

Buchbeitrag

Einführungsband

**Raum- und Siedlungsplanung unter Berücksichtigung der  
Mobilität älterer Menschen**

In: Echterhoff W. ed.al.: Strategien zur Sicherung  
der Mobilität älterer Menschen. Schriftenreihe Mobilität und Alter der  
Eugen-Otto-Butz-Stiftung. Köln: TÜV Verlag. (ISBN 3824909464)

## **Raum- und Siedlungsplanung unter Berücksichtigung der Mobilität älterer Menschen**

Raum-, Stadt- und Verkehrsplanung haben die Aufgabe, durch die Gestaltung von Siedlungs-, Bau-, Nutzungs- und Infrastrukturen in einer geordneten städtebaulichen Entwicklung die Erfüllung der Bedürfnisse der Menschen zu unterstützen und in einer menschenwürdigen Umwelt deren Teilhabe an gesellschaftlichen Prozessen zu gewährleisten. In einer Gesellschaft, in der sich der Altenquotient<sup>1</sup> stetig erhöht, stellt sich für die Stadt- und Verkehrsplaner die Frage, welche besonderen Spezifika die Bedürfnisse älterer Menschen aufweisen und wie dem in der Planung und dem Bau von Siedlungen und Infrastruktur Rechnung getragen werden kann.

Unsere Gesellschaft altert. Im Jahr 2040 werden rund 50 % der Bevölkerung über 50 Jahre alt sein. "Altern ist der Vorgang von irreversiblen Veränderungen der lebenden Substanz als Funktion der Zeit" (PSCHYREMBEL, 1982, S. 35). Mediziner unterscheiden dabei „normales“, „pathologisches“ und „optimales“ Altern. Während normales Altern mit einer mittleren Lebensdauer, durchschnittlichen; dem Alter entsprechenden Einbußen und einer durchschnittlichen Lebensqualität verbunden ist, führt das pathologische Altern zu einer Verkürzung der Lebensdauer und vielfältigen krankheitsbedingten Einschränkungen. Im Jahr 2040 werden die Senioren durch deutlich differenzierte Lebenslagen und Lebensstile gekennzeichnet sein. Damit werden sie sich auch in hohem Maß von den heutigen Senioren unterscheiden<sup>2</sup>. Aus gesellschaftlicher Sicht ist bedeutend, dass in der Tendenz diejenigen Menschen, die eine bestimmte Altersschwelle überschritten haben, deutlich älter werden, als derzeit.

Die Stadt- und Verkehrsplanung kann bezüglich der Entwicklung von Bedürfnissen, von Einstellungen und Verhalten sowie körperlichen und mentalen Fähigkeiten im Zusammenhang mit dem Alterungsprozess des Menschen von der Sozialmedizin, der Sozialpsychologie und der Sozialökologie lernen. WAHL betont die Bedeutung des Raumes für alternde Menschen:

"Grundlegender Ausgangspunkt einer Sozialökologie des Alter(n)s ist die Überlegung, dass Entwicklungsprozesse in höherem Lebensalter in besonders intensiver und kontingenter Weise von den Ressourcen und Begrenzungen der jeweils gegebenen Umweltbedingungen abhängig sind bzw. von diesen stimuliert und gefördert oder unterdrückt und begrenzt werden können. (...) Die Argumentation in Richtung einer besonderen Bedeutung der Umwelt für ältere Menschen bzw. einer besonderen Sensibilität älterer Menschen für positive wie negative Charakteristika der Umwelt basiert dabei wohl vor allem auf der Annahme eines mit dem Alter verbundenen Rückgangs der Adaptionsfähigkeit bezüglich Umweltan- und -herausforderungen. (WAHL, Hans-Werner, 2002, S. 50)

In der Unterschiedlichkeit der Senioren in Bezug auf ihre Verhaltenskompetenz, ihre Fähigkeit zur Sinnsuche und ihrer Vorstellung von Lebensgestaltung, bzw. ihren körperlichen und mentalen Fähigkeiten zur Lebensgestaltung liegt die besondere Herausforderung für Planung. Ausserdem können sehr unterschiedliche „Phasen“ der Seniorenzeit ermittelt werden. Für Planer stellt sich vor allem die Frage nach der Gestaltung der "Phasenübergänge". Fasst man die Literatur zusammen, so zeichnet sich folgendes Bild ab:

---

<sup>1</sup> Der Altenquotient stellt das zahlenmäßige Verhältnis der älteren Bevölkerung zur Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter dar.

<sup>2</sup> Das Bild der heutigen Siedlungsplaner ist stark vom Verhalten der heutigen Senioren geprägt. Es besteht die Gefahr, dass zukünftige Seniorengenerationen in ihrem Siedlungsverhalten falsch eingeschätzt werden.

				Verhaltenskompetenz steht mehr und mehr in Frage, Prävalenz und Inzidenz von chronischen Krankheiten	
60	70	80	>90	Jahre	
Junge Alte		Mittlere Alte		Alte Alte und Hochaltrige	
Suche nach Umweltstimulation durch anregende Umweltbezüge			Stützung durch Umwelt und Suche nach Schutzfunktion von Umwelt		

**Bild 1:** Lebensphasen im Alter

Generell spricht man von Senioren ab dem 65. Lebensjahr. Durch Regelungen eines frühen Ruhestandes traten in den letzten Jahren vermehrt Menschen deutlich vor diesem Zeitpunkt in den dritten Lebensabschnitt. Entscheidende Phasen des Lebens wie die Gründung einer Familie, Kindererziehung und das Finden von Erfüllung in einer beruflichen Aufgabe haben diese Menschen bereits hinter sich oder aus verschiedenen Gründen nicht durchlaufen. Viele der rüstigen Frührentner stehen nun in einem Lebensabschnitt von absehbar mindestens 30 Jahren, in dem sie ihr Leben aktiv gestalten wollen.

Sie suchen nach Umweltstimulierung durch anregende Umweltbezüge, sofern sie hierzu geistig und finanziell in der Lage sind. Diese Stimulierung kann sowohl eher passiv im Sinne von Konsum, als auch aktiv im Sinne von Engagement erfolgen.

In den Möglichkeiten der Umweltstimulierung, in der spezifischen Attraktivität ihrer naturräumlichen oder infrastrukturellen Gegebenheiten, ihrer Strukturen und Angebote für ältere Menschen unterscheiden sich Länder, Orte und Kommunen erheblich. Dies manifestiert sich u.a. im umfassenden Wechsel ihres Wohnstandortes durch die "jungen Alten". Diese brechen mit allen bisherigen Bezügen (Nähe zu Kindern, Freunden, Verein usw.). Die neue „eigen-bestimmte“ Aktivität definiert den Standort des künftigen Lebensmittelpunktes: So verwirklichen sich junge Alte der Oberschicht etwa durch den dem Kauf einer Finca in Spanien zur Kultivierung von Ölbäumen, einer Farm in Namibia zur Rinderzucht und Jagd oder eines Segelschiffes in Alanya<sup>3</sup>. Aber auch die Reisetätigkeiten gut situerter älterer Menschen in Form von Bildungs- und Städtereisen oder die organisierten Club- und Einkaufsfahrten der „Normalrentner“ zeigen, dass Orte existieren, die für und in dieser Lebensphase einen Stimulus aufweisen, der anderen Orten fehlt. Diese Attraktivität liegt in klimatischen Vorzügen (mildes, wärmeres Klima, bessere Luft), einem Aktivitätenangebot in Form von „unfertigen“ Projekten mit offensichtlichem Entwicklungs- und Betätigungsbedarf, einer Sport- und Hobbyorientierung, dem „Kick“ fremder Kulturen oder geringer Regelungs- / bzw. Konventionendichte und den Vorzügen eines landschaftlichen oder dorf- / städtebaulichen Reizes auf.

Alternativ zu der Selbstverwirklichung durch Konsum oder verpflichtungsfreies Wirtschaften übernehmen aktive Senioren neue Aufgaben in ihrer angestammten Umgebung. In der letzten Zeit nimmt das Engagement von Senioren zur Übernahme neuer Pflichten in der Gesellschaft deutlich zu. So sind in vielen Kommunen bereits Seniorenetzwerke entstanden, die von der

<sup>3</sup> Dieser Personenkreis bricht allerdings beim Übergang in die Hochaltrigkeit mit seiner „Lebensphasen-lücke“, sofern er finanziell dazu in der Lage ist. Er gibt dann seinen Auslandsstandort auf und kehrt zur besseren Versorgung und Pflege in den „Schoß“ der Bundesrepublik zurück.

