

# 9 Grundsätze einer neuen Altersmobilität

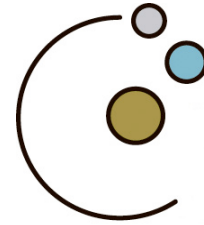
**Dr. Jörg Beckmann, Direktor der Mobilitätsakademie**

Individuelle Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für eine selbstbestimmte Lebensführung und zugleich wichtige Grundlage einer hohen Lebensqualität im Alter. Flexibel gestaltbare Aktionsräume und leicht zugängliche Mobilitätsangebote gehören gerade für ältere Menschen zu den zentralen Kriterien einer ausgewogenen Daseinsgrundvorsorge.

Um dieser tragenden Rolle der Mobilität, in einer durch den demographischen Wandel massgeblich mit geformten, modernen Gesellschaft gerecht zu werden, gilt es, künftig ein Verkehrssystem zu schaffen, welches sowohl seine gesamtgesellschaftlichen Funktionen erfüllen kann, als auch den spezifischen Bedürfnissen einer wachsenden Gruppe von Senioren gerecht wird, insbesondere auch jenen betagten Menschen, die nicht mehr beschwerde- oder behinderungsfrei unterwegs sind.

Hierzu bedarf es neuer Ansätze auf verkehrsplanerischer, aber auch gesundheits- und umweltpolitischer Ebene. Die Grundlagen für diese notwendigen Transformationen im Mobilitätssektor entstehen dabei aus einem neuen, seniorengerechteren Mobilitätsleitbild, welches sich gegenüber den tradierten Mobilitätsleitbildern spätmoderner Gesellschaften durch neue, nachhaltige Schwerpunktsetzungen auszeichnet.

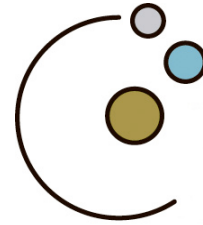
Im Folgenden werden 9 Gegensätze als Grundsätze eines Leitbildes für eine neue, altersgerechte Bewegungskultur vorgestellt. Anhand einer Zuspitzung auf diese Grundsätze wird die Notwendigkeit einer Neuinterpretation der Mobilität von Seniorinnen und Senioren in den kommenden Jahren und Jahrzehnten grundlegend gefasst.



# 1. ● Autonomie statt Dependenz

*Ein altersgerechtes Verkehrssystem bietet seinen Nutzern umfassende Freiheitsgrade in der Ausübung ihrer Mobilität, sowohl hinsichtlich der Ziel- und Verkehrsmittelwahl, als auch der Zeit- und Routenplanung. Eine einseitige Abhängigkeit gegenüber nur einem Verkehrsträger geht an den Bedürfnissen älterer Menschen vorbei und schränkt die individuellen Mobilitätsspielräume unangemessen ein.*

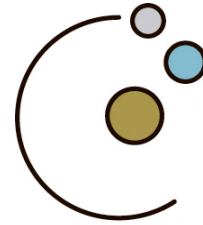
Der Alterungsprozess der Menschen in Europa ist heute von einer Vielzahl individuell unterschiedlicher Lebenslagen und -stilen geprägt. Rentnerinnen und Rentner des gleichen chronologischen Alters weisen aufgrund ihrer Herkunft, ihrer Bildung, oder ihres verfügbaren Einkommens deutliche Differenzen in der Lebensführung auf. Diese Ausdifferenzierung des Alterungsprozesses spiegelt sich auch in der Altersmobilität. Mobilitätsangebote sind dann besondere seniorenrecht, wenn sie leicht zugänglich und wenig komplex sind. Die einzelnen Verkehrsträger gewinnen an Attraktivität, wenn sie innerhalb eines intermodalen Gesamtsystems flexibel nutzbar sind. Die Möglichkeit zwischen unterschiedlichen bedürfnisgerechten Mobilitätsdiensten und -produkten frei wählen zu können, ohne dabei von nur einem Verkehrsmittel abhängig zu sein, muss gerade im Alter als Qualität eines erfüllten und mobilen Lebens gesehen werden. Für eine altersgerechte Raumordnung und Verkehrsplanung ist die Sicherstellung maximaler Wahlfreiheiten zwischen den Verkehrsträgern ein wichtiges Leitmotiv.



