



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALORDNUNG,
FAMILIE, FRAUEN UND SENIOREN

Dokumentation des Fachkongresses

am 6. Februar 2013 in Fellbach



Initiativen für ein selbstbestimmtes
langes Leben



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHEN RAUM
UND VERBRAUCHERSCHUTZ
und
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND
INFRASTRUKTUR



Akademie
Ländlicher Raum
BADEN-WÜRTTEMBERG

LANDESENIOREN RAT
Baden-Württemberg e.V.



Mit freundlicher Unterstützung der



Stadt Fellbach

Inhalt

Vorwort	3
Einladung und Programm	4
Mitwirkende	6
Eröffnungsrede	7
Katrin Altpeter MdL, Ministerin für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren Baden-Württemberg	
„Grau ist bunt“	11
Dr. Henning Scherf, Senatspräsident a.D. des Landes Bremen und Buchautor	
„Der Ländliche Raum bewegt sich – zeitgemäße Mobilitätsformen für Ältere“	16
Hartmut Alker, Ministerialdirigent, Leiter der Abteilung Ländlicher Raum, Landentwicklung und Geoinformation im Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg	
„Automobilität im Alter – Perspektiven zwischen Chancen und Risiken“	22
Wolfgang Rose, Präsident des ACE Auto Club Europa e.V.	
„Bewegung schafft Begegnung – Rahmenbedingungen in den Kommunen“	28
Dr. Torben Sammet, Referent im Landesgesundheitsamt Baden-Württemberg im Regierungspräsidium Stuttgart	
„Seniorenerechte Stadtentwicklung“	40
Volker Falkenstein, Städtischer Seniorenbeauftragter der Stadt Bruchsal*	
„Mobilität in der Praxis: Modelle - Problemlagen - Lösungsansätze“	48
Dr. Peter Michell-Auli, Geschäftsführer des Kuratoriums Deutsche Altershilfe**	
Zusammenfassung der Vorschläge, Anregungen, Hinweise und Erkenntnisse	60
„Impuls-Tankstellen“	70
Impressum	71

* In Vertretung von Frau Oberbürgermeisterin Cornelia Petzold-Schick

Vorwort

Sehr geehrte Leserin und sehr geehrter Leser,

Seniorenpolitik ist eine Querschnittsaufgabe, die in alle Bereiche unserer Gesellschaft hineinreicht. Als Sozialministerin setze ich mich dafür ein, dass ältere Menschen so lange wie möglich aktiv und selbstbestimmt am gesellschaftlichen Leben teilnehmen und sich einbringen können. Hierfür müssen sie „mobil“ sein. Daher ist es wichtig, dass wir ihnen diese Mobilität ermöglichen. In der Seniorenpolitik des Landes Baden-Württemberg habe ich aus diesem Grund einen besonderen Schwerpunkt auf dieses Thema gelegt.

Ich freue mich, Ihnen die Dokumentation unseres Fachkongresses „Mobil – Aktiv – Beteiligt. Initiativen für ein selbstbestimmtes langes Leben“ vom 6. Februar 2013 in Fellbach vorlegen zu können. Allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Kongresses danke ich herzlich für ihre Beiträge, den Kooperationspartnern darüber hinaus für ihre tatkräftige Mitwirkung.

Der Kongress hat durch die Vorträge, Diskussionen und Rückmeldungen eine Fülle von Vorschlägen, Anregungen, Hinweisen und Erkenntnissen zur Mobilität im Alter gebracht, die komprimiert in dieser Dokumentation zusammengefasst sind. Sie zeigen beispielsweise, dass die Mobilität hochaltriger Menschen und solcher mit „kleinem Geldbeutel“ eine besondere Herausforderung ist. Hier sind Kreativität und Solidarität besonders gefragt.

Ich wünsche mir, dass diese Erkenntnisse ins ganze Land getragen werden. Die Umsetzung auf allen politischen Ebenen, in Großstädten genauso wie in kleinsten Gemeinden, in Unternehmen, Forschungseinrichtungen und durch ehrenamtliches Engagement kann mit dazu beitragen, dass wir unseren älteren Menschen im Land mehr Möglichkeiten bieten, aktiv an der Gesellschaft teilzuhaben und ihre Lebensqualität zu verbessern.

Besonders wichtig ist mir die Erkenntnis, dass die Umsetzung vieler dieser Vorschläge auch anderen Gruppen der Bevölkerung das Leben erleichtern würde, zum Beispiel Menschen mit Behinderung, mit vorübergehenden Beweglichkeitseinschränkungen oder mit kleinen Kindern. Eine Gesellschaft, die Wert legt auf gleiche Chancen, gleiche Rechte und Beteiligungsmöglichkeiten aller Menschen, muss auch für alle Menschen Mobilitätslösungen finden.

Wirken Sie an diesem Gestaltungsauftrag aktiv mit!

Auf unserer Homepage www.sozialministerium-bw.de können Sie die Dokumentation auch online anschauen und durch Weiterleitung des Links die Dokumentation verbreiten.



Katrin Altpeter
Katrin Altpeter MdL

Einladung und Programm

GRUSSWORT

„Wir müssen die Änderung sein, die wir in der Welt sehen wollen.“
Mit diesem Satz von Mahatma Gandhi lade ich Sie ein zu unserem Fachkongress „Mobil – Aktiv – Beteiligt. Initiativen für ein selbstbestimmtes langes Leben“. Hier sollen Menschen, die einen Einfluss auf die Mobilität alter Menschen in Baden-Württemberg haben können, Anregungen erhalten, miteinander diskutieren, sich gegenseitig Impulse geben und Ziele entwickeln.

