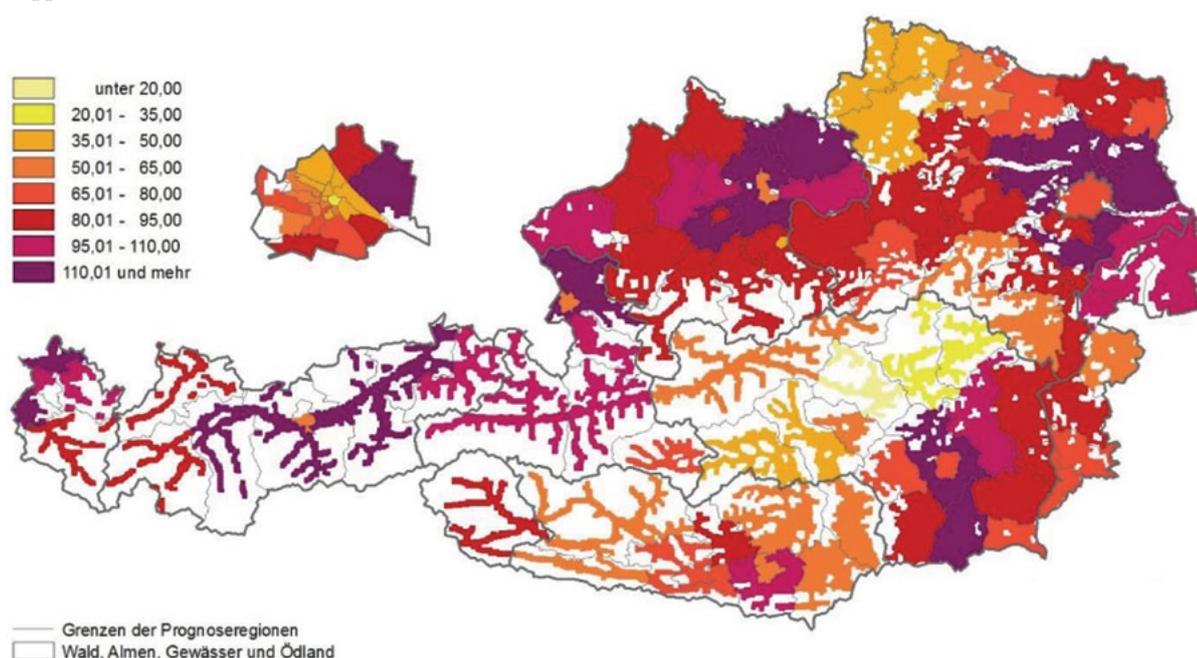


Abbildung 2: Bevölkerungsprognose: räumliche Konzentration der älteren Bevölkerung 2050, 65+ (Statistik Austria 2014)

SeniorInnen werden zukünftig länger mobil bleiben, weil sie einen sehr aktiven Lebensstil haben. Dieser wirkt sich unmittelbar auf das Mobilitätsverhalten aus. Wer noch ehrenamtlich tätig ist, Kurse besucht und FreundInnen oder Bekannte trifft, ist viel unterwegs. Nichtsdestotrotz treten ab einem gewissen Alter körperliche Einschränkungen auf, d.h. manches fällt nicht mehr so leicht wie früher.

Warum „altersfreundliche“ Stadtgestaltung?

Eine seniorInnenfreundliche Stadt nimmt besondere Rücksicht auf die altersbedingten Einschränkungen und auf die Möglichkeiten und Bedürfnisse der älteren Menschen. So unterschiedlich die Städte an sich sind, sind es auch die Menschen und ihre Bedürfnisse. Daher gilt es, gute (Kompromiss-)Lösungen im Sinne sozialer Gerechtigkeit, Generationengerechtigkeit und Nachhaltigkeit zu finden. Altersgerechte Gestaltung bedeutet, dass verständliche und nutzbare Umgebungen geschaffen werden, die von allen genutzt werden können.

Das ist durch die einfache und komfortable Gestaltung von öffentlichen Gebäuden und Flächen möglich. Somit sollen SeniorInnen, besonders im fortgeschrittenen Alter, länger aktiv mobil bleiben und die Stadt mit ihrem gesamten Angebot (Freizeitgestaltung und -angebote, Gesundheitsvorsorge, soziale Kontakte, Weiterbildung etc.) nutzen können.

Im Städtebau hat man sich lange Zeit nicht an den Menschen, sondern an den Automobilen orientiert. In Wien ist das in den Außenbezirken noch immer spürbar, denn hier gibt es große Verkehrsachsen ohne Möglichkeiten zur Querung, an denen hohe Geschwindigkeiten gefahren werden. Gehsteige befinden sich vielfach dort, wo gerade noch ein wenig Platz neben der Fahrbahn und dem Parkstreifen übrig geblieben ist und enden oft im Nichts. Ein menschenfreundlicher und altersgerechter Planungsansatz beginnt mit Kommunikation und Austausch: Was wird wo benötigt und was davon ist – unter Berücksichtigung der baulichen und finanziellen Möglichkeiten, Nachhaltigkeit und sozialen Gerechtigkeit – umsetzbar?

VON DEN ANFÄNGEN BIS HEUTE: WARUM BARRIEREFREIHEIT?

Die USA und Australien spielen eine Vorreiterrolle im Bereich der Planung und Umsetzung von Barrierefreiheit: Seit den 1990er-Jahren gibt es dort „Anti-Diskriminierungsgesetze“ für behinderte Menschen. Ebenso wurden in diesen Staaten erstmals Standards für die barrierefreie Gestaltung von öffentlichem Verkehr festgelegt.

International relevant sind die verfassten Richtlinien und Konventionen der Vereinten Nationen. Diese international wirksamen Beschlüsse zu den Menschenrechten fordern die Inklusion und Chancengleichheit für alle Menschen.



Anti-Diskriminierungsgesetze
(A Guide to Disability Rights Laws)
sind nachzulesen unter
<http://www.ada.gov/cguide.htm>



In Österreich sollte bis zum 1.1.2016 die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und in öffentlichen Einrichtungen umgesetzt werden, so lautet das Ziel des Bundes-Gleichstellungsgesetzes. (WKO 2015) Die Herstellung von Barrierefreiheit bedeutet, dass ...

- ... Waren und Dienstleistungen, die öffentlich verkauft werden, barrierefrei zugänglich sein müssen.
- ... Geschäftsräume, Lokale etc. frei von baulichen Barrieren sein müssen.
- ... alle KundInnen Zugang zu Informationen (z.B. Webauftritt oder Broschüren) haben müssen.

Eine kurze Geschichte der Barrierefreiheit in der Stadt Wien

„Die Stadt Wien arbeitet intensiv daran, dass der öffentliche Bereich barrierefrei wird. Seit 1991 ist die Barrierefreiheit bezüglich Wohnbau und öffentliche Gebäude durch die Bauvorschriften vorgegeben. Im Stadtentwicklungsplan 1994 ist die Zielvorstellung einer barrierefreien Stadt enthalten. Seit 1988 werden konsequent Gehsteigabsenkungen ausgeführt. Natürlich gibt es in einer historisch gewachsenen Großstadt wie Wien, auch topografisch bedingt, Hindernisse, die schwer oder gar nicht beseitigbar sind. Ziel ist jedoch eine Minimierung der Barrieren, um den Lebensbereich aller Menschen so angenehm als möglich zu gestalten.“ (Stadt Wien 2015)



Wann spricht man von behindertengerecht, wann von barrierefrei?



Der Begriff „behindertengerecht“ bezieht sich zwar auf alle Behinderungsgruppen, ist aber vorwiegend im Baubereich zu finden. Besser ist es jedoch von Barrierefreiheit zu sprechen. Denn die Zugänglichkeit von Gebäuden, die Benutzbarkeit von Liften, Verkehrsmitteln, Arztpraxen oder Geschäften, also die uneingeschränkte Teilhabe am sozialen Leben, ist nicht nur für RollstuhlfahrerInnen, sondern für alle Menschen relevant. (Firlinger 2003, S.23)

Grundner 2015 spricht von barrierefreier Umwelt „wenn sie für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar“ ist. **Behindertengerecht** wird zum Beispiel ein Arbeitsplatz oder die eigene Wohnung ausgestattet. Diese Orte sind „den jeweiligen Einschränkungen entsprechend bzw. den Behinderungen gerecht eingerichtet.“ Man bezieht sich also auf die individuelle Perspektive, die von Person zu Person anders sein kann.

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen (aber auch Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände und Systeme der Informationsverarbeitung sowie andere gestaltete Lebensbereiche), wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Barrierefreiheit heißt nicht, rollstuhl- oder behindertengerechte Planung umzusetzen. Gemeint ist damit vielmehr die umfassende Zugänglichkeit von gebauter Umgebung, aber auch des Verkehrsmittelangebots, der Zugang zur Versorgung mit Waren und Dienstleistungen und Barrierefreiheit betrifft auch die Kommunikation und Gestaltung. Egal, ob Menschen im Rollstuhl sitzen oder auf eine Gehhilfe angewiesen sind, ob es sich um Eltern mit Kleinkindern oder Personen nicht deutscher Muttersprache handelt, ob es blinde, gehörlose, psychisch behinderte oder alte Menschen sind: Sie sollen sich selbstständig und sicher orientieren und fortbewegen können. (vgl. Firlinger 2003, S. 98) Barrierefreiheit bedeutet für eingeschränkte Personen eine Erleichterung und für alle VerkehrsteilnehmerInnen eine Komfortsteigerung. Daher ist auch häufig die Rede davon, dass „die Herstellung von Barrierefreiheit für 100% der Menschen komfortabel, für 40% eine deutliche Verbesserung und für 10% eine Notwendigkeit ist“. (nach European Disability Forum³ und design for all⁴)

Wie hängen Barrierefreiheit und universelles Design zusammen?⁵

„Barrierefrei“ bedeutet mehr als das Fehlen von Barrieren. Die Gestaltungsprinzipien des Design for All bzw. des „universellen Designs“ werden als gute Umsetzungsmöglichkeit beschrieben: „(...) ein Design von **Produkten, Umfeldern, Programmen und Dienstleistungen** in der Weise, dass sie von allen Menschen möglichst weitgehend **ohne eine Anpassung** oder ein spezielles Design genutzt werden können. ‚Universelles Design‘ schließt Hilfsmittel für bestimmte Gruppen von Menschen mit Behinderungen, soweit sie benötigt werden, nicht aus.“ (Institut für Menschenrechte 2014)



³ www.edf-feph.org

⁴ www.designforall.at

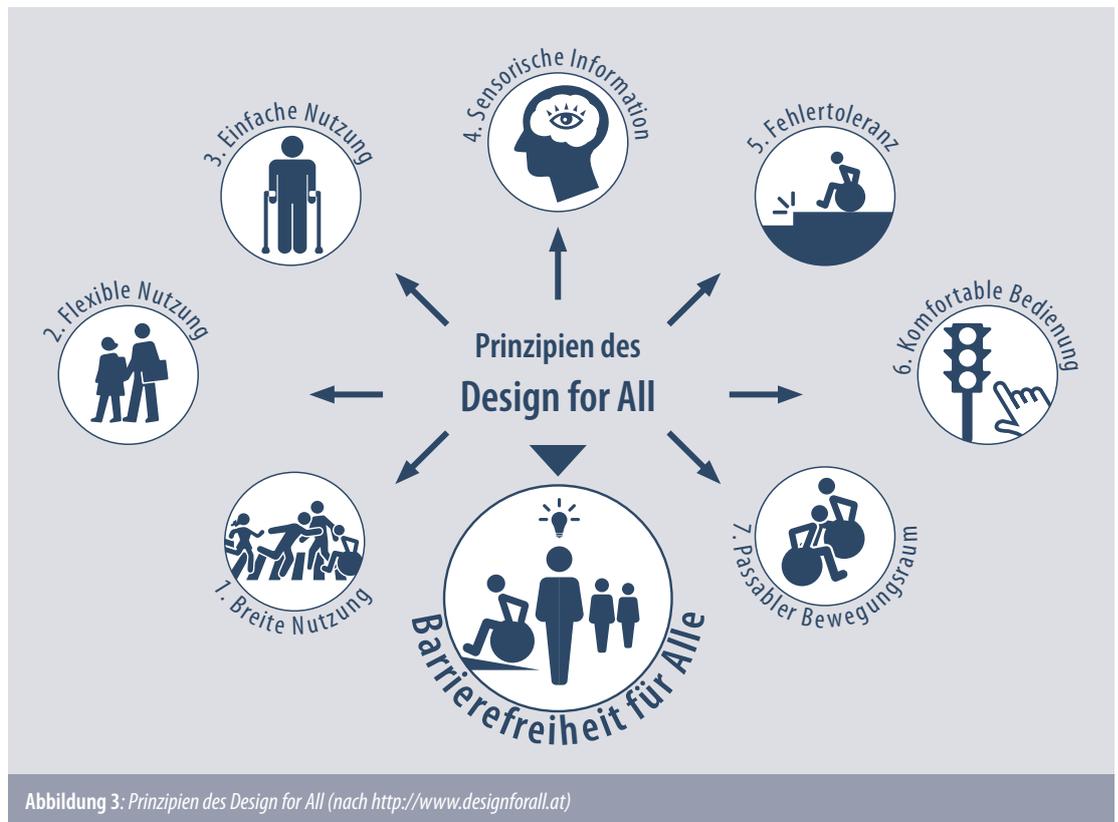
⁵ Mehr dazu unter https://www.ncsu.edu/ncsu/design/cud/about_ud/udhistory.htm

Laut offizieller Definition hat das universelle Design viele Vorteile, da es gemeinsam mit NutzerInnen entwickelt wird. Es ist „ein Konzept, [welches] für eine möglichst große Benutzergruppe in einer möglichst breiten Umgebung benutzbar sein soll. Besonderes Augenmerk wird auf die Nutzergruppen der älteren Menschen und der Menschen mit Behinderungen gelegt. Aktuell findet Design für Alle besonders in der Informations- und Kommunikationstechnologie sowie in der Innenraumgestaltung und im öffentlichen Raum Beachtung. Bei der Entwicklung neuer Produkte wird der Konsument miteinbezogen, um seine Bedürfnisse zu berücksichtigen. Produkte oder Anwendungen, die speziell für bestimmte Nutzergruppen entwickelt wurden, finden fast immer auch beim „Durchschnitts-Konsumenten“ Anklang. So kommen etwa Rampen bei Eingängen nicht nur Rollstuhlfahrer/innen zu Gute, sondern auch Eltern mit Kinderwagen. Ähnlich wird die Spracheingabe nicht nur von Menschen mit eingeschränkter Bewegungsmöglichkeit verwendet, sondern auch beim Autofahren. (Firlinger 2003, S.101)

Laut design for all 2015 ist barrierefrei jener Zustand, der „bewirkt, dass möglichst viele Menschen selbstständig leben können“. Die „Barrierefreiheit“, die den Begriff „behindertengerechte Gestaltung“ ersetzt, hat sich als „Design für Alle“ erwiesen. (Topp 2014)

Die Gestaltung nach den Prinzipien des universellen Designs wird als geeigneter Ansatz gesehen, um nutzerInnenfreundliche Räume und Flächen zu schaffen. Diese sind

- gleichberechtigt
- flexibel
- wahrnehmbar
- erreichbar
- situationsgerecht
- intuitiv
- fehlertolerant
- komfortabel
- attraktiv



SCHLÜSSELBEGRIFFE

Das Alter ist mehr als die Summe der gelebten Lebensjahre, es ist auch eine soziale und gesellschaftliche Konstruktion. Der Alterungsprozess umfasst nämlich physische, psychische, soziale und gesellschaftliche Aspekte. Diese beeinflussen einander gegenseitig und werden durch Lebensumbrüche bzw. wichtige Ereignisse bedingt, etwa durch den Eintritt in die Pension. Belastend ist für viele alte Menschen vor allem die Vereinsamung, die manchmal auch die kommunikativen und sozialen Fähigkeiten verkümmern lässt. Durch ihre verfügbaren eigenen Ressourcen bleiben den Menschen aber die soziale Aktionsmöglichkeiten. Der Verlust der finanziellen Unabhängigkeit engt den Aktionsraum stark ein, weil dadurch soziale Kontakte nicht mehr gepflegt werden können (Kaffeehausbesuche, Reisen, kulturelle Veranstaltungen etc.).

Das Alter, der Alterungsprozess und wie „alt“ ist jemand tatsächlich?

Das **psychologische Alter** beschreibt die Leistungsfähigkeit und Stärke auf geistiger bzw. intellektueller Ebene. Diese nimmt nicht so rasch ab, wie oft angenommen wird. Psychologisch zu altern bedeutet beispielsweise, dass ein Reifungsprozess stattgefunden hat. Die intellektuelle Leistung hängt stark davon ab, wie aktiv eine Person in ihrem Leben war. Einen großen Einfluss haben Lebensumbrüche, vor allem die erlebten Verluste.



Das **soziologische Altern** ist das „soziale Schicksal von Alter“. Es umfasst das individuelle Schicksal alter Menschen und das Schicksal einer gleichermaßen betroffenen Gruppe („Kohortenschicksal“). Die Rollentheorie sagt dazu, dass das soziale Handeln von alten Menschen durch gesellschaftliche Faktoren geprägt und beeinflusst wird. Wenn sich jemand also diesem Rollenbild entsprechend verhalten will, so muss er sich adaptieren und sozial konform verhalten. Über Medien und andere Kommunikationskanäle werden Bilder und Stereotypen zum Alter vermittelt, die die sozialen Rollen stark prägen.⁶

6 Mehr zur sozialwissenschaftlichen Alternstheorie ist unter <http://bit.ly/1Wnabdb> nachzulesen.

Das **funktionale Alter** ist ein integrativer Ansatz, der körperliche und psychologische Faktoren zur Beschreibung heranzieht und diese um die Alltagskompetenz und die Meisterung von ungewohnten Situationen ergänzt.

	Biologisches Alter	Biographisches Alter	Soziales Alter	Psychologisches Alter
Messbarkeit	Gesundheitszustand	Zeit [Lebensjahre]	Lebensphase	Leistungsfähigkeit
Verlauf	Individuell	Bei allen gleich	Individuell	Individuell
Synonyme	Funktionales Alter	Kalendarisches Alter	Kohorte	„Reife“
Ursache für Alter	Nachlassen der körperlichen und geistigen Funktionstüchtigkeit, äußere Einflüsse	Zeitverlauf	Zeitverlauf, soziale und berufliche Situation	Erlebter Reifungsprozess und Aktivitätsgrad, auch Umbrüche
Verwendung	Gradmesser für den individuellen Zustand	Statistik, Altersbegrenzung, Gruppenbildung nach Alter	Beschreibung der Charakteristika und Aktionsradien von älteren Menschen	Beschreibung der intellektuellen Leistungsfähigkeit

Tabelle 1: Ein Vergleich der unterschiedlichen Altersbegriffe

Aktives Altern ist durch unterschiedliche Einflussfaktoren bestimmt und bedeutet das erfolgreiche Aufrechterhalten von Autonomie, Unabhängigkeit und Lebensqualität für eine Person:

Autonomie ist die Fähigkeit, die für das Alltagsleben notwendigen persönlichen Entscheidungen zu treffen, sie zu kontrollieren und mit ihnen umzugehen, und zwar im Rahmen der persönlichen Bedürfnisse und Präferenzen.

Unabhängigkeit ist die Fähigkeit, die für das tägliche Leben notwendigen Funktionen auszuführen, also etwa alleine innerhalb der Gemeinschaft zu wohnen, und dabei die Hilfe anderer nicht oder nur in geringem Umfang in Anspruch zu nehmen.

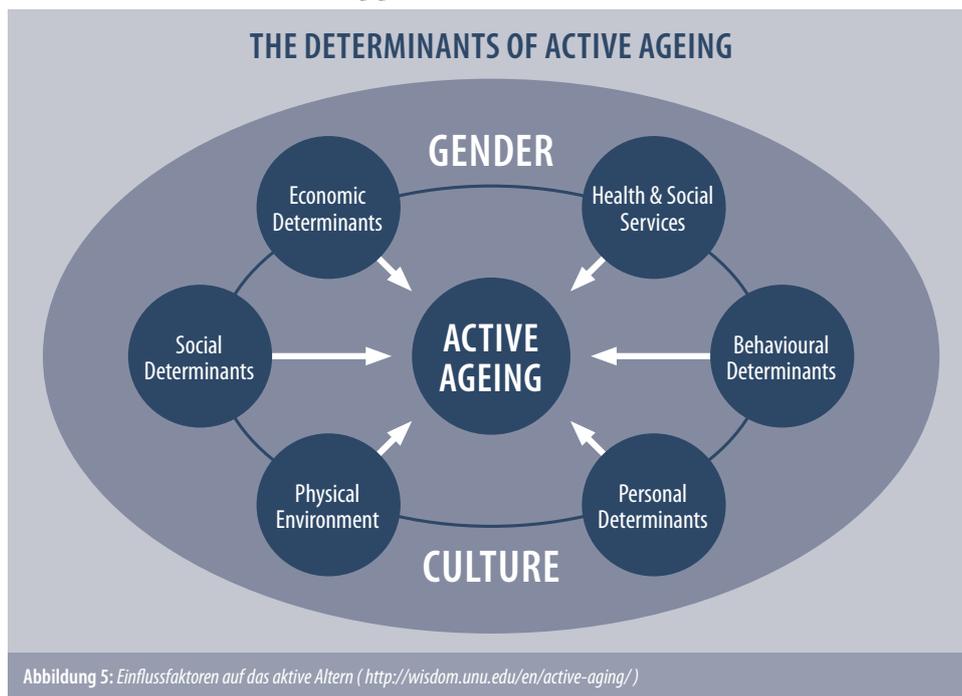


Abbildung 5: Einflussfaktoren auf das aktive Altern (<http://wisdom.unu.edu/en/active-aging/>)

Lebensqualität ist „die Wahrnehmung der eigenen Rolle im Kontext des die alternde Person umgebenden Kultur- und Wertesystems unter Berücksichtigung ihrer Ziele, Erwartungen, Werte und Sorgen. Dieses Konzept ist weit gespannt und umfasst in komplexer Weise die körperliche Gesundheit, den psychischen Zustand, das Maß an Unabhängigkeit, die sozialen Beziehungen, das persönliche Wertesystem und die Beziehung zu wichtigen Aspekten des Umfelds“. (WHO 1994)

Im Verlauf des Alterns wird die Lebensqualität eines Menschen davon bestimmt, inwieweit er seine Autonomie und Unabhängigkeit wahren kann.

Allgemeine Anforderungen älterer VerkehrsteilnehmerInnen

Eine altersfreundliche Stadt fördert das Wohlbefinden der EinwohnerInnen auf sozialer, psychischer und physischer Ebene. Sie ermöglicht älteren Menschen am öffentlichen Leben teilzunehmen, indem sie entsprechende Aktivitäten und Angebote forciert.

Das wünschen sich Menschen vom Mobilitätsangebot für ihren Alltag:



- Wege selbst bewältigen können
- die öffentlichen Verkehrsmittel selbstständig nutzen
- Informationen finden und verstehen
- sich selbst versorgen können
- Möglichkeit zur Begegnung, Kommunikation und Erholung
- der Aufenthalt im städtischen Bereich ist gefahrlos und wird von dem/der NutzerIn angstfrei wahrgenommen

Die offizielle Definition der Weltgesundheitsorganisation lautet: *„Eine altersfreundliche Stadt fördert aktives Altern durch die Förderung von Gesundheit, Teilhabe und Absicherung älterer Menschen, um ihre Lebensqualität zu verbessern.“* (WHO 2015) Eine altersgerecht gestaltete Stadt bedeutet vor allem, dass ein gesamtgesellschaftliches Konzept umgesetzt wird. Die Bedürfnisse aller Altersgruppen und folgende Handlungsfelder werden dabei berücksichtigt:

- Öffentliche Räume & Gebäude
- Verkehr
- Wohnen
- Gesellschaftliche Teilhabe
- Respekt & Integration
- Ehrenamtliches Engagement & Beschäftigung
- Kommunikation und Information
- Öffentliche Dienstleistungen & Pflege

Eine seniorInnenfreundliche Gestaltung von öffentlichen Räumen bzw. Dienstleistungen muss interdisziplinär betrachtet werden. Die angestrebte Einbindung älterer Menschen kann nur erfolgen, wenn sie die Möglichkeiten haben, sich zu beschäftigen, zu versorgen und sich selbstständig, unabhängig, sicher und komfortabel fortzubewegen.

Best Practice: Seniorengerechtes Rheine⁷

Die Stadt Rheine geht mit einigen Projekten auf den demographischen Wandel und die damit verbundenen Bedürfnisse und Ansprüche der älteren BürgerInnen ein, um eine aktive Lebensgestaltung, Selbstständigkeit und Eigenverantwortlichkeit zu ermöglichen. Das Amt für Planen und Bauen arbeitet mit der

⁷ Mehr dazu unter <http://www.seniorenbeirat-rheine.de/index.php>

Koordinierungsstelle für SeniorInnenarbeit zusammen, um die Bedürfnisse von älteren Menschen zu erkennen und in die Stadtplanung einzubeziehen.

Die Arbeitsgruppe „Seniorengerechte Stadtplanung“, bestehend aus Mitgliedern des SeniorInnenbeirats und MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung, befasste sich mit der Frage: „Was ist seniorInnengerecht?“ Es wurden Kriterien gesammelt, Checklisten erstellt und mit Hilfe von ExpertInnen wurde ein Konzept für eine seniorInnenfreundliche Stadt entwickelt.

• **Projektschwerpunkt „Jung trifft Alt“**

In diesem Projekt geht es um die Verbesserung der Rahmenbedingungen in Pflegeeinrichtungen für ältere Menschen. Jung und Alt setzen sich gemeinsam ein, um die Selbstständigkeit von älteren Menschen in Pflegeheimen so lange wie möglich zu erhalten.

• **Projektschwerpunkt „kultursensible Altenarbeit“**

Um die unterschiedlichen Bedürfnisse und Wünsche von älteren Menschen zu erkunden, werden multikulturelle Gespräche geführt. Es werden Maßnahmen zur Sensibilisierung von Pflegekräften umgesetzt, eine türkische SeniorInnengruppe wird aufgebaut, und zum Kennenlernen werden gegenseitige Besuche im Altenheim/in der Moschee geplant.

• **Weitere ehrenamtliche Projekte**

- Werkgruppen, die jüngeren und älteren Menschen von der Stadt zur Verfügung gestellt werden.
- Im Rahmen von Patenschaften kümmern sich SeniorInnen um die Sicherheit und Instandhaltung von Spielplätzen und Außenanlagen.
- Spielplatz-PatInnen kümmern sich um Aktivitäten rund um den Spielplatz, wobei hier die Organisation im Vordergrund steht und nicht die Aufsicht der Kinder.
- Vorlese-PatInnen kooperieren mit Kindergärten.

Wer ist mobilitätsbehindert und wer ist mobilitätseingeschränkt?

Mobilität ist ein Grundbedürfnis aller Menschen. Für ältere Menschen ist sie sehr wichtig, weil sie Fortbewegung, Teilhabe und Kontakte sowie Freude an der Bewegung bewirken kann. Die **Teilhabe** verringert das Risiko der Isolation und Vereinsamung. Sie ermöglicht **Unabhängigkeit** und erlaubt **gesundes und aktives Altern**, also *„mobil bleiben durch mobil sein“*.

Mobilitätseinschränkungen können im Alter auftreten, aber auch temporär sein, etwa wenn man mit Kinderwagen oder großen Gepäckstücken unterwegs ist. Ältere Menschen sind zwar häufiger als jüngere Menschen von mobilitätsbezogenen Einschränkungen betroffen, aber nicht notwendigerweise auf barrierefreie Gestaltungen angewiesen. Dennoch profitieren sie aber so wie auch andere NutzerInnen von praktischen, attraktiv und anregend gestalteten Umgebungen. **Mobilitätsbehinderung** hingegen sind personenbezogen und deren Auswirkungen werden subjektiv wahrgenommen. Sie können temporär oder auch dauerhaft sein.

Behinderte Menschen sind dauerhaft und stark eingeschränkt⁸. Für sie ist es nicht möglich, uneingeschränkt am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben teilzunehmen. Daher wird davon gesprochen, dass diese Menschen nicht behindert sind, sondern von ihrer Umwelt behindert werden. Das Überwinden der Barrieren ist für sie sehr schwer bis unmöglich.

„Als „eingeschränkt mobile Personen“ (People with Reduced Mobility, PRM) gelten alle Personen, die (dauerhaft oder vorübergehend) bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder der zugehörigen Infrastruktur Schwierigkeiten haben. Hierzu zählen folgende Kategorien:

- *Personen, die aufgrund eines Gebrechens oder einer Behinderung einen Rollstuhl zur Fortbewegung verwenden*
 - *Andere eingeschränkt mobile Personen, einschließlich der folgenden:*
 - *Personen mit Gebrechen der Gliedmaßen*
 - *Personen mit Gehproblemen*
 - *Personen mit Kindern*
 - *Personen mit schwerem oder sperrigem Gepäck*
 - *ältere Personen*
 - *schwängere Frauen*
 - *sehbehinderte Personen*
 - *blinde Personen*
 - *hörbehinderte Personen*
 - *gehörlose Personen*
 - *Personen mit beeinträchtigter Kommunikationsfähigkeit*
 - *kleinwüchsige Personen (sowie Kinder)“*
- (Interoperability Unit European Union Rail System 2013)

Weitere Informationen finden sich in folgenden Leitfäden und Publikationen:

- **Barriere Frei! Stadt ohne Hindernisse?** von Stadtentwicklung Wien, MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung⁹
- **Barrierefreiheit für Alle – Das Handbuch** von Profis für Private, Unternehmen, Organisationen und öffentliche Stellen von frei.raum, die experten für barrierefreiheit¹⁰
- **Straßenraum für Alle:** Planung für geh- und sehbehinderte Menschen (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie BMVIT 2003)

sowie im Internet unter

http://www.sozialministerium.at/site/Soziales/Menschen_mit_Behinderungen/

⁸ Mobilitätsbehinderungen können psychisch, geistig oder körperlich bedingt sein, aber auch durch Sinnesbeeinträchtigungen entstehen. Menschen mit Behinderung sind auf die barrierefreie Gestaltung angewiesen, wobei natürlich auch hier große Unterschiede in ihren Bedürfnissen liegen. Die Mobilität von Menschen mit Behinderung ist aber nicht Untersuchungsgegenstand dieses Handbuchs.