## 2. Lokalität statt Globalität

*Gemeinschaft und Solidarität, als wichtige Merkmale des Alterungsprozesses, entstehen durch räumliche Nähe. Eine erleichterte und beschleunigte physische Überwindung des Raumes oder die Partizipation in den sozialen Netzen der digitalen Welt lösen die Bedeutung räumlicher Nähe keinesfalls auf. Der Nahraum und das unmittelbare Wohnumfeld behalten trotz oder gerade wegen eines stark globalisierten Alltagslebens in einer alternden Gesellschaft ihre sinnstiftende Bedeutung. Verkehrsplanung und -politik haben dem Bedürfnis der älteren Generationen nach sozial-räumlicher Nähe verstärkt Rechnung zu tragen.*

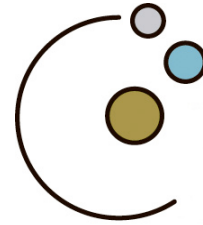
In einer Gesellschaft, in der ein überliefertes und fest verortetes Sozialgefüge zunehmend durch neue, entlokalisierte Formen des Miteinanders, z. B. innerhalb internetbasierter sozialer Netzwerke, ersetzt werden, laufen ältere Menschen Gefahr, an den Rändern des „globalen Dorfes“ isoliert zu werden. Auch wenn in den kommenden Jahrzehnten die Internetnutzung immer mehr zu einem integralen Bestandteil des 3. Lebensalters wird, erfüllen lokale Aktionsräume künftig wichtige Funktionen der sozialen Teilhabe. Sie helfen, mögliche altersbedingte Vereinsamungsrisiken zu minimieren und sind eine Grundvoraussetzung zur Pflege zwischenmenschlicher Beziehungen innerhalb der Familie und des Freundeskreises. Dementsprechend fördert ein seniorenrechtliches Verkehrssystem in erster Linie die Nah- bzw. Mikromobilität und hilft so die Qualität eines lokalen Gemeinschaftslebens im Wohnumfeld zu steigern. Wichtiger als effiziente Fernverbindungen sind leicht zugängliche Tür-zu-Tür Angebote für Seniorinnen und Senioren in der Region.



## 3. Kollektivität statt Individualität

*„Reisen verbindet!“. Gemeinsam unterwegs zu sein steigert das Mobilitätserlebnis älterer Menschen, stärkt das subjektive Sicherheitsempfinden und stiftet Solidarität. Mobilitätsangebote für ältere Menschen sollten mehr Raum für das kollektive Reisen bieten, sowohl im privaten als auch im öffentlichen Verkehr.*

Die soziale Bedeutung der Mobilität findet ihren Niederschlag auch in Mobilitätsangeboten, bei denen das gemeinschaftliche Reisen, Fahren und Gehen auf alltäglichen Wegen als Hauptmotiv in den Vordergrund der Raumüberwindung rückt. In der Gruppe zu reisen bietet gerade denjenigen älteren Menschen, deren Mobilität durch Beschwerden oder Behinderungen eingeschränkt ist, neue Bewegungs- und Erfahrungsräume. Neben dem öffentlichen Verkehr kann auch der motorisierte Individualverkehr hier im Alltagsverkehr eine wichtige Rolle spielen, wie unter anderem die Erfolge der freiwilligen Fahr- und Begleitsdienste belegen.

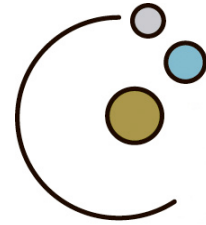


## 4. Aktivität statt Passivität

*Verkehr im Alter ist auch eine gesundheitspolitische Herausforderung. Aktive Mobilität – Gehen oder Radfahren – steigert die Lebenserwartung deutlich und leistet einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität. Gesundheits- und Verkehrssektor haben die dringliche Aufgabe, mehr körperliche Bewegung in der Alltagsmobilität früh zu fördern und lange zu sichern.*

Der Anteil älterer Männer und Frauen, die im Besitz einer Fahrerlaubnis sind, wird in den kommenden Jahren kontinuierlich steigen. Wer heute einen Führerschein hat, wird morgen im Alter häufiger mit dem Auto fahren, längere Wege zurücklegen und damit an Mobilität deutlich dazu gewinnen. Gleiches gilt aber auch für die älteren ÖV-Nutzer: auch sie werden mehr und länger reisen.