Mit dabei zu sein und unsere Gesellschaft aktiv mitgestalten zu können, verlangt Mobilität, die bei fortschreitendem Alter nicht mehr selbstverständlich ist. Um diese Einschränkungen auszugleichen, ist Kreativität gefragt. Als Sozialministerin will ich erreichen, dass alte Menschen möglichst lange selbstbestimmt – unabhängig vom Geldbeutel – am Leben teilhaben können. Mobilität ist hierfür entscheidend. Es ist daher sozialpolitisch bedeutsam, dass wir bei der Gestaltung unserer Verkehrswege und Verkehrsmittel den Interessen und physischen Grenzen alter Menschen besondere Aufmerksamkeit schenken.

Ich freue mich über Ihre Teilnahme und wünsche uns viele Impulse und dem Kongress eine nachhaltige Wirkung. Den Kooperationspartnern danke ich für die aktive Unterstützung.



Katrin Altpeter

Katrin Altpeter MdL, Ministerin für Arbeit und Sozialordnung,
Familie, Frauen und Senioren Baden-Württemberg



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALORDNUNG,
FAMILIE, FRAUEN UND SENIOREN



Initiativen für ein selbstbestimmtes
langes Leben

Einladung zum Fachkongress
am Mittwoch, 6. Februar 2013
Schwabenlandhalle, Fellbach



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHEN RAUM
UND VERBRAUCHERSCHUTZ
und
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND
INFRASTRUKTUR



Akademie
Ländlicher Raum
BADEN-WÜRTTEMBERG

LANDESENIOREN-RAT
Baden-Württemberg e.V.



PROGRAMM

09:15 Uhr Öffnung des Tagungsbüros

Möglichkeit zu Gesprächen an den Impuls-Tankstellen,
Begrüßungskaffee

10:00 Uhr Eröffnung

Katrin Altpeter MdL, Ministerin für Arbeit und
Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren
Baden-Württemberg

Grußwort

Christoph Palm, Oberbürgermeister der Stadt Fellbach

„Grau ist bunt“

Dr. Henning Scherf, Senatspräsident a. D. des Landes
Bremen und Buchautor

Podiums- und Publikumsdiskussion mit:

- Katrin Altpeter MdL, Sozialministerin
- Winfried Hermann, Verkehrsminister
- Dr. Henning Scherf, Senatspräsident a.D.
- Roland Sing, Vorsitzender des Landesseniorenrates
Baden-Württemberg e.V.

11:40 Uhr bis 12:40 Uhr Mittagessen

Kabarett „Die Galgenstricke“

Herbert Häfele/Erich Koslowski, Esslingen am Neckar

„Der Ländliche Raum bewegt sich – zeitgemäße Mobilitätsformen für Ältere“

Hartmut Alker, Ministerialdirigent, Leiter der Abteilung
Ländlicher Raum, Landentwicklung und Geoinformation
im Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucher-
schutz Baden-Württemberg

Diskussion

„Automobilität im Alter – Perspektiven zwischen Chancen und Risiken“

Wolfgang Rose, Präsident des ACE Auto Club Europa e.V.

Diskussion

14:00 Uhr bis 14:30 Uhr Kaffeepause

Praxisbeispiele:

„Bewegung schafft Begegnung – Rahmenbedingungen in den Kommunen“

Dr. Torben Sammet, Referent im Landesgesundheitsamt
Baden-Württemberg im Regierungspräsidium Stuttgart

„Seniorenrechtliche Stadtentwicklung“

Cornelia Petzold-Schick, Oberbürgermeisterin der Stadt
Bruchsal

„Mobilität in der Praxis: Modelle – Voraussetzungen – Wirkungen“

Dr. Peter Michell-Auli, Geschäftsführer des Kuratoriums
Deutsche Altershilfe

Was können wir tun?

Es diskutieren:

- Brigitte Lösch MdL, Landtagsvizepräsidentin
- Karl Röckinger, Landkreistagsvizepräsident, Landrat
des Enzkreises
- Dr. Christoph Rott, Vorstandsmitglied des
Landesseniorenrates Baden-Württemberg e.V.

Schlusswort

Jürgen Lämmle, Ministerialdirektor, Amtschef im
Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie,
Frauen und Senioren Baden-Württemberg

ca. 16:30 Uhr Ende der Veranstaltung

Gelegenheit zu weiteren Gesprächen an den
Impuls-Tankstellen

Gesamtmoderation des Kongresses:

Harald Kirchner, SWR Fernsehen Landespolitik

Mitwirkende



Min. Katrin Altpeter MdL



Christoph Palm



Dr. Henning Scherf



Min. Winfried Hermann



Roland Sing



Hartmut Alker



Wolfgang Rose



Dr. Torben Sammet



Volker Falkenstein



Dr. Peter Michel-Auli



Brigitte Lösch MdL



Karl Röckinger



Dr. Christoph Rott



Jürgen Lämmle



Harald Kirchner

Rede von Frau Ministerin Katrin Altpeter MdL

**zur Eröffnung des Kongresses
„Mobil – Aktiv – Beteiligt. Initiativen für ein
selbstbestimmtes langes Leben“**

**am 6. Februar 2013
in Fellbach (Schwabenlandhalle)**

– Es gilt das gesprochene Wort –

Sehr geehrte Mitwirkende und Gäste unseres heutigen Kongresses,

es freut mich sehr, dass Sie meiner Einladung gefolgt sind, heute über das zukunftssträchtige Thema der Mobilität im Alter zu diskutieren.

Es geht dabei um die Mobilität von Menschen, aber eben nicht nur um verkehrstechnische Aspekte. Dafür wäre ja der Verkehrsminister, mein Kollege Winfried Hermann, zuständig und müsste daher hier an meiner Stelle stehen. Ich freue mich dennoch, dass Sie, Herr Kollege Hermann, heute hier sind und als Kooperations- und Diskussionspartner unseren Kongress in jeder Hinsicht unterstützen.