⁹ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b007555.pdf>

¹⁰ <http://www.freiraum-europa.org/>

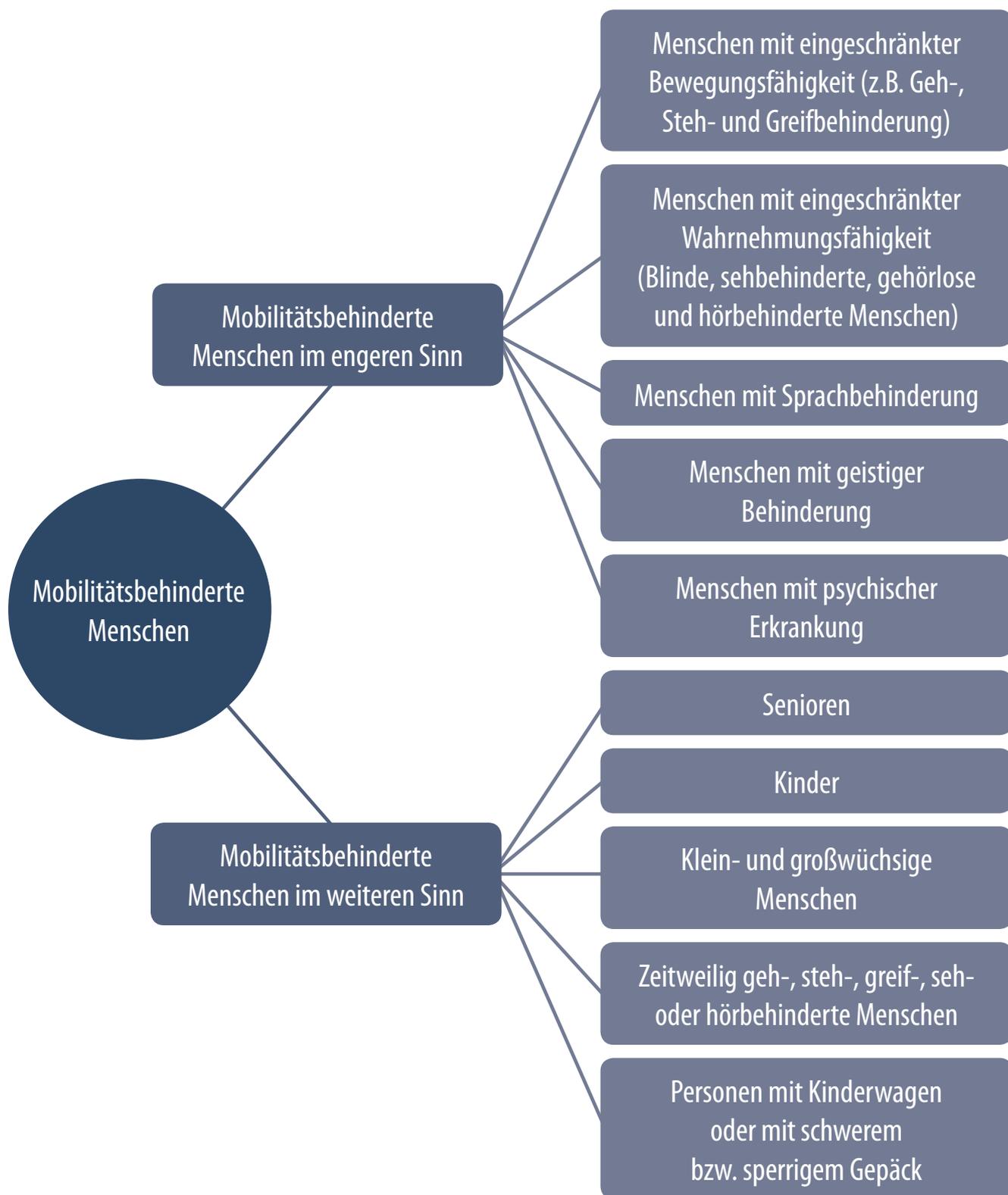


Abbildung 6: Arten und Ausprägungen von Mobilitätsbehinderung (König 2011)

KOMPETENZEN IM ALTER

Gesundheitliche Beeinträchtigungen nehmen ab einem Alter von etwa 60 Jahren deutlich zu. Deshalb gelten ältere Menschen als mobilitätseingeschränkte VerkehrsteilnehmerInnen. Menschen im Alter sind nicht mehr so schnell in ihren Reaktionen und es fällt ihnen schwerer, sich auf neue Situationen einzustellen. Die Einschränkungen, die bei Hör- und Sehsinn sowie in der Beweglichkeit und Konzentrationsfähigkeit auftreten, wirken sich auf das Mobilitätsverhalten aus. Ältere VerkehrsteilnehmerInnen sind nicht mehr so flexibel und planen daher ihre Wege besser. Daher sind unerwartete Ereignisse oder Hindernisse auf dem Weg oft ein Problem.

Zielgruppe SeniorInnen: Wie kann diese Gruppe beschrieben werden?

Die **offizielle Definition** von SeniorInnen, laut WHO, erfolgt über den Begriff „alt“: Als alt „gelten Personen, die das 65. Lebensalter vollendet haben.“ In der gerontologischen Forschung erfolgt eine weitere Differenzierung in „junge Alte“ (60 – 75 Jahre), „alte Alte“ (75 – 90 Jahre) und „Hochbetagte“ (90+ Jahre), wobei die „jungen Alten“ im Allgemeinen gesund und leistungsfähig sind, während bei den „alten Alten“ gesundheitliche Probleme und altersbedingte Einschränkungen häufig auftreten.“¹¹

In Österreich werden SeniorInnen im Bundes-Seniorengesetz so definiert: *„Als Senioren im Sinne dieses Gesetzes gelten alle Personen österreichischer Staatsangehörigkeit oder der Staatsangehörigkeit eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum mit Wohnsitz in Österreich,*

- *die auf Grund eines Gesetzes oder Vertrages aus eigener Tätigkeit eine Pension, gleichgültig welcher Art, beziehen oder*
- *die ein bestimmtes Alter erreicht haben; dieses ist bei Frauen die Vollendung des 55. Lebensjahres und bei Männern die Vollendung des 60. Lebensjahres.“*¹²

Eine Möglichkeit der Differenzierung von SeniorInnen ist der **Aktivitätsgrad**. Die Kategorien der Mobilitätsvoraussetzung bzw. der Mobilitätseinschränkungen¹³ sind folgende:

Go go: Gruppe der beweglichen, gesunden SeniorInnen

Slow go: Gruppe der bedächtigeren und langsameren Menschen

No go: Gruppe der älteren Menschen, die nicht mehr eigenständig mobil sein können und dennoch an den Erlebnissen der Außenwelt teilhaben wollen.

¹¹ <http://www.who.int/healthinfo/survey/ageingdefnolder/en/>

¹² <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10001535>

¹³ Mehr dazu unter <http://www.senioren-sicher-mobil.de/seniorensichermobil/senioren.html>

Mobilität im Alter ist ein **interdisziplinäres Thema**. Es bietet sich daher an, mit Mobilitätstypologien zu arbeiten. Diese haben den Vorteil, dass mehrere Faktoren gleichzeitig berücksichtigt werden können, wie etwa Aktivitätsgrad und verfügbare Verkehrsmittel, aber auch Einstellungen und Werte. Die entwickelten Typologien aus dem Projekt GoAL (Growing older, staying mobile¹⁴) sind ein gutes Beispiel, wie mit dem Faktor Alter in der Planung umgegangen werden kann.

TIPP für PlanerInnen

- In der stark heterogenen Gruppe älterer Menschen müssen Werte und Einstellungen berücksichtigt werden, zum Beispiel im Bereich Innovation und Technologie.
- Nicht zu unterschätzen ist die Bereitschaft zu lebenslangem Lernen.
- Verkehrssicherheit und das individuelle Sicherheitsgefühl, also die Wahrnehmung der älteren Menschen als VerkehrsteilnehmerInnen, sollten unbedingt als Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten berücksichtigt werden.



Ist man im Alter automatisch mobilitätseingeschränkt?

Die Gruppe der über 65-Jährigen ist körperlich, geistig, gesundheitlich und sozial gesehen so verschiedenartig wie keine andere Altersgruppe. In den letzten Jahren ist der Anteil an aktiven Menschen höheren Alters angestiegen und somit hat sich auch das Mobilitätsverhalten der Altersgruppe der SeniorInnen stark verändert: Es gibt in dieser Gruppe mehr FührerscheinbesitzerInnen und verfügbare Autos und die Wegezahzahl steigt aufgrund der vielen Aktivitäten (Ehrenamt, Freizeit, Reisen). Die Pension gilt als der Lebensabschnitt, in dem noch Träume verwirklicht werden können. Die Menschen fühlen sich erst viel später alt als noch vor 10 oder 20 Jahren.

Altersbedingte Veränderungen der kognitiven Fähigkeiten passieren meistens langsam und schleichend. Wie sie sich auswirken, wird in der folgenden Tabelle zusammengefasst¹⁵:

¹⁴ Mehr dazu unter <http://www.goal-project.eu/>

¹⁵ Siehe dazu auch den Abschnitt „Altersbedingte Mobilitätseinschränkungen“, Seite 32.

 <p>Informationsaufnahme und -verarbeitung</p>	<p>Nachlassende Aufnahme- und Verarbeitungsgeschwindigkeit: Zunahme der Verzögerungen in der Encodierung und Verarbeitung der Information sowie in der Selektion einer Reaktion.</p> <p>Es kann immer weniger Information gleichzeitig aufgenommen und verarbeitet werden und die Konzentration lässt nach. So wird es zum Beispiel schwieriger, zwei Dinge gleichzeitig oder rasch aufeinanderfolgend zu tun.</p>
 <p>Koordination</p>	<p>Verminderte Informationsverarbeitungskapazität und Reaktionsgeschwindigkeit: Es fällt zunehmend schwerer, Aufgaben gleichzeitig oder schnell hintereinander zu verrichten.</p>
 <p>Reaktion</p>	<p>Nachlassende Reaktionsgeschwindigkeit: Beginnt bereits ab dem 20. Lebensjahr, da die Geschwindigkeit der Übertragung von Nervenimpulsen und der Informationsverarbeitung abnimmt.</p> <p>Eine verlangsamte Reaktion und schwerfälligere Koordination wirken sich im Verkehrsgeschehen oft dramatisch aus. FußgängerInnen können auf das Verkehrsgeschehen um sich herum nicht mehr rasch genug reagieren (Ausweichen, Stehenbleiben) und sind daher gefährdete VerkehrsteilnehmerInnen. Eine langsame Reaktion als Kfz-LenkerIn kann andere VerkehrsteilnehmerInnen gefährden und zu Unfällen führen, weil zu spät gebremst wird.</p>
 <p>Erhöhte Stömpfindlichkeit</p>	<p>Ältere Menschen haben Schwierigkeiten beim Erfassen und Einschätzen neuer, unübersichtlicher oder komplexer Situationen. Es fällt mit zunehmendem Alter immer schwerer, mit neuen Situationen und Umgebungen umzugehen. Weil die Aufnahmefähigkeit nicht mehr wie früher funktioniert, kommt es leichter zu Reizüberflutung, Ablenkung und Irritationen.</p> <p>Die Einnahme von Medikamenten (Schmerzmittel, Beruhigungsmittel, Schlafmittel, Psychopharmaka) kann zu nachlassender Konzentrationsfähigkeit, Müdigkeit und geringerer Belastbarkeit führen. Die Aufnahmefähigkeit ist zusätzlich eingeschränkt.</p>
 <p>Belastbarkeit</p>	<p>Die Belastbarkeit nimmt mit dem Alter ab, und gleichzeitig wird es immer schwieriger, mehrere Eindrücke auf einmal wahrzunehmen und zu verarbeiten. Sie hängt mit den Einbußen bei den kognitiven Fähigkeiten eng zusammen. Auch große Menschenansammlungen, Hektik oder große, möglicherweise unübersichtliche Straßenkreuzungen führen leicht zur Reizüberflutung und Überforderung aufgrund geringerer Belastbarkeit.</p>
 <p>Gedächtnisleistung</p>	<p>Nachlassendes Kurz- und Langzeitgedächtnis: Davon sind vor allem die episodische und semantische Erinnerung (z.B. Namen) betroffen.</p> <p>Weniger effiziente und spontane Nutzung von Mnemotechniken (z.B. „Eselbrücken“).</p> <p>Langsamere und ineffektivere Dekodierungsprozesse: Es dauert länger, bis Informationen aus dem Gedächtnis geholt werden, und Gedächtnisleistung wird bei Ablenkung und Unterbrechungen störanfälliger.</p>
 <p>Lernen</p>	<p>Längere Lernzeiten durch langsamere Informationsverarbeitung: Einmal Gelerntes kann aber genauso gut erinnert werden, wie es bei jüngeren Menschen der Fall ist.</p> <p>Abnehmende Lernfähigkeit bei bestimmten Lerninhalten: Größere Schwierigkeiten als bei Jüngeren entstehen beim Erlernen neuer Schemata (die nicht auf existierendes Wissen aufbauen oder der Erwartung entsprechen).</p>

Tabelle 2: Kognitive Fähigkeiten und deren Auswirkung auf das Verhalten (eigene Darstellung nach Humboldt Universität Berlin 2007)

LEBENSSTILE UND MOBILITÄTSSTILE

Ältere Menschen sind heutzutage viel mobiler als frühere Generationen. Sie sind, je nach individuellen Voraussetzungen und Möglichkeiten, bis ins fortgeschrittene Alter selbstständig mobil (inkl. Reisen) und stellen einen steigenden Anteil der VerkehrsteilnehmerInnen.

Die **Änderung der Verkehrsnachfrage** ist sowohl auf individueller Ebene (einwohnerInnenspezifisch) als auch auf gesellschaftlicher Ebene (absolut) zu erkennen. Absolut gesehen steigt die Zahl der mobilen Personen, und das heißt, dass die Verkehrsnetze stärker ausgelastet sind. Das hat Konsequenzen auf verschiedenen Ebenen, denn von diesen Veränderungen sind die Verkehrsinfrastruktur, Maßnahmen im Verkehrsbereich und das Mobilitätsverhalten betroffen. Dazu zählen:

- Die Verkehrsmittelwahl ändert sich: Multimodalität gewinnt auf individueller Ebene an Bedeutung.
- Die zeitliche und räumliche Verteilung des Verkehrs ändert sich: Zum Beispiel steigt der Anteil an Freizeitwegen älterer Menschen.
- Die Nutzung von öffentlichen Räumen verändert sich und nimmt zu (Stichwort „verlängertes Wohnzimmer“). Auf Teilräume entsteht dadurch der Druck, für eine Nutzung attraktiver und konkurrenzfähiger werden zu müssen. Öffentliche Räume zum Beispiel müssen nutzerInnenfreundlich gestaltet und gut erschlossen sein.

In der folgenden Grafik werden die Einflussfaktoren, die sich auf die Lebenszufriedenheit und -qualität auswirken, zusammengefasst. Sie umfassen Persönlichkeitsmerkmale, Anpassungskompetenzen aber auch Bedingungen der Umwelt.

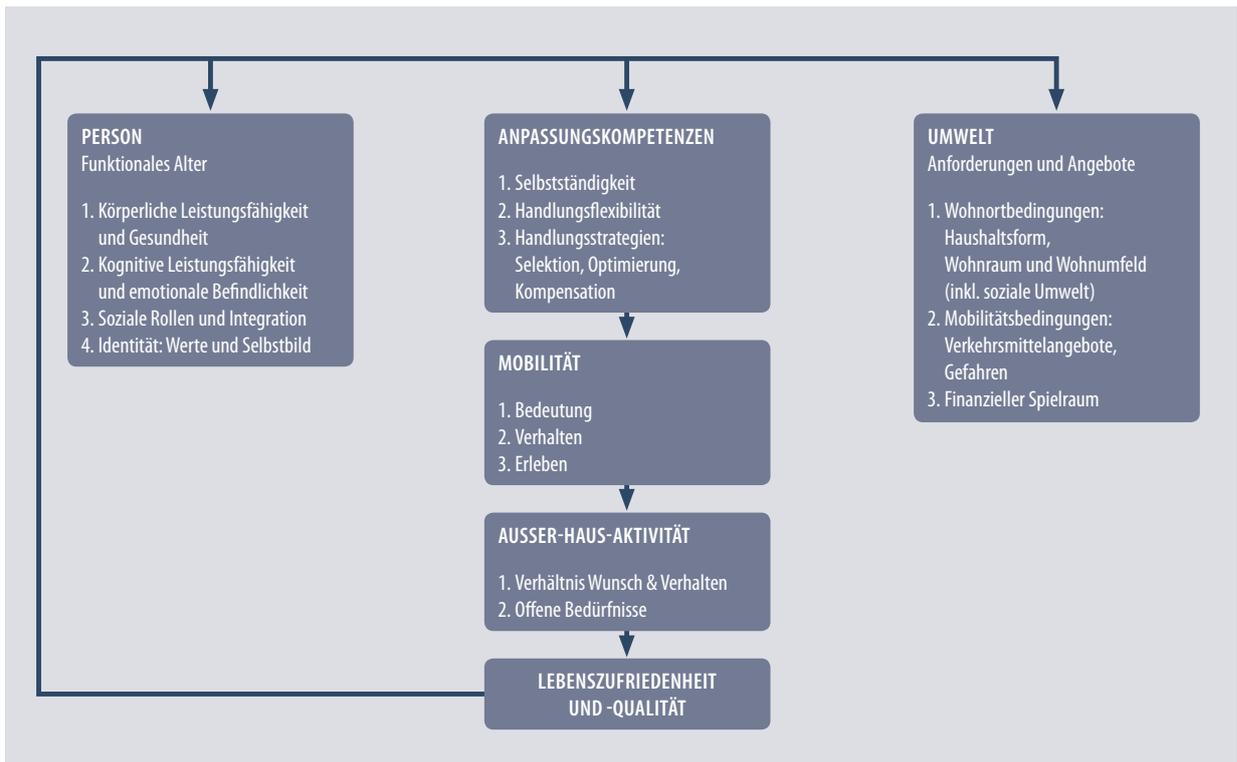


Abbildung 7: Mobilitätsbezogenes Altersmodell (eigene Darstellung nach Schlag 2008, S.251)

Das Verkehrsverhalten bezeichnet den Routinierungsgrad bei der Wege- und Verkehrsmittelwahl. Das bedeutet, dass die Wege und Verkehrsmittel sehr bewusst ausgewählt werden, wenn Orte selten aufgesucht werden.



Das Verkehrsverhalten ist in der Regel sehr routiniert. Lebensumbrüche (Umzug, Verlust des Partners/der Partnerin) können aber zu einer Veränderung führen. Individuelle und Umweltfaktoren, die das Mobilitätsverhalten prägen, sind in Tabelle 3 einander gegenübergestellt.

Individuelle Faktoren	Umfeldfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> - physische Fähigkeiten - kognitive Fähigkeiten - Bildung - Gesundheitszustand - ökonomische Ressourcen - mentale Befindlichkeiten: <ul style="list-style-type: none"> • Einschätzung der eigenen Fähigkeiten • Einschätzung von Situationen • Sicherheitsgefühl 	<ul style="list-style-type: none"> - Soziale Ressourcen - Wohnungsausstattung - Ausstattung des Wohnumfeldes - Angebot und NutzerInnenfreundlichkeit der Verkehrsinfrastruktur - Lage und Zugänglichkeit von öffentlichen Gebäuden und Versorgungseinrichtungen - Geografische Gegebenheiten <ul style="list-style-type: none"> • Lage des Quartiers in der Stadt • Topografische Struktur

Tabelle 3: Individuelle und Umfeldfaktoren, die die Mobilität beeinflussen (eigene Darstellung nach Holz-Rau und Scheiner 2002)

**Daten und Fakten zu SeniorInnenmobilität (Mobilitätskennzahlen):
Wie sind SeniorInnen unterwegs?**

Gehen ist für viele Menschen ein fixer Bestandteil der Fortbewegung, wenn auch in sehr unterschiedlichem Ausmaß. In Wien werden bereits seit Jahren rund 28% aller Wege zu Fuß, 6% mit dem Rad, 39% mit öffentlichen Verkehrs-

mitteln und 27% mit dem Auto zurückgelegt (Wiener Linien 2012). Wien ist damit im österreichweiten Vergleich Spitzenreiter beim Zufußgehen.

Als Vergleich werden die Anteile an Fußwegen in anderen Städten angeführt, zum Beispiel Innsbruck mit 27% (2012), Salzburg mit 22% (2011) und Graz mit 19% (2008). Auch im europäischen Vergleich weist Wien einen hohen FußgängerInnenanteil auf. In vielen anderen großen Städten ist der Anteil an FußgängerInnen deutlich geringer: In Hamburg beträgt er 8% (2004), in Paris 10% (2010), in London 20% (2008). Einen ähnlich hohen Anteil haben München mit 26% (2012) und Berlin mit 30% (2008).

Das Zufußgehen wird mit zunehmendem Alter zur wichtigsten Fortbewegungsart. Etwa die Hälfte der über 75-Jährigen ist in Österreich zu Fuß unterwegs. Im Vergleich mit dem Jahr 1995, in dem 27% zu Fuß unterwegs waren, hat sich der Anteil an Fußwegen insgesamt, in allen Altersgruppen, deutlich gesteigert. Auch der Pkw ist ein wichtiges Transportmittel, die Nutzung des Pkw als LenkerInnen sinkt aber mit steigendem Alter. Der Anteil der Menschen, die als MitfahrerInnen unterwegs sind, ist über die letzten Jahre annähernd gleich geblieben.

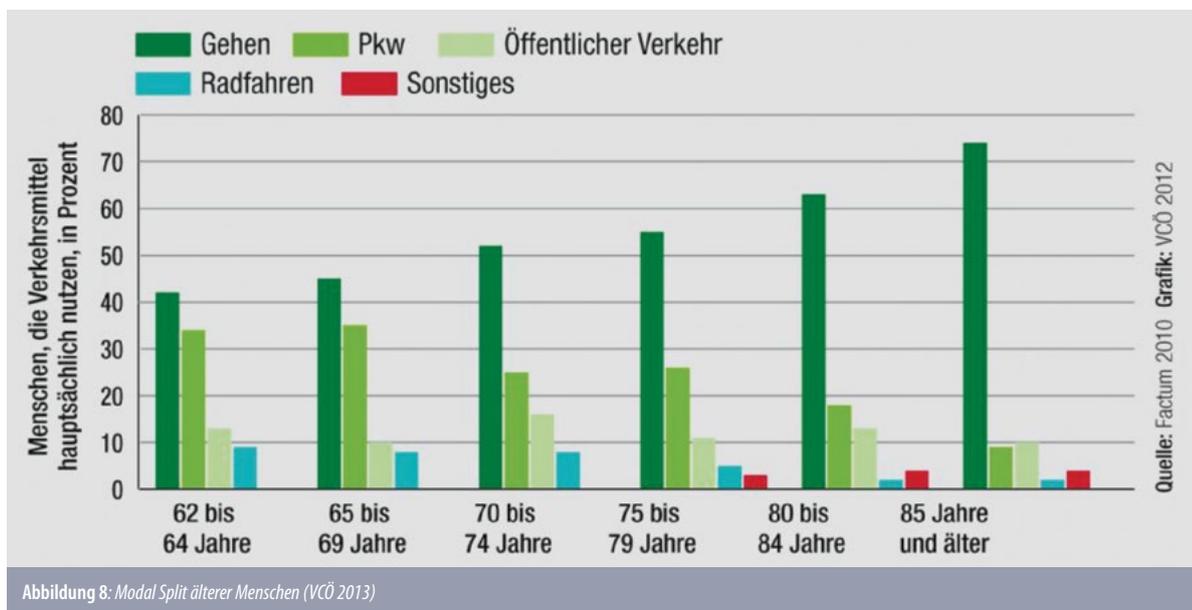


Abbildung 8: Modal Split älterer Menschen (VCÖ 2013)

Bei der Verkehrsteilnahme und bei den Veränderungen zeigen sich über die Lebensspanne betrachtet deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern. Frauen sind mit einem größeren Anteil noch über 75 Jahren als Fußgängerinnen vertreten. Frauen nutzen auch den ÖPNV stärker als Männer: Das öffentliche Verkehrsnetz wird doppelt so häufig genutzt. Nur bei der Nutzung des Fahrrads sind Männer und Frauen im höheren Alter in etwa gleichauf.

Pkw- und Führerscheinbesitz im Alter ¹⁶

- Nicht alle Haushalte besitzen ein Auto.
- Der Führerscheinbesitz gleicht sich an, aber viele Frauen haben noch keinen Führerschein.
- Frauen verfügen deutlich seltener über ein Auto.
- Frauen sind häufiger als Beifahrerinnen unterwegs.
- Frauen aller Altersgruppen gehen öfter zu Fuß und nutzen häufiger den öffentlichen Verkehr.
- Männer sind weiterhin die überwiegenen Pkw-Nutzer.



¹⁶ Die Verhältnisse sind in Deutschland und Österreich sehr ähnlich. Siehe auch Verkehr in Zahlen (BMVIT 2011) und Mobilitätsbericht Deutschland MiD 2008 (http://mobilitaet-in-deutschland.de/02_MiD2008/index.htm)

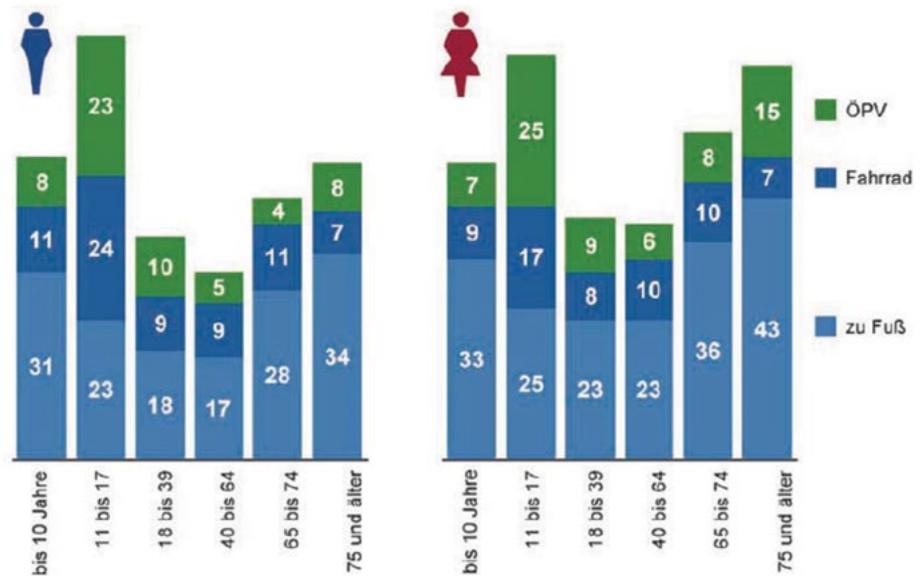


Abbildung 9: Modal Split-Anteile von nicht-motorisiertem Verkehr und öffentlichem Verkehr nach Geschlecht und Altersklassen (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie BMVIT und walk-space.at 2012, S.31)

Das Mobilitätsverhalten verändert sich mit dem Alter aufgrund des Lebensrhythmus im Ruhestand und der Tätigkeiten, die im Alter (nicht mehr) ausgeübt werden. Die Wege werden weniger und kürzer, die Mobilitätsw Zwecke ändern sich ebenfalls.

Wegezwecke und gewählte Verkehrsmittel

Durch das Eintreten in den Ruhestand fällt ein wichtiges Motiv für die Mobilität weg: der Arbeitsweg. Daher nimmt die Zahl der Außer-Haus-Wege ab. Durch den Wegfall der Arbeitswege steigt der Anteil anderer Wegezwecke aber, weil ältere Menschen anderen Beschäftigungen nachgehen:

- Versorgung: Einkaufswege
- Dienstleistung: Arztwege, Wege zur Gesundheitsvorsorge
- Freizeitaktivitäten: Freizeitwege zu kulturellen, sozialen und gesellschaftlichen Aktivitäten, Naherholung, Besuche und Treffen
- Begleitaktivitäten
- Wochenendausflüge und Reisen

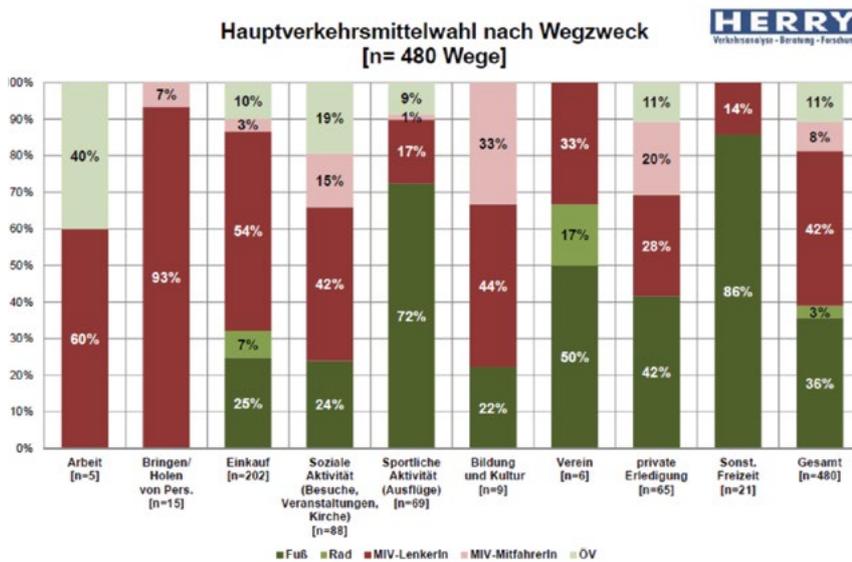


Abbildung 10: Hauptverkehrsmittelwahl nach Wegzweck (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie BMVIT 2011, S.45)

In Abbildung 10 ist dargestellt, welche Verkehrsmittel für bestimmte Wegzwecke bevorzugt werden. Der Pkw hat einen großen Anteil auf dem Arbeitsweg und wenn Personen gebracht oder abgeholt werden. Auch für den Einkauf ist er ein beliebtes Verkehrsmittel und wird von mehr als der Hälfte aller SeniorInnen, die einen Pkw besitzen, dafür verwendet.

Zufußgehen ist das beliebteste „Verkehrsmittel“ für sonstige Freizeit- und sportliche Aktivitäten, genauso wie für Vereinstätigkeiten und private Erledigungen.

Der ÖPNV wird vor allem für Arbeitswege gewählt, 40% davon werden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Das Fahrrad spielt bei älteren Menschen eine untergeordnete Rolle. Wenn es zum Einsatz kommt, dann hauptsächlich für Vereinstätigkeiten und den Einkauf.

Best Practice: Lastenräder (Karlsruhe, Deutschland)

Das Lastenrad hat sich in einigen Altersgruppen bereits als Transportmittel etabliert. In Karlsruhe, Deutschland, wurde im Sommer 2015 im Zuge des Mehrgenerationenprojekts „Quartier am Albgrün“ eine Rad-Aktion durchgeführt. Das Stadtplanungsamt organisierte dafür Probefahrten mit einem Lastenrad. Diese Aktion weckte das Interesse einer SeniorInnengruppe aus dem Mehrgenerationenprojekt, woraufhin die SeniorInnen das Lastenrad ebenfalls testeten.

Genutzt wurde es für Großeinkäufe, als Unterstützung bei gemeinsamen Ausflügen und zur Entsorgung. Das Lastenrad kam bei den SeniorInnen so gut an, dass nun überlegt wird, ein gemeinsames Rad anzuschaffen. (Stadt Karlsruhe 2015)



Abbildung 11: Lastenrad in Wien (<http://www.aspern-seestadt.at/lastenrad/>)

Nahversorgung und Einkaufsmöglichkeiten

Es ist wichtig, die Infrastruktur an die Bedürfnisse der NutzerInnen anzupassen. Das Einkaufen bzw. die Nahversorgung haben dabei einen hohen Stellenwert: Ein Großteil der Wege, die ältere Menschen zurücklegen, betrifft die Versorgung. Daher ist es wichtig, dass Versorgungseinrichtungen (Supermarkt, Einkaufszentren, Dienstleistungen) auch fußläufig gut erreichbar sind.

Zustelldienste sind vor allem für nicht mehr mobile Menschen eine große Hilfe (wie z.B. Essen auf Rädern, Hauszustellung der Supermärkte etc.). Weitere Möglichkeiten für die Bereitstellung von Nahversorgung sind stationäre Supermärkte und mobile Versorgung, einige Beispiele finden sich in der Infobox.

Weil viele Großmärkte in der Peripherie nur mit dem Pkw erreichbar sind, ist in diesen Gebieten auch die mobile Versorgung ein großes Thema. Mobile Einkaufsmöglichkeiten, also die Sicherstellung der dezentralen Versorgung, können sehr unterschiedlich gestaltet werden. Idealerweise werden diverse Dienstleistungen gebündelt und gemeinsam angeboten. Diese Angebote kommen Menschen ohne Pkw zugute. Am häufigsten sind daher Alte und Hochbetagte betroffen, die nicht mehr selbst fahren können und/oder wollen. Sie finden durch mobile Angebote nicht nur eine Einkaufsmöglichkeit, sondern auch einen sozialen Treffpunkt.

Beispiel: Markttreff



Ein Beispiel aus Deutschland ist das Modell „Markttreff“. Das Kerngeschäft ist der Lebensmittelmarkt (mit Lieferservice), es werden aber auch weitere Dienstleistungen (Post, Lotto/Toto, Annahmestelle für Reinigung und Fotoservice, Internet-Zugang, Kopier- und Faxservice, Bankschalter) angeboten. Außerdem ist der Markttreff auch ein Treffpunkt mit Bäckerei, Stehcafé, Mittagstisch und Partyservice.

Beispiel: Lieferservice/Hauszustellungsdienst (organisiert vom Amt für Sozialplanung in Bozen)



Die SeniorInnen gehen selbstständig einkaufen, müssen diesen Einkauf allerdings nicht selbst nach Hause tragen – das erledigt der Hauszustellungsdienst. Die einzige Bedingung ist, dass die Einkaufsmenge das Ausmaß einer Kühltasche nicht übersteigt.

Bereits sieben Geschäfte beteiligen sich am Hauszustellungsdienst. Die Einkäufe, die vormittags von den SeniorInnen erledigt werden, werden am gleichen Tag bis 16:00 Uhr nach Hause geliefert. Einkäufe, die später gemacht werden, werden am Morgen des darauffolgenden Tages geliefert. (Stadt Bozen 2011)



Abbildung 12: Hilfe beim Einkauf und Lieferung bis zur Haustüre

Beispiel: **Einkaufstrolley** für alle Haushalte in der Seestadt Aspern¹⁷

Für alle BewohnerInnen der Seestadt ist dieser Einkaufstrolley im Willkommenspaket des Stadtviertels kostenlos enthalten. Damit können sie ihre Einkäufe bequem zu Fuß oder mit dem Rad erledigen, ohne schwer schleppen zu müssen. Praktischerweise kann der Trolley auch am Fahrrad angehängt werden.