Hausaufgabenbetreuung bis zum technischen Service bürgerschaftlich engagiert sind<sup>4</sup>. In großen Städten bilden sich eigenständige Seniorenvertretungen, die die Belange der alten Menschen in der Politik vertreten. Wissenschaftlich kann dies so konstatiert werden:

"Die meisten Leute im Ruhestand und Vorruhestand sind nicht ruhig. Was sie zur gesellschaftlichen Wohlstandsproduktion beitragen, ist schwer zu ermessen, aber beträchtlich. Es reicht von Nachbarschaftshilfe mit fließenden Übergängen zur Schwarzarbeit über häusliche Pflegeleistungen und Unterstützung der Pflegenden bis hin zur handwerklichen und gärtnerischen Eigenproduktion. Manchmal zieht es die jungen Alten als "Ärzte ohne Grenzen", Ingenieure oder Managementberater bis nach China. Hauptsächlich aber fließen die wohlstandssteigernden Leistungsströme innerhalb derselben Familien von den jungen Alten zu ihren schon erwachsenen Kindern - die Großmutter kümmert sich um die Enkelkinder und erleichtert damit der Tochter oder Schwiegertochter die Berufstätigkeit - oder in der ganz anderen Richtung, zwischen den jungen Alten und ihren ganz alten Eltern." (HONDRICH, Karl-Otto, 2004 S.7)

Hinzu kommt eine Bewusstseins-Orientierung, die in „Aktivitäten zur Steigerung oder Erhaltung der körperlichen Fitness“ mit Bewegungssportarten wie Radfahren, Schwimmen, Wandern oder Skilanglauf, bewusster Ernährung mit Einkauf bei direkt vermarktenden Biolandwirten, auf Biomärkten oder in Reformhäusern oder einer spirituellen Orientierung mit der Betätigung in z.B. kirchlichen Einrichtungen ihren Ausdruck findet.

Nach WAHL stellt in diesem dritten Lebensabschnitt das Personen-Umwelt-System - solange es sich in einem Gleichgewichtszustand befindet - die grundlegende Basis für Entwicklungsprozesse auf anderen Ebenen bereit. Hierzu sind etwa die Aufrechterhaltung von Wohlbefinden und Kompetenz, die Verfolgung von Lebenszielen im Bereich von Interessen und Sozialkontakten und die Nutzung der außerhäuslichen Lebenswelten zu rechnen.

Was trägt die Wohnumgebung zum Wohlbefinden älterer Menschen bei? Und was ist das für Senioren Spezifische? Mit hoher Sicherheit kann vermutet werden, dass diese sich in familien-, kinder- und frauengerechten Wohnumgebungen ebenfalls wohl fühlen. Senioren können sich bei entsprechender Mittelausstattung im Rahmen ihres Aktivitätenpotentials ihre Wünsche nach Waren, Immobilien, Bildungs- und Freizeitangeboten usw. erfüllen. Insofern entsteht hier für die zunehmende Zahl Alten zunächst keine neue, eigenständige Planungsaufgabe.

Man könnte sich jedoch fragen, ob diese Personengruppe nicht auch den Stimulus der sinnstiftenden Betätigung, des Engagements für eine lohnende Sache, den Reiz des „Unfertigen“? Wir sollten überprüfen, ob nicht in leer fallenden Bebauungsstrukturen und in der sich entwickelnden „perforierten Stadt“ Ansätze zu einer aneignenden, selbst bestimmten, sinnstiftenden Betätigung liegen. Die sich gründenden Seniorennetzwerke können auf der Basis der hohen Kompetenz der zukünftigen Senioren Freiräume in Siedlungen ebenso für ihre Zwecke umfunktionieren, wie dies auch andere Gruppen tun.

Diese Gruppe wird sich künftig beispielsweise besondere Sport- und Betätigungsmöglichkeiten selbst schaffen. Dieser Prozess könnte zeitgleich mit dem Angebotsabbau von jugendorientierten Einrichtungen wie Kinderspielplätzen, Kindergärten oder Schulen erfolgen. In baulicher Hinsicht geht es um Um- und Neubaufaufgaben von Turnhallen, Sportflächen und Spielplätzen zu sportlichen Bewegungsflächen für fitte Senioren. Hallen- und Freibäder sollten als „Zukunftsinvestition“ erhalten werden und benötigen die Ergänzung um Wellness-Bereiche. Die Aufgabe von Kommunen und Sozialpartnern besteht hier weniger im Schaffen neuer Angebote, als

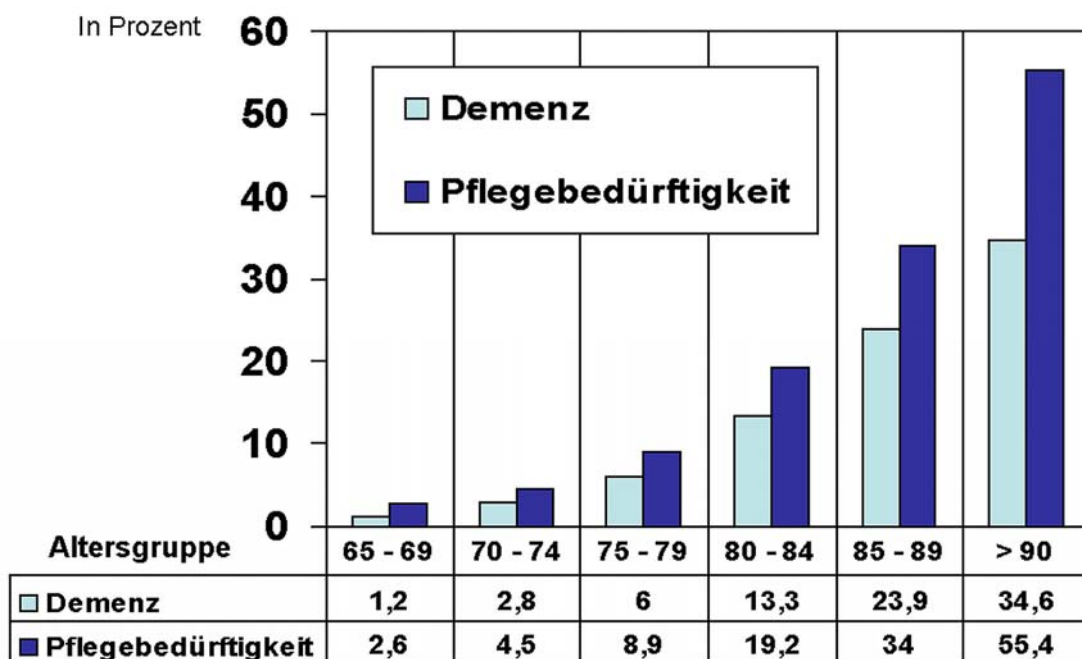
---

<sup>4</sup> Zum Beispiel die Düsseldorfer Netzwerke [www.netzwerke-duesseldorf.de](http://www.netzwerke-duesseldorf.de), die eher von den klassischen Trägern der Altenarbeit geformt werden oder das Netzwerk <http://www.gebraucht-werden.de/>, das Beziehungen zwischen Angeboten und Gesuchen von Aktivitäten herstellt.

vielmehr in der Steuerung der sich entwickelnden Aktivitäten, wobei die soziale Ausgewogenheit im Sinne der Fürsorge weiterhin erhalten bleibt sollte.

Kritisch werden Entwicklungen für die älteren Menschen, wenn das Personen-Umwelt-System aus dem Gleichgewicht gerät. Dies führt zu Übergängen in eine andere Lebensphase zur Wiederherstellung des Gleichgewichtes etwa durch bestimmte Wohnformen oder neue Technologien. Dieses kann auch den Umzug in besondere, für ältere Menschen konzipierte, Einrichtungen zur Folge haben, was einen besonders starken Einschnitt in das Leben darstellt.

Die Dimensionen der Gesundheit im Alter stellen sich als altersphysiologische Veränderungen von Funktionen und Prozessen dar, die selbst noch nicht krankheitswertig sein müssen, aber Risikofaktoren bilden. Die Veränderungen betreffen die körperliche und die psychische Gesundheit zunächst mit körperliche Einbußen und später mit Krankheiten. Vor allem chronische und psychische Erkrankungen treten im Alter mit höherer Wahrscheinlichkeit auf. Darüber hinaus spielt die subjektive, also die wahrgenommene, selbst eingeschätzte Gesundheit eine besondere Rolle. Nach WAHL gehört es zu den Grundzügen des Alter(n)s , dass gegebene oder wiederhergestellte Gleichgewichte im Personen-Umwelt-System in der Phase des hohen Alters zunehmend stets durch neuerliche Veränderungen bedroht sind (vgl. WAHL, Hans-Werner, 2002, S. 51 und 52). Hierbei tritt aufgrund steigender Lebenserwartungen die Sturzprävention und in besonderem Maße die Altersdemenz<sup>5</sup> in das Zentrum der Betrachtung.