Der Blick auf die zukünftige Mobilität der Menschen darf aber eben nicht nur auf neue Antriebsformen oder Verkehrsmittel beschränkt werden. Unser heutiges Thema hat vielmehr tief gehende sozialpolitische Bezüge und daher bin ich als Sozialministerin heute auch die Gastgeberin: Es geht heute und hoffentlich verstärkt auch in Zukunft um eine Frage, deren Beantwortung für einen stetig größer werdenden Teil der Bevölkerung – die älteren Menschen – elementar ist: wie kann ich möglichst lange selbständig unterwegs, selbstständig mobil sein?

Wer meint, die Seniorinnen und Senioren würden sich gedanklich nur noch auf ihre Pflegebedürftigkeit einstellen, der irrt gewaltig. Eines der besten lebenden Beispiele für höchst aktives Leben im Alter ist Herr Dr. Henning Scherf, den ich sehr herzlich begrüße. Ich freue mich sehr, dass Sie den Weg aus Bremen hierher gefunden haben, um uns heute den gedanklichen Anstoß für unsere Diskussionen zur Mobilität im Alter zu geben. Und ich freue mich, dass Sie in diesen Tagen noch weitere Vortragstermine in Baden-Württemberg haben, denn dann können noch mehr Menschen hier im Ländle von Ihren Erfahrungen und Ideen profitieren. Sie selbst sind noch ex-trem mobil im Dienste eines neuen Blicks auf die Potenziale der älteren Generation. Der Titel Ihres Vortrags „Grau ist bunt“ soll ja ein Hinweis darauf sein, wie vielfältig das Leben im Alter noch sein kann.

Ich darf darauf aufmerksam machen, dass auch wir mit unserem bunten Kongress-Logo „Mobil – Aktiv – Beteiligt“ genau diese Botschaft aufgegriffen haben.

Meine Damen und Herren,

nun möchte ich Sie aber gerne mit einigen Zahlen quälen. Ein selbstbestimmtes Leben bis ins höchste erreichbare Alter ist, wie Sie sicherlich nicht verwundert, ein elementarer Wunsch der Menschen. Fast ein Drittel der 65- bis 85-Jährigen verlässt noch täglich das Haus, weitere 27 Prozent an 5 oder 6 Tagen die Woche. Zwei Drittel dieser Altersgruppe haben ein eigenes Auto oder können auf eines zurückgreifen.

Damit hat sich die Mobilität in den letzten 25 Jahren in beeindruckendem Maße erhöht: waren 1985 beispielsweise nur

10 Prozent der 75- bis 79-Jährigen aktive Autofahrer mit eigenem PKW im Haushalt, ist es heute rund jeder Zweite.

Sie sehen an den Altersspannen, die wir betrachten, dass Menschen, die heute in den Ruhestand gehen, noch eine beträchtliche Lebensspanne vor sich haben. Und die möchten sie keineswegs nur in ihren eigenen 4 Wänden verbringen. Schon die heutige „Seniengeneration“ umfasst immer häufiger eine Altersspanne von eigentlich zwei Generationen, wenn man die Jahre zwischen 60 und 100 betrachtet.

Das liegt auch daran, dass Seniorinnen und Senioren heute in der Regel gesünder sind. Zumindest sind sie gesundheitlich besser versorgt als Gleichaltrige der vergangenen Jahrzehnte, die noch unter anderen Bedingungen alt geworden sind, zum Beispiel weil sie Krieg und Vertreibung erleben mussten und noch nicht die medizinischen Leistungen erleben konnten, die uns heute helfen.

Das heißt: „Das Alter ist gealtert“. Es beginnt später, weil sich die Menschen länger gesund fühlen. Und es kommt hinzu, dass die jetzt ins Rentenalter Gekommenen sehr an Mobilität gewöhnt sind und diese Freiheit nicht missen möchten. Sie erwarten von Politik und Gesellschaft zu Recht, dass ihrem Wunsch, auch mit fortschreitendem Alter so selbstbestimmt wie möglich zu leben, entsprochen wird. Daher steht der Wunsch, so lange wie möglich auch im Alter selbst Auto fahren zu können, ganz oben auf der Wunschliste älterer Menschen.

Vor diesem Hintergrund lag es nahe, bei unserem Kongress Experten fürs Autofahren und für die Verkehrstüchtigkeit älterer Menschen in die Diskussion einzubeziehen. Ich freue mich daher, dass wir mit dem ACE Auto Club Europa einen Kooperationspartner gefunden haben, der uns nicht nur Probleme aufzeigt, sondern auch Antworten gibt. Der ACE stellt heute sein Programm „Ü60 I Bleib mobil“ vor und Herr Rose, der Präsident des ACE, wird uns Diskussionsstoff zu den Chancen und Risiken von Automobilität im Alter geben. Dem ACE danke ich zugleich für die intensive fachliche Begleitung und vielfältige Unterstützung bei diesem Kongress.

Die Aspekte der Verkehrssicherheit älterer Menschen werden durch die Verkehrswacht, die Polizei und den Landesapothekerverband eingebracht, die ihre gemeinsame Aktion „sicher – fit – unterwegs“ draußen im Foyer vorstellen. Hier wird in vorbildlicher Weise vernetzt gearbeitet.

Meine Damen und Herren,
warum ist Mobilität aus sozialpolitischer Sicht so wichtig? Die Erhaltung der Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für gesellschaftliches Engagement. Bei der Erarbeitung der Generali Altersstudie 2013 stellte das Institut für Demoskopie Allensbach die Frage: „Was wäre Ihnen wichtig bzw. was müsste sich ändern, damit Sie sich (stärker) freiwillig/ehrenamtlich engagieren?“

Knapp die Hälfte der Befragten antwortete: „Die Einrichtung, bei der ich mich engagiere, müsste gut erreichbar sein/ich benötige einen Fahrdienst“. Bei den noch nicht Engagierten ist dies die am vierthäufigsten genannte Bedingung. Das bedeutet: wenn wir wollen, dass sich ältere Menschen gesellschaftlich engagieren, dann müssen wir ihnen auch ermöglichen, dorthin zu gelangen, wo sie gebraucht werden. Ziel unseres Landesprogramms zur Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements mit dem Namen „Mittendrin“ ist es, insbesondere auch ältere Menschen verstärkt für bürgerschaftliches Engagement zu gewinnen.