Beispiel: **Supermarkt der Generationen** in Steinbach (Deutschland)¹⁸

2014 wurde in Steinbach ein Supermarkt der Generationen eröffnet. Damit Jung wie Alt den Supermarkt ohne Probleme nutzen können, wurde besonders auf Barrierefreiheit geachtet. Es sind weder Treppen noch Stufen vorhanden, damit auch Menschen mit Gehhilfen oder Rollstuhl ihre Einkäufe tätigen können, ohne bauliche Hindernisse überwinden zu müssen. Eine weitere Besonderheit liegt darin, dass die Regale und Vitrinen im Supermarkt andere Möbelmaße aufweisen als jene in herkömmlichen Supermärkten. So wurden etwa nur 1,40 m hohe Regale angebracht, damit diese auch wirklich gut erreicht werden können. Zudem sind die Gänge im Supermarkt breiter, um eine bessere Orientierung zu ermöglichen.



Beispiel: Konzept „**Stadt der kurzen Wege**“ (Stadt Graz)¹⁹

Ein lückenloses, komfortables und gut beschildertes Wegenetz soll die sichere Mobilität bis ins hohe Alter möglich machen. Die Stadt Graz hat in ihrer Mobilitätsstrategie in den Verkehrspolitischen Leitlinien 2020 einen Schwerpunkt auf die Stadt der kurzen Wege gelegt. Das Potential unterschiedlicher alternativer Mobilitätsformen soll mit diesem Konzept gefördert werden und die unterschiedlichen Aktivitäten der Menschen an verschiedenen Standorten unterstützen.

Dazu ist es notwendig, kompakte Siedlungsstrukturen zu schaffen, um die Zersiedelung zu verhindern und eine strukturell ausgewogene Durchmischung von miteinander verträglichen Nutzungen zu ermöglichen. Durch die Stadt der kurzen Wege soll die Nahmobilität in den Vordergrund rücken.

Für die Stadt der kurzen Wege ist auch der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes wichtig, um zum Beispiel Versorgungseinrichtungen gut erreichen zu können. Ebenso sind der Ausbau und die Instandhaltung von Fuß- und Radwegen von großer Bedeutung, da dadurch die Attraktivität der Nahmobilität gestärkt werden kann.

Besonders der Nahversorgungsbereich soll in möglichst fußläufiger Entfernung gesichert werden, denn dadurch werden die VerkehrsteilnehmerInnen auch motiviert, das Fuß- und Radverkehrsnetz zu nutzen. Nahversorgungseinrichtungen sollen ebenso gut an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen sein, um ein mehrfaches Umsteigen zu vermeiden und somit das Konzept der kurzen Wege erfolgreich zu verwirklichen.



¹⁷ Mehr dazu unter <http://www.aspern-seestadt.at/leben-arbeiten/mobilitaet/>

¹⁸ Mehr dazu unter <http://bit.ly/1TKSYmx> und <http://bit.ly/1U2UwkK>

¹⁹ Mobilitätsstrategie der Stadt Graz. Verfügbar unter <http://bit.ly/1QgDZtL> – S. 4

Zu welchen Tageszeiten sind SeniorInnen unterwegs?

Die Tagesganglinie zeigt sehr deutlich, dass Menschen am häufigsten am Vormittag unterwegs sind. Sie sind am Weg in die Arbeit oder zur Ausbildung (Schule, Kindergarten). Gegen Abend nehmen die Wege außer Haus stetig ab. Selten gibt es noch Freizeitaktivitäten, die nach 20.00 Uhr stattfinden.

Bei SeniorInnen verschieben sich die Tagesganglinien ein wenig – sowohl hinsichtlich der Aktivitäten als auch der Tageszeiten. Ältere Menschen bevorzugen die erste Tageshälfte, um ihren Beschäftigungen nachzukommen und Besorgungen zu erledigen (etwa ab 9.00 Uhr). Generell werden die Verkehrsaktivitäten später als bei Berufstätigen begonnen und auch früher wieder beendet.

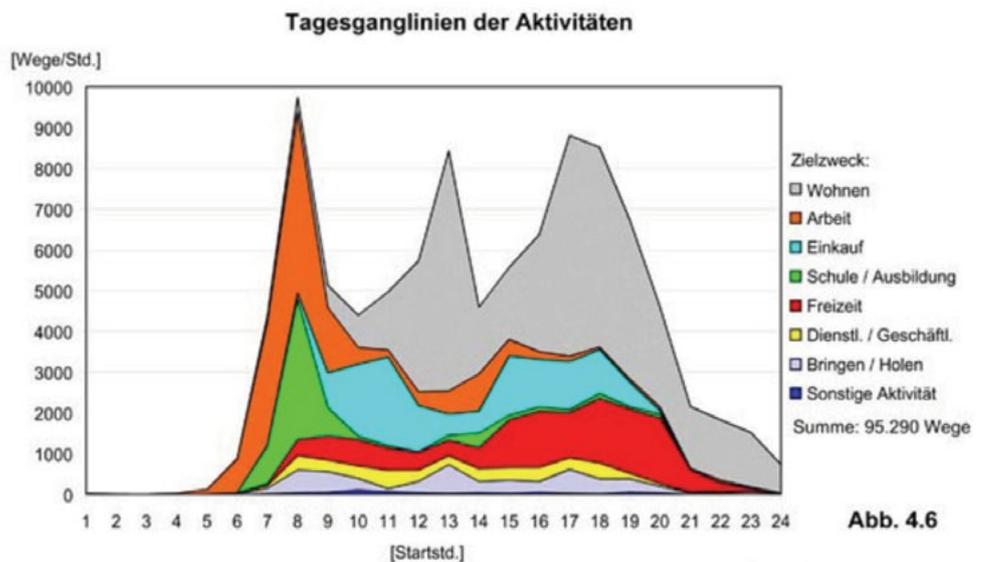


Abbildung 13: Tagesganglinien der Aktivitäten aller Altersklassen (<http://bit.ly/1ofRQnp>)

Geschlechtsspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten

Aufgrund der Aufgabenverteilung von Männern und Frauen, die maßgeblich von der Gesellschaft bestimmt ist, ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an das Verkehrsangebot. Obwohl sich die Rollenbilder verändern, hat das Geschlecht nach wie vor Einfluss auf das Mobilitätsverhalten.



Die „Feminisierung des Alters“ bezeichnet den Trend, dass Frauen aufgrund höherer Lebenserwartung im Alter zu einer dominierenden Gruppe werden. Das Geschlechterverhältnis verschiebt sich, wobei in Zukunft eine Annäherung der Lebenserwartungen zu erwarten ist.

Die verschiedenen Lebensaufgaben bewirken und bewirken ein unterschiedliches Wegeverhalten von Männern und Frauen:

- Frauen sind weniger automobil
- Frauen sind häufiger für Familienaufgaben zuständig: Betreuung und Mobilität von Kindern
- Frauen müssen öfter Berufs- und Privatleben vereinbaren
- Männer haben einen größeren Anteil am MIV und sind stärker von Folgewirkungen betroffen

Mittlerweile sind die Arbeitsteilung und die Aufgaben nicht mehr rein „Frauensache“ oder „Männersache“, weil sich Familienstrukturen und die Arbeitswelt ändern.

		Männer	Frauen
Mobilitätsform	Gehen	Gehen weniger, mit zunehmendem Alter aber mehr männliche Fußgänger. 40% der Einkaufswege werden zu Fuß zurückgelegt.	Gehen mehr, 55% der Einkaufswege werden zu Fuß zurückgelegt.
	ÖPNV	Nutzen den ÖPNV mehr, je älter sie werden.	Nutzen den ÖPNV mehr, mit steigendem Alter nimmt der Anteil zu.
	Fahrrad	Häufiger mit dem Rad unterwegs.	Weniger oft (1/5) mit dem Rad unterwegs.
	PKW	Nutzen den PKW viel, besitzen eher einen Führerschein. Sie sind seltener Mitfahrer.	Nutzen den PKW weniger häufig, besitzen weniger oft einen Führerschein. Sie sind häufiger Mitfahrerinnen.
Wege	Wegezweck und Wegekettens	Dienstwege; im Alter oft Freizeit- oder Begleitwege.	Begleit- und Versorgungswege; im Alter oft Einkaufswege.
Einstellung und Aktivitäten	Angst vor Kriminalität und Unfällen	Jeder Vierte ab 60 gibt an, Angst vor Kriminalität zu haben.	Die Befürchtungen steigen im Alter, jede Zweite ab 60 gibt an, Angst zu haben.
	Vermeidung	Sie haben ein geringes Vermeidungsverhalten.	Sie meiden Wege bei Glätteis und Schnee.
	Zufriedenheit	Männer sind tendenziell sehr zufrieden mit ihren Möglichkeiten der Mobilität. Sie sind weniger oft überfordert und wären gerne häufiger unterwegs.	Frauen sind weniger zufrieden mit ihren Möglichkeiten. Häufiger von Altersarmut betroffen.
	Aktivitätsgrad ab 65 Jahren	Legen mehr Wege (zwischen 2 und 3,5) zurück, sie sind länger außer Haus (87-69 Minuten), absolvieren dabei weitere Distanzen (20-30 km). Sie sind häufig aktiver (Freizeit, Ehrenamt).	Weniger Wege (2-3), eher Wegekettens (oft komplex!). Sie sind weniger lange außer Haus (50-75 Minuten) und legen kürzere Distanzen zurück. Sie sind oft in die Pflege von Angehörigen eingebunden.

Tabelle 4: Grundsätzliche geschlechtsspezifische Unterschiede im Alter (eigene Darstellung nach Limbourg und Matern 2009, S.341-342)

Sind SeniorInnen besonders gefährdete VerkehrsteilnehmerInnen? Verunfallen sie tatsächlich häufiger?

Bei der Analyse der Unfälle mit FußgängerInnen im Jahr 2011 zeigte sich, dass unter den tödlich Verunglückten die Altersgruppe 60+ mit 51% den größten Anteil hatte. Eine Zusatzerhebung zur Befragung von UnfallpatientInnen ergab, dass der Anteil an Personen im Alter 60+ bei Unfällen mit FußgängerInnen ohne Fahrzeugbeteiligung 46% betrug, bei einem Bevölkerungsanteil von 23% (KFV 2011). Die Bevölkerungsentwicklung lässt vermuten, dass die Anzahl der Unfälle dieser Art ansteigen wird.

Im Vergleich zu jüngeren Altersgruppen sind die Unfallfolgen viel schwerwiegender. Die häufigste Unfallart ist der Sturz: Nahezu ein Drittel aller SeniorInnen ist betroffen.



Beinahe 90% der Unfälle mit FußgängerInnen ohne Fahrzeugbeteiligung ereignen sich auf Gehwegen und Gehsteigen. Das zu vermeiden und diesen Anteil zu reduzieren, ist die Aufgabe einer umfassenden Präventions- und Vorsorgestrategie. Im Vergleich der Altersklassen ist der Anteil an verletzten FußgängerInnen in der Altersklasse ab 60 Jahren mit 25,5% nicht überdurchschnittlich hoch. Besonders problematisch sind Stürze: Von den über 65-Jährigen stürzt mehr als ein Drittel einmal pro Jahr, fast die Hälfte aller Menschen über 80 Jahren stürzt einmal oder auch mehrmals pro Jahr. Auslöser für einen Sturz ist in etwa einem Drittel der Fälle die Umwelt (siehe unten), ca. 17% der Sturzunfälle passieren

als Folge von Gang- oder Gleichgewichtsstörungen, weitere 15% infolge von Schwindel; bei 3% der Sturzunfälle sind Sehstörungen die Ursache.

Umweltbedingte Ursachen für Unfälle mit FußgängerInnen sind vor allem das Ausrutschen bzw. Stolpern auf Gehwegen, Ausrutschen bzw. Stolpern über den Randstein, Hektik/Eile/Unachtsamkeit oder auch Medikamenten- oder Alkoholeinfluss. Weitere Ursachen können unebene und zu schmale Gehwege, zu hohe Gehsteigkanten, Stolperfallen wie schlechte Pflasterung, Steine oder unzureichende Straßenbeleuchtung sein. Dazu kommen schlechte Witterung oder ungeräumte Fußwege, was vor allem im Herbst und Winter ein Problem ist. Jahreszeitlich variiert die Zahl der Unfälle mit FußgängerInnen bei SeniorInnen stark. In den Wintermonaten passieren deutlich mehr Unfälle als im Sommer.

Im Vergleich zu jüngeren Altersgruppen verunfallen SeniorInnen aber generell häufiger.

Welche Gefahrenstellen und/oder Barrieren werden besonders häufig wahrgenommen?

Nicht nur das tatsächliche Unfallgeschehen, sondern auch die eigene Wahrnehmung spielt eine große Rolle in der Mobilität älterer Menschen. Wenn sich jemand nicht sicher fühlt, verlässt er/sie das Haus nur mehr, wenn es wirklich sein muss. Dadurch vereinsamen ältere Menschen immer mehr und laufen Gefahr, sozial isoliert zu werden. Auch die kognitiven und motorischen Fähigkeiten werden schwächer, weil sie nicht ständig zum Einsatz kommen.

Fragt man ältere Menschen, welche Befürchtungen sie beim Gehen haben, wird häufig die Angst vor Stürzen und Unfällen genannt, die mangelnde Rücksichtnahme anderer VerkehrsteilnehmerInnen sowie die Angst vor Verbrechen und Belästigung. Ältere FußgängerInnen fürchten vor allem AutofahrerInnen, RadfahrerInnen und freilaufende Hunde.

Um dem vorzubeugen, sind bewusstseinsbildende sowie sensibilisierende Maßnahmen und vor allem die Präventionsarbeit wichtig. (vgl. Abschnitt „Präventive Maßnahmen“, ab Seite 63)

MOBILITÄTSBARRIEREN

Barrieren sind Ursachen oder Gründe, die jemanden davon abhalten, einen Ort zu besuchen. Sie können aber auch andere Funktionen haben und eine Person schützen, wenn es sich zum Beispiel um eine Mauer handelt, die nicht überwunden werden kann. Nicht nur die Mobilität, sondern auch Mobilitätsbarrieren sind vielschichtig und werden von Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen nicht als Hindernis wahrgenommen.

„Als Mobilitätsbarrieren gelten Ursachen und Faktoren, die der Nutzung von Verkehrsmitteln im Wege stehen und Mobilität beeinträchtigen oder verhindern. (Lubecki und Ruhm 2006, S.19f.) Solche Ursachen und Faktoren können sowohl bei den Personen als auch in der sozialen und physischen Umwelt identifiziert werden.“ (Hieber et. al 2006)

Was als Barriere bzw. Hindernis wahrgenommen wird, hängt von den persönlichen Einschränkungen und Ressourcen einer Person ab. Es gibt bauliche Barrieren, die vermieden werden können, indem sie umgangen werden und daher vom Passanten Umwege erfordern. Temporäre bauliche Barrieren sind zum Beispiel Baustellen. Temporär, aber nicht baulich, ist hingegen die Witterung. Eine soziale Barriere ist zum Beispiel die Exklusion von bestimmten Bereichen der Gesellschaft. Das kann durch ein fehlendes soziales Netz, aber auch durch fehlende finanzielle Mittel bedingt sein.

Wie werden Barrieren wahrgenommen?

Barrieren können je nach NutzerIn individuell stark variieren, ihre Wahrnehmung hängt stark von den körperlichen Voraussetzungen ab (**Subjektive Barrieren**). Als störend bzw. behindernd werden aber generell Elemente im Raum, die Organisation oder die bauliche Gestaltung empfunden, die Hindernisse auf dem persönlichen Weg darstellen (**Objektive Barrieren**). Auch Situationen und soziale Interaktionen können als Barrieren wahrgenommen werden.

Während für eine nicht mobilitätseingeschränkte Person eine etwas abgelegene Straßenquerung zwar lästig, aber nicht unüberwindbar sein mag, kann es für einen älteren und nicht mehr uneingeschränkt mobilen Menschen bedeuten, dass er/sie die Straße nur mit großer Mühe überqueren kann. Wenn die Einschränkungen größer werden, kann es sein, dass er/sie diese Kreuzung überhaupt meidet.

Bauliche Infrastruktur bzw. **gestalterische Barrieren** beziehen sich auf die Verkehrsumwelt, im engeren und im übertragenen Sinn.



Abbildung 14: Bauliche Barrieren reichen von zu hohen Gehsteigkanten und Stufen über Hindernisse im Bewegungsraum (Lawinstange und Mistkübel) und schlechtem Belag bis hin zu schmalen Gehsteigen (von li. oben nach re. unten)

Bauliche Barrieren (z.B. aufgrund von Stufen oder zu geringen Türbreiten) können nach den Bestimmungen des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes eine Diskriminierung darstellen und Schadenersatzforderungen nach sich ziehen.

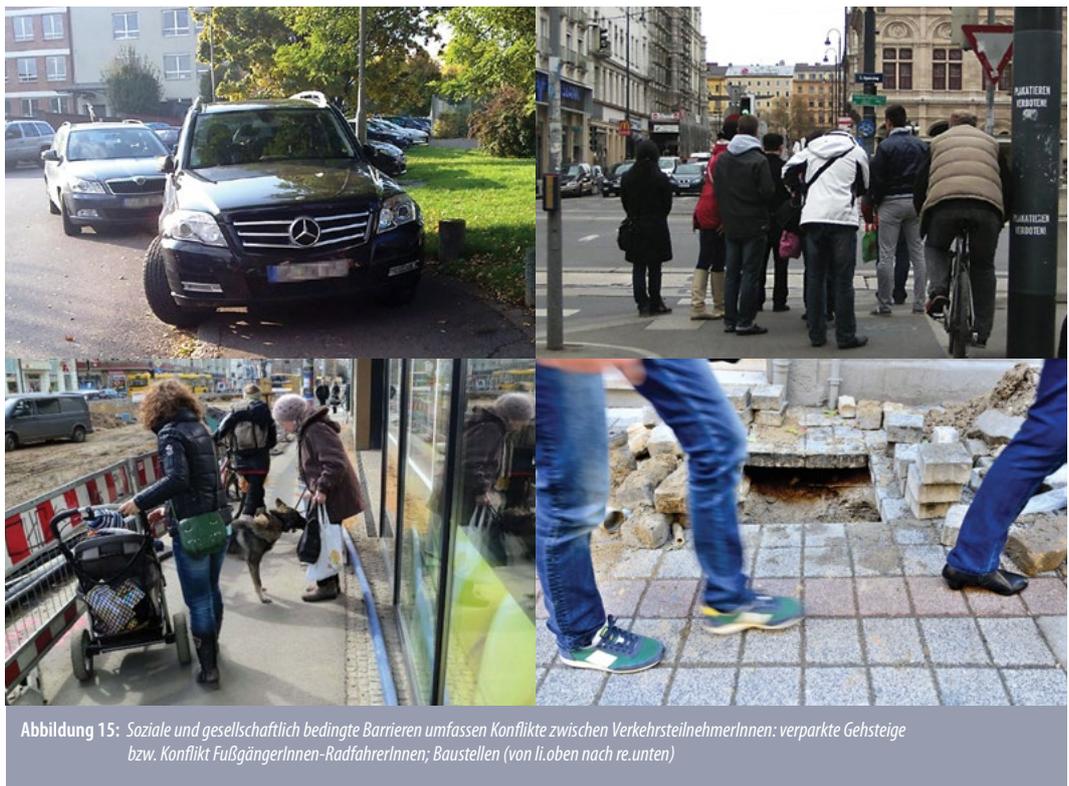


Abbildung 15: Soziale und gesellschaftlich bedingte Barrieren umfassen Konflikte zwischen VerkehrsteilnehmerInnen: verparkte Gehsteige bzw. Konflikt FußgängerInnen-RadfahrerInnen; Baustellen (von li. oben nach re. unten)

Organisatorische Barrieren beziehen sich auf die Verständlichkeit und Übersichtlichkeit.



Abbildung 16: Schilderwald, schlecht lesbare Bodenmarkierungen und Informationsüberfluss (von li. nach re. unten)

Umweltbezogene Barrieren umfassen sämtliche Situationen, die mit räumlicher Ausstattung oder Witterung zu tun haben.



Abbildung 17: Glatteis, schlecht geräumte Straßen, aber auch wuchernde Pflanzen können Barrieren darstellen. (von li. oben nach re. unten)

Eine mögliche Unterteilung der auftretenden Barrieren ist die folgende:

Bauliche und räumliche Barrieren	Mentale und soziale Barrieren
1) Städtebauliche Strukturen und Nutzungen	4) Soziale Nutzungen
	5) Sicherheit
2) Bauliche Ausführung von Gebäuden und Räumen	6) Information und Kommunikation
	7) Finanzielle Ressourcen
3) Ausstattung und Gestaltung	8) Zeitliche Festlegungen
	9) Gesetzliche Vorschriften
	10) Temporäre Barrieren

Tabelle 5: Unterscheidung zwischen baulich-räumlichen und mental-sozialen Barrieren (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung BMVBS 2012, S. 15)

Sind Barrieren immer auch Gefahrenstellen?

Für Menschen, die nicht (mehr) uneingeschränkt flexibel sind und nicht so einfach unmittelbar auf rasche Änderungen reagieren können, sind spontan auftretende Hindernisse nicht nur Barrieren, sondern manchmal Unfallverursacher oder „Stolpersteine“. Folgendes kann zu einem Hindernis werden:

Tragende Konstruktionselemente Streben, Verspannungen wie Sonnensegel, Markisen und andere Überdachungen	Sie verlaufen teilweise in Brust- oder Kopfhöhe. Problematisch sind sie, weil sie unterlaufen werden können, mit dem Langstock nicht ertastet werden können oder zu spät gesehen werden.
Absperrungen	Absperrungen sind häufig mit dünnen, meist silberfarbenen Drahtseilen markiert. Sie werden oft sehr schlecht erkannt, weil der Kontrast nicht gegeben ist.
Freistehende Elemente	An der Wand montierte, „freischwebende“ Elemente (z.B. Sitzgelegenheiten) sind ein Hindernis, weil sie erst erkannt werden, wenn man unmittelbar davor steht.
Temporäre Aufstellungen wie Gastgärten, Straßenmobiliar, Zeitungsstände, Werbetafeln und -schilder, Schneestangen	Sie sind im Bereich des Gehsteiges Hindernisse für RollstuhlfahrerInnen, Menschen mit Kinderwagen und für ältere Menschen. Sie blockieren den Weg und erfordern Umwege. Wichtig ist es, ausreichend Platz zu lassen, um Sichtbeziehungen möglich zu machen. Vor allem im Kreuzungsbereich ist es oft sehr störend und eine Sicherheitsgefährdung, wenn die Sicht versperrt wird.
Temporäre Hindernisse	Warenausräumungen und Mistkübel sind Behinderungen auf manchmal ohnehin sehr schmalen Wegen. Die Begegnung und/oder das Vorbeigehen werden dadurch teilweise unmöglich gemacht.
Fahrräder	Fahrräder, die entlang von Wegen und an Plätzen angehängt werden, sind oft Stolperfallen. Vor allem die Lenkstangen ragen oft weit in den Bewegungsraum hinein. Die wirksamste Maßnahme dagegen ist es, genügend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder anzubieten und dadurch den Gehsteig freizuhalten.
Ausstattungs- oder Gestaltungselemente	Wenn sie mehr als 15 cm in den Straßenraum hineinreichen, sollen sie mit einem Tastsockel am Boden gekennzeichnet werden (z.B. Mistkübel, Verkehrsschilder, Postkästen, Automaten etc.).
Scharfkantige, abstehende Konstruktionsteile	Können gefährlich sein, weil sie eine große Verletzungsgefahr bergen. Blinde und sehschwache Menschen sind besonders gefährdet, weil sie die Gefahr zu spät erkennen, um ausweichen zu können.

Tabelle 6: Temporäre Hindernisse und ihre Auswirkungen auf die Alltagsmobilität (Mondre et al. 2011, S.40 f)

ALTERSBEDINGTE MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN

Der Stellenwert und die Bedeutung von Mobilität ändern sich im Laufe des Lebens, weil diese immer auf der räumlichen, sozialen und kulturellen Ebene parallel abläuft. Die Gruppe der über 65-Jährigen ist körperlich, geistig, gesundheitlich und sozial gesehen so verschiedenartig, wie keine andere Altersgruppe. Ein großer Teil ist fit und mobil. Ebenfalls ein großer Teil ist gegenüber einer altersgerechten Gestaltung in der Straßenverkehrsinfrastruktur positiv eingestellt. Es gibt aber auch einen Teil in dieser Altersgruppe, der auf Hilfe angewiesen ist oder gar nicht mehr mobil ist. Unabhängig davon aber ist Mobilität „weit mehr als ein Mittel zur Fortbewegung (...), nämlich Freude und Selbstbestätigung, Teilhabe an der natürlichen Umwelt und soziale Kontakte, Unabhängigkeit und Wahlfreiheit und – speziell im fortgeschrittenen Alter – das Gefühl, noch ein vollwertiges Mitglied der Gesellschaft zu sein.“ (Mollenkopf & Engeln 2008, S.246)

Die in der untenstehenden Tabelle aufgezählten Einschränkungen geben einen Einblick bzw. Überblick über auftretende Alltagsprobleme bei der Fortbewegung (siehe dazu auch Abbildung 6 auf Seite 14). Diese reichen von leichter Betroffenheit (z.B. bei Eltern mit Kinderwagen oder Kindern) bis hin zu mittelschwererer und schwererer Betroffenheit (z.B. bei sehbehinderten oder blinden Menschen).

BenutzerInnengruppen mit eingeschränkter Mobilität	Häufige Alltagsprobleme bei Nutzung der Infrastruktur
BenutzerInnen mit Kinderwagen/ sperrigem Gepäck	Überwinden von Stufen/Treppen; ggf. angewiesen auf Hilfestellung durch Dritte beim Ein- und Aussteigen in bzw. aus öffentliche(n) Verkehrsmittel(n); zu gering bemessener Abstellplatz/keine Sitzgelegenheit für die (Begleit-)Person
Kleinwüchsige BenutzerInnen/Kinder	Erreichbarkeit von Armaturen, Bedienungstastern, Entwerter, Sprecheinrichtungen und Festhaltungsmöglichkeiten
Blinde BenutzerInnen	Auffinden der Ein-/Ausgangstür, Haltestelle, Bordsteinkante, Einstiegstür öffentlicher Verkehrsmittel, Entwerter, Automaten und Bedienelemente, öffentliches Telefon etc.; Erkennbarkeit von visuellen Informationen (Wegweiser, Fahr- und Liniennetzpläne); Auswahl der richtigen Linie/des richtigen Fahrtziels an zentralen Haltestellen; Verletzungsgefahr durch fehlende Orientierung (Abstürzen, Anstoßen), z.B. bei (Tages-)Baustellen
Sehbehinderte BenutzerInnen	Je nach Schwere ähnliche Probleme wie bei blinden BenutzerInnen
Gehörlose BenutzerInnen	Verstehen von Informationen, die nur akustisch erfolgen; Gefährdung da akustische Warnsignale, Fahrgeräusche u. ä. nicht wahrgenommen werden können
BenutzerInnen mit Rollstuhl	Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Gebäuden, öffentlichen Wegen, Haltestellen; Einstieg in öffentliche Verkehrsmittel; Aufstellung in den Fahrzeugen; Erreichbarkeit von Bedienelementen; steile Rampen
Gehbehinderte BenutzerInnen	Je nach Schwere ähnliche Probleme wie RollstuhlbenutzerInnen
Greifbehinderte BenutzerInnen	Bedienen von Türklinken, Tastern, Entwertern, Automaten; Benutzung von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten
BenutzerInnen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung	Nichtverstehen von statischen und dynamischen Informationen bzw. Orientierungshilfen, Warnhinweisen, Fahr- und Liniennetzplänen
Hochbetagte NutzerInnen	Steigen von Stufen/Treppen und langes Laufen; eingeschränkte Standsicherheit; Umgang mit moderner Technik

Tabelle 7: Arten von Mobilitätseinschränkungen und daraus entstehende Alltagsprobleme (<http://www.stuva.de/uploads/media/direkt64.pdf>)

Im Alterungsprozess kommt es zu Veränderungen im neuronalen und kognitiven System, was sich negativ auf die Verkehrstüchtigkeit und die Sicherheit im Straßenverkehr auswirkt. Die physischen und mentalen bzw. kognitiven Veränderungen und ihre Konsequenzen für ältere VerkehrsteilnehmerInnen müssen bei der Gestaltung von öffentlichen Flächen berücksichtigt werden.

Die Alltagsprobleme älterer Menschen sind allerdings nicht nur körperlich bedingt. Problematische Situationen oder Konflikte können sich ergeben, weil die Bedienung oder Orientierung für ältere Menschen schwer verständlich ist, oder weil sie misstrauisch gegenüber neuen Technologien sind.

Den Betroffenen fällt es oft schwer, diese Veränderungen sich selbst und anderen gegenüber zuzugeben.

NACHLASSENDE MUSKELKRAFT

Bei älteren Personen lassen langsam, aber stetig die Kräfte nach. Der Mensch hat im Alter von 70 Jahren rund 30% der Muskelkraft und in etwa 40% der Muskelmasse verloren. (Mollenkopf & Engeln 2008, S.146) Die Skelettmuskulatur nimmt ab, weil sich die Gelenke verändern. Dadurch werden die Bewegungen langsamer und ungenauer ausgeführt. Oftmals bewegen sich die betroffenen Personen auch immer weniger.

Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten

Auftretende Störungen im Muskelapparat sind zum Beispiel kürzere Schrittlängen, langsames Gehen, weniger Fußabhebung vom Boden, Gangasymmetrien. Die Ursachen dafür sind sehr unterschiedlich, sie reichen von Gelenkproblemen und Durchblutungsstörungen bis hin zur Sturzangst.

Da gleichzeitig mit der nachlassenden Muskelkraft meistens auch die Reaktionszeit langsamer wird, führen neue, ungewohnte Situationen schnell zu Überforderung, weil es nicht mehr so einfach ist, sich einen Überblick zu verschaffen und flexibel zu reagieren.

SEHEN

Die Sehkraft lässt altersbedingt nach, das betrifft fast alle Menschen. Man sieht nicht mehr alles genau (gestochen scharf), ungünstige Lichtverhältnisse wirken sich stärker aus als bisher und Abstände können nicht immer richtig erkannt werden. Zu den häufigsten Erkrankungen gehören die Altersweitsichtigkeit und der graue Star (Trübung der Linse). Dabei nimmt die Sehschärfe ab, gleichzeitig steigt aber die Blendungsempfindlichkeit. Meistens wird der graue Star operativ behandelt, um die Sehkraft wiederherzustellen.

Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten

Weitsichtigkeit führt dazu, dass Texte (Fahrpläne, Informationen, aber auch Wegweiser) aus der Nähe nur mit Mühe oder mit Brille gelesen werden können. Dadurch fällt es schwer, visuelle Informationen aufzunehmen und Distanzen richtig einzuschätzen. Auch das Gesichtsfeld kann sich verändern: Das Auge stellt sich langsamer auf Bewegungen oder unterschiedliche Lichtverhältnisse ein, zum Beispiel in der Dämmerung oder Dunkelheit.

Dadurch erhöht sich die Stolpergefahr, weil Höhenunterschiede nicht gut wahrgenommen bzw. richtig eingeschätzt werden können.

HÖREN

Auch das Gehör wird mit fortschreitendem Alter zumeist schlechter, wobei aber nicht alle Frequenzen des Hörspektrums gleichermaßen betroffen sind. Meistens sind höhere Frequenzen stärker betroffen, die nur mehr leise oder gar nicht mehr gehört werden können.

Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten

Das nachlassende Hörvermögen schafft Probleme bei der Lokalisierung von Geräuschquellen bzw. Schwierigkeiten beim Filtern von Geräuschen, wie zum Beispiel das Heraushören von Stimmen. Die akustischen Informationen geben aber, wie auch das Sehfeld, nähere Auskünfte zum Verkehrsumfeld.

Außerdem hängt der Gehörsinn mit dem Gleichgewichtssinn und der Balance zusammen und beeinflusst daher die Trittsicherheit bzw. die Fortbewegung. Störungen des Gleichgewichtssinnes können zu Gangstörungen und im schlimmsten Fall zu Stürzen führen.

SCHWINDEL

Schwindel, der tagsüber auftritt, verunsichert ältere Menschen und führt dazu, dass die betroffenen Personen nur ungerne außer Haus gehen. Bei auftretendem Schwindel können Personen auch Schwierigkeiten haben, eine Person oder einen Gegenstand genau anzusehen.

Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten

Als VerkehrsteilnehmerInnen sind von Schwindelanfällen betroffene Menschen oft sehr langsam und unsicher unterwegs. Wenn man auch untertags zu Schwindel neigt, sind Sitzmöglichkeiten sehr wichtig. Wenn der Schwindel bereits zum Alltag gehört, ist zum Beispiel ein Rollator ein geeignetes Hilfsmittel.