**Bild 2:** Eintrittswahrscheinlichkeit von Demenz und Pflegebedürftigkeit mit fortschreitendem Alter (Eigene Darstellung nach Quelle <http://www.dza.de/download/09> Gesundheit+Krankheit.pdf und 3. Altenbericht der Bundesregierung 2001, S. 67)

Mit der Betonung der stabilisierenden Bedeutung des Personen-Umwelt-System und der Frage nach der Gestaltung der Phasenübergänge definiert WAHL den Anspruch an die Raum-, Stadt- und Verkehrsplanung. Es ergibt sich somit auf der einen Seite die Anforderung der Gestaltung

<sup>5</sup> Demenz ist ein in Stufen fortschreitender Verlust an Gedächtnisleistungen und kognitiven Funktionen, der meist nach mehrjährigem Verlauf in geistigen Verfall mit Verlust der Sprachfähigkeit übergeht und schließlich zu Pflegebedürftigkeit und Tod führt.

anregender, erlebnisreicher und die Aktivitäten und Kontakte fördernder Siedlungsstrukturen und Mobilitätsangebote für die "jungen und mittleren Alten" in der "dritten Lebensphase". Er fordert andererseits den Aufbau und die Entwicklung von Strukturen, die ggf. unter Technikeinsatz dazu beitragen, dass besonders "Hochaltrige" mit verschiedenen Arten von Kompetenzeinbußen, körperlichen Einschränkungen oder Behinderungen möglichst lange am allgemeinen Leben teilhaben können.

Mit der demografischen Entwicklung kommen mehr Menschen mit Behinderung in das höhere Seniorenalter. Ziel der Forschung im Wohnungsbau sind daher neue Wohnformen zur Verbesserung der Wohn- und Lebensmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen und das Zusammenleben von älteren und jüngeren Menschen mit Behinderung. Es geht diesen Projekten um die Vermeidung ausgrenzender Fürsorge und um die einbeziehende Teilhabe, um die Vermeidung abwertenden Mitleids und um respektierende Gleichstellung, um die Vermeidung wohlmeinender Bevormundung und um tatsächliche Selbstbestimmung. Projekte sind beispielsweise:

- „Zukunftsweisende Architektur und Betreuung für Demenzkranke
- Weiterentwicklung zukunftsorientierter Wohn- und Pflegeangebote für alte Menschen
- Aufbau vernetzter Versorgungsstrukturen für ältere Menschen; Koordination durch Ärztenetz; Nutzung von Informationstechnologie zur Schaffung eines "Virtuellen Altenheims".

(Quelle: [http://www.weeberpartner.de/Baumodelle/Modellreihen\\_Behinderte.html](http://www.weeberpartner.de/Baumodelle/Modellreihen_Behinderte.html))

Planung für ältere Menschen gibt es in Deutschland zumindest seit der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts. Nach Manfred MORGENSTERN, Staatssekretär im Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport NRW, gilt im Alter mehr denn je: „Die Lebensqualität wird entscheidend durch die Qualität der Wohnung und des direkten Wohnumfeldes bestimmt“. So hat Nordrhein-Westfalen ein Gütesiegel für Senioren- und Pflegeheime entwickelt, die neben Standortqualität und barrierefreiem Bauen weiteren Anforderungen entsprechen müssen. Sie müssen über bequem erreichbare Grünflächen verfügen, eine gute ÖPNV-Anbindung und wohnungsnah Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsangebote aufweisen. Damit erhalten auch Ältere und Behinderte die Chance zur Teilnahme am öffentlichen Leben. Kernelemente des barrierefreien Bauens sind unter anderem der stufenlose Zugang von der Straße, Aufzüge, Wohnräume ohne Schwellen und Stufen in der Wohnung und zu Balkon und Terrasse, bodengleiche Duschen, ausreichend breite Türen und angemessene Bewegungsflächen. Mit den Modernisierungs- und Wohnraumförderbestimmungen 2004 hat NRW erweiterte Förderangebote zum Wohnen und zur Pflege im Alter geschaffen:

- Gruppenwohnungen für bis zu acht ältere, pflegebedürftige- oder behinderte Menschen, die ihre Pflege oder Betreuung individuell mit Hilfe ambulanter Dienste organisieren<sup>6</sup>.
- Wohnungsanlagen mit integrierten Pflegestationen, bei denen die Anzahl der Pflegewohnplätze im Verhältnis zu den Mietwohnungen möglichst nicht mehr als 25 % beträgt.

Modellmaßnahmen, um bestehende Wohn- und Pflegeheime an die heutigen Wohn- und Nutzungsqualitäten baulich anzupassen. (Quelle: Wohnraumförderbestimmungen (WFB) RdErl. d. Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport v. 05.02.2003 IV A 2 - 2010 - 05/03 geändert durch RdErl. v. 03.02.2004 - IV A 2 - 2010 - 1818/03 , §3)

---

<sup>6</sup> In einer Berliner Wohnung verbringen sechs Menschen gemeinsam ihren Lebensabend, ohne einander zu kennen. Wie 1,5 Millionen andere in Deutschland leiden sie unter Demenz. Die verwirrten Alten in WGs zu betreuen, ist eine Alternative zur gefürchteten Heimabschiebung. <http://www.spiegel.de/spiegel/%2C1518%2C264610%2C00.html>

In diesem Feld sind viele und gute öffentliche, halböffentliche und private Angebote in Form von altengerechten Wohnungen, Seniorenheimen und betreutem Wohnen durch die Kooperation der Akteure der Wohnungswirtschaft, sozialer Träger und der Pflegedienste entstanden. Die Pflegeversicherung leistet in Verbindung mit der privaten ambulanten Versorgung sicher ihren Beitrag dazu, dass heute im Alter Menschen in Würde länger als in der Vergangenheit in ihrer angestammten Umgebung verbleiben können. Auch die Wirtschaft, die Wohnungswirtschaft und der Dienstleistungssektor haben die Alten als wichtige Zielgruppe erkannt. Die Dimension der in der nächsten Zukunft zu schaffenden Neubauten kann in etwa dadurch beschrieben werden, dass seit 1900 so viele Altenwohnplätze gebaut worden sind, wie dies in den nächsten 10 Jahren erforderlich sein wird (Karin NELL, Diakonie Düsseldorf)

Heute können sich die finanzkräftigen "jungen Alten" sich die Leistungen und Dienstleistungen, die sie zu einem aktiven und attraktiven dritten Lebensabschnitt benötigen, auf dem freien Markt einkaufen (z.B. "Leben mit Pferden", der biodynamische Bauernhof, künstlerische Betätigung, Seniorenstudium). Dieser Gruppe kam in der Vergangenheit zugute, dass sie auf Grund der positiven wirtschaftlichen Entwicklung mit einer guten Verzinsung von Vermögen und einer überdurchschnittlichen Wertsteigerung von Immobilienbesitz rechnen konnte. Hiermit konnte sich diese Gruppe in den letzten Jahren Lebensträume verwirklichen.

Für die vorausschauende räumliche Planung stellt sich die Frage, welche Aufgaben für Sie aus der demografischen Entwicklung einer alternden Gesellschaft und den sich abzeichnenden Anforderungen einer alten Gesellschaft erwachsen. Im Vergleich zur Vergangenheit verfügen Kommunen nur noch über minimale Mittel für Gestaltungsaufgaben. Sie sind dauerhaft auf privates Engagement, etwa auch in Form von Seniorenaktivitäten, angewiesen. Die Entwicklung nach 2020 wird vermutlich deutlich anders verlaufen als die Entwicklung der vergangenen Jahre. Die Effekte der andauernden wirtschaftlichen Depression in Verbindung mit den Wirkungen der demografischen Entwicklung für die Gestaltung etwa künftiger Renten und Pensionen sind noch weitgehend unklar. Zur Ergänzung der Renten müssen in Zukunft vermehrt Vermögenswerte veräußert werden. Es kann daneben erwartet werden, dass zunehmend auch im Alter durch Arbeit zur wirtschaftlichen Sicherung beigetragen werden muss. Langfristigen Anlagen (Immobilien) drohen Kursverluste mit Vernichtung von Vermögenswerten. Es kann sich ergeben, dass ab etwa dem Jahr 2020 die Mittel, die im zweiten Lebensabschnitt akkumuliert wurden, im dritten und vierten Lebensabschnitt wieder eingesetzt und „aufgezehrt“ werden müssen, um den Lebensunterhalt und die Gesundheits-, Sozial und Pflegedienste zu finanzieren. Hinzu kommt, dass sich Vermögen kaum mehr verzinsen und Immobilien in der Wertentwicklung stagnieren oder deutliche "Wertberichtigungen" verzeichnen müssen. Gerade Single-Haushalte und kinderlose Ehepaare werden sich Ansprache und Pflege einkaufen müssen.

Entsteht für Senioren in Zukunft ein besonderer Planungsbedarf, der über das hinausgeht, was Planung heute bereits im Rahmen ihrer Pflichtaufgaben erfüllt? Alte Menschen entwickeln sich dann zu einer besonderen Planungsaufgabe, wenn sie in einem Siedlungskontext eine zahlenmäßig überwiegende Gruppe bilden. Bis zu diesem Moment ist das "altengerechte" Planen zu allererst eine Aufgabe der Hochbauarchitektur, die sich mit alten- und behindertengerechtem Wohnen auseinandersetzt. In vielen Kommunen wird das Erfordernis, für die Belange der Alten besondere Planungen zu ergreifen, bisher noch unterschätzt, da sich ältere Menschen möglicherweise nur in Teilräumen in einer größeren Menge aufhalten. Auch artikulieren diese (noch) ihre Interessen weniger. Kleinräumig bedeutende Bevölkerungsanteile von Senioren entwickeln sich durch:

- Migration: Aktives Wandern an Wunschorte mit Kumulation von Senioren
- Segregation: Junge ziehen weg und Alte bleiben zurück
- Alterung der Menschen mit einem homogen bezogenen Wohngebiet.