Wenn die Mobilität dafür wichtige Voraussetzung ist, müssen wir das Thema angehen! Denn dann ist Mobilität nicht nur Lebensqualität sondern auch Voraussetzung für Engagement!

Der zweite sozialpolitische Grund für eine Verbesserung der Mobilität ist der gesundheitliche Effekt. Es gibt kein besseres Rezept, um länger gesund und geistig fit zu bleiben, als sich an der frischen Luft und unter Menschen zu bewegen. Das zeigt den Zusammenhang zwischen Mobilität und gesundheitlicher Lebensqualität, zwischen Mobilität und Gesundheitskosten auf. Aus diesem Grund kommt heute auch das Landesgesundheitsamt zu Wort. Herr Dr. Sammet wird uns aufzeigen, was eine Kommune tun kann, um ihre ältere Generation beweglich zu halten.

Es gilt zu berücksichtigen, dass immerhin jede dritte 80- bis 85-jährige Person eine Geh-Hilfe benötigt. Ab dem 65. Lebensjahr verdoppelt sich der Anteil der Personen, die eine solche Unterstützung beim Gehen benötigen, alle 5 Jahre.

Darauf müssen wir bei der Gestaltung unserer Lebenswelt vorbereitet sein.

Der dritte sozialpolitische Grund für Mobilität, über den wir heute reden sollten, ist das soziale Leben in unseren Kommunen. Die Zahl der über 65 Jahre alten Menschen hat sich seit 1980 um 60 Prozent erhöht. Im Jahr 2030 wird voraussichtlich mehr als jeder vierte Baden-Württemberger über 65 Jahre alt sein. Unsere Städte und Gemeinden spüren schon jetzt diese Entwicklung und wissen: wenn auf die Mobilitätsanforderungen dieser Bevölkerungsgruppe nicht Rücksicht genommen wird, dann wird das soziale und wirtschaftliche Leben der Kommunen leiden.

Der ländliche Raum in Baden-Württemberg ist durch diese Entwicklung besonders betroffen und daher sind auch das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz sowie die Akademie Ländlicher Raum Kooperationspartner unseres Kongresses und haben uns tatkräftig unterstützt. Herr Alker, der für den Ländlichen Raum zuständige Abteilungsleiter des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz, wird aber wie die anderen Referenten heute nicht nur Probleme aufzeigen, sondern auch über zeitgemäße Mobilitätsformen für Ältere berichten.

Herr Falkenstein, städtischer Seniorenbeauftragter aus Bruchsal, wird uns anstelle der erkrankten Oberbürgermeisterin Petzold-Schick vorstellen, wie eine senioren-gerechte Stadtentwicklung in einer Kommune mit rund 43.000 Einwohnern aussehen kann. Am Beispiel der Stadt Bruchsal wollen wir sowohl hören, wie die Fortbewegung älterer Menschen städtebaulich unterstützt werden kann, als auch, wie man die Anliegen älterer Menschen strategisch bei der Kommunalentwicklung berücksichtigt. Bruchsal ist nämlich in Fachkreisen auch für seine vorbildliche Beteiligung des Sachverständigen der älteren Mitbürgerinnen und Mitbürger bekannt und hat darüber hinaus beachtliche Städtebaufördermittel vom Land bekommen.

Mit Herrn Christoph Palm sollte eigentlich ein weiterer Oberbürgermeister sprechen, der nicht nur örtlicher Gastgeber ist, sondern ebenfalls die Belange von älteren Menschen im Blick hat. Herr Palm ist leider erkrankt, so dass ich Herrn Günter Geyer, den Ersten Bürgermeister von Fellbach, begrüßen darf. Die altersgerechte Quartiersentwicklung von Fellbach hat auch außerhalb Baden-Württembergs einen Ruf. Ich danke der Stadt Fellbach dafür, dass sie unseren Kongress fachlich und organisatorisch-finanziell unterstützt.

Die aktive Einbeziehung der älteren Generation in Mobilitäts- und Städtebaukonzepte ist auch ein wesentliches Anliegen des Landesseniorenrats. Herr Sing als Vorsitzender einer Organisation, die eine Zielgruppe von mehr als 2 Mio. Bürgerinnen und Bürgern des Landes vertritt, wird nachher mit uns diskutieren und – wie ich Sie kenne, Herr Sing – dabei kein Blatt vor den Mund nehmen.

Am Nachmittag wird Herr Dr. Rott als Vorstandsmitglied des Landesseniorenrats mit besonderer Sachkenntnis bei den gesundheitlichen Aspekten der Mobilität dafür sorgen, dass das Land und die Kommunen nicht nur über die Betroffenen reden, sondern auch mit ihnen.

Was die Seniorinnen und Senioren an den Mobilitätsangeboten der öffentlichen Verkehrsmittel zu bemängeln haben, hat der Landesseniorenrat erst kürzlich in seiner Fachzeitschrift dargestellt. Diese Anliegen kamen auch bei der Veranstaltung „Senioren im Parlament“ am 4. Dezember 2012 im Landtag zur Sprache. Dies dürfte insbesondere die heute anwesenden Vertreter von Verkehrsbetrieben, die in der Fahrzeugentwicklung tätigen Unternehmen, aber auch die Kommunen interessieren.

Die Kommunen wiederum sollen durch ihre Verbandsvertreter auch zu Wort kommen. Daher wird Herr Karl Röckinger als Vizepräsident des Landkreistages in der Runde mitdiskutieren, die unter der Fragestellung steht „Was können wir tun?“.