Beträchtliche Schwierigkeiten bereiten große Straßenkreuzungen und Einstiegsstellen mit Höhenunterschieden, die überwunden werden müssen. Die betroffenen Personen sind langsamer unterwegs, weil sie öfter Pausen einlegen müssen und nicht mehr so rasch vorwärts kommen.

BEWÄLTIGUNGS- UND KOMPENSATIONSSTRATEGIEN IM UMGANG MIT BARRIEREN

Im Verlauf des Alterungsprozesses ist es wichtig, dass Kompetenzen erhalten bleiben. Alle Kompetenzen zusammen gesehen führen dazu, dass Gewinne und Verluste ausgeglichen werden können. Das bedeutet, dass Menschen auch noch im höheren Alter lern- und anpassungsfähig sind. Oft ist der Adaptionsdruck sehr hoch, weil sich die Lebensumstände ändern und eine Umstellung notwendig machen. Die Gründe dafür können vielfältig sein, wie zum Beispiel der Übergang vom Berufsleben in die Pension, Krankheit, Tod von Angehörigen. Andererseits gibt es Kompetenzen, die einfach verloren gehen und kompensiert werden müssen.

Welche Arten der Kompensation gibt es?

Die Kompensation von Mobilitätseinschränkungen ist umso erfolgreicher, je mehr physische und soziale Ressourcen genutzt werden können. Um „erfolgreich“ altern zu können, ist die Mobilität ein Schlüsselfaktor. Sie nimmt objektiv (Möglichkeiten bzw. Verkehrsangebot) und subjektiv (Selbsteinschätzung) gesehen Einfluss auf die Lebensqualität und Teilnahme am Leben. (Mollenkopf und Engeln 2008, S.245)

Um mobil zu bleiben, können unterschiedliche Strategien angewendet werden, wie etwa die Wahl von alternativen Zielen oder anderen Wegen, um diese zu erreichen. Die Art der Kompensation hängt immer von der Person und der Situation ab. **Kompensationsstrategien** sind nicht immer geplant und durchdacht, sie sind oft eine kurzfristige Reaktion auf bestimmte Situationen. Die Umstellung und Änderung von situationsbezogenem Verhalten ist aber leichter zu kontrollieren als Routinehandlungen, die stark automatisiert ablaufen.

Kompensation bedeutet laut Baltes und Baltes (1989) *„auf andere, vielleicht neue Ressourcen und Mittel zurückzugreifen, wenn die Erreichung eines Zieles mit den bisher verfügbaren Ressourcen nicht mehr möglich ist.“*

Für eine bewusste und gezielte Kompensation müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Wahrnehmung und Akzeptanz sich verändernder Fähigkeiten
- Erkennen und Auswählen der eigenen Möglichkeiten zur Kompensation
- Umsetzung der Kompensationsstrategien

Art	Ausprägung	Charakteristika
Technische Hilfsmittel	z.B. Sehhilfen, Fahrerassistenzsysteme	Technische Kompensation wird oft der Verhaltensänderung vorgezogen. Sie kommt v.a. bei älteren Menschen mit hoher Zahlungsbereitschaft vor.
Medizinische Hilfsmittel	Medikamente, physische Hilfsmittel	Ausgleich von Problemen oder Störungen ist dadurch möglich
Sozial-organisatorische Kompensationsstrategie	Unterstützung und Hilfe durch andere Personen Anpassung des Tagesablaufes	Begleitperson oder persönliche Betreuung als Unterstützung
Verhaltensmäßige Kompensation	Dinge weniger/anders ausüben	
Kognitive Kompensation (hängt eng mit motivationaler Kompensation zusammen)	Aufmerksamkeit, Vorsicht, Selbstreflexion erhöhen	Veränderung der psychischen Hintergrundbereiche, die für die Tätigkeit wichtig sind
Motivationale Kompensation	Ausgleich durch erhöhte Anstrengung	
„reaktive“ Anpassungssteigerung	Verbesserte Leistung durch eine höhere Anstrengung: Bei leichten Erschwernissen geschieht das oft reflektorisch.	
Emotionale, z.T. palliative Kompensation	Veränderung und Anpassung des Erlebens, der Präferenzen und der subjektiv festgelegten Wichtigkeiten	Veränderte Bedingungen passen sich an

Tabelle 8: Personenbezogene Kompensationsstrategien (eigene Darstellung nach Engeln und Schlag 2008, S.257f.)

Hilfsmittel können die Mobilität unterstützen und auch bei stärkeren Einschränkungen noch die Fortbewegung ermöglichen. Es überrascht daher nicht, dass mit dem Alter auch die Anzahl an Hilfsmitteln stark ansteigt: Jede(r) Dritte(r) unter den 80- bis 85-Jährigen benutzt einen Gehstock, Rollator oder andere Hilfsmittel.

Bei der **Restitution** wird dem Verlust, Fähigkeiten einzubüßen, aktiv entgegen gearbeitet. Eben diese Fähigkeiten werden bewusst öfter wiederholt, um dem Rückgang entgegen zu wirken bzw. ihn zu reduzieren. Besonders im Mobilitätsverhalten spielt aber das Sicherheitsrisiko eine große Rolle, das mit dem Verlust der Fähigkeiten ansteigt.

Es gibt gezielte Programme, um die Verkehrssicherheit älterer VerkehrsteilnehmerInnen zu fördern und ihnen die Möglichkeiten aufzuzeigen, wie sie sich in risikoreichen bzw. gefährlichen Situationen verhalten können. Die Reaktion muss entsprechend der noch vorhandenen Fähigkeiten erfolgen.

Die **Substitution** im Mobilitätsverhalten ist eine weitere Möglichkeit, um die gewählten Ziele weiterhin erreichen zu können. Diese reicht von veränderten Zeiten, Orten und anderer Verkehrsmittelwahl bis hin zum Einsatz von bestimmten Ausstattungsmöglichkeiten (z.B. nur Niederflurstraßenbahnen) und die Annahme von technischen bzw. sozialen Hilfen. Ziele, die ältere Menschen überfordern, werden vermieden, die Handlungsziele werden aber beibehalten.

Die Substitution ist der nächste Schritt, wenn Restitution nicht mehr ausreichend funktioniert.

Die **Selektion** zielt auf die Verminderung oder Veränderung von Handlungszielen ab. Der Verzicht auf bestimmte Handlungen und der damit verbundene Rückzug ist ein Verhalten, das im Alterungsprozess verstärkt auftritt. Das Verhalten zielt darauf ab, neue alternative Handlungsziele zu finden, weil aktuelle Ziele nicht mehr erreichbar sind. Diese Strategie kommt dann zum Einsatz, wenn die Substitution nicht mehr ausreicht, um die Mobilität zu erhalten. Die Mobilitätsziele verändern sich.

Die **Optimierung** wird eingesetzt, um neue oder bereits vorhandene Ziele zu erreichen. Die eingesetzten Mittel variieren nach den Besonderheiten der Person und den vorhandenen Ressourcen. Es geht um die Stärkung und Verfeinerung von Fähigkeiten und der Fertigkeiten, um diese gezielt einzusetzen. Strategien der Optimierung können das Üben von Fertigkeiten, das Nachahmen bzw. Imitieren von anderen oder auch Beharrlichkeit und zusätzliche Anstrengung sein.

Der **Disengagement-Ansatz** beschreibt das Aufgeben der inneren Ansprüche und widerspricht den erwähnten Zielen der Mobilitätserhaltung. Menschen, die von Mobilitätseinschränkungen betroffen sind, wenden zuerst die Strategien der Restitution und Substitution an, bevor sie ihre eigenen Ansprüche aufgeben. Allerdings kann das bewusste Verzicht auf ausgewählte Ziele in gewissen Situationen bereichernd für die Lebenssituation sein, weil man sich eingesteht, dass manches nicht mehr zu bewältigen ist.



Eine alters- und behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Raumes dient der Verbesserung der Mobilität und der Gewährung der Sicherheit. Denn Angst und Unsicherheit sind nicht zu unterschätzen: Etwa 20% der Menschen über 65 Jahren geben an, Angst vor einem Überfall zu haben. 60% davon haben tatsächlich schon einen Überfall erlebt.

Die Angst vor Stürzen wirkt sich stark auf das Mobilitätsverhalten aus und beeinflusst das Empfinden von Sicherheit bzw. Unsicherheit. Menschen schränken selbst ihre Mobilität ein, wodurch wiederum die körperliche Fitness abnimmt.

Wie setzen ältere Menschen als VerkehrsteilnehmerInnen Kompensationsstrategien ein?

- Erhöhte Aufmerksamkeit und Vorsicht, um die eigene Sicherheit zu verbessern
- Striktes Einhalten von Verkehrsregeln, um kein Risiko einzugehen
- Verschieben der Außer-Haus-Wege in ruhigere Tageszeiten, um Stresssituationen zu vermeiden
- Meiden von Außer-Haus-Wegen bei Dunkelheit und auf nicht bekannten Strecken

TIPP für PlanerInnen: Angsträume sollen vermieden werden

Das Bedürfnis nach Sicherheit variiert stark, je nach Altersgruppe. Jugendliche haben andere Anforderungen und Erwartungen an ihre Umgebung als Erwachsene mit Kindern und diese wiederum andere als SeniorInnen. In der Planung sollte man sich aber nach dem schwächsten Glied richten und ein umfassendes Konzept für sichere und attraktive öffentliche Räume für alle umsetzen.



Das kann durch folgende Maßnahmen realisiert werden:

- Geeignete Beleuchtung
- Übersichtlichkeit und Vermeidung von dunklen Ecken
- Räume beleben
- Vandalismus und Verschmutzung in den Griff bekommen

Hilfsmittel: Gehhilfen (REHADAT 2015)

Unterschiedliche Hilfsmittel und Gehhilfen können sowohl die inner- als auch außerhäusliche Mobilität von mobilitätseingeschränkten Personen fördern.²⁰ In Zukunft liegt ein großes Potential in der Weiterentwicklung und Verbesserung von Hilfsmitteln. Zu den unterschiedlichen Gehhilfen zählen zum Beispiel Gehstöcke und Rollatoren. Sie fördern die individuelle Mobilität und damit die selbständige Lebensführung von Menschen mit eingeschränkter Gehfähigkeit, indem sie

- Gangunsicherheiten ausgleichen,
- die Sturzgefahr vermindern,
- Stabilität und Balancefähigkeit erhöhen,
- individuelle Mobilität gewährleisten,
- eine aufrechte Körperhaltung unterstützen.

²⁰ Weitere Hilfsmittel sind z.B. Fahrräder in unterschiedlicher Ausführung (Lastenräder, eBikes) oder Tretroller, Orientierungshilfen (Blindenstöcke, elektronische Orientierungshilfen, akustische, taktile und visuelle Orientierungshilfen), Rollstühle oder auch spezielle Anpassungen von Fahrzeugen (an Sitz, Lenkrad etc.).

	Gehstöcke	<p>Gehstöcke gibt es aus unterschiedlichen Materialien (Holz, Leichtmetall, Stahl oder Carbon) sowohl für Links- als auch für Rechtshänder. Die meisten Handgriffe sind anatomisch gestaltet.</p> <p>Der Stab hat einen Gummipuffer am unteren Ende, der für Stabilität auf dem Boden sorgt.</p>
	Unterarmgehstützen	<p>Nach Verletzungen kommen häufig Unterarmgehstützen zum Einsatz, die das Gehen unterstützen. Sie reduzieren gleichzeitig die Belastung für Bein oder Fuß.</p> <p>Sie sind aus Leichtmetall (z.B. Aluminium) oder Kunststoff gefertigt, haben einen Handgriff und eine Armschale zur Führung des Unterarms und einen Gummipuffer am Fußende.</p>
	Achselstützen	<p>Achselstützen werden eingesetzt, wenn wegen fehlender Kraft in den Händen und Armen keine Unterarmgehstützen verwendet werden können. Sie haben einen Polster für den Achselbereich und den Handgriff und sind höhenverstellbar.</p> <p>Sie sind aus Leichtmetall oder Holz und haben einen Gummipuffer am Fußende.</p>
	Gehrahmen und Gehgestelle	<p>Gehrahmen und Gehgestelle werden vor allem in Innenräumen verwendet. Sie haben den Vorteil, dass sie eine gute Standfestigkeit haben und kippstabil sind. Durch die Gummikappen an den Füßen sind sie rutschfest. Sie sind höhenverstellbar.</p> <p>Entweder sind sie aus Aluminium oder Stahl angefertigt. Selten haben sie zwei Füße und zwei Rollen.</p>
	Rollatoren	<p>Der Rollator hilft, Unsicherheiten beim Gehen auszugleichen. Außerdem ermöglicht er die eigenständige Mobilität und verringert die Gefahr von Stürzen.</p> <p>Er besteht aus einem Rohrrahmengestell (Stahlrohr oder Aluminium) mit vier Rädern (Rollatoren) oder drei Rädern (Delta-Gehräder). Es gibt Handgriffe mit Bremsen, einen Sitz oder eine Ablagefläche sowie ein Tablett und einen Korb.</p>
	Gehwagen	<p>Ein Gehwagen wird eingesetzt, um Gangunsicherheiten auszugleichen. Gehwagen bieten dem Nutzer/der Nutzerin mehr Stabilität als Rollatoren und werden auch für Gehübungen verwendet. Für Gehwagen lassen sich wenige gemeinsame Kriterien beschreiben, da sich die einzelnen Produkte stark unterscheiden (individuell durch Zubehör zusammengestellt). Die nachfolgende Beschreibung bezieht sich auf die häufigsten Merkmale der Produkte, sie ist jedoch nicht allgemeingültig.</p> <p>Er hat meistens vier Bodenkontaktpunkte (zwei starre & zwei schwenkbare Räder oder vier schwenkbare Räder mit Feststellmöglichkeit) und unterstützt eine aufrechte Körperhaltung, z.B. durch Auflagen für Unterarme/Achseln oder Thoraxringe.</p>
	Zubehör für Gehhilfen	<p>Für Gehhilfen gibt es zahlreiches Zubehör. Dieses erleichtert die Nutzung oder den Transport. Dazu zählen diverse Vorrichtungen wie Beleuchtung oder Blinklicht für den Schutz vor Witterung, Eisspitze, Schirme und Schirmhalter, Gehstockhalter oder Griffpolster für die Hilfsmittel.</p>

Tabelle 9: Gehhilfen und ihre Eigenschaften (eigene Darstellung nach <http://www.rehadat-hilfsmittel.de/de/mobilitaet/index.html>)

RECHTLICHE UND FINANZIELLE RAHMENBEDINGUNGEN DER BARRIEREFREIHEIT

Barrierefreiheit ist auf nationaler Ebene gesetzlich verankert, in erster Linie im Bundes-Gleichstellungsgesetz. Es gibt österreichweit keine offizielle Koordinationsstelle für die Interessensvertretung von SeniorInnen. In der Praxis werden Bedürfnisse von älteren mobilitätseingeschränkten und mobilitätsbehinderten Personen in einem Handlungsfeld, nämlich Barrierefreiheit, zusammengefasst. Prinzipiell ist das legitim, es treten nur bei genauerer Betrachtung große Unterschiede in den Anforderungen der NutzerInnen auf.

Die folgende kurze Übersicht über relevante Gesetzesgrundlagen soll die Orientierung über Zuständigkeiten und bestehenden Vorgaben erleichtern. Sowohl nationale Gesetze wie auch Standards und Gesetze, die für den Bereich der Barrierefreiheit berücksichtigt werden müssen, sind zusammengefasst.

Bundes-Gleichstellungsgesetz²¹

Mit 1.1.2006 ist das Behindertengleichstellungspaket in Kraft getreten. Dieses Paket umfasst

- das neue Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz,
- eine Novelle zum Behinderteneinstellungsgesetz und
- eine Novelle zum Bundesbehindertengesetz.

Bauliche Barrieren (z.B. Stufen oder zu geringe Türbreiten) können nach den Bestimmungen des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes eine Diskriminierung darstellen und Schadenersatzforderungen nach sich ziehen.

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen (aber auch Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände und Systeme der Informationsverarbeitung sowie andere gestaltete Lebensbereiche), wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Das Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz – BGStG) präzisiert Barrierefreiheit folgendermaßen: *„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung sowie andere*

²¹ Behindertengleichstellungsgesetz – BGStG <http://bit.ly/214g1Ud>

gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“



Der Nationale Aktionsplan Behinderung 2012–2020²² beinhaltet die Strategie der österreichischen Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention.

ÖNORMEN

Da jeder Mensch mit einer Behinderung oder Einschränkung individuelle Erfordernisse hat, können diese Normen nur Mindestanforderungen definieren. Normen sind oft Kompromisse, da sie viele, teilweise sehr unterschiedliche Bedürfnisse berücksichtigen. Sie müssen daher im Bedarf adaptiert werden und können unterschiedliche Umsetzungsformen aufweisen. Die hier aufgezählten Normen haben grundsätzlich nur empfehlenden Charakter. Sobald sie allerdings in die Bauordnungen der Bundesländer aufgenommen wurden (vgl. Kapitel ÖNORMEN, ab Seite iii), sind sie gesetzlich verpflichtend umzusetzen.

RVS: Richtlinien und Vorschriften für den Straßenverkehr

Die RVS beinhalten Vorgaben für die barrierefreie Gestaltung in unterschiedlichen Richtlinien, wie im Anhang zusammengefasst dargestellt wird. Dazu zählen die Gestaltung eines alltagsgerechten, barrierefreien Straßenraums, die behindertengerechte Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs und seiner Anlagen sowie die RVS für den Fußverkehr. (vgl. Kapitel RVS, Seite iv)

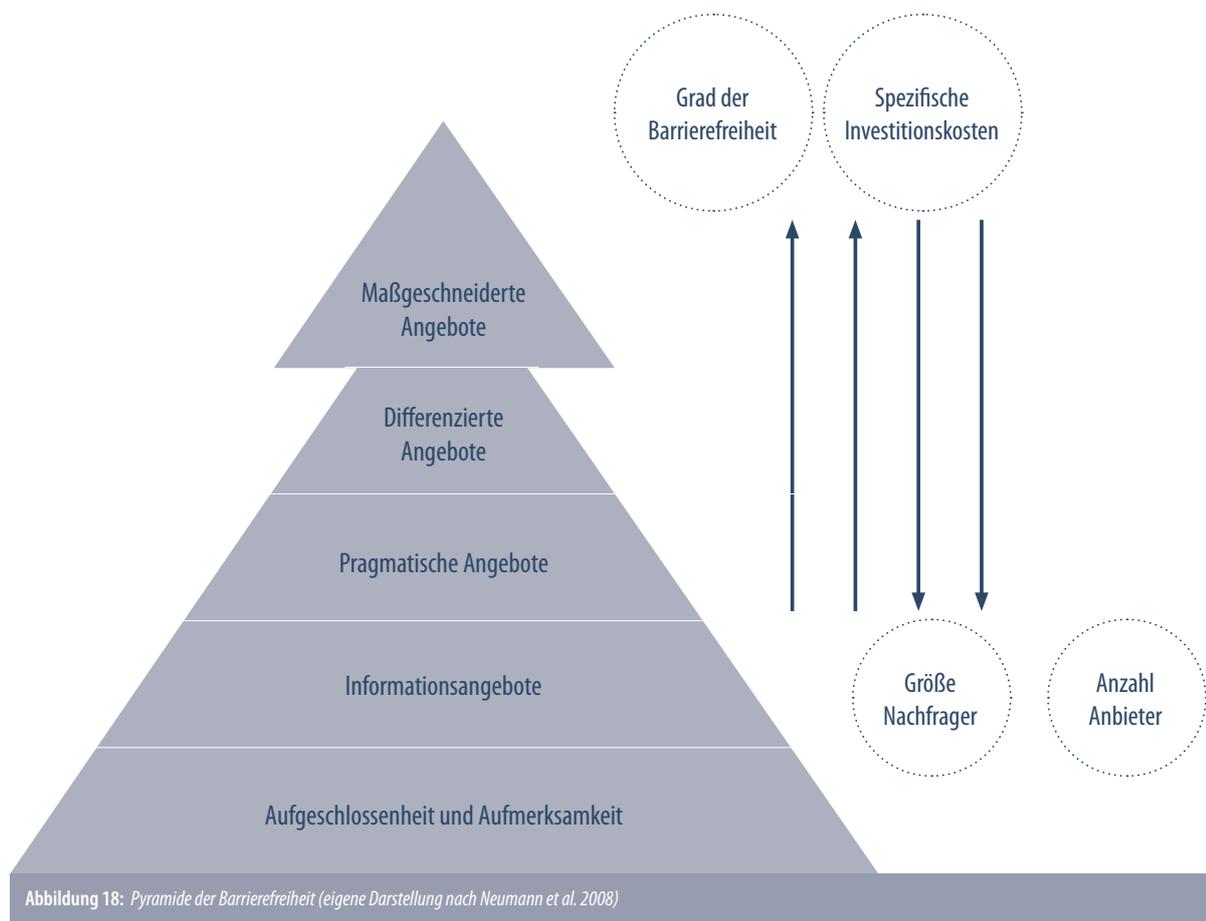
Auf die relevanten Inhalte der Baunorm sowie auf das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm wird im Anhang näher eingegangen.

²² http://www.sozialministerium.at/cms/site/attachments/7/7/8/CH2477/CMS1332494355998/nap_web.pdf

FINANZIELLE ASPEKTE DER BARRIEREFREIEN GESTALTUNG

Die Frage nach Kosten und Wirtschaftlichkeit, die für die barrierefreie Gestaltung anfallen, ist nicht einfach zu beantworten. Gestaltungsvorgaben sind als Teil der Projektkosten zu kalkulieren. Hier gibt es bei Um- und Neubauten oft Unklarheiten, was tatsächlich an zusätzlichen Kosten anfällt.

Je spezifischer das Angebot bzw. die Gestaltung ist, umso weniger NutzerInnen profitieren davon. Diese spezifische Maßnahme hilft aber einer Gruppe besonders, ihre Mobilitätseinschränkungen zu überwinden.



Es sollte aber eine Unterscheidung zwischen tatsächlich anfallenden Kosten und langfristigem Nutzen bzw. volkswirtschaftlichem Gewinn getroffen werden. Denn je größer die Gruppe der Nachfragenden ist, umso eher hat das Projekt Erfolg.

1. Kosten

Es fallen nur dann keine zusätzlichen Kosten für barrierefreie Gestaltung an, wenn ohnehin ein Umbau fällig ist. Nachträgliche Anpassungen sind mit etwa 3,5% der angefallenen Baukosten zu kalkulieren.

Eine Schweizer Studie²³ hat ergeben, dass die Mehrkosten für die Errichtung von barrierefreien Bauten um etwa 1,8% höher sind als für konventionelle Bauten.²⁴

2. Volkswirtschaftlicher Nutzen

Die Gruppe der älteren Menschen wird größer und sie besitzt eine Kaufkraft wie nie zuvor. Das Marktsegment, das die barrierefreie Gestaltung von Gebäuden und öffentlichen Flächen sowie barrierefreie Dienst- und Serviceleistungen für mehr Selbstständigkeit und Autonomie nachfragt, wird in den kommenden Jahrzehnten wachsen. Ältere und behinderte Menschen nutzen den öffentlichen Verkehr häufiger als andere Gruppen, auch das hat einen volkswirtschaftlichen Nutzen in Form von Gewinnen (9 Mio. jährlich²⁵) und Sicherung von Arbeitsplätzen.

Der Sektor des **barrierefreien Tourismus** birgt ebenfalls ein hohes Wertschöpfungspotenzial für Städte: Es werden zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen und die Zielgruppe auf mobilitätseingeschränkte Personen erweitert.

Voraussetzungen

Je nach Vorhaben und konkretem Projektinhalt gibt es unterschiedliche Fördermöglichkeiten bzw. Zuschüsse aus Mitteln von Ländern, Sozialversicherung oder Ausgleichstaxenfonds²⁶.

Ziel der Förderung investiver Maßnahmen ist es, für Unternehmen und gemeinnützige Einrichtungen einen Anreiz zu schaffen, bestehende Barrieren abzubauen.

Von einer Förderung ausgeschlossen sind Gebietskörperschaften und Körperschaften öffentlichen Rechtes. Auch gemeinnützige Einrichtungen, deren sonstige Kosten zur Gänze aus öffentlichen Mitteln getragen werden, können nicht gefördert werden.

²³ http://www.hindernisfrei-bauen.ch/beitraganzeigen_d.php?titel=Kosten#Beitrag209

²⁴ Ob das auf Infrastruktur bzw. Projekte in der Stadtplanung umzulegen ist, wird aber nicht erwähnt.

²⁵ Dieser Wert bezieht sich auf die genannte Schweizer Studie.

²⁶ Vgl. dazu freiraum-europa (2006): Barrierefreiheit für Alle, S.60f.

Folgende Arten von Maßnahmen können gefördert werden:

- Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit von Unternehmen oder Einrichtungen für Menschen mit Behinderung. Derartige Maßnahmen sind zum Beispiel die Errichtung einer Rampe, der Einbau eines (Treppen-)Liftes, die Errichtung von Behindertenparkplätzen oder die Errichtung von Leitsystemen für blinde und schwer sehbehinderte Personen.
- Maßnahmen, die auf die behindertengerechte Umgestaltung von Arbeits- oder Ausbildungsplätzen und Sanitärräumen abzielen.

**3. Förderungen²⁷ (für Unternehmen < 50 DienstnehmerInnen)**

- Der Betrieb muss sich in einem angemessenen Verhältnis (im Allgemeinen mit 50% von 100%) an den Gesamtkosten beteiligen.
- Die Höhe der gewährten Förderung richtet sich nach den Umständen des Einzelfalles und ist mit maximal EUR 25.000,- begrenzt.
- Für den gleichen Zweck von anderen Stellen gewährte Mittel sind bei der Bemessung der Höhe der Förderung aus dem Ausgleichstaxfonds entsprechend zu berücksichtigen.
- Eine Förderung für Neubauten ist nicht möglich.
- Wenn die Herstellung von Barrierefreiheit durch materiell-rechtliche Vorschriften zwingend vorgeschrieben ist (z.B. Apothekenbetriebsordnung, Qualitätsverordnungen der Österreichischen Ärzte- bzw. Zahnärztekammer), können derartige Maßnahmen ebenfalls nicht gefördert werden.

²⁷ Weitere Informationen dazu befinden sich im Anhang.

BARRIEREFREIHEIT IN DER PRAXIS

Wie sehen nun die konkreten Möglichkeiten zur Umsetzung von Barrierefreiheit aus? In diesem Abschnitt werden zu jedem Themenbereich einige Beispiele angeführt, um Ideen zu geben und um zu zeigen, wie vielfältig das Thema „Mobilität im Alter“ ist.

„Voraussetzung für das nachhaltige Beseitigen von Barrieren ist eine Gesellschaft, die erkennt, was denn nun alles eine Barriere für andere Menschen sein und darstellen kann. Dies wiederum basiert auf einem Verständnis von gesellschaftlichem Zusammenleben, das auf Bewusstseinsbildung darüber aufbaut, welche Barrieren Inklusion verhindern.“
(Nae 2013)

Die Maßnahmen, die beschrieben werden, sind in vier Themenbereiche aufgeteilt. Sie reichen von infrastrukturellen und baulichen über organisatorische bzw. regulative Maßnahmen bis hin zur Gestaltung von Information oder Präventionsarbeit.



Die Gestaltungsrichtlinien, die derzeit existieren, richten sich vor allem an Verkehrsinfrastruktur und Wohnbau, für den öffentlichen Raum (Außenbereiche!) gibt es keine ganzheitlichen Gestaltungskonzepte für Barrierefreiheit in der Stadt.

Tabelle 10 listet Beispiele auf, wie in der Verkehrstechnik und -planung eine altersgerechte Gestaltung erzielt werden kann.

TIPP für PlanerInnen

- Ziele präzise formulieren [spezifisch, messbar, aktionsorientiert, realistisch, terminiert = SMART] und ggf. messbare Zielwerte oder Reduktionspotential angeben, zum Beispiel Unfallvermeidung.

- Eine Evaluation ist idealerweise schon bei Projektbeginn vorgesehen.

- bei der Umsetzungsplanung von Maßnahmen empfiehlt sich eine Kombination unterschiedlicher Handlungsbereiche:



- | | |
|-------------------------|---|
| - Information | - Ressourcen, Potenziale und Fähigkeiten im Alter |
| - Öffentlichkeitsarbeit | |
| - Vernetzung | - Generationenbeziehungen |
| - Existenzsicherung | |
| - Wohnen | |
| - Öffentlicher Raum | - Gerontologische Zukunftsthemen |

Physische Veränderung	Verkehrsplanung und Straßenentwurf	Begleitmaßnahme
Nachlassende Mobilität	Erreichbarkeit gewährleisten („Stadt der kurzen Wege“) „Nahräumliche“ Funktionen stärken Direkte Wegebeziehungen Alternativen zur Automobilität unterstützen Aufenthaltsfunktionen lokaler Straßen stärken Zufußgehen attraktiver machen ÖV: Zugänge erleichtern, Wartemöglichkeiten Bedarfsorientierte Angebote Tür-zu-Tür-Anbindung	
Nachlassendes Sehvermögen	Annahmen zu Orientierungssichtweiten u.a. anpassen Optische Barrierefreiheit Lichtstärke und Kontraste	
Verringerte Fähigkeit zu Mehrfachtätigkeit, selektive und geteilte Aufmerksamkeit, nachlassendes Leistungstempo	Multiple Anforderungen vermeiden Gestaltung barrierefreier Informationsangebote Geschwindigkeiten v.a. in Wohngebieten und stark frequentierten Gebieten senken Beachtung des erhöhten Zeitbedarfs, z.B. Annahmen zur Gehgeschwindigkeit anpassen (Räumzeiten): ggf. Mittelinseln	Kognitive Trainings und Fahrtraining Programme und Anreize, aktiv in Übung zu bleiben
Höhere Beanspruchung, schnellere Überforderung und geringere Resilienz	Komplexe Anforderungen vermeiden Ruhegelegenheiten einplanen Kurze Wege beim Umsteigen in ÖV Haltestellengestaltung (Sitze, Beleuchtung) Umwegeempfindlichkeit Älterer einplanen	
Vermehrt erfahrungsbasiertes und erwartungsgesteuertes Handeln	Erwartungskonforme Gestaltung Stetigkeit des Straßenverlaufs Self-explaining roads	
Verringerte körperliche Beweglichkeit und Belastbarkeit	Barrierefreie Gestaltung Meidung von Umwegen Sicherheit für RadfahrerInnen (auch e-Bikes) baulich verbessern Mehr Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen Gehwegbreiten anpassen für Begegnungsfall Rollator-Rollator Schräge Einmündungen vermeiden (Nackensteifigkeit)	
Häufigere Erkrankungen und vermehrter Medikamentengebrauch		Aufklärungsarbeit zum Einfluss von Medikamenten auf die Verkehrsteilnahme
Negatives Altersstereotyp		Vorteile einer altersgerechten Gestaltung für alle Generationen betonen Bewusstseinsbildung: Vorurteile abbauen
Geringe Selbstakzeptanz von Altersveränderungen	Angstfreie Umgebungen schaffen	Bewusstseinsbildung bei Betroffenen: peer-to-peer-Austausch, Erfahrungsberichte (Testimonials) Thematisierung in der Öffentlichkeit
Angst, Unsicherheit		Schulungen zur Selbstverteidigung o.ä.

Tabelle 10: Altersbedingte Entwicklungen und der Straßenbau (eigene Darstellung nach Schlag und Beckmann 2013, S. 31-38)

Best Practice: ALTE für ALTE (Münster, Deutschland)²⁸

Bereits 1983 entstand das Projekt in Münster im Rahmen eines Gesprächskreises von SeniorInnen. Ziel des Projekts ist es, dass die ältere Generation ihre Anliegen selbst in die Hand nimmt. So entwickelten sich regelmäßige Treffen und zahlreiche seniorInnenspezifische Projekte.

Es werden Literaturkreise, Kino- und Theaterbesuche angeboten. ReferentInnen bieten Seminare zu den Themen Sterbe- und Trauerbegleitung, Umgang mit pflegenden Angehörigen, der ältere Mensch in der Scheidungsphase und Konfliktberatung an. Das Angebot reicht von selbstorganisierten Freizeitaktivitäten über Weiterbildungen bis zu diversen anderen Projekten und wird seit über 20 Jahren in Anspruch genommen. Dazu zählen beispielsweise:

- Besuchsdienst
- Betreuung von pflegenden Angehörigen
- eine Alzheimer-Gesellschaft und Hospizbewegung
- Gesprächskreise für trauernde Angehörige
- Sonntagsfrühstück für JUNG und ALT (SchülerInnen und StudentInnen begleiteten dieses Projekt)
- Treffen Alleinstehender am Heiligen Abend
- Nähstube und Hobbywerkstatt
- Seminar „Wohnen im Alter“ mit Beteiligung des Geschäftsführers

²⁸ http://muenster.org/alters-backhaus/?page_id=339

DER ÖFFENTLICHE RAUM UND ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN

Der öffentliche Raum sollte für alle StadtbewohnerInnen zugänglich und nutzbar sein. Besonders wichtig sind, vor allem für ältere Menschen, die öffentlichen Bereiche im eigenen Stadtviertel bzw. in der näheren Wohnumgebung. Daher ist es wichtig, dort dichte und angenehm gestaltete Wegenetze vorzufinden, entlang derer man sich auch aufhalten kann.