Das Ergebnis von Migration, Alterung und Segregation sind räumlich kumulierte Wohnstandorte älterer Menschen. Gesonderte Planungserfordernisse sind dann nicht gegeben, wenn

- die allgemeine Versorgungslage durch die Zuordnung des Gebietes im Siedlungskontext als gut zu bezeichnen ist. Das ist in der Regel bei größeren Städten in Nähe von Versorgungseinrichtungen und öffentlichen Verkehrseinrichtungen der Fall
- sich Strukturen auf die Präsenz älterer Menschen eingestellt haben und entsprechende Angebote vorhalten. Dies kann bei Migrationszielen älterer Menschen vermutet werden.

Die Migration ist insofern von besonderem planerischen Interesse, als diese Orte aktiven Zuspriech finden; man verlegt seinen Lebensmittelpunkt bewusst etwa nach Mallorca ("Sun-Belt-Mover"), Bayern, Bad Sassendorf oder Schwelm, um dort einen "besseren" Lebensabend zu genießen.

#### *Karte von Orten mit hohem Altenanteil*

Diese Orte haben eine Grunddisposition für Altengerechtheit oder sie haben in der Vergangenheit bereits planerisch sehr viel hierfür getan. Analysiert man ihre Vorzüge, so ergeben sich klimatische und naturräumliche Vorzüge. Hinzu kommen zumeist ein positives Ortsbild (schöne Fußgängerzone und Parks) mit einer weit gehenden Verkehrsberuhigung. Bäder (Kuranlagen), Wellness- und gesundheitsbezogene Einrichtungen, eine gute Ärzteversorgung, aber auch Spezialkliniken werden durch Freizeiteinrichtungen (Golfplatz,) und altengerechte Bildungs- (Lesungen, Ausstellungen) und Freizeitangebote (Konzerte, Theater) ergänzt. Diese Orte sind planerisch "problemlos", sie stellen vielmehr das probate Studienobjekt für die Planer des „Rests der Welt“ dar, wenn sie etwas für die Altengerechtheit in ihrer Stadt unternehmen wollen.

Problematisch stellen sich dagegen die Orte mit Wanderungsverlusten an jungen und leistungsfähigen Menschen dar, in denen - bei allgemeinem Bevölkerungsrückgang - die Zurückbleibenden altern und sich damit die älteren Menschen zur dominanten Gruppe entwickeln. Diese Segregationsmuster können sich für ganze Orte, für einzelne Stadtquartiere und für einzelne Bereiche (Gründerzeitquartiere, Mietwohnungen an verkehrsreichen Straßen usw.) ergeben. Hier kumulieren vor allem benachteiligte Senioren mit Renten auf Sozialhilfeniveau. Aus Sicht der Siedlungsplanung ist dabei zu berücksichtigen, dass jede größere Siedlungseinheit, die in einem kurzen zeitlichen Kontext entwickelt worden ist, in ihrer Entwicklung eine kritische Phase durchläuft.

„Für die Siedlungen, insbesondere für Neubausiedlungen, wird der übliche Entwicklungsprozess der Bevölkerung immer wichtiger, da insbesondere die massenhaften Entwicklungen der letzten Jahrzehnte mehr oder weniger gleichzeitig mit den Bewohnern altern. „Die Siedlungsbewohner der ersten Generation werden durch junge Familien ersetzt werden. Hierbei stellt sich nun die Frage, zu welchem Zeitpunkt in diesem Prozess der schrittweisen Entwicklung der Siedlungen mit ihrer alternden Wohnbevölkerung dem Angebot keine adäquate Nachfrage mehr gegenübersteht. Zunächst werden sicher die Immobilienpreise sinken und eine qualitative und quantitative Ausweitung der Nachfrage nach billiger werdendem Wohnraum gegenüber stehen. Es findet eine Extensivierung statt. Dann könnte es sich jedoch ergeben, dass bestimmte Räume, Lagen, Standort- und Immobilienformen nicht mehr nachgefragt werden. Es entwickeln sich Immobilien, die nicht mehr vermittelt werden können, und Leerstände. Es entstehen perforierte Siedlungen, Stadtquartiere und Städte. Es ist davon auszugehen, dass minderwertige Adressen und umweltbeeinträchtigte Lagen etwa an hochbelasteten Bundesstraßen die Verlierer in diesem Spiel sein werden. Die verdichteten Wohnformen des Geschosswohnungsbaus werden die Verlierer vor den niedriggeschossigen extensiven Wohnformen sein. Aber werden die peripheren Teile des suburbanen Raumes sich



zu Verlierern gegenüber den kernstadtnahen Flächen entwickeln? Welche Wohnformen werden die dann jungen Alten entwickeln? Welche Bedeutung bekommt die Reurbanisierung?“ (HUBER, BECKMANN, Demografische Veränderungen und Verkehr, unveröffentlichtes Arbeitspapier des Arbeitskreises 1.11 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2004, S. 14,15)

In Folge ist damit zu rechnen, dass Fehlbelastungen - insbesondere Unterauslastungen in Entleerungsräumen wie peripheren strukturschwachen Regionen, Großwohnsiedlungen oder qualitativ minderwertigen Altstadtquartieren der Kernstädte - von Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangeboten zum Teil die Funktionsfähigkeit, zum Teil die Wirtschaftlichkeit und Effizienz und damit auch eine angemessene Erhaltung dieser Infrastrukturen beeinträchtigen werden.

Besonders betroffen sind:

- die peripheren und strukturschwachen ländlichen Räume, überwiegend in Ostdeutschland
- die strukturschwachen, altindustrialisierten Räume in Ost- und Westdeutschland, die den Strukturwandel noch nicht bewältigt haben
- die Kernstädte - sowohl in strukturschwachen als auch in prosperierenden Regionen
- die Großwohnsiedlungen der 70er und 80er Jahre sowie Quartiere mit Geschosswohnungsbau der Gründerzeit, der 20er und 30er Jahre, der 50er und 60er Jahre, die noch keine umfassende Sanierung erhalten haben.“

In solchen Siedlungen leben nach 40 Jahren vor allem alte Menschen, die Kinder haben zur Ausbildung, Studium und Partnerwahl die Siedlung verlassen. Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wie Kindergarten oder Grundschulen und Spielplätze sind geschlossen oder reduziert worden. Verfügten diese Siedlungen lange Zeit über einen oder mehrere Läden der Nahversorgung, mussten diese in den letzten Jahren auf Grund des Wirtschaftsdruckes aufgeben werden, wenn nicht bereits die Kommune mit Sicherungsmaßnahmen eingeschritten ist. Diese Siedlungen bergen für ihre Bewohner Versorgungs- und Unterhaltungsprobleme. Während es im gärtnerischen Bereich und der Instandsetzung genügend Service-Angebote gibt, ist der Bereich der Lieferservices von Waren noch unterentwickelt.

Aufwertungen der Siedlungen können durch architektonische Konzepte für eine andere Bewohnerstruktur erreicht werden. Da zum Beispiel die Grundstücksgrößen heute oft nicht mehr den Vorstellungen entsprechen, können Konzepte zur Nachverdichtung in die Jahre gekommene Einfamilienhausgebiete für junge Familien attraktiv machen und mit Neubauten Initialeffekte auslösen. Gebäude können so umgebaut werden, dass etwa die Eigentümerfamilie (Senioren) in das Obergeschoss zieht und das Erdgeschoss als Eigentumswohnung einer jungen Familie veräußert, die dann auch die Gartenpflege übernimmt. Die grundrißtechnischen Umbaumaßnahmen, die in diesem Zusammenhang notwendig werden, können zur energietechnischen Aufwertung (Heizung, Fenster, Wärmedämmung, alternative Energien) und zur Verbesserung der Haustechnik (Bäder) genutzt werden. Siedlungshäuser stellen nicht unbedingt den Wunschtraum junger Familien dar, finden aber bei entsprechenden Preisnachlässen ihren Neubesitzer. Insofern stellen diese Siedlungen kein unmittelbares Problem dar, wenn dies rechtzeitig planerisch festgestellt und der Kurswechsel im Dialog zwischen Planern und Eigentümern möglich werden. Hier entsteht ein großer Markt für Betreuung und Beratung durch Architekten, die Wohnungswirtschaft und Servicedienstleister.

Eine weitere Notwendigkeit für Planung ergibt sich aus dem Versorgungsgedanken. Hier setzen insbesondere das Raumordnungsgesetz (ROG) und die ausfüllenden Ländergesetze die Maß-

stäbe. Danach muss implizit über das System der zentralen Orte ein Versorgungs-Mindeststandard sichergestellt werden.