Die Schlussrunde des heutigen Tages wollen wir ganz bewusst nicht „Abschlussdiskussion“ nennen, denn heute geht es nicht um den Abschluss einer Diskussion, sondern um den Aufbruch in die Zukunft.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich habe die schriftliche Einladung zu unserer Veranstaltung mit einem Satz von Gandhi begonnen. Gandhi war, wie Sie alle wissen, der geistige Vater der indischen Unabhängigkeitsbewegung. Wir setzen uns auch für Unabhängigkeit

ein – diejenige der älteren Menschen in unserer Gesellschaft. Gandhi hatte gesagt, dass wir die Änderung sein müssen, die wir in der Welt sehen wollen. Dieser Satz passt auch auf mein Anliegen: Wir alle, die wir heute hier sind, können in unseren Bereichen etwas tun, um älteren Menschen mehr „Bewegungsfreiheit“ zu geben.

Um Ihre diesbezügliche Kreativität anzuregen, beteiligt sich auch das Kuratorium Deutsche Altershilfe an unserer Veranstaltung. Herr Dr. Peter Michell-Auli wird den Blick dabei über die Landesgrenzen schweifen lassen. Er wird uns dankenswerter Weise vorstellen, welche Mobilitätsbarrieren es für ältere Menschen gibt und wie sie überwunden werden können. Wir hören von Ihnen, Herr Dr. Michell-Auli, welche Maßnahmen sich anderswo in der Praxis bewährt haben. Sie können auch gerne berichten, was sich nicht bewährt hat, denn auch aus negativen Erfahrungen anderer kann man ja lernen.

Dem Landtag schließlich danke ich besonders: er hat das Geld für diesen Kongress zur Verfügung gestellt und ihn damit erst ermöglicht. Frau Brigitte Lösch, die Landtagsvizepräsidentin, vertritt in unserer Diskussion über die Zukunft der Mobilität den Landtag, wofür ich ihr herzlich danke.

In den Moderator, Herrn Harald Kirchner vom SWR Fernsehen, setze ich die Hoffnung, dass er uns nicht nur gut durch den Tag führt, sondern unser Thema auch in Zukunft journalistisch begleitet wird.

Auch kabarettistisch wird unsere Veranstaltung begleitet, und zwar durch „Die Galgenstricke“ aus Esslingen. Auf künstlerische Kommentare zum Thema wollten wir nicht verzichten, denn sie sind „das Salz in der Suppe“.

Herr Jürgen Lämmle, der Amtschef des Sozialministeriums, wird dann „das letzte Wort“ beim Kongress haben. Wir würden uns aber freuen, wenn die Diskussion auch am heutigen Tag noch darüber hinausgeht.

Für das Geben und Nehmen von Impulsen stehen die „Impuls-Tankstellen“ unseres Kongresses draußen im Foyer zur Verfügung. Diese 13 „Tankstellen“ sind ein wesentlicher Teil des Kongresstages. Hier sind sozusagen „Aktivisten“ zum Thema versammelt, von denen man sich Ideen holen kann, die aber auch neue Ideen aufgreifen können. Auch diesen Beteiligten danke ich ganz herzlich für ihr Engagement.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, mit unserem heutigen Kongress will ich einen Stein ins Rollen bringen. Die Mobilität älterer Menschen wird ein Schwerpunktthema der Seniorenpolitik der Landesregierung bleiben. Besondere Herausforderungen werden sein, Lösungen für folgende Gruppen zu finden:

- Für die Hochaltrigen, meist besonders in ihrem Bewegungsradius eingeschränkten Menschen,
- aber auch für die Menschen mit kleinem Geldbeutel.

Denn wer über das nötige Kleingeld verfügt, kommt mit dem Taxi überall hin. Wer aber nur eine kleine Rente hat, kann sich das nicht leisten. Wir müssen auch immer im Blick behalten, dass Frauen und Männer zum Teil unterschiedliche Anliegen und Zugangsmöglichkeiten zur Mobilität haben.

Wenn unsere ältere Generation länger mobil ist, kann das übrigens auch die Vereinbarkeit von Familie und Beruf der jüngeren Generation erleichtern. Denn wer sich länger allein fortbewegen kann, braucht weniger Hilfe von seinen Kindern und Enkeln – sofern er überhaupt welche hat. Initiativen für ein selbstbestimmtes langes Leben haben also auch zum Teil positive Effekte für die Zeitressourcen in den Familien.

Meine Damen und Herren, wir sind ja nicht nur das Land mit der höchsten Lebenserwartung in Deutschland, sondern auch das Land der Ideen, der Tüftler und Erfinder und des bürgerschaftlichen Engagements. Kein anderes Land innerhalb der Europäischen Union besitzt nach dem Innovationsindex 2012 so ein großes Innovationspotential wie wir. Ich wünsche mir, dass diese Kreativität auch dafür eingesetzt wird, der Generation, die lange lebt, die Chance zu geben, aktiv in dieser Gesellschaft mitzuwirken.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

„Grau ist bunt“

Dr. Henning Scherf, Senatspräsident a.D. des Landes Bremen und Buchautor

Meine Damen und Herren,

vielen Dank, dass Sie mich als Norddeutschen eingeladen haben und in die Beratung einbeziehen. Ich bin gerne hergekommen. Nachdem ich vor acht Jahren aus der Politik ausgeschieden bin und ich mein Altenleben mit Begeisterung angenommen hatte, habe ich mir vier Dinge eingepägt, die mir wichtig sind:

Erstens: Ich möchte da alt werden, wo ich zu Hause bin, ich möchte da bleiben, wo ich gelebt habe und wo ich weiter leben möchte. Ich möchte mitten drin alt werden und nicht in eine Ecke verfrachtet werden, wo es zwar hygienisch und ganz ökonomisch-vernünftig zugeht, aber wo ich keine Bezüge zu meinem bisherigen Leben mehr habe, wo ich nicht die Leute um die Ecke kenne, wo ich nicht die Kneipe kenne, in der ich alte Kumpels treffen kann, mit denen ich mal Skat spielen kann oder wo ich nicht in den Tante-Emma-Laden gehen kann.