Der erleichterte Zugang zu Auto, Bahn und Bus sollte aber nicht zu Lasten der körperlichen Bewegung gehen. Untersuchungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) verweisen klar auf den positiven volkswirtschaftlichen Nutzen aktiver Mobilität. Entsprechend gilt es, vermehrt Anreize zum Gehen und Radfahren zu schaffen. Produktinnovationen wie das Elektrovelo bieten zudem neue Ansätze für eine lebensverlängernde und erfüllte Mobilität im Alter. Neben einem seniorenrechtlichen Ausbau der Infrastrukturen für diese neuen Mobilitätsformen, sollte älteren Menschen der Einstieg in die Elektromobilität durch Fahr- und Sicherheitstrainings erleichtert werden.



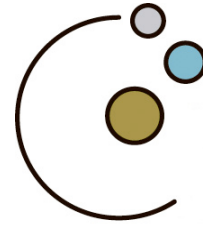
## 5. Intensität statt Extensität

*Räumlich und zeitlich ausgedehnte Reisen stellen eine persönliche Bereicherung dar und sollten deshalb vielen Menschen ermöglicht werden. Gleichwohl reisen ältere Menschen aufgrund physischer Einschränkungen und begrenzter finanzieller Möglichkeiten deutlich weniger als jüngere. Folglich spielen Fernreisen in ihrem Alltag eine weniger wichtige Rolle. Ein altersgerechtes Reiseangebot zeichnet sich daher eher durch häufigere und kürzere Reisen aus, als durch kosten- und raumintensive Ortsveränderungen.*

Die zurückgelegten Tagesdistanzen der Bevölkerungsgruppe 65+ in der Schweiz sind heute nur halb so lang, wie diejenigen des Schweizer Durchschnitts und damit in der gleichen Grössenordnung wie diejenigen der unter 18-jährigen. Aufgrund der Generationeneffekte in der Altersgruppe der Menschen über 65 wird jedoch davon ausgegangen, dass in den kommenden Jahren die Tagesdistanzen bei den Älteren gegenüber dem Durchschnitt deutlich zulegen werden.

Obgleich die Wege älterer Menschen mittelfristig länger werden, werden sie nicht unbedingt häufiger. Schweizer Rentnerinnen und Rentner legen mit 2,4 Wegen etwa einen Weg weniger zurück als der Durchschnitt. Häufige, kurze Wege entsprechen jedoch besser den sich verändernden Fähigkeiten älterer Menschen und ermöglichen ihnen eine regelmässige Teilhabe am öffentlichen Leben.

Mobilität im Alter zu fördern heisst, Wegelängen zu reduzieren und Wegehäufigkeit zu erhöhen.

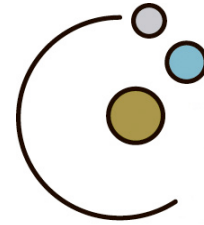


## 6. Ent- statt Beschleunigung

*Moderne Gesellschaften sind hochbeschleunigte Gesellschaften in denen sich das Alltagsleben zunehmend verdichtet. Immer mehr Aktivitäten werden immer intensiver, in immer kürzeren Abständen, in immer kleinere Zeitfenster gepresst. Die daraus entstehenden Belastungen für den Menschen sind enorm und spiegeln sich nicht zuletzt in den sogenannten neuen Zivilisationskrankheiten wie dem "Burn-Out-Syndrom" oder der Überlastungsdepression. Der Alterungsprozess und damit auch die Altersmobilität sind von diesen Entwicklungen stark betroffen. In diesem hochbeschleunigten gesellschaftlichen Bezugssystem gilt es, vermehrt Orte der Ruhe zu schaffen, die es älteren Menschen erlauben, Eigenzeiten, auch gerade im Verkehr, zu leben.*

Für viele ältere Menschen ergibt sich mit dem vollständigen oder teilweisen Ausstieg aus dem Berufsleben die Aussicht auf ein entschleunigtes und entspannteres Leben. Zugleich bieten sich Chancen, die eigene Mobilität neu zu erfinden, denn es entfallen mit dem Alter gerade jene gesundheitsbelastende Mobilitätswänge, die zuvor aus den Notwendigkeiten der Berufstätigkeit erwachsen. So entstehen neue Möglichkeiten für entspanntere Lebens- und Mobilitätsstile, jenseits aggressiver Hauptverkehrszeiten und ermüdender Hochgeschwindigkeitsverkehre.