Die Siedlungsstruktur entwickelt sich in verschiedenen Regionen deutlich unterschiedlich. Die Regionalplanung hat zur Beschreibung verschiedene „Raumkategorien“ entwickelt. Versorgungsrisiken bestehen in den einzelnen Raumkategorien in unterschiedlicher Weise. Sie ergeben sich aus der Kombination von Siedlungsstruktur (etwa Gemeindegröße) und Raumkategorie, die auch eine Aussage über die Versorgung mit Mobilitätsgelegenheiten, wie etwa dem öffentlichen Personenverkehr, ermöglicht. Risiken werden vor allem in kleinen Siedlungseinheiten gesehen, die unterhalb der Bevölkerungsgröße liegen, die von privaten Akteuren als attraktiv für Einzelhandel eingestuft werden. Deshalb kann tendenziell davon ausgegangen werden, dass in Gemeinden von Agglomerationsräumen eine Ansiedlung etwa von Lebensmitteleinzelhandel auch an dezentralen Standorten möglich ist, da regionale Einzugsbereiche ausreichend profitversprechend sind.

Ausgehend von der Einstufung in siedlungsstrukturelle Gemeindetypen der Bundesanstalt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) kann das Risiko einer Unterversorgung kleinerer Siedlungseinheiten formuliert werden. Ein hohes Risiko besteht grundsätzlich in kleinen Gemeinden ländlicher Kreise. Dabei sind die Gemeinden in Agglomerationsräumen und verstärkten Räumen nur bei sehr geringer Dichte, in ländlichen Räumen auch bei höherer Dichte gefährdet.

Ein mittleres Risiko kann bei Ober- und Mittelzentren ländlicher Kreise geringerer Dichte, bei unbedeutenden Gemeinden verdichteter Kreise von Agglomerationsräumen und verstärkten Räumen gesehen werden. Die Siedlungsplanung hat bezüglich der Versorgung älterer Menschen vornehmlich zwei Ziele:

- Erhöhung, bzw. Erhaltung der Mobilität zur Erreichung von Versorgungs- und anderen Einrichtungen
- Entwicklung dezentraler Versorgungskonzepte.

Unter dem Versorgungsaspekt können verschiedene Versorgungsformen verstanden werden. Bedeutung hat die Versorgung mit Wohnungen, Waren und Dienstleistungen, wie etwa Ärzteversorgung.

Nach aktuellem Kenntnisstand ist die mengenmäßige Versorgung älterer Menschen mit *Wohnraum* unproblematisch. Dagegen leben 10-20% der älteren Menschen in qualitativ nicht adäquaten Wohnungen. Marktmechanismen wirken hier nur bedingt korrigierend. So leben einerseits viele Menschen in zu großen und nur mit hohem Aufwand zu erhaltenden Wohnungen. Dieser so genannte „Remanenzeffekt“ ist derzeit insbesondere im ländlichen Raum und in Siedlungen der 50er und 60er Jahre zu beobachten und betrifft vor allem Einfamilienhausgebiete. Auf der anderen Seite fehlend trotz der geschilderten Entwicklung vor allem preiswerte altengerechte Wohnungen. Es ist absehbar, dass bezahlbare Kleinwohnungen nicht in ausreichender Zahl an den angestammten Standorten, insbesondere in Ballungsräumen, zur Verfügung stehen werden. Das Segment des Wohnungsmarktes, das diese Wohnungen bisher gesichert hatte, der soziale Wohnungsbau, ist derzeit nicht ausreichend finanziell abgesichert. Innovative Konzepte, wie „Seniorenwohngemeinschaften“, stellen gute Lösungsansätze dar. Parallel dazu müssen als öffentliche Infrastruktur in stärkerem Maße Sicherungssysteme konzipiert werden, die ältere allein stehende Menschen („Alterssingles“) auch in der Wohnung begleiten. Hier werden auch ungewöhnliche Wege zu beschreiten sein. In Japan etwa wird bereits mit Robotern experimentiert, die von der Medikamenteneinnahme bis zur Lebensmittelversorgung die Menschen begleiten und auch im Notfall Meldung an die Sozialbehörde absetzen.

Die Entscheidung über Alterswohnsitze erfolgt in der Regel in einem emotionalen Prozess, der auf Grund in der Regel fehlender Informationen oder mangelnder Entscheidungskompetenz zu einer ungünstigen Standortwahl führen kann. Eine Wohnstandortberatung, wie sie in vielen Gemeinden bereits eingeführt ist, kann in Zukunft dazu führen, dass schwierige Versorgungslagen vermieden werden können. Allerdings ist nur dort mit Erfolg zu rechnen, wo ein neuer Wohnstandortwechsel wirtschaftlich überhaupt in Frage kommt. Auf die Schwierigkeit, etwa im ländlichen Raum in Zukunft Wohneigentum zu veräußern, sei hier hingewiesen.

Mit dem Grundsatz des Raumordnungsgesetzes wäre es nicht vereinbar, wenn alte Menschen sich eine (motorisierte) Mobilität nur deshalb aufrecht erhalten, weil ohne sie ihre Versorgung nicht mehr sicher gestellt wäre. Diese Versorgungsform würde diejenigen ausschließen, die nicht mehr für eine Eigenmobilität in der Lage sind (siehe Diagramm zur Demenz und Pflegebedürftigkeit). Die dezentrale Grundversorgung bleibt vor allem wegen der Gleichbehandlung der Menschen und der Menschenrechte eine hohe öffentliche Aufgabe. In der jüngeren Vergangenheit konnte diese mehr oder weniger privaten Akteuren überlassen werden. Vor allem die höheren Personalkosten haben in Verbindung mit der Entwicklung der Großdiscounter zu einer unausgewogenen Versorgungslage in der Fläche geführt. Mit Zunahme der Menschen, die weniger motorisiert mobil sind, wird das Thema der Altenversorgung wichtiger.

Klassisches Instrumentarium einer flächendeckenden Versorgung mit Waren und Dienstleistungen ist der Quartiersladen („Tante-Emma“-Laden). Dessen weitgehendes Verschwinden wird neben der Veränderung der generellen Rahmenbedingungen teilweise dem gut funktionierenden Zentrale-Orte-System zugeschrieben. „Durch den raumplanerisch gewollten Ausbau der Versorgungsfunktion der Zentralen Orte seien die in der Regel kleinteiligen und damit sehr labilen Nahversorgungsstrukturen nicht zentraler Orte im ländlichen Raum weitgehend zerstört worden.“ (ACOCELLA, 2004, S. 37) Auch wenn die These nicht abschließend belegt werden kann, arbeitet die Regionalplanung an entsprechenden Gegenstrategien. In Brandenburg werden in den neuen Regionalplänen z.B. „Ländliche Versorgungsorte“ als unterzentralörtliche Stufe ausgewiesen.<sup>8</sup> Damit werden die Verantwortung des Staates für die dezentrale Versorgung anerkannt und Maßnahmen aus Infrastrukturmitteln angesprochen.

Das Land Schleswig-Holstein hat mit der Initiative „Ländliche Dienstleistungszentren - Markt-Treffs“ begonnen, die Versorgung des ländlichen Raumes zu verbessern. Jeder MarktTreff bietet unter einem Dach: Lebensmittel-Einzelhandel, Gastronomie bis zu regionalen Direktvermarktern, Dienstleistungen wie Lotto/Toto, Reinigungs-Annahmestelle, Servicepunkte von Post, Sparkassen und Gemeindeverwaltung. Häufig ist auch ein günstiger Internetzugang für Kundinnen und Kunden vorhanden. Der Ort ist natürlich auch ein Treffpunkt zum Gespräch, für gemeinsame Aktivitäten, oder neues Lernen. Die dörfliche Gemeinschaft macht die MarktTreffs zu lebendigen erfolgreichen Zentren. Hierdurch wird der soziale Kontakt gefördert, der bislang durch die lokalen Händler oder etwa die Kirche sichergestellt wurde. Das Konzept ist auf ländliche Orte zwischen 700 und 1.900 Einwohnern ausgerichtet. Die Versorgungsangebote werden von der Landesregierung und EU-Mittel gefördert ([www.markttreff-sh.de](http://www.markttreff-sh.de)).

Die österreichische Supermarktkette Adeg hat ein Konzept für spezielle altengerechte Geschäfte entwickelt. Der Pilotmarkt scheint sehr erfolgreich zu sein. (Quelle: [http://www.vhb.de/handelsjournal/index\\_626.htm](http://www.vhb.de/handelsjournal/index_626.htm)).

Nach wie vor stellt das Liefern von Waren die beste Alternative für die altengerechte Versorgung dar. Der Aspekt körperlichen Alterns bezieht sich ja nicht nur auf die Bewegungsfähigkeit, sondern auch auf die persönliche Transportfähigkeit. Die Lieferung von Waren ist für Senioren und

---

<sup>7</sup> ACOCELLA, Donato: „Nahversorgung in der Fläche – wie lange noch?“, Vortragsmanuskript, IfR-Jahrestagung: Die Zukunft der Kommunen: in der Region, Hannover, 2004

<sup>8</sup> Regionalplan, Zentralörtliche Gliederung der Nahbereichsstufe, Selbstversorgerorte, Ländliche Versorgungsorte Satzung, Regionale Planungsstelle, Beeskow, 1996

für Familien mit kleinen Kindern sehr bequem. Innovative Siedlungskonzepte bieten heute bereits einen Lieferservice des lokalen Lebensmittelmarktes. Ein Beispiel hierfür ist die Belieferung im Gebiet „Vauban“ der Stadt Freiburg.