Was muss generell bei der Planung von öffentlichem Raum beachtet werden?

Eines der übergeordneten Ziele für Planungsvorhaben im öffentlichen Raum ist es, qualitativ hochwertige und attraktive Räume zu schaffen, die für alle zugänglich und nutzbar sind.

In der Publikation „Barrieren in Stadtquartieren überwinden“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, BMVBS 2012) sind die Herausforderungen beschrieben, vor denen PlanerInnen und EntscheidungsträgerInnen stehen:

- Image des Begriffes „Barrierefreiheit“
- Fehlendes Know-how
- Unterschiedliche AkteurInnen sind involviert
- Kostenfaktor des Umbaus
- Herausforderung Bestand und Denkmalschutz
- Problematik der Normierung: weder NutzerInnen noch Städte sind normierbar

In Wien/Österreich gibt es zusätzlich die Schwierigkeit, dass Daten über das Gehen und Verweilen in der Stadt und ihren öffentlichen Räumen erst seit Kurzem erfasst werden – es sind also generell erst wenige quantitative Informationen über die NutzerInnen vorhanden.

Es fehlen Leitbilder, Konzepte und die Routine im Planungsverfahren und in der Planungspraxis

Barrierefreiheit ist in der Planung nicht immer ein integraler Bestandteil eines ganzheitlichen Konzepts. Sie wird mitunter sogar als „Zusatzlast“ oder Stolperstein für das geplante Design gesehen. Es fehlt in der Stadt- und Verkehrsplanung oft ein interdisziplinärer Zugang zur Bewertung von Barrierefreiheit bzw. der verschiedenen Arten von Barrieren und es fehlen Lösungsansätze, um diese Probleme zu beheben.

Der öffentliche Raum ist ein Kernelement der Stadt und erfüllt eine wichtige integrative und kommunikative Aufgabe im städtischen Leben: Soziale Aktivitäten und die nicht-kommerzielle Nutzung können hier stattfinden. Deshalb muss er seiner Funktion als Ort der Begegnung, des Verweilens und des Kommunizierens gerecht werden.

TIPP für PlanerInnen

Generelle Anforderungen an ein attraktives Straßennetz sind ...



- ... eine einfache, übersichtliche Verkehrsführung und -gestaltung
- ... ausreichend Möglichkeiten zur Nahversorgung
- ... ausreichend Haltestellen (Ausstattung: witterungsbeständig, mit Sitzmöglichkeiten und Fahrplaninformation)
- ... Vermeidung von Barrieren und Umwegen
- ... laufende Instandhaltung von Gehwegen

Welche Abmessungen müssen beachtet werden, damit sich ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen sicher und bequem fortbewegen können?

Einschränkungen können mit unterschiedlichen Hilfsmitteln kompensiert werden. Diese erfordern aber mehr Platz als ein Mensch, der ohne Hilfsmittel als FußgängerIn unterwegs ist. Auch Personen mit Kinderwägen, großen Gepäckstücken oder einem Fahrrad, das sie schieben, benötigen mehr Platz. Daher muss die Dimensionierung des Bewegungsraumes ausreichend groß sein.

Die relevanten Normen und Richtlinien für barrierefreie Verkehrsflächen und öffentliche Räume beziehen sich meistens auf bestimmte Gestaltungselemente. Daher sind genaue Dimensionierungsvorgaben vorhanden, wie zum Beispiel die Durchgangshöhe bei Schildern.

Die **Bewegungsbreite** (Mindestbreite) ist bei der Dimensionierung von Türen, Gängen und Wegen zu berücksichtigen.

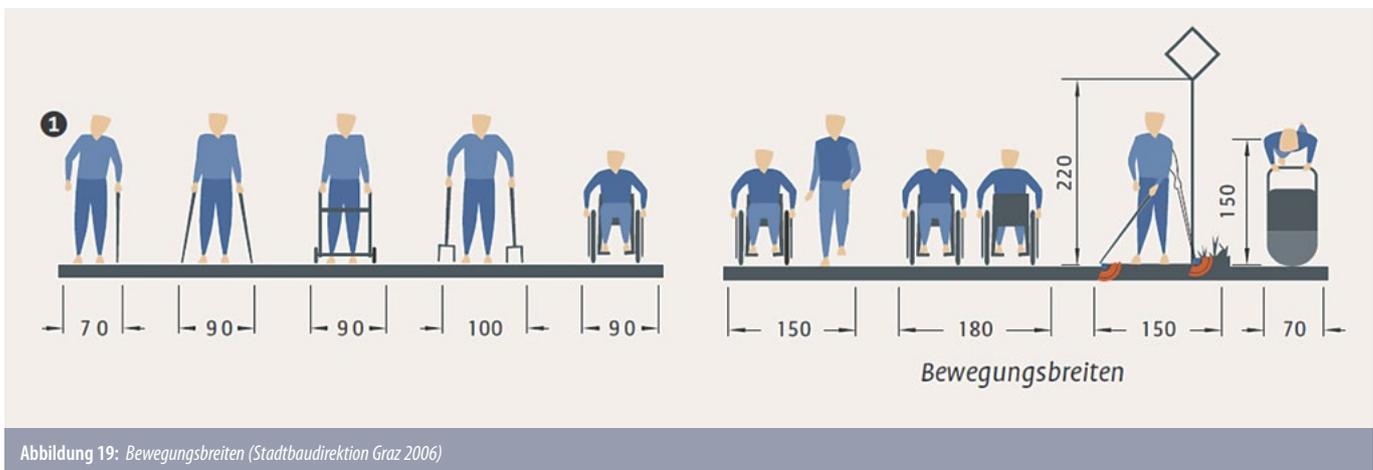
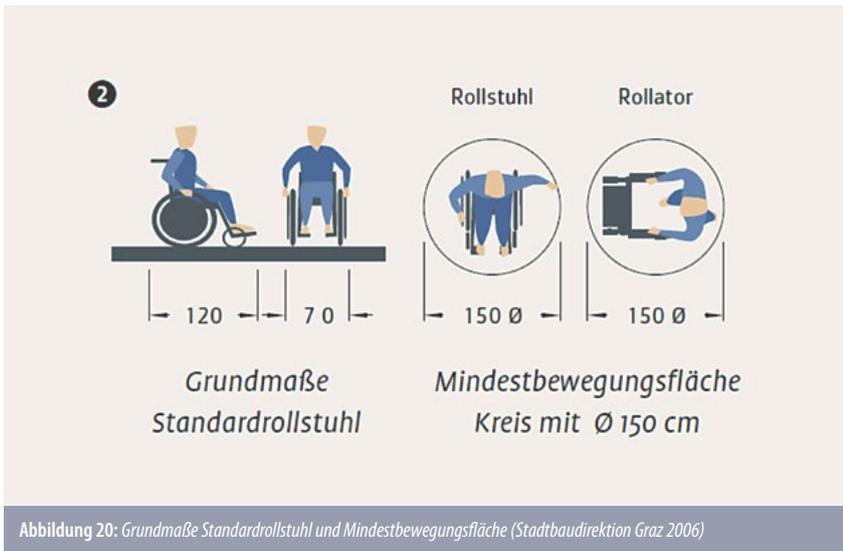
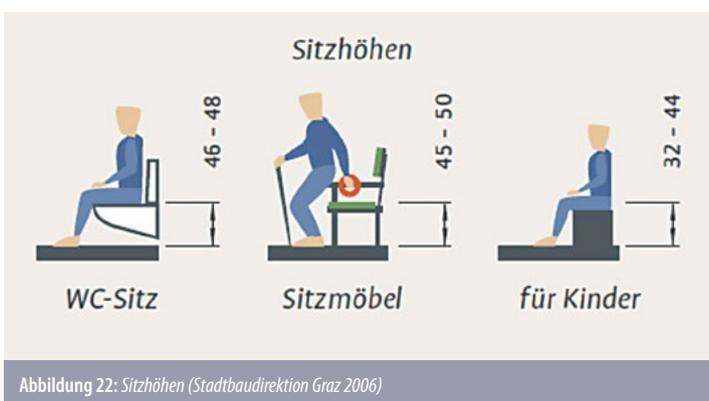
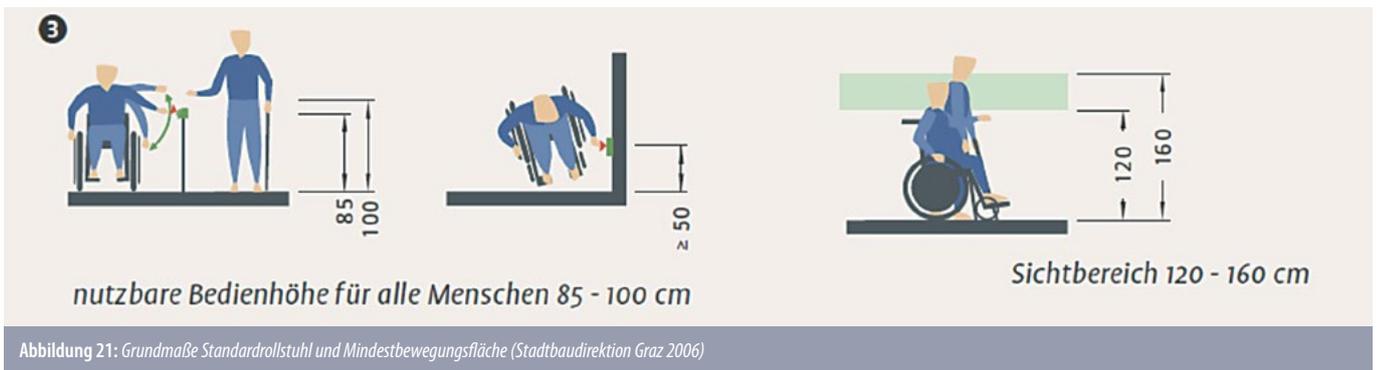


Abbildung 19: Bewegungsbreiten (Stadtbaudirektion Graz 2006)

Die **Bewegungsflächen**, die für die Mobilität notwendig sind, müssen sich an den Bedürfnissen von Menschen mit dem höchsten Raumbedarf orientieren.



Greif- und Sichtbereiche müssen so gestaltet sein, dass sie einen vernünftigen Kompromiss für alle betroffenen NutzerInnen darstellen. So soll die Bedienbarkeit von Werkzeugen, aber auch die Erkennung von Signalen und Informationen gewährleistet werden.



MOBILITÄTSFORM GEHEN

Gehen ist die ursprünglichste Form der Mobilität. Es ist nicht nur umweltfreundlich, kostengünstig und gesund, sondern auch einfach. Als Hauptverkehrsmittel spielt es vor allem bei älteren Menschen eine wichtige Rolle. Vorteile sind beispielsweise die positive Wirkung auf die Gesundheit und die Möglichkeit zur sozialen Inklusion und Interaktion.

Motive für und gegen das Gehen

Zufußgehen ermöglicht selbst im hohen Alter eigenständige Mobilität und Bewegung gleichzeitig: Fitness und alltägliche Wege werden miteinander kombiniert. Auch sehr alte und hochbetagte Menschen können sich zu Fuß oft noch autonom fortbewegen.



Die WHO empfiehlt, 10.000 Schritte am Tag zu Fuß zurückzulegen.

Was gefällt am Gehen?

(n=618 Befragte; Aspekte, die sehr oder eher zum Gehen motivieren)

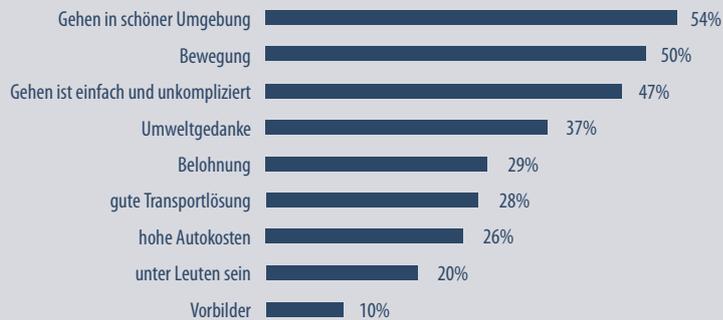


Abbildung 23: Was gefällt am Gehen? (Factum 2013)



Veränderungswünsche, die ebenfalls in der Studie „Was gefällt am Gehen?“ erhoben wurden, sind folgende:

- Breitere Gehsteige
 - Trennung von Geh- und Radwegen
 - Keine Unter- und Überführungen
 - Mehr Schatten durch Bäume (Baumalleen)
 - Mehr FußgängerInnenzonen
 - Vorrangschaltung bei Ampeln
 - Mehr Begegnungszonen und Shared Space
 - Erhöhung der Durchlässigkeit der Stadt durch das Öffnen von Höfen
 - Mehr öffentliche Plätze, v.a. in den Außenbezirken
 - Wasser bewusster als Element zur ästhetischen Gestaltung von Plätzen einsetzen
 - Mehr Mistkübel und Aschenbecher aufstellen
 - Mehr originelle Sitzgelegenheiten
 - Mehr SchülerlotsInnen und mehr Zebrastreifen
 - Verbesserung der Schneeräumung im Winter
 - Weniger Schanigärten auf Gehwegen
 - Autofreie Innenstadt
 - Rückbau von vierstreifigen auf zweistreifige Fahrbahnen
 - Reduzierung der Parkplätze
 - Erhöhung der ÖV-Intervalle
 - Beschleunigung des ÖVs durch Bevorrangung bei Ampelregelungen
- (Factum 2013)

²⁹ Das Hundekot-Problem in Wien wurde durch Kampagnen der FußgängerInnenbeauftragten Petra Jens gelöst.

Der **Masterplan Gehen**³⁰ wurde 2015 vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie präsentiert und ist ein Strategiedokument, das die Kooperationen zwischen Bund, Ländern und Gemeinden stärken und eine Aufwertung des Verkehrssystems bewirken soll. Darin werden Ziele (attraktives Gesamtverkehrssystem, Sicherheit, Gesundheit, Klimaschutz uvm.) sowie Potentiale und Barrieren für den Fußverkehr beschrieben sowie Handlungsfelder und Maßnahmen inkl. Zuständigkeiten angeführt.

Wie kann Gehen für ältere Menschen eine attraktive und sichere Fortbewegungsart sein/bleiben/werden?

Generell ist für FußgängerInnen die Gestaltung des Wegenetzes sehr wichtig, da sie sehr umwegeempfindlich sind und auf kleine Änderungen stark reagieren. Das Ziel einer altersgerechten Gestaltung ist die Schaffung eines „Komfortnetzes für FußgängerInnen“.

³⁰ Verfügbar unter <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/publikationen/masterplangehen.html>

Bauliche Maßnahmen

Bauliche Maßnahmen umfassen die Gestaltung der Infrastruktur und des öffentlichen Raumes. Dazu gehören auch Verkehrsflächen. In vielen Stadtzentren und Altstädten entstehen durch unebene Bepflasterung Probleme auf Plätzen und Straßen. Diese Probleme können zum Beispiel durch Gehstreifen mit ebener Oberfläche, Gehwegplatten oder manchmal auch Asphalt behoben werden. Die Beläge müssen taktile und optische Kontraste aufweisen, um als Leitlinien für Blinde und Sehbehinderte zu dienen. Sie sind stadträumlich verträglich, sogar in denkmalgeschützten Altstädten.

In erster Linie sind Gehsteigabsenkungen eine Maßnahme, um barrierefreie Gehsteige zu schaffen. Das ist bei Kreuzungen und an Stellen, an denen FußgängerInnen queren, besonders wichtig. Seit über 25 Jahren wird an der flächendeckenden Barrierefreiheit aller Gehsteigkanten gearbeitet. In Wien sind bereits rund 90% der **Gehsteige barrierefrei** gestaltet³¹. In der Regel wird auf 3 cm abgesenkt, manchmal auch auf 1 cm³². Trotzdem sind manchmal bereits abgesenkte Kanten zu hoch oder bestimmte Mittelinseln, auf denen sich Haltestellen befinden, nicht erreichbar.

Zusätzlich werden folgende Maßnahmen als besonders wirksam angesehen:

Verständlicher bzw. selbsterklärender Straßenraum

Da ältere Menschen häufig unter einem eingeschränkten Sehvermögen leiden, ist es sinnvoll, den Straßenraum durch **Kontraste** und **einfache Symbole leicht verständlich** zu machen. Die entsprechende Gestaltung kann – zumindest teilweise – die Sehschwäche kompensieren, indem Hindernisse und Niveauwechsel gut erkennbar gemacht werden. Insgesamt wird der Straßenraum besser verständlich.

Der Begriff der „selbsterklärenden Straße“ ist ein Gestaltungsprinzip, das für AutofahrerInnen, RadfahrerInnen und FußgängerInnen gleichermaßen anwendbar ist. Die Straßen vermitteln den VerkehrsteilnehmerInnen durch ihre Gestaltung, wie sie sich zu verhalten haben. Sie setzen ein eigenverantwortliches Verhalten voraus.

Durch Standardlösungen und Standardelemente kann der Straßenraum einfach umgestaltet werden, sodass die Orientierung und routinierte Verkehrsabläufe erleichtert werden. Die Routine im Mobilitätsverhalten ist vor allem für ältere Menschen wichtig, denn für sie sind neue, ungewohnte Situationen zunehmend eine größere Herausforderung.

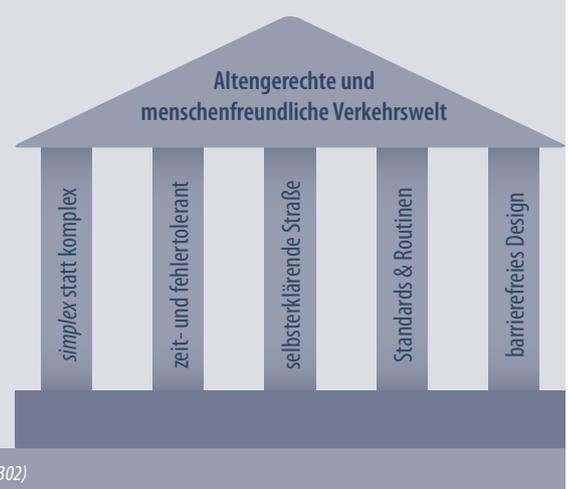


Abbildung 25: Fundament und Säulen einer altengerechten und menschenfreundlichen Verkehrswelt (Topp 2014, S.302)

³¹ Stand 2011, vgl. dazu <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/einrichtungen/gehsteige.html>

³² Das ist der Fall, wenn Kreuzungen und FußgängerInnenquerungen über ein Blindenleitsystem verfügen.

Best Practice: Design for All zur Mobilitätssicherung

Die Rücksichtnahme auf die schwächeren und eingeschränkten VerkehrsteilnehmerInnen ist für mobilitätsbehinderte Personen die Voraussetzung, um mobil sein zu können. Die Gestaltung von Verkehrsflächen und -angeboten nach den Prinzipien des „Design for All“ ermöglicht es Menschen mit unterschiedlichen Möglichkeiten und Mobilitätseinschränkungen, aktiv und mobil zu bleiben. Das heißt, die Angebote sind einfach überschaubar, verständlich und gut erreichbar.

Alle VerkehrsteilnehmerInnen profitieren von langsamerem Verkehr, übersichtlichen Straßenräumen und einfachen Verkehrsregeln.

TIPP für PlanerInnen



Bereits kleine Maßnahmen können große Unterschiede machen.

Den Straßenverkehr zu verlangsamen und zu vereinfachen ist eine der wirkungsvollsten organisatorischen Maßnahmen, um die Mobilitätsbedingungen älterer Menschen zu verbessern.

Entschleunigung des Verkehrs

Verkehrsberuhigende Maßnahmen, zum Beispiel durch die Ausdehnung von 30km/h-Zonen oder das Schaffen von Begegnungszonen.

Zusammenhängendes, komfortables, sicheres Netz für den Fußverkehr

Das Schaffen von strategischen Wegstrecken mit Vorrang für FußgängerInnen kann beispielsweise durch stadtbezirksübergreifende Routen mit konsumfreien Zonen und spielerischen Elementen umgesetzt werden. Geachtet wird besonders darauf,

- genügend Querungsstellen einzubauen,
- die Gehwege von parkenden Autos freizuhalten,
- die Infrastruktur zu pflegen (Vermeiden von Schlaglöchern etc.),
- für ausreichende Straßenbeleuchtung zu sorgen.

Gehsteige verbreitern

Zusätzlich zu den Gehsteigabsenkungen werden, nach Möglichkeit, Gehsteige verbreitert. Wenn es keine Möglichkeiten gibt einander zu begegnen, ist das Gehen auch nicht komfortabel, oder man muss Umwege in Kauf nehmen. Flächendeckend sollen daher beim Neu- und Umbau die Gehsteige auf 2 Meter verbreitert werden. Idealerweise findet man Ruhe- und Verweilzonen und die Dimensionierung erfolgt durch eine Dreiteilung des Straßenraums etwa im Verhältnis 3:4:3 (Seitenraum – Fahrbahn – Seitenraum).

Sichtbeziehungen verbessern

Die Fahrbahn zu überqueren ist für alte Menschen oft ein Hindernis oder ein Risiko, vor allem wenn es sich um mehrspurige Straßen handelt. Das Unfallrisiko ist hier deutlich höher, durch das Vorziehen von Gehsteigkanten kann das Sichtverhältnis aber deutlich verbessert werden. Gleichzeitig verkürzt sich die Strecke, die überquert werden muss. Ältere Menschen bevorzugen Übergänge, die durch Zebrastreifen gesichert sind.

Das taktile Leitsystem

Bodenmarkierungen oder auch spezielle Blindenleitsteine sind die Bausteine des Leitsystems. Eine gute Orientierung ist bei elf Leitstreifen möglich. Wenn Rillen quer zu den Leitstreifen vorhanden sind, bedeutet das eine Richtungsänderung oder das Ende des Gehsteigs. In bestimmten Fällen, zum Beispiel bei langen oder schmalen Schutzwegen, werden zwei Reihen Pflastersteine zusätzlich als Leitsystem verwendet.

Blindenleitsysteme und Poller

Sie sind ein Gestaltungselement, das blinden und sehbehinderten Menschen als Orientierungshilfe dient. Sie können sich mit Hilfe akustischer und/oder taktiler Leitsysteme orientieren. Taktile Leitlinien sind entweder mit den Füßen oder mit dem Langstock ertastbar. Akustische Signale an Ampeln geben Information zu den Rot- und Grünphasen.

Sichtbarkeit von Pollern

Nicht nur Poller, sondern auch Ampeln und Verkehrsschilder können für sehbehinderte Menschen Barrieren oder sogar Verletzungs- bzw. Unfallursachen sein. Silberfarbene, graue oder grüne Poller bilden einen schlechten Kontrast zur Umgebung im Straßenraum. Durch zusätzlich angebrachte rot-weiße reflektierende Streifen sind sie auch bei ungünstigen Lichtverhältnissen sichtbar.

TIPP für PlanerInnen: Angsträume sollen vermieden werden

Insbesondere der innerstädtische Verkehr erfordert hohe Aufmerksamkeit, weil Interaktion stattfindet, Regeln beachtet werden müssen und teilweise hohe Geschwindigkeiten auftreten.



Abbildung 26: Poller mit rot-weiß-roter Banderole
<http://bit.ly/22ca2AH>



Abbildung 27: Blindenleitsystem auf einer Straßenkreuzung
<http://bit.ly/1R26SXJ>

Mobilitätsfördernde Maßnahmen

Neben rein infrastrukturellen Maßnahmen sollen nun auch mobilitätsfördernde Maßnahmen beschrieben werden. Unterschiedliche Beispiele aus der Praxis sollen zeigen, wie vielfältig die Möglichkeiten sind, um aktive Mobilität zu fördern. Es wird empfohlen, ein Mobilitätskonzept zu entwickeln, das unterschiedliche VerkehrsteilnehmerInnen koordiniert.

Entwicklung eines gesamtheitlichen Mobilitätskonzepts

Das Konzept orientiert sich in erster Linie am Komfort (Verwendbarkeit, Effizienz, Zufriedenheit) der Gehenden, RadfahrerInnen und ÖV-NutzerInnen und fördert gleichzeitig die Einbindung des Umweltverbundes. Dazu gehört auch die Bereitstellung finanzieller Ressourcen für Fußverkehrsmaßnahmen.

Bewusstseinsarbeit und Informationskampagnen für den Fußverkehr

Das Bewusstsein soll dahingehend gestärkt werden, dass ein hoher Anteil an FußgängerInnen wesentlich zur Lebensqualität einer Stadt beiträgt und einen Mehrwert für alle hat.

TIPP für PlanerInnen



Die Straße als Lebensraum für alle begreifen.

Das geschieht dadurch, dass im Stadtviertel für eine ausgewogene Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit gesorgt wird. Generell sollten mehr Grünflächen im öffentlichen Raum, unter anderem mit Sitz- und Verweilmöglichkeiten geschaffen werden. Diese wirken sich positiv auf das Mikroklima aus und Bäume spenden Schatten.



Abbildung 28: Vom auto- zum nutzerInnenorientierten Stadtbild

SeniorInnenstadtpläne³³ sind einfach und klar gestaltet, wichtig ist die gute Lesbarkeit (Farbe und Schriftgröße sind zu berücksichtigen!). Orte, die für Se-

33 <http://60plus.vcd.org/fussgaenger-stadtplaene.html>

niorInnen wichtig sind, sollen hervorgehoben werden. Diese Stadtpläne können gezielt den Fußverkehr fördern, wenn sie angenehme und „grüne“ Wege, Abkürzungen durch Häuserblocks oder Sackgassen und verkehrsberuhigende Maßnahmen aufzeigen.

Zusätzlich besteht zwischen einem aktiven Lebensstil, sozialer Teilhabe und Gesundheit ein positiver Zusammenhang. Deshalb soll die wohnortnahe Mobilität älterer Menschen als Beitrag zur Bewegungsförderung und gesellschaftlichen Teilhabe gefördert werden.

Thematische Routen oder Wege können angeführt sein, mit unterschiedlichen PoI (Points of Interest, Orten von Interesse), die dadurch verbunden sind. Sie umfassen Tipps zum Gehen³⁴, zu Verhalten, Fitness und Sicherheit. Wird das gesamte Netz der öffentlichen Verkehrsmittel einschließlich aller (Bus-)Haltestellen hinzugenommen und in einem ausreichend großen Maßstab dargestellt, werden die Voraussetzungen geschaffen, um eine Stadt zu Fuß zu entdecken. Im Alltag, in der Freizeit oder als BesucherInnen einer Stadt soll ein Aha-Erlebnis möglich gemacht werden, dass Wege zu Fuß einerseits attraktiv und andererseits gar nicht so lang sind.

Best Practice: SeniorInnenstadtplan Märkisches Viertel (Berlin)³⁵ – „Hier will ich bleiben!“

Gemeinsam mit den SeniorInnen wurde der SeniorInnenstadtplan für das Märkische Viertel in Berlin entwickelt. Mit dem neuen Stadtplan soll der Zugang zu lokalen Angeboten transparenter werden. Ältere Menschen und ihre Angehörigen geben einen Überblick über alle ihnen wichtigen Anlaufstellen im Märkischen Viertel, inklusive Rufnummern für kritische Lebenssituationen und Hilfebedarf.

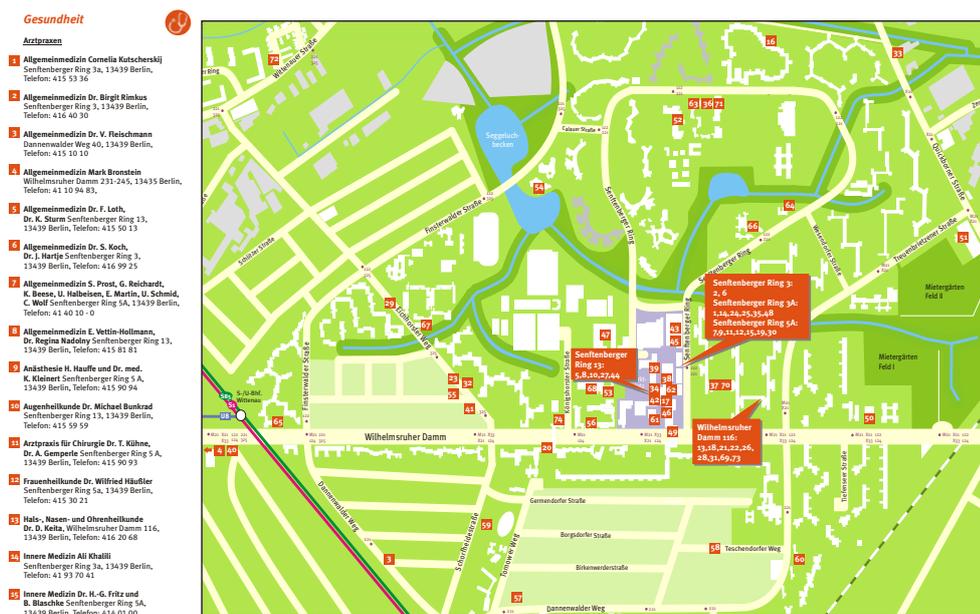


Abbildung 29: SeniorInnenstadtplan im Märkischen Viertel (http://www.gesobau.de/uploads/media/Seniorenstadtplan2_final.pdf)

34 <http://bit.ly/1TZeRsA>

35 <http://bit.ly/1Rnjz8d> und <http://bit.ly/1Rnje9W>

Best Practice: Jane's Walk³⁷

“Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody.” (Jane Jacobs)

Die Stadt- und Architekturkritikerin Jane Jacobs initiierte Walks in New York und Toronto, die auch nach ihrem Tod weitergeführt wurden und immer beliebter werden. Mittlerweile gibt es diese Walks auch in Wien und Amsterdam. Jacobs wollte den BewohnerInnen einladende Stadtteile zeigen und beweisen, dass Städte von und für Menschen geplant sind (Stichwort walkable neighbourhoods, urban literacy, and cities planned for and by people). Dazu gehört, dass man informiert ist, also die Grundkonzepte der Stadtplanung und die EntscheidungsträgerInnen kennt. Die Walks sind weniger als Vorträge gedacht, sondern als Gespräche, Diskussionen und Austausch, um Stadtteile zu erkunden. Walks sind eine Möglichkeit, mehr über Orte in der Stadt zu erfahren, um NachbarInnen und StadtbewohnerInnen kennenzulernen oder seine eigenen Erfahrungen weiterzugeben.

Spazierwegen³⁸

Die Mobilitätsagentur der Stadt Wien sammelt unterschiedliche Routen und Spazierwege, in der Stadt und im Grünen. Es werden Ideen geliefert, man kann aber auch seine eigene Route oder seinen Lieblings-Spaziergang eintragen. Außerdem gibt es auf der Website einen Spazierkalender mit Terminen für gemeinsame Spaziergänge.

The screenshot shows a website interface for 'Termin Details' (Event Details). The main content area displays information for a 'Grätzlspaziergang zu "Ruhigen Orten am Alsergrund"' on November 19, 2015, from 16:00 to 18:00. The location is Servitengasse 9, 1090 Wien. A detailed description follows, mentioning the route through the Servitenviertel and the Jewish cemetery. To the right, there is a calendar for November 2015 with the 19th highlighted. Below the calendar is a form titled 'Stellen Sie Ihren Termin online!' (Book your event online!) with fields for 'Von' (From) and 'Bis' (Until) in HH:MM format, and a 'Weiter' (Next) button.