Diesen Möglichkeitsräumen gilt es durch eine konsequente "Off-Peak-Verkehrsplanung" Tür und Tor zu öffnen, denn Rentnerinnen und Rentner meiden die Stosszeiten und sind am häufigsten zwischen 9 und 11 Uhr sowie zwischen 14 und 16 Uhr unterwegs. Dabei sollten nicht nur Motive wie Schnelligkeit und Pünktlichkeit bei der Planung von Verkehrsangeboten den Ausschlag geben, sondern ebenso die Nutzbarkeit und Anschlussfähigkeit der Reisezeit. Nicht minimale Zeiteinsparungen dank einer zusätzlichen Beschleunigung des Verkehrs, sondern ein stressfreies und genussvolles Reisen stehen hier genauso im Vordergrund, wie die Schaffung von Ruhezeiten und -räumen. Nur so wird vermieden, dass ältere Verkehrsteilnehmer nicht schon entkräftet sind, bevor das eigentliche Reiseziel erreicht ist.

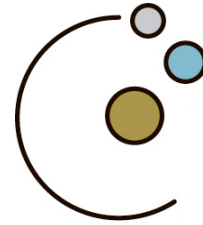


## 7. ● **Simplizität statt Komplexität**

*Mit der fortschreitenden technologischen Modernisierung aller Verkehrsträger und dem Zusammenwachsen unterschiedlicher Subsysteme zu Land, Wasser und Luft, nimmt die Komplexität des Gesamtverkehrsystems rapide zu. Seniorengerechte Verkehrsinnovationen sollten daher darauf ausgerichtet sein, die Komplexität des Systems gegenüber seinen Nutzern auf eine simple, leicht dekodier- und damit besser nutzbare Form zu bringen.*

Die Grosstechnik "Mobilität" stellt heute und künftig nicht nur maximale Herausforderungen an ihre Systemdesigner, sondern auch an ihre Nutzer – insbesondere an jene, die sich in einem solchen hochkomplexen System nur sehr schwer zurecht finden. So ergeben sich beispielsweise für ältere Menschen im Stadtverkehr vor dem Hintergrund einer wachsenden Vielfalt von ein- und zweispurigen Fahrzeugen neue Gefahrenmomente. Um dieser fahrzeugseitigen Ausdifferenzierung Herr zu werden, werden seitens der Verkehrsplanung klassische Verkehrstrennungen aufgehoben und vermehrt Mischflächen eingeführt, welche ein sicheres Vorankommen von Menschen mit reduzierter Wahrnehmung und körperlichen Beschwerden nicht immer vereinfachen. Auch im öffentlichen Verkehr steigt mit einer wachsenden Individualisierung des Angebots die Komplexität. Auch hier werden angestammte Verkehrsflächen mit zusätzlichen Nutzungen angereichert, wie beispielsweise der Umbau von Bahnhöfen zu Einkaufszentren verdeutlicht. Diese Entwicklung erschwert vielen älteren Menschen die Suche nach einer bedarfsgerechten Mobilitätslösung. Komplexe Mobilitätsangebote verwirren, erhöhen Verunfallungsrisiken und führen bei Fehlverhalten letztlich zu unnötigen Zeitverlusten.

Die Kulturtechnik des "Sich-Im-Verkehr-Zurecht-Findens" unterliegt so einem stetigen Wandel, der nicht von allen bewältigt werden kann. Fahr-, Sicherheits- und Orientierungstrainings für fahrende, radelnde und zu Fuss gehende Senioren können helfen, die eigene Mobilität besser, sicherer und zuverlässiger zu organisieren. Darüber hinaus ist die Stadt- und Verkehrsplanung aufgefordert, unübersichtliche Knotenpunkte in leicht "lesbare" Räume zu verwandeln, damit aus dem neuen Miteinander im Verkehr nicht ein gefährliches Gegeneinander wird.