### *Bild Lieferung Vauban*

Mit der Lieferung von Waren ist die Frage der Warenbestellung verbunden. Neben der üblichen Art und Weise des Einkaufens kommen immer mehr digitale Bestellmöglichkeiten zur Anwendung. Bei einer Umfrage der Stadt Bonn über die Einkaufsgewohnheiten von Frauen wurde festgestellt, dass jüngere Frauen bereits zu ca. 8% auch Lebensmittel im Internet bestellen und geliefert bekommen. Hier sei auf entsprechende Pilotprojekte der großen Kataloghändler oder etwa auf den Bestell- und Lieferservice des Hauses „Manufaktum“ speziell für Lebensmittel hingewiesen. Spätestens für die übernächste Generation von Senioren wird diese Möglichkeit in stärkerem Maße in Betracht kommen.

Aufgabe der Siedlungsplanung sollte es in Zukunft in höherem Maße sein, neben einer wohnungsnahen Geschäftsversorgung stärker auf eine wohnungsnahere Warenbelieferung Bezug zu nehmen. Die zusätzlichen Kosten einer solchen Infrastruktur in Vergleich zum eigenen Einkauf – können zum Teil durch Einspareffekte beim „Einkaufstransport in Verbindung mit höheren Preisen, zum anderen Teil sicher auch durch öffentliche Infrastrukturmöglichkeiten gedeckt werden.

Die Mobilität ermöglicht den Senioren, aus eigenem Antrieb in der von ihnen gewünschten Art und Weise am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Sie ist somit die Voraussetzung für eine gleichberechtigte Teilhabe. Senioren der Zukunft werden in stärkerem Maße mit dem Kraftfahrzeug verbunden sein, als derzeit. Die Versorgung mit Pkw wird deshalb in Zukunft auch in hohem Alter gegeben sein. Gegenüber heute werden auch die Frauen in stärkerem Maße Pkw-mobil sein. Parallel dazu haben sich in der jüngeren Vergangenheit verschiedene Mobilitätsmöglichkeiten entwickelt, zwischen denen ältere Menschen auswählen können. Neben den eigentlichen Verkehrsmitteln stehen inzwischen auch eine Reihe von Instrumenten der organisatorischen Infrastruktur zur Verfügung. Dabei sind grundsätzlich zwei Arbeitsfelder der Verkehrswissenschaft zu unterscheiden. Zum einen der Versuch, in Ballungsgebieten Mobilität durch Kooperation zu sichern, Beispiel sind etwa die Car-Sharing-Organisationen. Zum anderen das Bemühen, im ländlichen Raum zu einer flexiblen, jedoch ausreichenden Mindestbedienung zu gelangen.<sup>9</sup> Aufbauend auf dem Busprinzip sind hier z.B. Anrufbus und ähnliche Systeme, Rufbus, Anruf-Linienfahrt (ALF), Taxibus und der Bürgerbus zu nennen. Taxiartig arbeiten das Anruf-Sammel-Taxi (AST) und das Velotaxi. Zur besseren Verkehrsorganisation tragen Tarif-, Fahrplanauskunfts- und Buchungssysteme, Fahrgemeinschaften, Organisierte Nachbarschaftsdienste, Car Pool, Mitfahrgemeinschaften, Mitfahrzentralen, Car-Sharing und Mobilitätszentralen bei. Das Verknüpfen unterschiedlicher Verkehrsmittel wird durch Park and Ride oder Fahrradstationen sichergestellt.

Neben den gemeinschaftlich ausgerichteten Mobilitätsformen stehen in Zukunft auch vermehrt alternative individuelle Fortbewegungsformen wie etwa Elektroräder und Elektromobile zur Verfügung, die auch älteren Menschen mit Gehbeschwerden zu einer besseren eigenständigen Mobilität als heutzutage verhelfen können. Die Industrie hat die Tendenz erkannt und bedient den wachsenden Markt mit fahrbaren Untersätzen jeder Preisgruppe. Einige Firmen bieten inzwischen auch einen Mietservice und Gebrauchtfahrzeugverkauf an. Ein gebrauchtes Elektromobil ist heute bereits unter 1.000 EUR zu erhalten.

---

<sup>9</sup> siehe hierzu auch BEUTLER, Felix; BRACKMANN, Jörg: Neue Mobilitätskonzepte in Deutschland - Ökologische, soziale und wirtschaftliche Perspektiven. Veröffentlichungsreihe der Querschnittsgruppe Arbeit & Ökologie beim Präsidenten des Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung P 99-503, 1999

Die Eigenmobilität der Senioren wird sich auch in Zukunft sicherstellen lassen. In den kritischen Teilräumen der Bundesrepublik werden jedoch die Organisationsformen weniger zum Tragen kommen, die auf Kooperation setzen. Eine Bedienungsform, die speziell von alten Menschen im ländlichen Raum genutzt wird, ist der Bürgerbus. Bei diesem Konzept können in einem Kleinbus mit max. 8 Plätzen Mitfahrende von einem Fahrer mit Pkw-Führerschein und ohne weiteren Personenbeförderungsschein befördert werden. Durch den somit möglichen ehrenamtlichen Betrieb kann der Großteil üblicher ÖPNV-Kosten eingespart werden. Der Bus wird in Pilotprojekten in Nordrhein-Westfalen derzeit mit ca. 40.000 EUR/a gefördert.

Die Bereitstellung von Mobilitätsformen mit höherem Organisationsaufwand wird in Zukunft auch für die Siedlungsplanung an Bedeutung gewinnen. Für Senioren ist neben der materiellen Infrastruktur in Form von Straßen und Wegen und der Bereitstellung von Verkehrsmitteln in Form von Fahrzeugen verschiedener Art die Bereitstellung von Transportleistungen wichtig. Können diese nicht vom Markt zu bezahlbaren Konditionen erbracht werden, ist öffentliche Infrastruktur bereitzustellen. Nachdem sich der klassische ÖPNV in eher ländlich strukturierten Gebieten zunehmend als zu teuer herausstellt, sind informellere Bedienungsformen mit höherer sozialer Komponente, wie etwa der Bürgerbus weiterführend.

Zur Sicherung der Versorgung von Senioren steht im Bereich der persönlichen Mobilität in Zukunft eine vielfältige Palette von motorisierten Verkehrsmitteln zur Verfügung, die zumindest die Nahmobilität sicher stellen können. Die Planungsaufgabe liegt bezüglich der Verkehrsmittel eher im Bereich der Straßenraumausstattung. Ergänzende siedlungsplanerische Anstrengungen müssen hinsichtlich der Bevölkerungsteile unternommen werden, die nicht selbstständig mobil bleiben können. Die lokale Versorgung ist entweder über Einzelhandel auf kleinräumiger Ebene oder über die direkte Warenbelieferung sicher zu stellen. Da diese Versorgungsformen nach derzeitiger Kenntnis nicht in vollem Umfang privatwirtschaftlich zu betreiben sind, müssen Infrastrukturmittel hierfür aufgewandt werden. Praxisbeispiele werden für verschiedene Versorgungsangebote derzeit erprobt.

Was bedeutet die Veränderung der Altersstrukturen für die Gestaltung der Straßenräume in den deutschen Städten? Bei der gemeindlichen Straßen- und Straßenraumplanung müssen neben der demografischen Entwicklung weitere Aspekte beachtet werden. Die zunehmende kommunalen Konkurrenz führt zum Beispiel zu neuen Ansiedlungsanstrengungen für Wohnen und Gewerbe. Dies bedeutet für die Kernbereiche der Städte und Gemeinden, dass dort die Straßenräume zum einen als verlängerte Ladentheke aufgewertet und gestaltet werden, zum anderen die Bedeutung der Hauptverkehrsstraßen für den fließenden Verkehr gestärkt wird. Die Tendenz ist also, dass die Nutzer der Straßenseiten an städtischen Hauptverkehrsstraßen sich auch in Zukunft dem fließenden motorisierten Verkehr unterordnen müssen. Hier sind Parallelen zu den 60er und 70er Jahren zu sehen.

Die "Gentrifizierung" von Stadtvierteln und ganzen Städten führt zur Veränderung der Straßenraumsprüche. Der Konflikt „Barrierefreiheit versus Erlebnisqualität“ für jüngere Menschen wird zunehmend ausgetragen oder in neue Straßenraumkonzepte überführt werden müssen. Die Automobil-Orientierung wird wohl in Zukunft allein wegen der Anhebung des Durchschnittsalters der Autofahrer zumindest nicht sinken, da das Automobil oder auch andere motorisierte Gefährte ein wichtiger Garant für die empfundene Mobilität bei älteren Menschen ist.