Termin Details > Alle Termine

19. NOV Grätzlspaziergang zu "Ruhigen Orten am Alsergrund"
Spaziergang | von Leser Spaziergang

Servitengasse 9, 1090 Wien
19. November 2015, 16:00 – 18:00
<http://www.agendaalsergrund.at/kalender/-115.html>

Do. 19.11.2015 ab 16:00 Uhr
Treffpunkt: bei der Servitenkirche, Servitengasse 9, 1090 Wien

Der Spaziergang wird vom Architekturbüro mönkemöller und kreppel begleitet und führt uns diesmal – mit leider nur einem kleinen Blick – zum jüdischen Friedhof in der Seegasse (da der Friedhof derzeit saniert wird), dem Tennisplatz, der sich im gleichen Häuserblock befindet, durch die d’Orsaygasse, eine verkehrsberuhigte Gasse und zurück zum Servitenplatz mit dem Kreuzgang im Servitenkloster und der Peregrinikapelle. Da mit diesem Grätzlspaziergang durch das Servitenviertel, die Reihe Ihren vorläufigen Abschluss findet, freuen wir uns anschließend bei einem Glas Wein den Abend ausklingen lassen zu können! Begleitet werden wir ebenso wieder von Michael Bailer, von der Wiener Umweltschutzabteilung, ausgestattet mit geeichtem Schallpegelmessgerät. Werfen Sie doch auch einen Blick in die partizipative Online Karte, die im Rahmen der Gruppenarbeit entstanden ist. Sie enthält viele spannende Infos, die wir versuchen bei den Grätzlspaziergängen auch vor Ort zu erleben. Ergründen Sie mit uns oftmals unbekannte aber höchst spannende Orte! Sie sind herzlich eingeladen – kommen Sie einfach zum Treffpunkt.

Stellen Sie Ihren Termin online!
Planen Sie ein Straßenfest, eine Veranstaltung zum Fußverkehr oder einen Spaziergang? Hier können Sie Ihren Termin auf wienzufuss.at veröffentlichen.

Titel
Von Uhr
Bis Uhr

Abbildung 30: Beispiel für einen Grätzl-Spaziergang (<http://bit.ly/1SPINqv>)

³⁶ Der SeniorInnenstadtplan ist bereits in der 3. Auflage verfügbar und kann online heruntergeladen werden.

³⁷ <http://janewalk.org/information/cities/>; <http://janewalk.org/austria/vienna/?show=all>

³⁸ Mehr Informationen dazu gibt es unter <http://www.wienzufuss.at/alle-sinne/spaziergaenge/>

Gehcafé³⁹

Eine Initiative für das gemeinsame Gehen ist das sogenannte „Gehcafé“, veranstaltet von der Mobilitätsagentur. Unterschiedliche Wiener Grätzl und Themen können dabei vorgestellt und näher kennengelernt werden. Es werden Neuigkeiten und Informationen zum Fußverkehr ausgetauscht. Ein Spaziergang dauert eine Stunde, anschließend gibt es Snacks und Kaffee.⁴⁰



Abbildung 31: Gehcafé der Wiener Mobilitätsagentur (<http://www.wienzufuss.at/alle-sinne/geh-cafe/>)

TIPP für PlanerInnen

PlanerInnen sollen durch die Anwendung von Checklisten Schwachstellen erkennen und verbessern können. Empfohlen wird eine Kombination von SeniorInnenwegeplänen und FußgängerInnen-checks.



FußgängerInnencheck⁴¹

Die Erfahrungen von SeniorInnen sollen in Form einer gemeinsamen Stadtteilbegehung in die lokale Verkehrsplanung einbezogen werden: Dazu gehört die Untersuchung des Verkehrsraums auf Gefahrenpunkte und Barrierefreiheit, die Überprüfung der Zugänglichkeit von altersrelevanten Einrichtungen, die Erfassung aller Zugänge von ÖPNV-Haltestellen und der Haltestellen-Infrastruktur sowie das Erfassen von wichtigen Routen älterer Menschen.

Ein Ergebnis können SeniorInnenwegepläne sein, die wichtige Informationen für ältere FußgängerInnen zusammenstellen. Darin werden Hindernisse und Engstellen aufgezeigt, barrierefreie und gern genutzte Wege sowie Nahversorgungseinrichtungen eingezeichnet.

³⁹ <http://www.wienzufuss.at/alle-sinne/geh-cafe/>

⁴⁰ Die Mobilitätsagentur Wien bietet Informationen, Veranstaltungshinweise sowie einen Blog und Newsletter auf ihrer Homepage unter <http://www.wienzufuss.at/>. Details siehe auch Ausgewählte AnsprechpartnerInnen.

⁴¹ Audits und Checks zur Bewertung der Qualität von Fußwegen in Österreich werden z.B. vom Verein walk-space durchgeführt. Mehr dazu unter <http://www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck>

Best Practice: Checkliste „age-friendly cities“ (WHO 2015)

In dieser Checkliste der Weltgesundheitsorganisation werden unterschiedliche Themenschwerpunkte überprüft, die für die Lebensqualität und die aktive Teilnahme von älteren Menschen am öffentlichen und gesellschaftlichen Leben prägend sind:

- Außenbereiche und Gebäude
- Mobilität
- Wohnen
- Soziale Teilhabe
- Respekt und soziale Inklusion
- BürgerInnenbeteiligung und Beschäftigung
- Kommunikation und Information
- Gemeinschafts- und Gesundheitsdienstleistungen

Auch ein Schema zur Evaluation ist vorgesehen und kann mit dem Leitfaden heruntergeladen werden. Das Evaluationsschema kann ebenfalls selbst angewendet werden⁴².

Best Practice: Mobilitätskonzept in der Seestadt Aspern⁴³

Im derzeit entstehenden Wiener Stadtteil „Seestadt Aspern“ wird ein Mobilitätskonzept der anderen Art umgesetzt. Ganz bewusst wird der Bewegungsapparat Mensch in den Vordergrund gestellt. Durch kurze Wege und Entschleunigung wird das Augenmerk auf den Fuß- und Radverkehr gelenkt. Zudem wird ein optimaler Mix aus umweltfreundlichen und öffentlichen Verkehrsmitteln durch U-Bahn, Straßenbahn, Schnellbahn, Intercity und Busse angeboten.

Das Auto als Fortbewegungsmittel Nummer eins wird bewusst zurückgestellt, auch um mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu schaffen und um die Barrierefreiheit zu fördern. So wurde das sonst für Wien übliche Stellplatzangebot deutlich reduziert. Zum Beispiel gibt es nur mehr 0,7 Pkw-Stellplätze pro Wohneinheit sowie Sammelgaragen, um dies noch weiter zu fördern.

Zu diesem neuartigen Mobilitätskonzept gibt es viele kleinere Mobilitätsprojekte wie den Lastenrad-Verleih, um die BewohnerInnen dazu anzuregen, sich mehr zu bewegen.

Best Practice: Begegnungszone am Sonnenfelsplatz, Stadt Graz⁴⁴

Der Sonnenfelsplatz in Graz wurde nach zahlreichen Versuchen, die Verkehrssituation zu verbessern, im Jahr 2011 mit Hilfe eines intensiven BürgerInnen-Beteiligungsprozesses zu einer Begegnungszone umgestaltet.

Dabei wurde mit einem Blindeninstitut zusammengearbeitet, um die Begegnungszone blindengerecht zu gestalten. Niveauunterschiede wurden vermieden, die Fläche wurde durch Poller und Sitzgelegenheiten strukturiert, wodurch

42 Verfügbar ist der Evaluationsbogen unter <http://bit.ly/1PMk0xt>

43 <http://www.aspern-seestadt.at>

44 http://www.ivv.tuwien.ac.at/uploads/media/Begegnungszonen_Buchhart.pdf S.5f

ein imaginärer Fahrbahnrand geschaffen wurde. Eine farbliche Kennzeichnung am Boden soll helfen, sich trotz weniger Verkehrszeichen (vorher 33, nach der Umsetzung 14) am Platz zurechtzufinden.

Betritt man die Begegnungszone in Graz, kann wegen des hohen Verkehrsaufkommens zunächst eine gewisse Überforderung und Unsicherheit auftreten. Das ist allerdings gewollt, denn die Deregulierung soll bewirken, dass sich die Menschen vorsichtiger und aufmerksamer gegenüber anderen VerkehrsteilnehmerInnen und der Umgebung verhalten.



Abbildung 32: Shared Space / Begegnungszone am Sonnenfelsplatz in Graz (<http://www.walk-space.at> 2015)

Präventive Maßnahmen

Maßnahmen zur Bewegungs- und Gesundheitsförderung, aber auch die Gestaltung von sicheren Räumen und Umgebungen gehören zu den präventiven Maßnahmen. Diese können in Form von Trainings, gezielten Schulungen und Kursen stattfinden.

Regelmäßige Bewegung ist auch bzw. gerade im höheren Alter wichtig und die beste Sturzprophylaxe. Auch im fortgeschrittenen Lebensalter kann sich der körperliche Zustand verbessern. Ausreichende Bewegung ist daher nicht nur wichtig, um in Form und „fit“ für den Straßenverkehr zu bleiben, sondern auch, um generell Krankheiten vorzubeugen.

Schon 30 Minuten tägliches Gehen vermindert das Risiko, an Herz-Kreislauf-Störungen zu erkranken beträchtlich. Bewegung beugt Übergewicht und dadurch entstehenden Erkrankungen (wie z.B. Diabetes) vor. Lange Spaziergänge wirken Wunder für das Gedächtnis und beugen Demenz vor.



Bereits ein geringes Ausmaß an regelmäßiger Bewegung (Gehen) kann die Folgen des Alterns reduzieren. Die Muskelmasse baut ab dem 30. Lebensjahr ab, aber es ist nie zu spät, anzufangen. Ein Trainingseffekt ist auch noch im hohen Alter erkennbar.

Best Practice: Promote Walking Among Older People⁴⁵

(Donostia-San Sebastián, Spanien)

Gehen war in San Sebastián schon immer sehr populär, weil die Stadt einfach begehbar ist. Deshalb gehen die ansässigen SeniorInnen gerne spazieren, allerdings wählen sie häufig die gleiche Strecke. Um älteren Menschen das Gehen auch andernorts schmackhaft zu machen, organisierte die Gemeinde Donostia Spaziergang-Workshops speziell für ältere Menschen.

Mehr als 60 TeilnehmerInnen bis zu 85 Jahren nahmen daran teil, wobei auch Menschen aus der Umgebung eigens für die Exkursionen anreisten. Mit Hilfe von ExpertInnen des Club Vasco de Camping wurden Strecken festgelegt, bei denen besonderes Augenmerk auf Dauer und Steigungen gelegt wurde. Jeweils ein Workshopleiter/eine Workshopleiterin begleitete die Gruppen auf ihren Exkursionen und sorgte dafür, dass die Gruppe zusammenblieb und für alles gesorgt war.

⁴⁵ <http://www.aeneas-project.eu/?page=donostiameasure1>

Mögliche **Präventionsmaßnahmen** sind:

- Schwerpunkt **Gesundheit** – zum Beispiel SeniorInnenspaziergänge⁴⁶, Gesundheitstouren⁴⁷, Fitnessstationen im öffentlichen Raum⁴⁸, Fitness-Park für alle⁴⁹, generationenübergreifende Parkflächen
- Schwerpunkt **Prävention** – zum Beispiel Gymnastik zur Sturzprophylaxe⁵⁰
- Schwerpunkt **soziale Interaktion und intergenerationale Vernetzung** – zum Beispiel Begleitung beim Einkaufen⁵¹ oder auf anderen Wegen anbieten („SeniorInnenbegleiter“, auch von SeniorIn zu SeniorIn, also peer-to-peer), Besuchsdienste⁵², Zeitbankerl: zusätzliche Sitzbänke im Wohnbezirk⁵³

TIPP für PlanerInnen

Das Angebot von Freizeitprogrammen und Veranstaltungen kann sehr vielseitig, idealerweise aber auch eine Kombination mehrerer Themen sein.



Gezieltes Training für Koordination und Gleichgewicht

Übungen, die das Gleichgewicht trainieren, helfen den Menschen, sich sicherer zu fühlen und sich selbstbewusster fortzubewegen. Gleichzeitig beugen diese Übungen auch der Sturzgefahr vor, weil die Trittsicherheit verbessert wird. Begleitend können Schulungen und Trainings für SeniorInnen angeboten werden, in denen das Gleichgewicht, das sichere Überqueren von Straßen etc. geübt wird.

Mobil sein und bleiben

Um mobil zu sein, müssen ältere Menschen auf ein geeignetes Angebot an Mobilitätsservices zurückgreifen können. Obwohl sie oft etwas unsicher unterwegs sind, können bereits einfache Maßnahmen viel bewirken:

- SeniorInnenkurse mit Tipps zu Tickets, Fahrplänen und Nutzung der Transportmittel: Wie nutze ich die Öffis sicher? Welche Angebote gibt es überhaupt?
- Informationsmaterial für ältere Menschen zum Verhalten als VerkehrsteilnehmerIn: Die 8 goldenen Regeln⁵⁴; Informationsbroschüre „Zu Fuss im hohen Alter“⁵⁵
- Kampagne „Senioren aufgepasst! Wie bin ich sicher unterwegs“⁵⁶, die zur Sensibilisierung aller Altersgruppen beiträgt.
- Schulung des Personals im ÖPNV: Sensibilisierung und Verständnis für altersbezogene Mobilitätseinschränkungen

⁴⁶ Siehe mehr dazu unter <http://www.wig.or.at/Senior%20Guides.1409.0.html>

⁴⁷ Siehe mehr dazu unter http://www.wig.or.at/Bewegte%20Apotheke.1268.0.html#parent=graetzel_neu

⁴⁸ Zusätzlich dienen sie auch als generationenübergreifender Treffpunkt.

⁴⁹ Fitnesspark in Krems: <http://www.krems.gv.at/system/web/news.aspx?bezirkonr=0&menuonr=218454323&detaillonr=225112975-685>

⁵⁰ Siehe mehr dazu unter http://sturzprophylaxe.die-sanften-kuenste.de/?page_id=19

⁵¹ Siehe mehr dazu unter <http://service.betreut.at/einkaufshilfe/>

⁵² Siehe mehr dazu unter <http://bit.ly/1TiASAK>

⁵³ <http://www.zeitbank-altjung.at/index.php>

⁵⁴ https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/zufussimalter.pdf

⁵⁵ http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/broschuere_faltblatt_1002_alter.pdf

⁵⁶ Die Informationsbroschüre der Wiener Linien ist unter <http://bit.ly/1PWGDmg> zu finden.

Best Practice: Safer Public Transport for Older People⁵⁷ (Krakau, Polen)

Der öffentliche Verkehr in Polen spielt vor allem für ältere Menschen eine wichtige Rolle, so auch in Krakau, wo der Anteil des ÖV am Modal Split besonders hoch ist. Obwohl die Stadt im Bereich des nachhaltigen Verkehrs mit modernen Straßenbahnen und Bussen, verkehrsberuhigten Zonen in der Innenstadt, zusätzlichen Handgriffen in Straßenbahneinstiegen, öffentlichem Radverleih etc. eine Art Vorreiterrolle in Polen einnimmt, gibt es noch einiges zu tun.

Unter Anleitung eines bekannten polnischen Grafikers wurden Poster entworfen, die auf humorvolle Art die Aufmerksamkeit auf ältere ÖV-TeilnehmerInnen lenken und gleichzeitig Anweisungen für den richtigen Umgang mit diesen geben sollen. Die Poster wurden in der Nähe von Haltestellen und Schulen, in Bussen und Medien veröffentlicht. Ein Busanbieter ließ eigens Sitzplätze anbringen, die für ältere Menschen gedacht sind und deren Sitzpolster besonders auffällig markiert wurden, um andere VerkehrsteilnehmerInnen aufmerksam bzw. „versehentliches“ Besetzen der Plätze unmöglich zu machen.

Zusätzlich wurden Workshops in Schulen abgehalten, um die Aufmerksamkeit von Kindern gegenüber älteren ÖV-BenutzerInnen zu erhöhen und um Ideen zu sammeln, wie Herausforderungen für diese überwunden werden können.

Es wurden Fragebögen vor und nach den Schul-Workshops ausgegeben, die einen klar positiven Effekt auf die Einstellung Jugendlicher gegenüber älteren VerkehrsteilnehmerInnen zeigten. Die Konfrontation mit den Konsequenzen des Alterungsprozesses und dessen Einfluss auf das Leben machte viele Kinder laut eigener Aussage viel aufmerksamer gegenüber der Anwesenheit und den Bedürfnissen älterer Menschen im öffentlichen Verkehr.

AkteurInnen auf Gemeindeebene einbinden

- Plattform für den Austausch von Wissen und Bündelung der Ressourcen schaffen
- Lokale Netzwerke schaffen, die zusammenarbeiten: Policy-Strategien für ältere Menschen mit anderen thematischen Strategien verknüpfen
- Sanfte gestalterische Maßnahmen wie zum Beispiel Rahmenbedingungen für gemeinschaftliches Engagement sind sehr wichtig: individuelle Ansätze in die gesamtstädtische Entwicklungsstrategie einbetten
- Datenerhebung: Information über das Mobilitätsverhalten und die Wirkung von Maßnahmen sammeln (mehr dazu im Bericht der OECD 2015, S. 95)



⁵⁷ <http://www.aeneas-project.eu/?page=krakowmeasure2>

Organisatorische Maßnahmen

Organisatorische Maßnahmen beziehen sich auf die Regelung des Verkehrsgeschehens. Dazu gehören sämtliche Maßnahmen, die teilweise gesetzlich verankert sind und sich auf die Abwicklung des Verkehrsaufkommens konzentrieren. Hier werden einige **Beispiele der Stadt Wien** angeführt, die als wichtige Maßnahmen für ältere VerkehrsteilnehmerInnen eingestuft werden:

- **Ampelanlagen mit akustischen und taktilen Querungshilfen**⁵⁸

Akustische Signale und Bodenrillen helfen beim sicheren Überqueren von Kreuzungen, vor allem an stark befahrenen Straßen.

Es kann große Unterschiede für FußgängerInnen machen, wenn die Ampelphasen verlängert werden. Ein Beispiel aus Graz ist das Permanentgrün für FußgängerInnen (zeitweise umgesetzt)⁵⁹: Die Ampel räumt dem Fußverkehr Vorrang ein.

- **Barrierefrei unterwegs – wien.at-Stadtplan**⁶⁰

Der wien.at-Stadtplan bietet Informationen, die für die barrierefreie Mobilität wichtig sind. Im Karteninhalt gibt es einen eigenen Unterpunkt zum Verkehr, der sämtliche vorhandenen Elemente der Barrierefreiheit in der Stadt anzeigt. Straßenbeläge und Gehsteigabsenkungen, taktile Leitsysteme und akustische Ampeln, aber auch Aufzüge im öffentlichen Verkehrsnetz sind hier verortet. Beispiele für das Überwinden von Höhenunterschieden durch Aufstiegshilfen: Thurnstiege⁶¹, Amonstiege in der Stiegengasse.⁶²

- **Bodenleitstreifen in den U-Bahn-Stationen**⁶³

Der tastbare U-Bahn-Stationsplan für Wien enthält allgemeine Informationen, Legenden zu den Plänen und Sicherheitstipps sowie eine Beschreibung aller Stationen in Blindenschrift für blinde und sehbehinderte Menschen.

Das Blindenleitsystem POPTIS⁶⁴ ist eine zusätzliche Hilfe für die Orientierung im Netz des öffentlichen Verkehrs, indem Stationen und Umsteigesituationen genau beschrieben werden. Das Pre-On-Post-Trip-Information-System stellt Informationen als Audio-Datei dar und ermöglicht blinden und sehbehinderten Menschen, sich bereits vor der Reise über die Mobilitätskette zu informieren.



Ampelanlage



Leitsystem am Bahnsteig, U-Bahn-Station Bahnhof Meidling

58 <https://www.wien.gv.at/verkehr/ampeln/signale/index.html>

59 Siehe mehr unter <https://www.wien.gv.at/verkehr/ampeln/pilotprojekt.html>

60 <http://bit.ly/1Qh9D00>

61 <https://www.wien.gv.at/verkehr/brueckenbau/baustellen/thurnstiege.html>

62 <http://bit.ly/1QCS3lh>

63 <http://www.bizeps.or.at/links.php?nr=29>

64 <http://www.wl-barrierefrei.at/index.php?id=8034>



Aufzug in der U-Bahn-Station Bahnhof Meidling

- **Lifte und Aufzugsinfos in Echtzeit⁶⁵**

Es gibt eine Auflistung von Wiener U-Bahn-Stationen mit beziehungsweise ohne Aufzügen. RollstuhlfahrerInnen, Eltern mit Kinderwägen, gehbehinderte sowie ältere Fahrgäste sind täglich auf die Aufzüge in den Stationen angewiesen. Sie können mit Hilfe der Aufzugsinfo vorzeitig eine Alternativroute wählen.

- **Meldung von baulichen Barrieren in der Stadt**

Entdeckt man in der Stadt bauliche Barrieren wie etwa Stufen, die nicht mit einer Rampe abgekrägt sind, oder fehlende Blindenleitsysteme, kann man diese Barrieren der Stadtverwaltung melden, und zwar unter <https://www.wien.gv.at/menschen/barrierefreiestadt/meldung.html>

TIPP für PlanerInnen



Bankomaten, Automaten und andere Dienstleistungen sind für ältere Menschen oft unverständlich gestaltet und nicht intuitiv bedienbar. Diese Situationen lassen sich umgehen, indem man sich an Serviceschalter wendet. Gerade beim Fahrscheinkauf gibt es aber oft nur mehr Automaten. Wenn es also keine Alternativen für KundInnen gibt, ist die Gestaltung nach den Prinzipien des universellen Designs ein Muss.

⁶⁵ <http://www.bizeps.or.at/links.php?nr=26>

MULTIMODALITÄT

Zufußgehen ist ein integraler Bestandteil jeder Wegekette, weil sämtliche Wegekette gehend begonnen und beendet werden. Das Mobilitätsverhalten von SeniorInnen ändert sich. Mittlerweile sind auch ältere Menschen häufiger mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln unterwegs, die ihnen eine komfortable und schnelle Fortbewegung ermöglichen.



Abbildung 33: Multimodalität umfasst sämtliche Mobilitätsformen (<http://www.social-startups.de/mobilitaetsapp-qixxit/>)

Die Multimodalität nimmt in allen Altersgruppen zu: Die Verkehrsmittelwahl erfolgt zunehmend situationsbezogen. Deswegen ist vor allem die Gestaltung von Schnittstellen bzw. Umsteigesituationen besonders zu berücksichtigen, diese sind barrierefrei zu gestalten. Die Schnittstellen können unterschiedlichste Transportmöglichkeiten wie Busflotte/Straßenbahn und U-Bahn, Haltestellen und Einzugsbereiche, Parkplätze, Taxistände, Rad- und Carsharing umfassen. Für die Gestaltung dieser Umsteige- bzw. Schnittstellen wurde von der Forschungsgesellschaft Mobilität ein Leitfaden für den barrierefreien öffentlichen Verkehr erstellt. (FGM 2009)

Die digitale Routenplanung kann als Hilfestellung für Orientierung und Planung von Wegezeiten eingesetzt werden, wobei gerade ältere VerkehrsteilnehmerInnen nicht immer mit den dazu notwendigen Smartphones ausgestattet sind. Projekte, die sich mit der Zielgruppe und ihren Anforderungen in diesem Bereich auseinandersetzen, sind

- Access – Navigation auf barrierefreien Wegen⁶⁶
- COMPAGNO – Fördermaßnahme „Mobil bis ins hohe Alter – nahtlose Mobilitätsketten zur Beseitigung, Umgehung und Überwindung von Barrieren“⁶⁷
- NamO – Nahtlose, barrierefreie Informations- und Mobilitätsketten für ältere Menschen⁶⁸
- SIMBA – Sicher und mobil durch begleitende Assistenzsysteme⁶⁹ mit der GENIAAL Mobil 2015+-App⁷⁰

66 <http://www.fp-access.de/>

67 <http://compagno-mobil.de/>

68 <http://www.nahtlosmobil.eu/index.html>

69 <http://www.mtidw.de/ueberblick-bekanntmachungen/mobil-bis-ins-hohe-alter/simba>

70 <http://www.geniaal-mobil.de/>

- BAIM: Barrierefreie ÖV-Information für mobilitätseingeschränkte Menschen und BAIMplus: Mobilität durch Information⁷¹
- Mobilitätssystem inDAgo⁷²
- MOBIA – Mobil bis ins Alter⁷³
- SeniorInnen-Internetkurse⁷⁴: Wie nutze ich das Internet für meine Reiseplanung?

TIPP für PlanerInnen



Wegekettens müssen in Übereinstimmung mit zusammenhängenden Informationsketten gestaltet werden, um eine komfortable und sichere Fortbewegung zu ermöglichen.

Es wird zwischen inter- und multimodaler Mobilität unterschieden. Bei der Intermodalität werden verkehrsmittelträgerübergreifende Tickets, Informationen und Services angeboten. Ziel der Multimodalität ist die Wegzeitoptimierung anhand verschiedener Kriterien wie etwa direkter oder schneller, möglichst wenige Umstiege etc.

Bei multimodalen Wegen ist es wichtig darauf zu achten, dass diese nutzerInnenfreundlich gestaltet sind. Das heißt, dass sie die Bedürfnisse älterer Menschen wie Sicherheit, Verständlichkeit/Überschaubarkeit und Komfort berücksichtigen.

Best Practice: Training zu multimodalen Wegekettens

„Moving better safely“⁷⁵ (Krakau, Polen)

Der Workshop mit dem Ziel, die (Verkehrs-)Sicherheit älterer Menschen zu verbessern, zielt auf zwei Gruppen ab: Einerseits jene, die sich mit dem Ticketkauf unsicher sind und andererseits die Gruppe der Menschen, die sich im Verkehrsgeschehen unsicher fühlen. In drei Workshops, die unterschiedliche Inhalte erarbeiten, werden die TeilnehmerInnen mit aktuellen Technologien beim Ticketverkauf und der Bedienung der Automaten vertraut gemacht. Außerdem bekommen sie Tipps zur sicheren Fortbewegung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und allgemeine Informationen zur Ausrüstung der öffentlichen Verkehrsmittel wie Lautsprecherdurchsagen, Anzeigen und Türschließungsmechanismen.

Best Practice: Barrierefreie Station Hernal

Der Vorplatz der Station wurde zu einem barrierefreien öffentlichen Platz umgestaltet, da er zu den meistfrequentierten Plätzen im Bezirk zählt. Daher wird die Station hier als Beispiel für eine erfolgreiche Umgestaltung, die auch die Multimodalität berücksichtigt, beschrieben. Aufgewertet wurde die Station durch die Umwandlung der aufgelassenen Bushaltestelle zum öffentlichen Raum. Durch Sitzmöbel und Neubepflanzung wurde eine höhere Aufenthaltsqualität geschaffen. Im Zuge der Umgestaltung wurde für die Linien 42A und 44A ein Wartehäuschen (Unterstand) gebaut. Sowohl die Haltestellenbucht als auch die -insel

71 <http://bit.ly/1mCzyvu>

72 <http://www.indago-projekt.de/index.php?id=255>

73 <http://www.mobia-saar.de/>

74 [http://www.wwww-kurs.de/www-senioren.htm](http://www.www-kurs.de/www-senioren.htm)

75 <http://www.aeneas-project.eu/?page=about>

wurden umgestaltet, alle Elemente sind nun barrierefrei erreichbar. Zusätzlich gibt es auf dem gesamten Platz ein Blindenleitsystem, inklusive eines neuen Lichtkonzepts.

Für RadfahrerInnen wurde eine neue Citybike-Station errichtet und die Radabstellanlage vergrößert. Außerdem wurde der Mehrzweckstreifen modernisiert und dadurch die Radroute aufgewertet.



Abbildung 34: Barrierefreie Gestaltung der Station Hemals (<http://bit.ly/1Sr6bw>)

TIPP für PlanerInnen

Weitere Möglichkeiten zur Förderung der Multimodalität sind beispielsweise:

- Mobilitätswshops: Es werden unterschiedliche Themenschwerpunkte wie Ticketkauf, Sicherheitstipps etc. an bestimmte Zielgruppen vermittelt.
- Mobilitätstage in Salzburg⁷⁶: Informations- und Werbeveranstaltung des Verkehrsbetriebes.
- Individualised Travel Marketing⁷⁷: Die Stadt München entwickelt ein Mobilitätshandbuch und sendet es an SeniorInnenhaushalte – inkl. Rücksendekarte, mit der zusätzliche Informationen angefordert werden können.
- Stadtviertelkonzept Nahmobilität⁷⁸: Durch die Einbindung der StadtbewohnerInnen über unterschiedliche Kanäle/Methoden erfolgt der Beteiligungsprozess. Es werden kleine Verbesserungen und organisatorische Anpassungen umgesetzt.
- Reisetraing (Rundum Mobil, Schweiz): Module zu den unterschiedlichen Verkehrsarten, um die Effizienz, Sicherheit und Verantwortung zu fördern⁷⁹
- Mobilitätshaus⁸⁰: Es dient als Anlaufstelle und ist Ansprechpartner. Dort werden Information zur Verfügung gestellt, es gibt persönliche Beratung und Veranstaltungen werden organisiert.
- Schulung von ÖV-Personal: Sensibilisierung für die Bedürfnisse der älteren Fahrgäste⁸¹



76 <http://bit.ly/1Qhfoih>

77 <http://www.aeneas-project.eu/de/?page=munichmeasure1>. Allgemeine Information zu Individualized Travel Marketing unter www.sustrans.org.uk

78 <http://www.komma-plan.de/>

79 <http://rundum-mobil.ch/web/taxonomy/term/3>

80 <http://www.mobilitaetshaus-grall.de/>

81 Handbuch „Senioren als Fahrgäste“, verfügbar unter <http://bit.ly/1Qhfsht>.

Best Practice: Mobilität für Alle (MoFA⁸²)

Ziel ist die Etablierung einer barrierefreien Wegeketten in den U-Bahn-Stationen. Als erster Schritt wird der aktuelle Zustand anhand eines Anforderungskataloges bewertet. Für unterschiedliche Arten der Mobilitätseinschränkung gibt es jeweils andere Anforderungen. Das heißt, es gibt Prüfmerkmale für Blinde, Sehbehinderte, Gehbehinderte, RollstuhlfahrerInnen, schwerhörige und gehörlose Personen. Das Projekt umfasst eine Evaluierung der entwickelten Systemlösungen und die Entwicklung eines Prüfverfahrens.

Es gibt einen Maßnahmenkatalog, der in den IST- und SOLL-Zustand unterteilt wird. Die Bewertungsskala ist folgendermaßen abgestuft:

Grün	Hellgrün	Gelb	Rot
ohne fremde Hilfe benutzbar	größtenteils ohne fremde Hilfe benutzbar	mit fremder Hilfe benutzbar	selbst mit fremder Hilfe nicht benutzbar
barrierefrei	größtenteils barrierefrei	unbefriedigend	nicht barrierefrei

Tabelle 11: Bewertungskatalog zur Feststellung der Barrierefreiheit (<http://bit.ly/1oDs93m>)

Best Practice: Haltestelle der Zukunft (Wiener Linien⁸³)

In diesem Projekt wurde eine neuartige Straßenbahnhaltestelle entwickelt, die vor allem blinden und sehbehinderten VerkehrsteilnehmerInnen helfen soll, sich besser zu orientieren. In der Haltestelle sind über einen Großbildmonitor mit Sprachausgabe Infos über Standort, Umsteigemöglichkeiten, Endstelle der Linie, U-Bahnplan, Cityplan, Infos über die Nightline und Ticketinfos, Abfahrtszeiten und Typ der Straßenbahn auf dieser Linie ersichtlich bzw. abrufbar.

Ein taktiler Umgebungsplan mit entsprechender Blindenschrift ist zusätzlich für blinde Fahrgäste im Bedienungspult integriert. Außerhalb der Haltestelle befindet sich eine große, beleuchtete Anzeigetafel mit einem schräg angebrachten Pult mit Informationen und einem taktilen Umgebungsplan sowie dem Linienverlauf mit Hinweis auf die Endstelle.

Best Practice: Mobilitätslotsen, Mobil bis ins Alter (MOBIA⁸⁴)

Älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen fällt es oft schwer, den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Von der Planung der Reiseroute mit den komplexen Fahrplänen über die Bedienung des Fahrkartensautomaten bis hin zur eigentlichen Reise, oftmals auch mit Gepäck oder Hilfsmitteln zur eigenen Fortbewegung, stellt die Nutzung des ÖPNV eine psychische wie auch physische Herausforderung dar.

Das Projekt MOBIA (2012–2014) in Saarbrücken wollte dem entgegenwirken und hatte sich zum Ziel gesetzt, die Mobilität an die Bedürfnisse von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen anzupassen und deren Mobilität zu fördern.

Wenn ein Weg mit dem ÖPNV anstand, konnte telefonisch oder per Mobia-App ein Mobia-Lotse/eine Mobia-Lotsin bestellt werden, der/die bei der Nutzung des ÖPNV unterstützte. Das erfolgte auf drei unterschiedliche Arten:

82 Die Wiener Linien führten das Projekt im Rahmen von ways2go durch. Mehr dazu ist unter <https://www2.ffg.at/verkehr/projekte.php?id=595&lang=de&browse=programm> zu finden.
83 <http://www.is-design.at/haltestelle-der-zukunft/> und Verein Blickkontakt (2014): Verfügbar unter <http://www.blickkontakt.or.at/wichtig-wiener-linien-besichtigung-und-beurteilung-der-haltestelle-der-zukunft/>
84 Mehr dazu unter <http://www.mobia-saar.de/>.