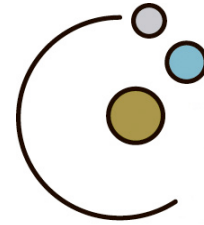
## 8. Reflexivität statt Spontaneität

*Mit ihrer wachsenden gesellschaftspolitischen Bedeutung übernehmen ältere Menschen auch eine zentrale Rolle bei der Suche nach neuen, zukunftsfähigen Mobilitätsleitbildern. Aus den Senioren von heute werden so möglicherweise die Pioniere einer besseren Mobilität von morgen.*

Wesentlicher Aspekt einer nachhaltigeren Entwicklung unserer Mobilität ist ein selbstkritischer – reflexiver – Umgang mit den Sicherheitsrisiken und Umweltgefahren, die heutzutage mit dem Personenverkehr assoziiert werden. Ein bewussteres Mobilitätsverhalten älterer Menschen kann dabei eine generationenübergreifende Vorbildfunktion einnehmen und so dem Leitgedanken der nachhaltigen Entwicklung einen wichtigen Dienst erweisen.

Wird Altersmobilitätspolitik unter den Aspekt der Nachhaltig betrachtet, kann es folglich nicht nur darum gehen, ein Raum- und Verkehrssystem einzufordern, welches den Bedürfnissen der heutigen Generation 65+ besser gerecht wird, sondern auch jenen künftiger Seniorengenerationen. Solidarität, Kollektivität, Aktivität und eben auch Reflexivität sind grundlegende Pfeiler einer zukunftsfähigen Altersmobilität, die zugleich Raum bieten für einen strukturellen Umbau unseres Verkehrsystems.

Mit dem Eintritt in eine neue mobilitätsverändernde Lebensphase und dem gleichzeitigen Wunsch nach mehr Berücksichtigung der eigenen, seniorenspezifischen Mobilitätsbedürfnisse, bietet sich für ältere Verkehrsteilnehmer auch die Chance, durch einen ökologisch, sozial und wirtschaftlich nachhaltigeren Umgang mit ihrer Mobilität, die Lebensgrundlagen künftiger Generationen zu sichern. Für ein Umdenken ist es auch im Alter nie zu spät!



## 9. Immobilität statt Mobilität

*Mit der Ankunft der Altersmobilität in der Mitte einer sich zur Nachhaltigkeit verpflichtenden Gesellschaft, bietet sich der Schweiz die Chance, ihr "Wertesystem Mobilität" insgesamt neu zu denken. Mobilität im Alter funktioniert nur so lange, wie altersbedingte Bewegungseinschränkungen aufgeschoben oder durch das Gesundheits- und Verkehrssystem aufgefangen werden können. Mit einer ausschliesslichen Fixierung auf Fragen der Mobilität verlieren wir jedoch unter Umständen die eigentliche gesellschaftspolitische Herausforderung aus den Augen – die Neubewertung der "Immobilität".*

Nach der Altersmobilität kommt, trotz einer steigenden behinderungsfreien Lebenserwartung, unweigerlich für die meisten Menschen eine Phase der Altersimmobilität, in der ohne pflegerische Unterstützung keine Ortsveränderung mehr möglich ist. In diesem Abschnitt der individuellen Mobilitätsbiographie ändern sich noch einmal die Bedürfnisse grundlegend. Wenn die eigene Mobilität nicht mehr umsetzbar ist, gewinnt jene der Freunde und Familienmitglieder an Bedeutung. Der Besuch von Menschen, die uns nahe stehen, kompensiert die eigene Immobilität und schafft jene Nähe, die wir zuvor noch selbstbestimmt durch unsere Bewegung im Raum erwirken konnten. Besuch zu empfangen wird dann genauso wichtig und erfüllend wie auf Besuch zu gehen.

Gleichzeitig geben altersbedingte Immobilitätsphänomene im letzten Teil des Lebens, möglicherweise Anlass, die Bewertung von Mobilität und Immobilität als zwei Seiten der selben Medaille neu zu hinterfragen. Unser geltendes Gesellschaftssystem glorifiziert die uneingeschränkte Mobilität von Personen und Gütern, oft ohne ihre Notwendigkeit in Frage zu stellen. Lässt sich eine künftige Gesellschaft denken, in der vermiedene Mobilität und damit die Immobilität einen Wert an sich darstellt? Muss in Zukunft wirklich jede Reise auch gemacht werden, die gemacht werden kann? Oder gelingt es uns mit weniger Verkehr unter Umständen ein Gesellschaftsmodell zu verwirklichen, das bei gleichbleibendem Wohlstand mit weniger Mobilität auskommt?