Eine Gegenbewegung kann sich hier etablieren, wenn die Versorgung der Menschen wieder mehr quartiersbezogen stattfinden kann. Erste Ansätze, etwa durch die Rückkehr der Lebensmitteldiscounter in allerdings ausgesuchte Ortslagen, sind bereits vorhanden. Eine weitere Entmotorisierung ist möglich, wenn die Belieferung von Haushalten mit Waren zunimmt. Es stellt sich auch die Frage, inwieweit die ältere Bevölkerung überhaupt noch und in welchem Umfang in Zukunft zum Leben auf der Straße beitragen kann und will.

Die Gestaltung der Straßenräume mit Aufenthaltsqualität sowie deren Leistungsfähigkeit werden auch davon abhängen, mit welchen Verkehrsmitteln sich ältere Menschen in Zukunft bewegen. Hier sind ebenfalls verschiedene Entwicklungspfade denkbar:

- Ältere Menschen werden neben dem ÖPNV und zu Fuß im wesentlichen beim Pkw als Fortbewegungsmittel bleiben. In diesem Szenario werden sich die Straßengrundstrukturen von heute nicht verändern. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte könnte, bedingt durch die geringere Reaktionsfähigkeit älterer Menschen geringfügig abnehmen. Die verkehrstechnischen Parameter von Lichtsignalsteuerungen müssen möglicherweise angepasst werden. Eine Veränderung des üblichen Zeitbedarfswertes für eine Pkw-Vorbeifahrt von derzeit 2 s auf 2,2 sec, die durch die langsamere Reaktionszeit und eine bedächtigeren Fahrweise bedingt sein könnte, würde eine Leistungsreduzierung eines Signales um ca. 10% mit sich bringen. Ein komplexes städtisches Straßensystem könnte dadurch in eben diesem Maße in der Leistungsfähigkeit abnehmen.
- Ältere Menschen nutzen vermehrt alternative Fortbewegungsmittel wie etwa Elektrofahrzeuge, Elektroräder etc. Ein Großteil der Fahrzeuge ist derzeit für den Gehweg zugelassen, ein anderer Teil nur für die Fahrbahn<sup>10</sup>. Handelt es sich quasi um elektrische Rollstühle, ist durchweg die Gehwegzulassung anzunehmen, diese Fahrzeuge sind nicht schneller als 6 km/h. Bei einigen Neuentwicklungen sind die Zuordnungen noch nicht geklärt, wie etwa für den Segaway. Sollten sich eher Fahrzeuge durchsetzen, die für die Fahrbahn zugelassen sind, wird sich hierdurch die Leistungsfähigkeit der Fahrbahn und damit der gesamten Straße herabsetzen. Bei Geschwindigkeiten von bis zu 20km/h stellen diese Fahrzeuge ein Hindernis dar, das jedoch im Vergleich zu Fahrrädern oder Mofas nicht ohne weiteres bei Gegenverkehr überholt werden kann. Nutzen die Fahrzeuge im anderen Fall jedoch vermehrt den Gehwegbereich, stellt sich die Frage, ob der Gehweg dann noch seiner eigentlichen Funktion dienen kann. Eine Entwertung der Aufenthaltsqualität und -funktion der Gehwege kann im Einzelfall möglich sein. Dies wäre ein vergleichbarer Effekt, der sich heute in Altbaugebieten vornehmlich des 19. Jh. einstellt, wenn dort viele Fahrradnutzer die Gehwege und die Autonutzer die Fahrbahnen und Gehwege zum Abstellen verwenden<sup>11</sup>. In Zukunft könnten hier auch vermehrt Kleinmobile älterer Menschen stehen.

Die Fragen der Veränderung der Leistungsfähigkeit von Straßen sind bei zukünftigen Verkehrsplanungen, insbesondere von Knotenpunktberechnungen zu berücksichtigen. Aktuell wird vermutet, dass die durch die „jungen, aktiven“ Menschen hervorgerufenen Spitzen in den Tagesganglinien sich abflachen werden und die „Täler“ zwischen der Morgen- und Abendspitze durch die „Jungen“ Alten aufgefüllt werden. Insgesamt ergibt sich so eine Bestätigung der Tagesganglinie auf niedrigerem Niveau<sup>12</sup>. Inwieweit dieser Effekt tatsächlich planungseffektiv ist, hängt von den anderen Entwicklungen einer Kommune ab, wie etwa Bevölkerungswachstum oder -schrumpfung oder räumliche Verteilung der Akteure<sup>13</sup>. Eine planerische Vorsorge für den zwei-

---

<sup>10</sup> Die Industrie nimmt diesen Trend auf. In hochauflagigen Magazinen, wie etwa der Zeitungsbeilage „Prisma“ wird verstärkt für diese Fahrzeuge Werbung gemacht. In der Nummer 26/2004 finden sich 21 Werbungen für Seniorenmobilität in Form von Treppenliftern und Elektrofahrzeugen.

<sup>11</sup> Ältere Menschen beurteilen bereits heute häufig ihr Wohnumfeld eher als „fußgängerunfreundlich“. Siehe hierzu FLADE, Antje: Städtisches Umfeld und Verkehrsmittelnutzung älterer Menschen, in SCHLAG et al. 2002, S. 116 ff

<sup>12</sup> zum Beispiel eine Untersuchung in Graz: SAMMER, Gerd; RÖSCHEL, Gerald: „Mobilität älterer Menschen in der Steiermark“, <http://www.kfunigraz.ac.at/senioren/same.htm>, 2004

<sup>13</sup> Bereits seit 1999 nimmt die Jahresfahrleistung im motorisierten Verkehr in der Bundesrepublik ab. Der Effekt entsteht durch geringere Fahrleistung der Jüngeren und durch den höheren Anteil der älteren, die grundsätzlich eine geringere Fahrleistung aufweisen. (Quelle der Daten: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, Hamburg, 2002)

ten Fall ist das Vorhalten eines Radverkehrsnetzes, das von anderen Langsamfahrzeugen unter Umständen auch genutzt werden kann. Entsprechende Regelungen der Straßenverkehrsordnung müssen im Hinblick auf diese Fragestellung rechtzeitig angepasst werden.

Alternative Fortbewegungsmittel erfordern im Einzelfall unter Umständen neue Stellplatzanlagen, etwa bei Versorgungseinrichtungen, Wohnungen oder öffentlichen Einrichtungen. Ein Elektromobil ist nicht mit einem Pkw gleichzusetzen und hat andere Stellplatzerfordernisse. Es ist etwa zu überprüfen, inwieweit öffentliche Stellplatzanlagen auf diesen neuen Bedarf hin angepasst werden können. Eine Kombination von Fahrradabstellanlagen und Fahrradstationen mit Abstellplätzen von Kleinmobilen ist denkbar.

Im Gegensatz zu den benannten, eher mittelfristigen Entwicklungen und Planungsgrundlagen werden sich durch den höheren Anteil der Senioren an den Verkehrsteilnehmern kurzfristig erhöhte Anforderungen an die verkehrstechnische Ausgestaltung von Straßen stellen. Die reduzierten Wahrnehmungsmöglichkeiten älterer Menschen erfordern eine andere Informationsweise im Straßen- und Verkehrsraum, insbesondere hinsichtlich der Lesbarkeit von Schriftinformationen, z.B. Fahrpläne an Bushaltestellen und der Kontrastschärfe von Schildern. Insbesondere bei Warnschildern und Signalen müssen reflektierende und kontrastreiche Schilder entsprechend aktuellem Standard eingesetzt werden. Hohe Bedeutung kommt der Überprüfung der Qualitäten nach einer längeren Nutzungsdauer zu. Im Falle der Lichtsignalanlagen kann damit gerechnet werden, dass mit der Umstellung auf LED-Zeichen eine höhere Leuchtdichte bereits erreicht wird. Im Vergleich dazu sind kontrastarme Schilder noch weniger lesbar.

Die Gestaltung der Straßen wird sich unter dem Wahrnehmungs- und Nutzeraspekt voraussichtlich nur noch in Einzelfällen ändern lassen, da die finanziellen Mittel für erneute Umgestaltungen und Umnutzungen nicht zur Verfügung stehen. Bei Neukonzeptionen sollte jedoch unbedingt die Kontrastfrage der Umweltwahrnehmung stärker berücksichtigt werden. Multifunktional nutzbare Flächen sollen, soweit es geht, Vorrang vor einzelnen Nutzungsarten zugewiesenen Flächen erhalten. Nach wie vor bleibt es Gestaltungsaufgabe für öffentliche Räume, in ausreichender Weise für Sitz- und andere Aufenthaltsgelegenheiten zu sorgen. Menschen, die sich in öffentlichen Räumen nicht nur für das Zurücklegen von Wegen aufhalten, sorgen für soziale und kommunikative Raumbedeutung, die eine Basis für menschliche Beziehungen darstellt, auch wenn digitale und andere Kommunikation längst wichtig geworden ist.