Zweitens: Ich möchte noch was zu tun haben. Ich will doch nicht in den Ruhestand geschickt werden! Ruhestand verbinde ich mit den Leuten, die in den Fluren sitzen und nichts anderes zu tun haben, als auf das Essen und ins Bett gehen zu warten. Das ist mir ein Gräuel. Mit Ruhestand kommt Ihr bitte uns Alten nicht, sondern das vergesst Ihr lieben jungen Leute mal. Wir möchten gerne „was um die Ohren haben“, wir möchten gerne noch beteiligt werden und wir möchten am Leben teilhaben können. Das muss nicht immer Politik sein. Das habe ich nun kapiert.

Es gibt so viele andere schöne Sachen, die es einem wirklich reizvoll machen, morgens aufzustehen. Dass man sich auf etwas konzentrieren kann, dass unterschiedliche Dinge passieren, dass ich mit Kindergartenkindern und Schulkindern zusammen treffe und übermorgen meine alten Freunde treffe. So habe ich eine Aufgabe, da mache ich noch mit und will das ja auch mit tragen.

Nehmt uns alten Leute ernst, lasst uns nicht zum Objekt Eurer Fürsorge verkommen und schon gar nicht zum Objekt Eures Spaßbetriebes! Wir sind nicht Leute, die ein Spaßfaktor in dieser Gesellschaft sein wollen, sondern wir wollen ernst genommen werden - mit dem, was wir an Lebenserfahrung und konstruktiv noch gerne beitragen, sagen und noch gerne mit anfassen möchten. Wir möchten nicht „bespaßt“ werden! Wir wollen nicht massenweise auf irgendwelche Musikdampfer verladen werden und dann von morgens bis abends an den Büffets rumhängen und dann zwei Bier trinken oder so. Nein, wir wollen noch „was um die Ohren haben“, richtig noch herausgefordert sein. Und dies gilt nicht nur für die Jungen.

Ich bin jetzt 75, ich nehme mir das für die nächsten 25 Jahre noch vor. Also, ich rede über meine Zukunft, nicht über meine Vergangenheit. Ich möchte, dass ich die nächsten Jahre noch leben darf. Es weiß ja keiner, wie lange wir leben dürfen. Die Lebenserwartung ändert sich von Jahr zu Jahr, sie wird immer länger. Wir haben alle ein langes Leben. Das ist doch toll! Wir leben in einer Zeit des langen Lebens, in dem sich auch immer mehr die Lebensperspektiven verlängern. Ich empfinde das als ein großes Geschenk. Ich will das nutzen, so gut ich kann, solange mich meine Beine tragen und solange mein Kopf einigermaßen gut funktioniert und solange es Leute gibt, die sagen: mit Dir kann man sich eigentlich sehen lassen oder mit Dir kann ich was Gutes anfangen.

Drittens: ich möchte nicht gerne alleine bleiben. Ich möchte nicht irgendwo übrigbleiben. Gucken Sie sich mal um in Ihrem schönen Ländle, wie viele Leute da inzwischen alleine in dem Haus oder in der Wohnung wohnen, die sie vor Jahrzehnten mal für ihre Familie genutzt und eingerichtet haben, wo sie ihre Kinder aufgezogen haben. Nun sind die Kinder in andere Städte weggezogen und dann ist ein Partner irgendwann mal gestorben. Es bleibt ein Mensch übrig, oft Frauen. Das möchte ich nicht. Ich möchte gerne eine Lebensform haben und erreichen können, in der ich mit Menschen umgeben bin, die mein Altersjahrgang sind, und die mich nicht alleine lassen.

Ich möchte gerne die vielen Kommunalpolitiker dazu ermuntern, zu überlegen, was wir beim Umbau unserer Stadt, beim Umbau unserer Orte tun können, damit dieser Wunsch vieler alter Leute, dass wir nicht alleine bleiben, sich erfüllen lässt. Diese Leute müssen uns nicht ähnlich sein, die müssen auch nicht die gleiche Meinung haben, wir wollen nur miteinander auskommen und zusammenbleiben.

Und dann das vierte und letzte, was mir wichtig ist: Ich möchte nicht in irgendwelche Ghettos gedrängt werden. Ich möchte nicht unter uns Alten alleine bleiben. Ich bin ganz neugierig darauf, dass es möglichst viele Anlässe, Gelegenheiten und Orte gibt, wo wir generationsübergreifend - so wie wir es mit unseren Kräften aushalten können - mit den Jungen und mit den „Mittelalterlichen“ zusammenleben und zusammen Erfahrungen sammeln können.

Das Beste, was den alten Leuten heute passieren kann, ist, dass sie regelmäßig Kontakt mit Kindern und Jugendlichen haben und mit ihnen entspannte und freundschaftlich verbundene Beziehungen entwickeln können. Das tut uns gut; ich denke auch: das tut den Kindern gut. Sie merken dann, dass wir doch nicht nur griesgrämige Leute sind, sondern dass wir Zeit haben, dass wir nicht so rummeckern wie die Eltern, die berufstätig und gestresst sind. Da sind wir einfach gelassener. Wir freuen uns, wenn sie uns so ertragen, wie wir sind. Und ich glaube, dass tut denen gut und uns tut es allemal gut. Es gibt kein besseres Therapeutikum als regelmäßig mit jungen Leuten zusammen zu sein! Da kann man viele Pharmazeutika, die angeboten werden, um Stimmung zu verbreiten, vergessen. Kinder sind wie ein Sprungkreisel, Kinder bringen einen in Fahrt, machen einem Freude auf die Zukunft und auf den Tag!

Das ist das, was ich vorneweg sagen wollte.

Dann will ich noch sagen, wie ich nun lebe und danach möchte ich zum eigentlichen Thema Mobilität kommen.