- **Umstieghilfe:** Ein Lotse/eine Lotsin holte den Teilnehmer/die Teilnehmerin an der gewünschten Haltestelle ab. Unterstützung von verschiedenen LotsInnen beim Ein-, Um- und Aussteigen. Keine Begleitung im Fahrzeug.
- **Tür-zu-Tür-Service:** Ein Lotse/eine Lotsin holte den Teilnehmer/die Teilnehmerin bei der Haustür ab und ein anderer Lotse/eine andere Lotsin brachte ihn/sie zum gewünschten Ziel. Er/sie wurde von verschiedenen LotsInnen beim Ein-, Um- und Aussteigen unterstützt. Keine Begleitung im Fahrzeug.
- **Begleitservice:** Der Teilnehmer/die Teilnehmerin wurde während der kompletten Fahrt von einem Lotsen/einer Lotsin von der Haustür bis zum Ziel begleitet.

An ausgewählten Stationen standen zusätzlich von Montag bis Freitag von 8:00 bis 14:00 Uhr weitere Mobia-LotsInnen zur Verfügung, um beim Ein-, Aus- und Umsteigen in Busse und Stadtbahnen zu helfen. Ebenso erteilten sie Auskunft zu den Tarifen und dem Liniennetz und halfen bei der Bedienung der Fahrkartenautomaten.



Abbildung 35: Anfordern eine(r) Mobia-Lotsin/-Lotsen über die App

Abbildung 36: Einsteighilfen



Abbildung 37: Hilfe bei der Bedienung vom Fahrkartenautomaten
(Abb. 35-37: <http://www.mobia-saar.de/>)

Abbildung 38: Wegbegleitung

Geeignete Gestaltung von Information

Information muss barrierefrei aufbereitet und vermittelt werden, damit sich auch Menschen mit Seh- oder Hörschwierigkeiten sowie Menschen mit Lernschwierigkeiten im öffentlichen Raum orientieren können. Ein zusätzlicher Vorteil der einfachen Informationsgestaltung ist, dass auch sprachliche Hindernisse überwunden werden können.

- Information im öffentlichen Raum seniorInnengerecht/barrierefrei gestalten:
 - Beispiel „Legible London“⁸⁵ für FußgängerInnen
 - Barrierefreie Informationen der Wiener Linien⁸⁶: Tipps zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel speziell für Menschen mit Behinderungen⁸⁷

TIPP für PlanerInnen

Einen verständlichen Text zu schreiben erscheint nicht sehr schwer. Lässt man diesen Text aber von einer Testperson lesen, wird oft deutlich, dass er meist weniger gut verstanden wird als gedacht. Deshalb ist es wichtig, Texte barrierefrei zu gestalten, damit die Information leicht erfasst werden kann.



- Allgemeine Vorgaben: Gestaltung nach dem 2-Sinne-Prinzip sowie Symbol- und Farbgestaltung nach den ÖNORMEN V 2100 bis V 2105
- Vorgaben zu Schriftgröße, Schriftart, Beleuchtung, Anbringung/Höhe und Kontrast
- Empfohlen wird die Verwendung von Piktogrammen.

Generell gilt für barrierefreie Informationen Folgendes⁸⁷ :

1. Information ist zielgruppengerechte Information

Die Information sollte an die konkreten Bedürfnisse der Zielgruppe bzw. LeserInnen oder NutzerInnen angepasst sein. Es muss überlegt werden, welches Vorwissen die Zielgruppe hat und ob körperliche oder andere Beeinträchtigungen vorkommen können. Gibt es dazu keinerlei Wissen, so sind Erkundungsgespräche eine gute Methode, um mehr zu erfahren.



2. Informationen bieten eine gute Orientierung im Text

Manche Wörter sind der Zielgruppe vielleicht nicht bekannt oder schwer zu verstehen. Anstatt komplizierter Begriffe können im Text Erklärungen oder auch einfachere Ausdrücke/Wörter verwendet werden, je nachdem wie es um das Vorwissen der Zielgruppe steht. Ein Inhaltsverzeichnis kann als Orientierungshilfe zusätzlich helfen, einen Text leichter zu verstehen.

3. Informationen sind konkret und präzise

Viele Begriffe lassen mehrere Färbungen und Deutungen zu. Deshalb ist es wichtig, zu überlegen, was genau ausgedrückt werden soll. Beispiele können als Hilfestellung dienen. Genaue Formulierungen helfen, Prioritäten zu setzen und die Verständlichkeit zu erleichtern.

85 <https://tfl.gov.uk/info-for/boroughs/legible-london>

86 <http://www.wl-barrierefrei.at/>

87 <http://www.capito.eu/download/?id=2270>

4. Informationen kann man leicht lesen und verstehen

Einen Text leicht lesbar und verständlich zu gestalten, hängt von der Text- und Gestaltungsebene, aber auch vom Medium selbst ab. Diese Kriterien sollten an die Bedürfnisse der Zielgruppe angepasst werden.

- Kriterien auf Textebene umfassen Satzlänge, Seitenumbrüche, Fremdwörter, Metaphern, Akronyme, Abkürzungen oder Satzzeichen.
- Kriterien auf Gestaltungsebene umfassen Schriftgröße, Kontraste, Zeilenabstände, Absatzgestaltung oder Textausrichtung.
- Kriterien, die das Medium selbst betreffen, werden in der folgenden Infobox genauer erklärt.

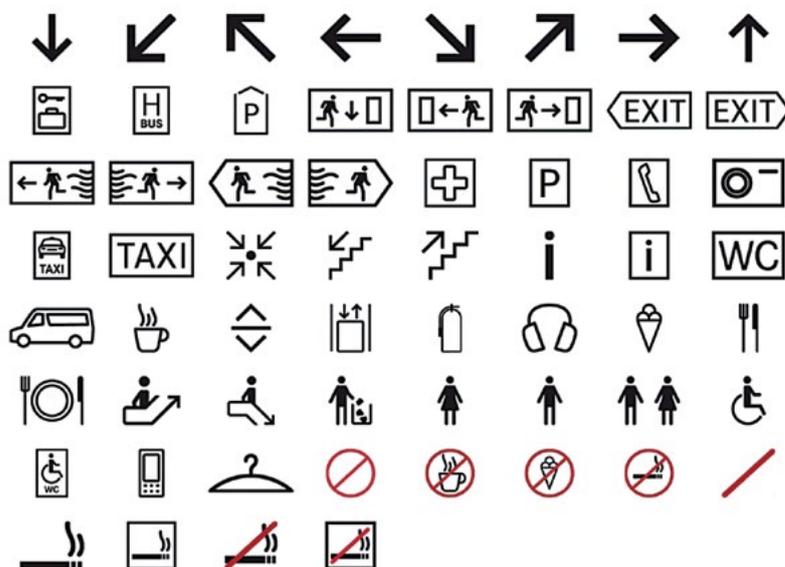


Abbildung 39: Beispiele für Piktogramme, die im öffentlichen Raum eingesetzt werden können (<http://bit.ly/1poRxXX>)

TIPP für PlanerInnen

Barrierefreie Gestaltung von Informationen nach den WCAG Grundprinzipien⁸⁸

Die Grundprinzipien umfassen Charakteristika des jeweiligen Mediums, das die Information übermittelt. Diese reichen von Papierstärke, Bindung oder Format bei Printmedien bis zu technischen Kriterien wie der Einhaltung der WCAG 2.0 Richtlinien für barrierefreie Webinhalte.

Die vier Prinzipien für Text und Websites sind die Wahrnehmbarkeit, Bedienbarkeit, Verständlichkeit und Robustheit.

Jedes der vier Prinzipien umfasst Unterpunkte, die genaue Gestaltungsvorgaben beinhalten.



- Wahrnehmbarkeit: Text- und Audioalternativen zu Bildern
- Bedienbarkeit: Website sollte komplett per Tastatur bedienbar sein
- Verständlichkeit: Aufbau der Seite und Texte so klar wie möglich halten
- Robustheit: Kompatibilität verbessern

88 Web Content Accessibility Guidelines (WCAG) sind unter <http://bit.ly/1QgK3T2> nachzulesen.

WOHNUMGEBUNG

Ältere Menschen sind häufig in ihrer näheren Wohnumgebung unterwegs. Dort fühlen sie sich am sichersten, denn das Gebiet ist ihnen vertraut, daher legen sie oft auch keine weiten Strecken mehr zurück. Die Wohnumgebung kann mobilitätsanregend wirken, indem sie einladend, abwechslungsreich und sicher gestaltet wird.

Welche Rolle die Nachbarschaft oder der Stadtbezirk für die Vernetzung und bestehende soziale Netzwerke spielen, wird nach der Umgestaltung von Plätzen und öffentlichen Räumen deutlich. Diese werden zu einer Aufenthaltsfläche für alle Altersgruppen und ein „verlängertes Wohnzimmer“. Vegetation, kleine Plätze und Trinkbrunnen sind eine einfache, aber wirksame Möglichkeit, den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten. Sie ermöglichen das Ausruhen zwischendurch, dienen als Treffpunkt, beleben die Nachbarschaft und nützen daher vor allem älteren Personen, Eltern mit kleinen Kindern sowie Jugendlichen, die sich ohne Konsumzwang treffen wollen.

Für die Bewertung, ob Quartiere und Wohnumgebungen altersgerecht gestaltet sind, können folgende Faktoren herangezogen werden:

- Erreichbarkeit und Zugänglichkeit
- Sicherheit
- Vertrautheit
- Unterstützung
- Anregung und Stimulierung
- Orientierung
- Kontrollierbarkeit

In der deutschen Publikation „Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter“ wird in erster Linie empfohlen, auf eine ausgewogene Nutzungsmischung in der näheren Umgebung der Wohnstandorte von älteren Menschen zu achten.

Leitindikator	Beispiel
Räumliche und zeitliche Erreichbarkeit von Zielen	Kleinräumliche Erreichbarkeit von z.B. Ärzten, Apotheken, Einzelhandel, Grünflächen; gute Erreichbarkeit des ÖV; Zustand der Wege
Soziale Sicherheit (Schutz vor Übergriffen, auch wo nur subjektive Gefahr besteht)	Erreichbarkeit öffentlicher Räume, soziale Kontrolle durch vorderseitige Hauseingänge, keine fensterlosen Fronten
Soziale Gebrauchsfähigkeit	Verständliche Handhabung von Versorgung, öffentlichen Angeboten etc. (hilfsbereites und freundliches Personal, Fahrplangestaltung, Service, Vermeidung anonymer Großstrukturen)
Physisch-technische Sicherheit und Gebrauchsfähigkeit	Verständliche, fehlerfreundliche, sichere technische Einrichtungen (Automaten, Ampelbedienung, Bestelldienste etc.)

Tabelle 12: Leitindikatoren seniorInnenfreundlicher Siedlungsstrukturen (Holz-Rau und Scheiner 2002)

Der Wohnbereich ist privater Raum, die Eingangsbereiche und Stiegenhäuser sowie die Außenanlagen sind hingegen gemeinsam nutzbare Fläche. Sie sind „halböffentlich“ und müssen die unterschiedlichen Anforderungen der BewohnerInnen (Kinder, Erwachsene, hochaltrige oder mobilitätseingeschränkte Personen etc.) berücksichtigen. Der/die VermieterIn haftet für alle Flächen, die gemeinsam genutzt werden können, während die Instandhaltung und Reinigung der gemeinsam nutzbaren Flächen des Wohnbaus vom Eigentümer/von der Eigentümerin bzw. der Hausverwaltung organisiert werden muss.

Die Reinigung spielt im übertragenen Sinn eine Rolle, nämlich bei der Räumung in den Wintermonaten. Die Gehsteige vor dem Haus unterliegen der Räumungspflicht der BesitzerInnen: *„Im Ortsgebiet müssen EigentümerInnen von Liegenschaften zwischen 6 und 22 Uhr Gehsteige, Gehwege und Stiegenhäuser innerhalb von 3 m entlang ihrer gesamten Liegenschaft von Schnee räumen. Bei Schnee und Glatteis müssen sie diese auch streuen.*

Ist kein Gehsteig (Gehweg) vorhanden, muss der Straßenrand in der Breite von 1 m geräumt und bestreut werden. In einer Fußgängerzone oder Wohnstraße ohne Gehsteige muss auf der Fahrbahn ein 1 m breiter Streifen entlang der Häuserfront gereinigt und bestreut werden.“⁸⁹

Wie müssen die Eingangsbereiche gestaltet werden, um barrierefrei zu sein?

Der Zugang zum Wohnhaus soll über einen barrierefreien Eingangsbereich ermöglicht werden, sodass Eltern mit Kinderwägen, Menschen mit Einkaufswägen oder auch mobilitätseingeschränkte Menschen leicht und vor allem sicher zu ihrer Wohnung gelangen können. In historisch gewachsenen Stadt- oder Ortsteilen liegt die besondere Herausforderung im Bestand. Ein stufenloser Eingang bei Altbauten ist oft nicht umsetzbar, weil ein Umbau, häufig aus Gründen des Denkmalschutzes, problematisch ist. Auch im Bereich der Stiegenhäuser sind kreative Lösungen gefragt, um die Höhenunterschiede einfacher überwindbar zu machen. Folgendes sollte beachtet werden:

Beleuchtung

Darauf achten, ob das Stiegenhaus gut ausgeleuchtet ist. Ideal sind Bewegungsmelder im gesamten Stiegenhaus. Die Dauer des „Minutenlichts“ muss auch für langsame Personen ausreichend lange eingestellt sein.

Geländer und Handläufe

Für Treppen mit mehr als vier Stufen sind Handläufe gesetzlich vorgeschrieben. Wichtig sind durchgehende Handläufe auf beiden Seiten. Handläufe sollten nach Treppenende noch etwa 30 Zentimeter weiterlaufen. Sie sollten zudem so beschaffen sein, dass man nicht hängen bleiben kann.

⁸⁹ Siehe mehr dazu unter <https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/21/Seite.210311.html> bzw. sind die Räumungspflichten in §93 der StVO geregelt.

Stufen- und Zwischenpodeste

Rutschfeste Oberfläche sowie Farb- oder Leuchtstreifen an den Kanten erhöhen die Sicherheit.

Viele unterschiedliche Maßnahmen verbessern die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit.

- Schneeräumung und Streuung im Winter lückenlos organisieren.
- Beleuchtung und Sichtbarkeit sicherstellen: Gut beleuchtete Umgebungen erwecken Vertrauen.
- Sauberkeit sorgt für sichere Umgebungen: Spuren von Vandalismus und Verschmutzung beseitigen.
-  Qualität von Sitzmöglichkeiten: Rastplätze oder auch Abstellmöglichkeiten für kurze Pausen erweitern die Einzugsbereiche, die zu Fuß erreicht werden können und machen das Gehen attraktiver. Nach Möglichkeit sollten sie diese Anforderungen erfüllen:
 - Sitzmöglichkeiten sollten im besten Fall im Abstand von < 100 m zueinander angeordnet werden.
 - Sie sollten eine ausreichende Sitzhöhe (zwischen 46 und 48 cm) sowie Rücken- und Armlehnen aufweisen.
 - Idealerweise befinden sie sich an geschützten Stellen und stehen außerhalb der Gehlinie.
- Ausreichende Anzahl an Aufstellflächen für RollstuhlfahrerInnen und Kinderwägen sicherstellen.

AUSBLICK

Zukünftige Entwicklungen für die Nachfrage nach Mobilität können relativ zuverlässig anhand der Bevölkerungsstatistik vorausgesagt werden. Diese kann als Grundlage dienen, um Rahmenbedingungen für eine sichere, aktive und gerechte Verkehrsteilnahme zu schaffen. Zukünftige Herausforderungen liegen vor allem im sich ändernden Mobilitätsverhalten:

- Zukünftig werden die Menschen einerseits länger mobil und andererseits insgesamt mobiler sein: Die technischen Standards und Hilfsmittel, die körperliche Beeinträchtigungen (sensorisch, kognitiv) kompensieren können, werden sich verbessern.
- Anforderungen an das Angebot des öffentlichen Nahverkehrssystems: Das Angebot muss an das räumlich und zeitlich veränderte Verhalten angepasst werden, etwa mit Anruf-Sammeltaxis, Anruf- und Bürgerbussen, kombinierten Angeboten ÖPNV und Car-Sharing.

Gehen wird wichtiger und ein bewusster und regelmäßiger Bestandteil des Mobilitätsverhaltens.

Die regelmäßige Bewegung ist für alle Altersgruppen wichtig. Sie kann einen Beitrag zur Krankheitsvorbeugung leisten oder auch den Alterungsprozess verzögern. Die Mobilitätssicherung ist daher ein sehr breites und vor allem interdisziplinäres Handlungsfeld, da hier verschiedene Arten der Verkehrsteilnahme zu berücksichtigen sind.

Eine immer älter werdende Bevölkerung ist auf Barrierefreiheit in den Städten in unterschiedlichen Bereichen und auf unterschiedlichen Ebenen angewiesen, sowohl im öffentlichen Raum als auch bei den Verkehrsangeboten.

Barrierefreiheit ist eine Vision und kein Zustand.

- Menschen und ihre Mobilitätsbedürfnisse sind sehr unterschiedlich. Je älter eine Person aber ist, umso weniger flexibel kann er/sie mit Bedingungen und Situationen umgehen, die nicht optimal sind.
- Lokale Besonderheiten sind zu berücksichtigen: Es muss das Ziel sein, die Qualität und Ausstattung von Nahräumen zu erhalten bzw. zu verbessern.

Ein ganzheitlicher Planungsansatz ist wichtig, um nutzerInnenfreundliche Lösungen im Bereich der Barrierefreiheit zu schaffen. Konzepte sollen immer interdisziplinär entworfen werden.

Je nach Art der Verkehrsteilnahme und Schwerpunkt der Planung können Maßnahmen sehr unterschiedlich sein. Sie sollen immer für eine möglichst große Zielgruppe geeignet sein und Rücksicht auf die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen nehmen. Realisierte Projekte und Maßnahmen haben sich häufig

dann als besonders erfolgreich erwiesen, wenn sie interdisziplinär und gemeinsam mit NutzerInnen entwickelt wurden.

- Ein wichtiges Ziel ist es, an einem Konzept für die Datenerhebung und Dokumentation von FußgängerInnenmobilität zu arbeiten, um die vorhandenen Entscheidungsgrundlagen zielführend ausbauen und erweitern zu können.
- Zielführend ist eine zentrale Stelle, die Anliegen zum Thema altersgerechte und barrierefreie Gestaltung sammelt und koordiniert.

Das würde eine Vereinfachung auf unterschiedlichen Ebenen bedeuten: Zuständigkeiten, Verwaltung und Interessenvertretung können hier zusammengefasst werden. Der Themenbereich sollte mit verwandten Themen vernetzt und in ganzheitlichen Strategien formuliert werden.

GLOSSAR

Aktives Altern	Aktives Altern ist durch unterschiedliche Einflussfaktoren bestimmt und bedeutet das erfolgreiche Aufrechterhalten von Autonomie, Unabhängigkeit und Lebensqualität für eine Person: Das Konzept umfasst „die körperliche Gesundheit, den psychischen Zustand, das Maß an Unabhängigkeit, die sozialen Beziehungen, das persönliche Wertesystem und die Beziehung zu wichtigen Aspekten des Umfelds“. (WHO, 1994). Im Verlauf des Alterns wird die Lebensqualität der Menschen von ihrer Fähigkeit zur Wahrung ihrer Autonomie und Unabhängigkeit bestimmt.
Alter > kalendarisch > biologisch	Das Alter ist eine soziale und gesellschaftliche Konstruktion. Der Alterungsprozess umfasst physische, psychische, soziale und gesellschaftliche Einflüsse. Eine grundlegende Unterscheidung wird zwischen dem kalendarischen Alter (Lebensjahre) und dem biologischen Alter (gesundheitliche Verfassung) getroffen. Je älter Menschen werden, umso größer werden die Unterschiede in der körperlichen Verfassung.
Barriere > Mobilitätsbarriere	Barrieren sind Ursachen oder Gründe, die jemanden davon abhalten, einen Ort zu besuchen. Nicht nur die Mobilität, sondern auch Mobilitätsbarrieren sind vielschichtig: Sie stehen der Nutzung von Verkehrsmitteln im Wege und beeinträchtigen oder verhindern dadurch die Mobilität. Die Ursachen können sowohl bei den Personen selbst als auch in der sozialen und physischen Umwelt liegen.
Barrierefreiheit	Nach dem Bundes-Gleichstellungsgesetz wird unter Barrierefreiheit das Folgende verstanden: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“
Begegnungszone	> siehe auch Shared Space Das Ziel von Begegnungszonen ist die Schaffung attraktiverer und sicherer Verhältnisse für den FußgängerInnenverkehr in innerörtlichen Bereichen, ohne den MIV daraus zu verbannen. Die Begegnungszone ist ein Verkehrsraum für alle VerkehrsteilnehmerInnen und kann als Verbindungsglied zwischen Tempo-30-Zone und FußgängerInnenzone gesehen werden. Begegnungszonen werden mit einem Verkehrsschild gekennzeichnet.
Demografischer Wandel	Der demografische Wandel beschreibt die Entwicklung der Bevölkerung. Häufig wird von der „Alterung“ gesprochen, weil die Gruppe der Menschen über 65 Jahren sowohl absolut als auch im Anteil an der Gesamtbevölkerung überdurchschnittlich stark anwächst.
Design for All	Synonym werden auch „Design für Alle“ bzw. „universelles Design“ verwendet. Es handelt sich dabei um ein Konzept, nach dem Produkte, Systeme und Dienstleistungen für eine möglichst große BenutzerInnengruppe in einer möglichst breiten Umgebung benutzbar sein sollen.
Mobilität	Mobilität beschreibt unterschiedliche Aspekte von Ortsveränderungen. In diesem Handbuch wird von räumlicher Mobilität gesprochen. (Realisierte) Mobilität ist eine Bewegung nach einer individuellen Entscheidung um ein Bedürfnis abzudecken. Für jede Art von Mobilität sind Ressourcen, Instrumente oder auch Hilfsmittel notwendig. Verkehr ist das Instrument, das Mobilität ermöglicht.
Mobilitätseinschränkungen	> siehe auch Mobilitätsbarriere Vor allem altersbedingte Mobilitätseinschränkungen sind im Zusammenhang mit altersfreundlichen Städten relevant. Sie wirken sich auf die Verkehrsteilnahme aus, weil die Einschränkungen im kognitiven Bereich, bei der Gedächtnisleistung, aber auch bei der Koordination auftreten können. Veränderungen des Gehörsinns, der Sicht und allgemein der körperlichen Leistungsfähigkeit wirken sich ebenfalls auf die Verkehrsteilnahme aus.
Multimodalität	Multimodalität bedeutet die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für denselben oder auch für verschiedene Wegzwecke. Mindestens zwei unterschiedliche Verkehrsmittel werden verwendet, um einen Weg zurückzulegen. Ein Spezialfall ist die Multimodalität im Personenverkehr, wo unterschiedliche Verkehrsmittel kombiniert werden – z.B. Pkw, ÖPNV und Gehen.
Öffentlicher Raum	Der öffentliche Raum (auch öffentlicher Bereich genannt) ist immer Teil einer Gemeindefläche oder einer Körperschaft des öffentlichen Rechts. Er ist der Öffentlichkeit frei zugänglich und wird von der Gemeinde bewirtschaftet und erhalten. Die Nutzung muss aber nicht kommerziell erfolgen. Im Allgemeinen sind das öffentliche Verkehrsflächen für FußgängerInnen, Fahrrad- und Kraftfahrzeugverkehr, aber auch Parkanlagen und Platanlagen. Schani- und Gastgärten sind bspw. auch im öffentlichen Raum angesiedelt.

Selbsterklärende Straße	Die sogenannte „selbsterklärende Straße“ ist ein Gestaltungsprinzip, das für AutofahrerInnen, RadfahrerInnen und FußgängerInnen gleichermaßen anwendbar ist. Diese Straßen vermitteln den VerkehrsteilnehmerInnen durch ihre Gestaltung, wie sie sich zu verhalten haben. Sie setzen ein eigenverantwortliches Verhalten voraus.
Shared Space	> siehe auch Begegnungszone Eine Mischverkehrsfläche soll den öffentlichen Straßenraum lebenswerter und sicherer machen, sowie den Verkehrsfluss verbessern. Charakteristisch ist dabei der komplette Verzicht auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen. VerkehrsteilnehmerInnen sind, unter Berücksichtigung der Vorfahrt, vollständig gleichberechtigt. Das Konzept soll nicht nur zur Verkehrsberuhigung, sondern auch auf Hauptverkehrsstraßen angewendet werden können.
Wegekette	Wegeketten verbinden mehrere Ziele miteinander, nicht nur von zu Hause zu einem Ort und wieder nach Hause. Unterschiedliche Etappen der Wegekette werden häufig mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Abkürzungen:

MIV	Motorisierter Individualverkehr
Obus	Oberleitungsbus
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage (Ampel)

ANHANG

Hier werden sowohl eine Übersicht über rechtliche Grundlagen als auch weiterführende Literatur sowie interessante Projekte und Websites angeführt.

- **Richtlinie Investive Maßnahmen gültig ab 15.2.2010**
(PDF Dokument, verfügbar unter <http://bit.ly/1QgKjBr>)
- **INDIVIDUALFOERDERUNG-Investive Massnahmen Antrag bundesweit** (Word Dokument, verfügbar unter <http://bit.ly/1KRijSt>)

Die Richtlinien und das Antragsformular für investive Maßnahmen können auf der Seite des Sozialministeriums unter https://www.sozialministeriumservice.at/site/UnternehmerInnen/Foerderungen_von_Investiven_Massnahmen heruntergeladen werden.

ÖNORMEN

Folgende ÖNORMEN aus dem Baubereich sind für die altersgerechte Gestaltung von öffentlichen Räumen relevant:

Bauliche Vorgaben	ÖNORM B 1600 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen
	ÖNORM B 1601 Spezielle Baulichkeiten für behinderte und alte Menschen – Planungsgrundsätze
	ÖNORM B 1602 Barrierefreie Schul- und Ausbildungsstätten und Begleiteinrichtungen
	ÖNORM B 1603 Barrierefreie Tourismuseinrichtungen – Planungsgrundlagen
<i>*wurde zurückgezogen</i>	ÖNORM B 1610* Barrierefreie Gebäude und Anlagen: Anforderungen für die Beurteilung der Barrierefreiheit
Visuelle Gestaltung	ÖNORM A 3011 Grafische Symbole für die Öffentlichkeitsinformation – Teile 1 bis 11
	ÖNORM A 3012 Visuelle Leitsysteme für die Öffentlichkeitsinformation Orientierung mit Hilfe von Richtungspfeilen, grafischen Symbolen, Text, Licht und Farbe
	ÖNORM Z 1000-1 Sicherheitskennfarben und -kennzeichen – Begriffsbestimmungen, Anforderungen, Ausführungen
Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen	ÖNORM V 2100 Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Taktile Markierungen an Anmeldeableaus für FußgängerInnen
	ÖNORM V 2101 Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Akustische und tastbare Hilfssignale an Verkehrslichtsignalanlagen
	ÖNORM V 2102-1 Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Taktile Bodeninformationen, Teil 1: Für Wege in Baulichkeiten und im öffentlichen Raum bei Fahrgeschwindigkeiten bis max. 80 km/h
	ÖNORM EN 12464-2 Licht und Beleuchtung – Beleuchtung von Arbeitsstätten – Teil 2: Arbeitsplätze im Freien
	ÖNORM V 2105 Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Tastbare Beschriftungen und Informationssysteme
	ÖNORM EN 12182 Technische Hilfen für behinderte Menschen – Allgemeine Anforderungen und Prüfverfahren
	ÖNORM V 2104 Technische Hilfen für blinde, sehbehinderte und mobilitätsbehinderte Menschen – Baustellen und Gefahrenbereichsabsicherungen
	ÖNORM Z 1261 Begehbare Oberflächen – Messung des Gleitreibungskoeffizienten in Gebäuden und im Freien von Arbeitsstätten
Leitsysteme	ÖNORM EN 15209 Spezifikation für taktile Bodenindikatoren
	ÖVE/ÖNORM EN 60118-4 Akustik – Hörgeräte – Teil 4: Induktionsschleifen für Hörgeräte – Magnetische Feldstärke (IEC 60118-4:2006)
	ÖVE/ÖNORM EN 60849 Tonsysteme für Notrufzwecke

Gebäudeausstattung	ÖNORM B 5371 Treppen, Geländer und Brüstungen in Gebäuden und von Außenanlagen – Abmessungen
	ÖNORM EN 81-40 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Spezielle Aufzüge für den Personen- und Gütertransport – Teil 40: Treppenschrägaufzüge und Plattformaufzüge mit geneigter Fahrbahn für Personen mit Behinderung
	ÖNORM EN 81-70 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge – Teil 70: Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderungen
	Richtlinie für barrierefreie Ordinationen ⁹⁰
Vorgaben für Gesundheitseinrichtungen	Mindeststandards für Gesundheitseinrichtungen ⁹¹

Tabelle 13: Übersicht zu relevanten Normen für die barrierefreie Gestaltung

In Deutschland sind die Normen mit „DIN⁹²“ bezeichnet. Die beiden folgenden sind für die Planung von altersgerechten Mobilitätsangeboten relevant:

- **DIN 18024-1** Bauliche Maßnahmen für behinderte und alte Menschen im öffentlichen Bereich – Planungsgrundlagen Straßen, Plätze und Wege
- **DIN 18024-2** Bauliche Maßnahmen für behinderte und alte Menschen im öffentlichen Bereich – Planungsgrundlagen öffentlich zugängliche Gebäude



RVS

Anzuwenden ist die RVS bei der Planung, beim Neu- und Umbau von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen im Ortsgebiet, um die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fußverkehrs unter besonderer Berücksichtigung von mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen sicherzustellen. Wirtschaftliche, zeitliche und örtliche Möglichkeiten sind dabei abzuwägen.

RVS 02.02.36 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum (Sept. 2010)	Anforderungen für FußgängerInnen im Straßenraum, Orientierung und Leitsysteme im öffentlichen Raum, bauliche Ausbildung der Randsteine, Behandlung von Plätzen, Stiegenanlagen und sonstigen Höhenunterschieden, Systemverknüpfungen bei Umsteigeknoten im Öffentlichen Verkehr, Baustellen – Baustellenabsicherungen, winterliche Betreuung, Beleuchtung und Sichtbarkeit bei Dunkelheit etc.
RVS 02.03.12 Behindertengerechte Ausgestaltung des Öffentlichen Verkehrs (Juni 2001)	Einstiege in Fahrzeuge, Haltestellen, Ausstattungselemente von Haltestellen, Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschieden, Informations- und Orientierungssysteme etc.
RVS 02.03.13 Anlagen des Öffentlichen Verkehrs (März 1979)	Straßen mit Straßenbahn, Straßen mit Omnibus und Obus
RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr (Okt. 2015)	Verkehrssicherheit, Fußwegenetz, Entwurfsgrundlagen, Streckenbereich, Querungshilfen für FußgängerInnen etc.
RVS 03.02.10 Nichtmotorisierter Verkehr (Aug. 2004)	Einsatzkriterien für die Errichtung von Rad- und Gehwegen an Straßen

Tabelle 14: RVS im Bereich der barrierefreien Gestaltung – eine Übersicht

90 Verfügbar unter <http://www.aekwien.at/index.php/behindertengerechte-ordination>

91 Verfügbar unter http://www.aekwien.at/media/bizeps_mindeststandards.pdf

92 DIN: Deutsches Institut für Normung

BAUORDNUNG

Die Bauordnung ist Landessache. Deshalb wird hier exemplarisch die Wiener Bauordnung zitiert. *„Barrierefrei im Sinne der OIB-Richtlinie 4 sind bauliche Anlagen, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“*⁹³

Barrierefreie Gestaltung von Bauwerken nach § 115. (1) gilt für folgende Bauwerke:

1. „Bauwerke mit Aufenthaltsräumen, mit Ausnahme von
 - a) Gebäuden mit nur einer Wohnung,
 - b) Wohngebäuden mit einer Gebäudehöhe von höchstens 7,50 m, die nicht mehr als zwei Wohnungen enthalten und in denen für Betriebs- oder Geschäftszwecke höchstens ein Geschoß in Anspruch genommen wird,
 - c) Reihenhäusern,
 2. Bauwerke für öffentliche Zwecke (zB Behörden und Ämter);
 3. Bauwerke für Bildungszwecke (zB Kindergärten, Schulen, Hochschulen, Volksbildungseinrichtungen);
 4. Bauwerke mit Versammlungsräumen;
 5. Veranstaltungs- und Sportstätten;
 6. Handelsbetriebe mit Konsumgütern des täglichen Bedarfs;
 7. Banken;
 8. Kirchen;
 9. Gesundheits- und Sozialeinrichtungen;
 10. Arztpraxen und Apotheken;
 11. öffentliche Toiletten;
 12. sonstige Bauwerke, die allgemein zugänglich und für mindestens 50 Besucher oder Kunden ausgelegt sind.
- (2) Zur Erfüllung der Anforderungen gemäß Abs. 1 müssen insbesondere
1. mindestens ein Eingang, und zwar der Haupteingang oder ein Eingang in dessen unmittelbarer Nähe, stufenlos erreichbar sein,
 2. in Verbindungswegen Stufen, Schwellen und ähnliche Hindernisse grundsätzlich vermieden werden; unvermeidbare Niveauunterschiede sind durch entsprechende Rampen, Aufzüge oder andere Aufstiegshilfen zu überwinden oder auszugleichen,
 3. notwendige Mindestbreiten für Türen und Gänge eingehalten werden,
 4. eine dem Verwendungszweck entsprechende Anzahl von behindertengerechten Sanitärräumen errichtet werden.