Die Zunahme älterer Bevölkerung wird insgesamt Auswirkungen auf das Verkehrssystem insgesamt haben. Die Tagesbelastung des ÖPNV und der Stadtstraßen kann sich gleichmäßiger darstellen, wenn davon ausgegangen wird, dass ältere Menschen weniger Pendlerverkehr bedeuten. Für die öffentlichen Verkehrsbetriebe würden die teuren Spitzenstunden-Zusatzfahrten entfallen und ein durchgehender Betriebstakt könnte in den Städten umgesetzt werden. Gleichzeitig ist möglich, dass die bisherigen Tarifvergünstigungen im ÖPNV für Rentner zumindest teilweise zurückgenommen werden. Im ländlichen Raum dagegen wird heute ein großer Teil der Bedienungsqualität im ÖPNV durch die Schülerverkehre motiviert. Sollten diese Fahrten im ÖPNV entfallen, ist zunächst eine Qualitätsreduzierung zu erwarten, die durch die oben beschriebenen alternativen Bedienformen ausgefüllt werden müsste.

Änderungen in der Mobilität älterer Menschen werden durch den Markt aufgefangen. Hoher Handlungsbedarf besteht zunächst eher in der Sozialfürsorge für nicht markt-fähige Menschen, die sicher auch an Zahl zunehmen werden. Konkreter stadt- und verkehrsplanerischer Handlungsbedarf wird sich lokal entwickeln. Die planerischen Instrumente zur Lösung der Aufgabe sind vorhanden. In Zukunft wird ein übergreifender Austausch des Wissens verschiedener Disziplinen (Altenpsychologie, Gerontologie, Stadt- und Verkehrsplanung, Wohlfahrtsverbände) notwendig sein. Durch diesen Austausch können interdisziplinäre Konzepte für die Stadt der Zukunft entwickelt werden. Hilfreich hierbei sind die Angebote und Strukturen von Städten und Gemeinden, die bereits heute stark von Senioren nachgefragt werden. Die straßenverkehrs-

rechtliche und verkehrstechnische Behandlung von neuartigen Fahrzeugen für Senioren muss weiter betrieben werden, um neue Mobilitätsformen in die Stadtmuster zu integrieren und das gesamte Mobilitätsangebot auch im ÖPNV im Sinne altengerechter, flexibler Bedienung umzugestalten.



## Literatur:

Acocella, Donato: Nahversorgung in der Fläche – wie lange noch? Vortragsmanuskript Ifr-Jahrestagung: Die Zukunft der Kommunen: in der Region, Hannover, 2004

Beutler, Felix; Brackmann, Jörg: Neue Mobilitätskonzepte in Deutschland - Ökologische, soziale und wirtschaftliche Perspektiven. Veröffentlichungsreihe der Querschnittsgruppe Arbeit & Ökologie beim Präsidenten des Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung P99-503, 1999

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, Hamburg, 2002

Bundesregierung: Dritter Altenbericht: Alter und Gesellschaft; Deutscher Bundestag 14. Wahlperiode/Drucksache 14/5130, 2001

Engeln, Arnd; Schlag, Bernhard: ANBINDUNG Abschlußbericht zum Forschungsprojekt „Anforderungen Älterer an eine benutzergerechte Vernetzung individueller und gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel, Band 196 der Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Berlin, 2001

Flade, Antje: Städtisches Umfeld und Verkehrsmittelnutzung älterer Menschen, in Schlag et al. 2002, S. 116-129

Forum Vauban: Der Freiburger Stadtteil Vauban – Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes auf Vauban, CD, Freiburg, 2003

Hondrich, Karl-Otto: "Die mittleren Jahre", in Frankfurter Allgemeine Zeitung, 18. Mai 2004

HUBER, Felix; BECKMANN, Klaus J.: Demografische Veränderungen und Verkehr, unveröffentlichtes Arbeitspapier des Arbeitskreises 1.11 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2004

Pschyrembel, W.: "Klinisches Wörterbuch", New York, Berlin, 1982

REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT ODERLAND-SPREE, Regionale Planungsstelle: Regionalplan, Zentralörtliche Gliederung der Nahbereichsstufe Selbstversorgerorte Ländliche Versorgungsorte, Beeskow, Juni 1996

Sammer, Gerd; Röschel, Gerald: „Mobilität älterer Menschen in der Steiermark“, Graz, 1999

Schlag, Bernhard; Megel, Katrin (Hrsg.): Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter, Band 230 der Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Berlin 2002

Wahl, Hans-Werner: "Lebensumwelten im Alter, in Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter", Schriftenreihe Band 230 des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) Berlin, 2002

Wohnraumförderungsbestimmungen (WFB) RdErl. d. Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport v. 05.02.2003 IV A 2 - 2010 - 05/03 geändert durch RdErl. v. 03.02.2004 - IV A 2 - 2010 - 1818/03

## **Internet**

<http://www.aah-online.de/antiage/antiage.htm>

<http://www.arbeitundalter.at/>

<http://www.arnsberg.de/>

<http://www.bbr.bund.de/index.html?raumordnung/bevoelkerung/bevoelkerung.htm>

[http://www.dza.de/download/09\\_Gesundheit+Krankheit.pdf](http://www.dza.de/download/09_Gesundheit+Krankheit.pdf)

<http://www.efi-programm.de>

<http://www.freunde-alter-menschen.de/>

<http://www.gebraucht-werden.de/>

<http://www.kfunigraz.ac.at/senioren/same.htm>

<http://www.markttreff-sh.de/>

<http://www.Netzwerke-duesseldorf.de>

[http://www.vhb.de/handelsjournal/index\\_626.htm](http://www.vhb.de/handelsjournal/index_626.htm)

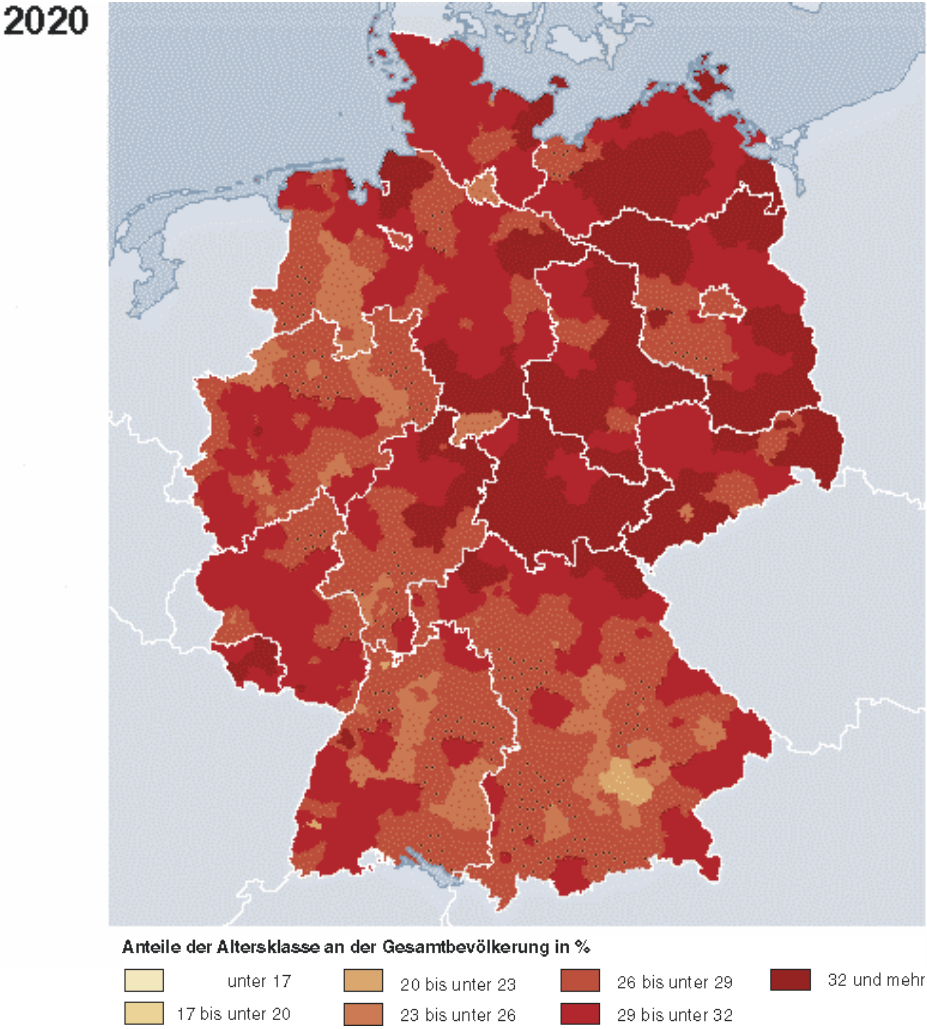
[http://www.weeberpartner.de/Baumodelle/Modellreihen\\_Behinderte.html](http://www.weeberpartner.de/Baumodelle/Modellreihen_Behinderte.html)

<http://www.wohnen-im-alter.de/>

<http://www.zh.pro-senectute.ch/>

Abbildungen

Anteil der Altersklasse über 60 Jahre an der Gesamtbevölkerung im Jahr 2020



Quelle: <http://www.bbr.bund.de/index.html?raumordnung/bevoelkerung/bevoelkerung.htm>

## Lieferung Vauban



Quelle: Forum Vauban e.V.: CD-ROM zum Stadtteil, Freiburg, 2003

## Weitere Abbildung Zur Illustration:



Foto: Baum