Also, ich habe schon relativ früh angefangen, darüber nachzudenken, wie mein Alter aussehen soll. Ich war Mitte 40, da waren unsere drei Kinder schon aus dem Haus und wir mussten uns überlegen, was machen wir nun, wenn wir nicht mehr für die Kinder zuständig sind. Damals haben wir uns mit Freunden zusammengetan. Wir wollten eine Form finden, wie wir bis zum Tod zusammen bleiben und uns gegenseitig helfen können. Seitdem lebe ich in einer Art von - die anderen sagen immer Hausgemeinschaft, ich sage immer Wohngemeinschaft dazu, wahrscheinlich ist es aber beides - Haus- und Wohngemeinschaft.

Wir haben jetzt 25 Jahre Erfahrung, wie das geht.

Wir haben keinen Beamten gefragt, ob er Geld für uns hat, wir haben das alles selber gemacht. Wir wollten niemanden haben, der da reinredet und schaut, ob bei uns alles richtig ist, das wollten wir alles selber entscheiden. Wir wollten so wohnen, wie wir das für richtig halten, und wie wir es für angemessen halten.

Das ist uns gelungen. Wir haben dies auch finanziert. Einige, die kein Geld hatten, sind dann mit einer Freundschaftsmiete eingezogen.

Das hat gut funktioniert. Es hat uns mobil gehalten, und uns auch gegenseitig in schwierigen Lagen gestützt. Wir haben sieben Jahre lang zwei von uns sterbebegleitet, fast ohne fremde Hilfe. Sie wollten bei uns sterben, und nicht in eine Klinik oder in ein Hospiz kommen. Sie wollten, dass wir ihnen helfen. Wir mussten alle Transportprobleme mit ihnen lösen, aber es ist uns gelungen.

Das ist meine Basis, von der aus ich sage, wie ich mit dem Alter umgehe.

Jetzt will ich schnell zu Ihrem Thema Mobilität kommen. Wir haben in unserer Haus- und Wohngemeinschaft mit drei Autos angefangen. Jetzt haben wir nur noch ein Auto. Wir haben in den 25 Jahren schrittweise gelernt. Es war nicht ganz einfach, denn es gibt nicht nur in Baden-Württemberg Autos-Freaks, die denken: lieber sterben als ohne Auto! Es gibt auch bei uns im Norden Menschen, die so an ihrem Auto hängen, als ob es das Wichtigste auf der Welt sei und die sich gar nicht vorstellen können, dass sie ohne Auto klarkommen können.

Wir haben uns schrittweise von unseren Autos verabschiedet. Eines haben wir behalten, nutzen es gemeinsam oder sind

Mitglied bei einem Carsharing-Unternehmen.

Und das ist auch mein erster Ratschlag für Sie: man muss nicht jeden dazu motivieren, selber und alleine zu fahren so lange er kann. Es ist viel attraktiver, viel schlauer und auch viel ökologischer, wenn man rechtzeitig kapiert, dass nicht jeder sein eigenes Vier-Räder-Gerät haben muss. Man sollte genau überlegen: brauch ich mein Auto oder brauch ich's nicht, kann ich für die anderen etwas mitbesorgen, einkaufen oder auch gemeinsam etwas unternehmen. Wir haben uns daher ein Auto gekauft, in das wir alle reinpassen.

Man muss auch nicht alles immer selber machen. Man kann das Auto auch, wenn man im Alter die richtigen Leute um sich hat, sehr umsichtig gemeinsam nutzen. Es spart auch erstaunlich viel Geld, wenn man das Auto gemeinsam nutzt.

Mein zweiter Rat zur Mobilität: den öffentlichen Nahverkehr darf man bitte in einer altersveränderten Gesellschaft nicht gegen die Wand fahren. Das wäre wirklich völlig falsch. Es gibt immer mehr alte Leute, die auch Bewegungsbedürftigkeit und Mobilitätsbedürfnisse haben. Da ist es ein Segen, wenn es einen funktionierenden öffentlichen Nahverkehr gibt und Straßenbahnen mit niederschweligen Einstiegen.

Ich weiß noch, wie ein großer Automobilhersteller sich geärgert hat, als wir vor 30 Jahren bei uns auf niederschwellige Busse umgestellt haben. Die lieferten diese Busse damals nicht, aber eine Firma im Frankenland hat das gemacht. Und da haben wir gedacht: wenn Ihr nicht liefern könnt, dann kaufen wir eben unsere Busse bei diesem fränkischen Konkurrenten, denn wir kümmern uns um die Leute, die bewegungseingeschränkt sind. Inzwischen hat sich dieser Autohersteller umgestellt. Wunderbar, dass dieser große Konzern verstanden hat, dass sie ihre Fahrzeuge auf einen leichten Einstieg umstellen müssen.

Und nun sehe ich, dass es inzwischen eine wachsende Bereitschaft bei Kommunen und auch bei den öffentlichen Nahverkehrsunternehmen gibt, für Menschen mit Bewegungseinschränkungen entsprechende Busse und Straßenbahnen anzuschaffen und zu nutzen. Ich plädiere sehr dafür, dass wir das weiter ausbauen und möglichst viele Umsteigemöglichkeiten schaffen, damit auch diejenigen, die ihre Haltestellen nicht direkt vor der Haustür haben, auf den öffentlichen Personennahverkehr umsteigen. Hier liegen noch viele Möglichkeiten für verkehrspolitische Entscheidungen. Es gibt noch viel zu tun.

So könnten komplexe, intelligente Verkehrsverbünde geschaffen werden, die übrigens die Taxifahrer mit integrieren könnten. Ich kann mir durchaus vorstellen, dass es einen Verkehrsverbund gibt, der Taxifahrer mit einbezieht, die dann die alten Menschen von der Haltestelle bis zu ihrer Wohnung fahren. Ich kenne solche Modelle, sie werden aber leider noch nicht genügend praktiziert.