⁹³ Mehr dazu siehe auch: http://www.bauordnung.at/oesterreich/wien/wien_lgbl_2008_031.php

- (3) Für Montagehallen, Lagerhallen, Werkstätten in Industriebauwerken u. ä. ist Vorsorge zu treffen, dass sie für behinderte Menschen gefahrlos und barrierefrei zugänglich und benutzbar sind.
- (4) Die Anforderungen gemäß Abs. 2 und 3 sind auch für Zu- oder Umbauten zu erfüllen.
- (5) Bei Unterteilungen eines Bauwerks in Brandabschnitte (Stiegen) mit einem oder mehreren diesen zugeordneten selbstständigen Eingängen sind die Anforderungen gemäß Abs. 2 und 3 für jeden einzelnen Brandabschnitt zu erfüllen.
- (6) Werden außerhalb eines Bauwerks im Zuge von Verkehrswegen, die der Erreichbarkeit des Bauwerks von den öffentlichen Verkehrsflächen dienen, einzelne Stufen errichtet, ist dieser Höhenunterschied zusätzlich neben der Stufe durch eine Rampe mit einer lichten Durchgangsbreite von mindestens 1m zu überbrücken.
- (7) In Bauwerken gemäß Abs. 1 Z 2, 3 und 9 sind in jedem Geschoß Toiletten für behinderte Menschen anzuordnen.⁹⁴

VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM

Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm VSP 2011-2020 umfasst drei Teile: die Entwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit in Österreich, das integrierte Verkehrssicherheitsmanagement und dazu gehörende Maßnahmen. Ältere VerkehrsteilnehmerInnen sind eine definierte Zielgruppe des Programms und der Fußverkehr ein eigener Themenschwerpunkt. Die Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer VerkehrsteilnehmerInnen hat Priorität und wird als eigenes Handlungsfeld definiert. Denn *„Ältere VerkehrsteilnehmerInnen (> 65 Jahre) stellen 9 % aller Verletzten, aber rund ein Viertel aller Getöteten. Diese vergleichsweise hohe Unfallschwere liegt vorrangig in der wachsenden körperlichen Fragilität älterer Personen begründet: Kollisionen und Stürze, die bei jüngeren VerkehrsteilnehmerInnen zu glimpflichen Verletzungen führen, können bei älteren Menschen – steigend mit zunehmendem Alter – mit bleibenden Verletzungen oder tödlich enden.“*

Da über die Hälfte der getöteten FußgängerInnen in dieser Altersgruppe bei Dämmerung und Dunkelheit zu beklagen sind, werden Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit von FußgängerInnen unterstützt.

Barrierefreiheit wird als ein Leitprinzip thematisiert, das vor allem auf die Attraktivierung des FußgängerInnenverkehrs abzielt. Barrierefreiheit von öffentlichen Einrichtungen und des Straßenraums, der Zustand der Gehweganlagen, die FußgängerInnenführung bei Baustellen sowie der verstärkte Einsatz von Hilfsmitteln für mobilitätseingeschränkte Personen und die Streuung bzw. Räumung von Verkehrsflächen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind dabei klassische Maßnahmen. (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie BMVIT 2011, S. 28) Barrierefreiheit ist im Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm nicht als Handlungsfeld angeführt.

94 <https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/rechtvorschriften/html/b0200000.htm>

BÜCHER, ZEITSCHRIFTEN, INTERNETQUELLEN

Im deutsch- und englischsprachigen Raum wurden unzählige Studien, Projektberichte und Publikationen zur Barrierefreiheit verfasst, die ein breites Themenspektrum abdecken. Die folgenden Empfehlungen sind ein Ausschnitt daraus.

1. Ausgewählte und kommentierte Literatur



Literatur zur barrierefreien und altersfreundlichen Gestaltung (von links nach rechts): Barrierefreies Bauen für ALLE Menschen (Stadtbaudirektion Graz 2006), Altengerechte Stadt – Das Handbuch (Hrsg. Landesseniorenvertretung Nordrhein-Westfalen e. V. 2008), Zu Fuss im höheren Alter (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie BMVIT 2011, S. 28, walk-space.at 2011), Barrierefreies Planen und Bauen in Österreich (Maria R. Grundner 2014).

- **Mobilität und Alter**

(Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Band 01-07)

In sieben Bänden werden unterschiedliche Aspekte und Themenschwerpunkte im Bereich der Mobilität im Alter beschrieben. Theorien, Konzepte und Ergebnisse wissenschaftlicher Untersuchungen werden zusammengefasst und bieten einen umfangreichen Einblick in das Thema. Das Themenspektrum umfasst Strategien zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen; Kontinuität und Veränderung in der alltäglichen Mobilität älterer Menschen; Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter; Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr. Drei weitere Bände gehen spezifisch auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel ein: Fahrgewohnheiten älterer RadfahrerInnen; ältere AutofahrerInnen: Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training und Mobilität; demografische Entwicklung.

- **Barrierefreies Bauen für alle Menschen – Planungsgrundlagen**

(Stadtbaudirektion Graz 2006)

In der Publikation werden sämtliche relevanten Planungsgrundlagen, die für die Errichtung und Planung von Stadt und Verkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen sind, übersichtlich und grafisch dargestellt. Beschrieben werden Planungsvorgaben für allgemeine Bauteile, öffentliche Bereiche und für den Wohnbau, nachdem auf ergonomische Voraussetzungen und Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen eingegangen wurde.

- **Barrierefreies Planen und Bauen in Österreich**

(Maria R. Grundner 2014)

Ein Handbuch, das die ÖNORMEN im Bereich des Bauens, bestehender Bauten, Tourismus- und Veranstaltungsplanung sowie Außenbereiche mit Hilfe von Praxisbeispielen beschreibt. Genaue Dimensionierungen und zusätzliche Tipps zur Umsetzung sind sehr übersichtlich geordnet und genau erläutert (inkl. Verweis auf relevante Normen) Daher ist es eine gute Unterstützung und ein Nachschlagewerk im Planungsprozess.

- **Zu Fuss im höheren Alter. Mobil bleiben: sicher, komfortabel, selbstbewusst.**

(Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie BMVIT, walk-space.at 2011, walk-space.at 2011)

Die MultiplikatorInnenbroschüre ist in erster Linie dafür gedacht, die Qualität des Fußverkehrs aus unterschiedlichen Perspektiven zu beleuchten. Neben Erklärungen zu altersbedingten körperlichen und kognitiven Veränderungen werden Gesundheitsaspekte und der Stellenwert von Bewegung hervorgehoben. Maßnahmen und Anforderungen sind zusammengefasst und durch gute, bereits realisierte Beispiele ergänzt. Die Broschüre liefert einen guten Überblick zum Thema Gehen bzw. FußgängerInnen im höheren Alter und zeigt PlanerInnen, wie einfach es sein kann, erfolgreiche Planungen umzusetzen.

- **Altengerechte Stadt – Das Handbuch: Partizipation älterer Menschen als Chance für die Städte**

(Hrsg. Landesseniorenvertretung Nordrhein-Westfalen e. V. 2008)

Von Mythen und Altersbildern bis hin zu Fakten beschreibt das Handbuch Auswirkungen des demografischen Wandels auf Städte. Es werden für Kommunen und PlanerInnen Vorgehensweisen für Projektabläufe geschildert und Praxisbeispiele angeführt. Diese reichen von Beteiligungsprozessen über SeniorInneninitiativen bis hin zu Wohnformen und Partizipation im Wohnbau. Für Interessierte gibt es ein Glossar und Literaturtipps.

2. Broschüren und Informationsblätter

Für die Gestaltung von Elementen im öffentlichen Raum wurden von der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (ÖAR), Dachorganisation der Behindertenverbände Österreichs, Informationsblätter erstellt.

Öffentliche WC-Anlagen⁹⁵

Aufzüge⁹⁶

Schrägaufzüge und Hebebühnen⁹⁷

Spielplatz für Alle⁹⁸

Fußwege- und Fußverkehrsplanung



Leitfäden zur Planung von fußläufigen Mobilitätsangeboten (von links nach rechts): Unterwegs im Leben⁹⁹, Fußverkehrsstrategie für Berlin¹⁰⁰, Fußwegnetzplanung Handbuch Schweiz¹⁰¹, Stadt Fair teilen¹⁰²

Stadt fair teilen¹⁰² (Stadt Wien 2011)

Die Ausstellungsdokumentation beschreibt unterschiedliche Anforderungen und Nutzungen im öffentlichen Raum. Beispiele aus der Planungspraxis in verschiedenen Bezirken zeigen, inwiefern ein Beitrag zu einem fair geteilten öffentlichen Raum geleistet werden kann. Diese nehmen Bezug auf den Alltag der Menschen, auf spezielle Bedürfnisse von Frauen und Männern, von älteren und jungen sowie von mobilen und weniger mobilen Menschen.

Projektierungshandbuch für den öffentlichen Raum¹⁰³ (Stadt Wien 2011)

Die Grundprinzipien, für die Maßnahmen entwickelt werden, sind Barrierefreiheit, Beseitigung physischer Barrieren, alle FußgängerInnen sollen von Um-/Neugestaltung profitieren. Außerdem werden Varianten zur Beseitigung aufgezeigt. Themen sind FußgängerInnen, öffentlicher Verkehr, Radverkehr, MIV, ruhender Verkehr, Grünraum sowie Aufbauten/Einbauten.

95 Verfügbar unter <http://bit.ly/1SrS1Yq>.

96 Verfügbar unter <http://bit.ly/1Wn101F>.

97 Verfügbar unter <http://bit.ly/20VGfvi>.

98 Verfügbar unter <http://bit.ly/1KKHFYy>.

99 http://www.queraum.org/pdfs/Unterwegs_im_Leben.pdf

100 http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/

101 <http://www.fussverkehr.ch/unsere-themen/planung-fussverkehr/fusswegnetzplanung/>

102 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008073.html>

103 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/projektierungshandbuch/>

Informationsbroschüren zur Mobilität im Alter (auch gedruckt erhältlich)



Studien und Publikationen zur Mobilität im Alter (von links nach rechts): Mobil im Alter (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie BMVIT, walk-space.at 2011 2013); Mobil im Grätzel (Mondre et al. 2011); Sicherung der Lebensqualität im Alter (Feuerstein/KoseLicka/Feigelfeld (2005)); Barrieren im Stadtquartier überwinden (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung BMVBS 2012).

3. Linksammlung

Interessante Websites zum Thema Alter in Städten und altersfreundlicher Gestaltung sind bspw. folgende:

- Wettbewerb „access city award“
<http://ec.europa.eu/justice/events/access-city-award-2015/>
- Age-Friendly World: Best Practice, Framework
<http://agefriendlyworld.org/en/guides-and-toolkits/>
- Plattform Fussverkehr Deutschland:
<http://www.senioren-sicher-mobil.de/seniorengerecht.html>
- AGE-Plattform: Best-Practice-Datenbank und Vernetzung
<http://www.age-platform.eu/about-age>
- schweizer Netzwerk altersfreundlicher Städte
<http://altersfreundlich.net/eine-seite/>

AUSGEWÄHLTE ANSPRECHPARTNERINNEN

In diesem Abschnitt sind wichtige Stakeholder und Anlaufstellen in Österreich zusammengefasst. Sie beschäftigen sich mit unterschiedlichen Aspekten und Schwerpunkten zum Thema Barrierefreiheit. Die Auswahl ist nicht als Bewertung zu sehen, es wurden AnsprechpartnerInnen aus unterschiedlichen Bereichen ausgewählt.

Zuständig für barrierefreie Gestaltung im Gebiet der Stadt Wien sind folgende Abteilungen:

- **Stadt Wien MA 18 Straßenbau**

Die Stadtverwaltung bietet ein Meldungsservice für Barrieren an, das ausschließlich online verfügbar ist. Die auswählbaren Klassifikationen sind fehlende Gehsteigkante/Barrieren im öffentlichen Raum/Barrieren bei öffentlichen Gebäuden ¹⁰⁴

- **Stadt Wien MA 25 – Kompetenzstelle für barrierefreies Planen, Bauen und Wohnen** ¹⁰⁵

Die Stelle gibt Auskünfte und bietet Beratung zu barrierefreier Planung an, sie informiert auch über Fördermöglichkeiten.

Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation - Dachorganisation der Behindertenverbände Österreichs (ÖAR)

Es werden umfassende Informationen über behindertengerechtes Bauen angeboten. Im Servicebereich der Website finden sich in der Rubrik „barrierefreies Planen und Bauen“ Adressen von Beratungsstellen und AnsprechpartnerInnen (nach Bundesländern gegliedert). Verschiedene dieser dort genannten AnsprechpartnerInnen bilden ein Netzwerk von BeraterInnen für barrierefreies Bauen.

Stubenring 2/1/4
1010 Wien

Tel: 01 / 5131533-0
Mail: dachverband@oear.or.at
Web: <http://www.oear.or.at/>

¹⁰⁴ <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/>

¹⁰⁵ <https://www.wien.gv.at/menschen/barrierefreiestadt/kompetenzstelle.html>

easy entrance –**Die Servicestelle für eine barrierefreie Wirtschaft und Arbeitswelt**

Das Team von easy entrance unterstützt Firmen, Betriebe und Organisationen bei der Umsetzung von Barrierefreiheit und bietet firmenspezifische Fortbildungen und Seminare an. Im Auftrag der Bundessozialämter berät und evaluiert easy entrance Betriebe und Organisationen bezüglich der Umsetzung von Barrierefreiheitsmaßnahmen im Rahmen von investiven Förderungen.

St. Peter Hauptstraße 27/I
8042 Graz

Tel: + 43/ 316 / 22 52 06
Mail: office@easyentrance.at
Web: <http://www.easyentrance.at/>

design for all – Zentrum für barrierefreie Lebensräume

Das interdisziplinäre Team von design for all bietet interdisziplinäre Beratungen an. Design for all hat nationale und internationale Erfahrung in der Gestaltung und Umsetzung von barrierefreien Lösungen.

Stubenring 2/1/4
1010 Wien

Mail: info@designforall.at
Web: <http://www.designforall.at>

**ÖZIV – Österreichischer Zivil-Invalidenverband –
Gleichstellungs-Beratung**

Die ÖZIV Gleichstellungs-BeraterInnen verfügen über umfangreiches Spezialwissen zur Gestaltung von barrierefreien Verkaufsräumlichkeiten und Umwelt. Ein österreichweites Netzwerk sichert kontinuierlich die Qualität der Beratungsleistung.

Erika Plevnik, Leitung ÖZIV
Hauffgasse 3-5, 3.OG
1110 Wien

Tel: 01 / 513 15 35-0
Mail: erika.plevnik@oeziv.org
Web: www.oeziv.org

freiraum-europa die expertInnen für barrierefreiheit

Der Dachverband freiraum-europa die expertInnen für barrierefreiheit, umfasst 60 Partner- und Mitgliedsorganisationen in 28 Staaten. Er setzt sich für ein barrierefreies, selbstbestimmtes und gleichberechtigtes Leben für alle Menschen ein.

Die zertifizierten ExpertInnen und beeideten Sachverständigen bieten Beratung, Planungsleistungen, Gutachten, Zertifizierung sowie Produkte für barrierefreies Bauen, Gestalten und Kommunikation an.

Wienerstraße 131 4020 Linz
Tel. und Fax: 0732 / 94 66 00

Mail: office@freiraum-europa.org
Web: <http://www.freiraum-europa.org/>

Rodlauer Consulting - Ihr Berater rund um Barrierefreiheit

Rodlauer Consulting berät Unternehmen, Institutionen und Organisationen bei allen Fragen rund um Barrierefreiheit.

Wienerbergstraße 11 / 12. Stock
1100 Wien
Telefon: +43 1 29 84 400

Mail: office@rodlauer.com
Web: <http://www.rodlauer-consulting.com/index.php>

Mobilitätsagentur Wien GmbH

Die Mobilitätsagentur ist eine Interessensvertretung für Angelegenheiten des Fuß- und Radverkehrs. Sie organisiert Veranstaltungen, ist ein Ansprechpartner für Anregungen und Ideen und betreibt Öffentlichkeits- und Medienarbeit.

Große Sperlgasse 4
1020 Wien

Telefon: 01 4000 49900
office@mobilitaetsagentur.at

QUELLENVERZEICHNIS

- Baltes, P. B. und Baltes, M. M. (1989): Optimierung durch Selektion und Kompensation. Ein psychologisches Modell erfolgreichen Alterns. Zeitschrift für Pädagogik, 35, 85–105. Verfügbar unter <http://www.mpib-berlin.mpg.de/volltexte/institut/dok/full/Baltes/optimier/index.htm>.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie BMVIT (2003): Straßenraum für Alle, Planung für geh- und sehbehinderte Menschen. Verfügbar unter <https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/gesamtverkehr/downloads/strassenraumfueralle.pdf>.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie BMVIT (2011): Verkehr in Zahlen 2011. Verfügbar unter <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/viz11/index.html>.
- BMVIT und Walk-space.at-der österreichische Verein für FußgängerInnen, Schwab D., Strasser M. et al. (2012): Fußverkehr in Zahlen. Verfügbar unter https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/fiz.pdf.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung BMVBS (2012): Barrieren in Stadtquartieren überwinden. Verfügbar unter http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2012/DL_BarrierenStadtquartiere.pdf?__blob=publicationFile&v=2.
- design for all (2015): Was ist barriere f r e i? Verfügbar unter <http://www.designforall.at/wp-content/downloads/Was%20ist%20barrierefrei.pdf>.
- FACTUM (2013): NutzerInnenbefragung: Was gefällt am Gehen und was hält davon ab? Bericht der Stadt Wien, durchgeführt von Factum. Verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008356.pdf>.
- Firlinger, B. (2003): Buch der Begriffe. Wien: Verlag Integration: Österreich.
- Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM (2009): Leitfaden für barrierefreien öffentlichen Verkehr: Arbeitsbehelf und Zielvorgaben für einen Öffentlichen Verkehr für Alle. Im Auftrag von Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Sektion V, Abteilung Infra 4, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr, Amt der Steiermärkischen Landesregierung FA 18A Gesamtverkehr und Projektierung.
- Grundner, M. (2015): Barrierefrei mobil durch Wien. Barrierefreiheit: Wer braucht es? Präsentation am 14.10.2015 an der TU Wien.

- Hieber, A.; Mollenkopf, H.; Kloé, U. und Wahl, H.W. (2006): Kontinuität und Veränderung in der alltäglichen Mobilität älterer Menschen. Qualitative und quantitative Befunde einer 10-Jahres Studie. Köln: TÜV Media GmbH (Schriftenreihe Mobilität und Alter der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Band 02).
- Holz-Rau, C. und Scheiner, J. (2002): Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen. In: Schlag, B. und Megel, K. (Hrsg.): Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 230. Stuttgart: Kohlhammer. S. 198-221. Verfügbar unter: www.bmfsfj.de.
- Humboldt Universität Berlin (2007): Veränderungen im Alter: Der Prozess des Alterns. http://www3.psychologie.hu-berlin.de/ingpsy/alte%20Verzeichnisse%20-%20Arb1/Lehrveranst/seminar/psych_technik/alte_am_automaten/ver%C3%A4nderungen%20in%20alter%20sch%C3%B6n.htm.
- Institut für Menschenrechte (2014): Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Verfügbar unter http://www.institut-fuer-menschenrechte.de/fileadmin/user_upload/PDF-Dateien/Pakte_Konventionen/CRPD_behindertenrechtskonvention/crpd_b_de.pdf.
- Interoperability Unit European Union Rail System (2013): TSI Technical Specification for Interoperability "Persons with reduced mobility". http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/Draft_PRM_TSI_version_2.0.pdf.
- Kuratorium für Verkehrssicherheit KFV (2011): Das Unfallrisiko auf Fußwegen in Österreich. Verfügbar unter https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/fonds/vsf/downloads/02_endbericht_unfallrisikoauffusswegen.pdf.
- König, I. (2011): Barrierefreies Planen und Bauen des öffentlichen Raumes für blinde und sehbehinderte Menschen. Diplomarbeit an der TU Wien.
- Limbourg, M. und Matern, S. (2009): Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr.. Köln: TÜV Media GmbH (Schriftenreihe Mobilität und Alter der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Band 04).
- Lubecki, U. und Ruhm, A. (2006): Mobilitätsbegriff und Mobilität älterer Menschen. In: Georg Rudinger/Christian Holz-Rau/Reinhold Grotz (Hg.): Freizeitmobilität älterer Menschen. Dortmund, 19–20.
- Mollenkopf, H. et Engeln, A. (2008): Gesellschaftlicher Kontext und motivationale Veränderungen der Mobilität im Alter. In: Schlag B. ed. Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter S.239-254. Köln: TÜV Media GmbH (Schriftenreihe Mobilität und Alter der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Band 03).

- Mondre, M. (GB* 6–9), Steinbichler, M. (GB* 6–9), Grundner, M. (ÖAR – Dachverband der Behindertenorganisation Österreichs), Kremser, W. (Verkehrsgremium des österreichischen Blinden- und Sehbehindertenverbandes; Landesgruppe Wien, NÖ u. Bgld.) (2011): mobil im Grätzl. Verfügbar unter http://www.gbstern.at/fileadmin/_migrated/content_uploads/Mobil_im_Graetzel-lowres.pdf.
- Naue, U. (2013): Barrierefreies Leben für Menschen mit und ohne Behinderungen. Erschienen im Themendossier Inklusion. Verfügbar unter http://www.partizipation.at/fileadmin/media_data/Downloads/themen/NAUE_final.pdf.
- Neumann, P., Pagenkopf, K., Schiefer, J. und Lorenz, A. (2008): Barrierefreier Tourismus für Alle in Deutschland – Erfolgsfaktoren und Maßnahmen zur Qualitätssteigerung. Verfügbar unter www.bmwi.de.
- OECD (2015): Ageing in Cities. OECD Publishing: Paris. Verfügbar unter <http://dx.doi.org/10.1787/9789264231160-en>.
- REHADAT (2015): Mobilität-Hilfsmittel. Verfügbar unter <http://www.rehadat-hilfsmittel.de/de/mobilitaet/index.html>.
- Schlag, B. und Beckmann, K.J. (2013): Mobilität und demografische Entwicklung. Köln: TÜV Media GmbH (Schriftenreihe Mobilität und Alter der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Band 07).
- Stadtbaudirektion Graz (2006): Barrierefreies Bauen für alle Menschen – Planungsgrundlagen. Verfügbar unter http://www.graz.at/cms/dokumente/10027263_421952/2e4efe39/Broschuere_BB_Web_01.pdf.
- Stadt Bozen (2011): Projekt „Hauszustellung der Einkäufe“ für SeniorInnen. Verfügbar unter http://www.gemeinde.bozen.it/stampa_context.jsp?area=19&ID_LINK=426&page=8300.
- Stadt Karlsruhe (2015): Lastenrad wurde zum alltagstauglichen Begleiter. Verfügbar unter http://presse.karlsruhe.de/db/meldungen/verkehr/lastenrad_wurde_zum_alltagstauglichen_begleiter.html.
- Stadt Wien (2015): Barrierefreie Stadt Wien. Verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/menschen/barrierefreiestadt/index.html>.
- Statistik Austria (2015): Bevölkerungsprognose. Bevölkerungspyramide 2015, 2030 und 2060. Verfügbar unter http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html.
- Statistik Austria (2014): Bevölkerungsprognose 2010 (ÖROK-Regionalprognosen). Verfügbar unter http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html.

- Topp, H. (2014): Anpassung des Straßenverkehrs an die Anforderungen älterer Menschen: Infrastruktur und Straßenraumgestaltung. Erschienen in Straßenverkehrstechnik 6/2014.
- VCÖ (2013): Factsheet Mobilitätsangebote für ältere Menschen in der Region verbessern. Verfügbar unter <http://www.vcoe.at/news/details/vcoe-mobilitaetsangebote-fuer-aeltere-menschen-in-der-region-verbessern>.
- Verkehrsbund Rhein-Sieg (2014): Mobilitätsmanagement. Verfügbar unter <https://www.vr-sinfo.de/service/mobilitaetsmanagement.html>.
- Walk-space.at – Der Österreichische Verein für FußgängerInnen (2015): Begegnungszonen. Verfügbar unter <http://www.begegnungszonen.or.at/>.
- WHO (1994): Aktiv Altern – Rahmenbedingungen und Vorschläge für politisches Handeln. Verfügbar unter http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/67215/2/WHO_NMH_NPH_02.8_ger.pdf.
- Wirtschaftskammer Österreich, WKO (2015): Barrierefreiheit – eine Chance und Herausforderung für die Wirtschaft. Verfügbar unter <https://www.wko.at/Content.Node/Service/Unternehmensfuehrung--Finanzierung-und-Foerderungen/Unternehmensfuehrung/Strategie--Organisation-und-Marketing/Barrierefreiheit---Info-der-Wirtschaftskammern.html>.
- World Health Organisation, WHO (2015): Towards an age-friendly world. Verfügbar unter <http://www.who.int/ageing/age-friendly-world/en/>.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Bevölkerungspyramide 2015, 2030 und 2060 (Statistik Austria 2015)	3
Abbildung 2:	Bevölkerungsprognose: räumliche Konzentration der älteren Bevölkerung 2050, 65+ (Statistik Austria 2014)	4
Abbildung 3:	Prinzipien des Design for All	8
Abbildung 4:	Biographisches und biologisches Alter im Vergleich (http://bit.ly/1UgMR3h)	9
Abbildung 5:	Einflussfaktoren auf das aktive Altern (http://wisdom.unu.edu/en/active-aging/)	10
Abbildung 6:	Arten und Ausprägungen von Mobilitätsbehinderung (König 2011)	14
Abbildung 7:	Mobilitätsbezogenes Alternsmodell (eigene Darstellung nach Schlag 2008, S.251)	19
Abbildung 8:	Modal Split älterer Menschen (VCÖ 2013)	20
Abbildung 9:	Modal Split-Anteile von nicht-motorisiertem Verkehr und öffentlichem Verkehr nach Geschlecht und Altersklassen (BMVIT und walk-space.at 2012, S.31)	21
Abbildung 10:	Hauptverkehrsmittelwahl nach Wegezweck (BMVIT 2011, S.45)	22
Abbildung 11:	Lastenrad in Wien (http://www.aspern-seestadt.at/lastenrad/)	23
Abbildung 12:	Hilfe beim Einkauf und Lieferung bis zur Haustüre	24
Abbildung 13:	Tagesganglinien der Aktivitäten aller Altersklassen (http://bit.ly/1ofRQnp)	25
Abbildung 14:	Bauliche Barrieren reichen von zu hohen Gehsteigkanten und Stufen über Hindernisse im Bewegungsraum (Lawinstange und Mistkübel) und schlechtem Belag bis hin zu schmalen Gehsteigen (von li. oben nach re. unten)	29
Abbildung 15:	Soziale und gesellschaftlich bedingte Barrieren umfassen Konflikte zwischen VerkehrsteilnehmerInnen: verparkte Gehsteige bzw. Konflikt FußgängerInnen-RadfahrerInnen; Baustellen	29
Abbildung 16:	Schlecht lesbare Bodenmarkierungen, Schilderwald, mangelhafte Information	34
Abbildung 17:	Glatteis, schlecht geräumte Straßen, aber auch wuchernde Pflanzen können Barrieren darstellen.	30
Abbildung 18:	Pyramide der Barrierefreiheit (eigene Darstellung nach Neumann et al. 2008)	42
Abbildung 19:	Bewegungsbreiten (Stadtbaudirektion Graz 2006)	49
Abbildung 20:	Grundmaße Standardrollstuhl und Mindestbewegungsfläche (Stadtbaudirektion Graz 2006)	50
Abbildung 21:	Grundmaße Standardrollstuhl und Mindestbewegungsfläche (Stadtbaudirektion Graz 2006)	50
Abbildung 22:	Sitzhöhen (Stadtbaudirektion Graz 2006)	50
Abbildung 23:	Was gefällt am Gehen? (Factum 2013)	51
Abbildung 24:	Was hält vom Gehen ab? (Factum 2013)	52
Abbildung 25:	Fundament und Säulen einer altengerechten und menschenfreundlichen Verkehrsumwelt (Topp 2014, S.302)	54
Abbildung 26:	Poller mit rot-weiß-roter Banderole (http://bit.ly/22ca2AH)	56
Abbildung 27:	Blindenleitsystem auf einer Straßenkreuzung (http://bit.ly/1R26SXJ)	56
Abbildung 28:	Vom auto- zum nutzerInnenorientierten Stadtbild	57
Abbildung 29:	SeniorInnenstadtplan im Märkischen Viertel (http://www.gesobau.de/uploads/media/Seniorenstadtplan2_final.pdf)	58
Abbildung 30:	Beispiel für einen Grätzl-Spaziergang (http://bit.ly/1SPINqv)	59
Abbildung 31:	Gehcafé der Wiener Mobilitätsagentur	60
Abbildung 32:	Shared Space / Begegnungszone am Sonnenfelsplatz (Graz) (http://www.walk-space.at 2015)	62
Abbildung 33:	Multimodalität umfasst sämtliche Mobilitätsformen (http://www.social-startups.de/mobilitaetsapp-qixxit/)	68
Abbildung 34:	Barrierefreie Gestaltung der Station Hernalts (http://bit.ly/1SrR6bw)	70
Abbildung 35:	Anfordern eine(r) Mobia-Lotsin/-Lotsen über die App	72

Abbildung 36: Einsteighilfen	72
Abbildung 37: Hilfe bei der Bedienung vom Fahrkartenautomaten	72
Abbildung 38: Wegbegleitung (Abb. 35-37: http://www.mobia-saar.de/)	72
Abbildung 39: Beispiele für Piktogramme, die im öffentlichen Raum eingesetzt werden können (http://bit.ly/1poRxXX)	74

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Ein Vergleich der unterschiedlichen Altersbegriffe	10
Tabelle 2:	Kognitive Fähigkeiten und deren Auswirkung auf das Verhalten (eigene Darstellung nach Humboldt Universität Berlin 2007)	17
Tabelle 3:	Individuelle und Umfeldfaktoren, die die Mobilität beeinflussen	19
Tabelle 4:	Grundsätzliche geschlechtsspezifische Unterschiede im Alter (eigene Darstellung nach Limbourg und Matern 2009, S.341-342)	26
Tabelle 5:	Unterscheidung zwischen baulich-räumlichen und mental-sozialen Barrieren (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung BMVBS 2012, S. 15)	31
Tabelle 6:	Temporäre Hindernisse und ihre Auswirkungen auf die Alltagsmobilität (Mondre et al. 2011, S.40 f)	31
Tabelle 7:	Arten von Mobilitätseinschränkungen und daraus entstehende Alltagsprobleme (http://www.stuva.de/uploads/media/direkt64.pdf)	32
Tabelle 8:	Personenbezogene Kompensationsstrategien (eigene Darstellung nach Engeln und Schlag 2008, S.257f.)	36
Tabelle 9:	Gehilfen und ihre Eigenschaften (eigene Darstellung nach http://www.rehadat-hilfsmittel.de/de/mobilitaet/index.html)	39
Tabelle 10:	Altersbedingte Entwicklungen und der Straßenbau (eigene Darstellung nach Schlag und Beckmann 2013, S. 31-38)	49
Tabelle 11:	Bewertungskatalog zur Feststellung der Barrierefreiheit (http://bit.ly/1oDsQ3m)	71
Tabelle 12:	Leitindikatoren seniorenfreundlicher Siedlungsstrukturen (Holz-Rau und Scheiner 2002)	75
Tabelle 13:	Übersicht zu relevanten Normen für die barrierefreie Gestaltung	iv
Tabelle 14:	RVS im Bereich der barrierefreien Gestaltung – eine Übersicht	iv