Da schlage ich gerne dem Verkehrsminister vor, so was mal zu versuchen und es wirklich auszuprobieren.

Bei den Krankentransporten machen das die Taxifahrer ja schon gerne. Das ist inzwischen auch schon eine dicke Einnahmequelle. Die Taxifahrer wären sicher ganz glücklich, wenn für sie ein weiteres verlässliches Geschäft zusammen mit Verkehrsverbänden angeboten würde, für Menschen, die weit weg von öffentlichen Verkehrsmitteln wohnen und nicht mehr alleine fahren können.

Mein dritter Vorschlag zur Mobilität: ich schaue nicht immer nur auf Autos und auf Fitnessgeräte. Ich gucke auch darauf, wie man alten Leuten Spaß am Fahrradfahren vermitteln kann. Das ist in unserer Haus- und Wohngemeinschaft inzwischen wirklich die Alternative zum Auto geworden. Mehrere Mitbewohner haben bei uns Ersatzhüften und kommen nur noch mühselig die Treppen hoch. Darum haben wir auch einen Fahrstuhl. Aber Fahrradfahren, das können die besser als Laufen. Inzwischen gibt es ja auch Fahrräder, bei denen wir Männer ganz einfach in die Pedale einsteigen können. Und wenn's dann gar nicht mehr geht oder wenn man, wie hier im Ländle, die Berge rauf muss, sind die Elektromotoren an den Fahrrädern attraktiv. Wir haben im letzten Jahr in der Eifel Urlaub gemacht. Da hatten sich vier von uns ein Fahrrad mit Elektromotor besorgt. Ich wollte immer mit meinem Rennrad noch hinterher und habe mich amüsiert, dass die anderen schneller mit ihrem Elektrofahrrad den Berg hoch gekommen sind als ich mit meinem Rennrad fahren konnte. Ehrgeiz sollte man hoch schätzen und den Leuten nahebringen.

Inzwischen gibt es auch Dreiräder. So was haben wir inzwischen auch bei uns. Man kann wirklich sicher mit einem elektro-betriebenen Dreirad seine Einkäufe machen und alles einladen. Der Transport ist also gar nicht mühselig. Das muss Schule

machen. Und das muss nicht exotisch sein, sondern das muss man den Leuten als erreichbare Möglichkeit aufzeigen, sich auf diese Weise unabhängig, mobil und fit zu halten, bevor man sich von anderen fahren lässt.

Wahrscheinlich ist dies noch die beste Prophylaxe für Herz und Kreislauf und gegen Konditionsschwächen. Ich weiß nicht, wie angesagt das Fahrradfahren in einem Autoland wie hier im Ländle ist. Aber es müsste doch möglich sein, den Leuten die Begeisterung fürs Fahrradfahren beizubringen. Ihr solltet auch die Nachbarschaften und die Ortschaften daraufhin anschauen, ob die Fahrradfahrer genug Platz haben. Man muss nicht immer Fahrradwege bauen. Wir sind inzwischen weg davon, Fahrradwege zu bauen, wir wollen gleichberechtigt auf der Straße sein.

Wir machen jetzt Fahrradstraßen. Da müssen die Autofahrer aufpassen, weil die Fahrradfahrer Vorfahrt haben. Das geht. Man muss nicht diesen Kampf um Fahrradwege haben, sondern es gibt dann eine hoffentlich faire, gleichberechtigte, gegenseitig respektierte Partnerschaft bei der Nutzung von öffentlichem Grund.

Man kann den öffentlichen Raum auf diese Weise wieder neu mobilisieren, denn es flitzen dann nicht nur Blechkisten um die Wette, sondern es bewegen sich da auch Leute beispielsweise im Dreirad mit Elektromotor und beanspruchen ihre Teilhabe am öffentlichen Verkehr. Ich glaube, da ist noch ganz viel zu machen.

Das nächste, was ich sagen wollte, hängt nun nicht mehr mit dem traditionellen Verkehr zusammen, sondern ist sehr bescheiden. Ich finde es nämlich ganz toll, dass der Rollator erfunden worden ist. Ich kann mir gar nicht mehr vorstellen, dass wir mal eine Gesellschaft ohne Rollator hatten. Natürlich ist der Rollator ein tolles Hilfsmittel. Man muss die Leute dazu motivieren, solche Hilfsmittel zu nutzen, weil man damit das eine oder andere doch noch allein schaffen kann. Die Rollatoren kosten ja auch nicht viel Geld. Einen Rollator kann man sogar für wenig Geld gebraucht bekommen. Es muss zur Selbstverständlichkeit gehören, dass überall, wo man ist, Leute mit Rollator sind, die auch ihren Platz brauchen und respektiert werden wollen. Außerdem können sie sich da hinsetzen und eine Pause einlegen, wann immer sie wollen, können gucken, sind aber nicht abgeschlossen sondern mitten drin und bekommen dann vielleicht die eine oder andere Sache auch noch mit. Außerdem kann man den Rollator für kleinere Einkäufe noch als Transportmittel benutzen. Ich bin sehr dafür, dass wir den Rollator nutzen.

Nächstes Thema: ich bin sehr dafür, dass wir den vielen Menschen, die auf Rollstühle angewiesen sind, einen fairen Platz in unseren Städten einräumen. Sie sollten nicht vor hohen Bordsteinkanten oder vor Treppen Halt machen müssen. Deshalb kommt es darauf an, bereits bei der Planung an sie zu denken. Gerade Menschen, die mit dem Rollstuhl unterwegs sind, wollen möglichst gleichberechtigt teilnehmen können und ernst genommen werden. Sie wollen auch nicht betüfelt werden, wollen auch nicht irgendwelche Sonderregelungen, nein sie wollen da, wo der Alltag läuft, dabei sein.

Ich finde, wir könnten unsere Städte, unsere Orte auch unter diesen Gesichtspunkten mal kritisch durchsehen. Oft kostet das gar nicht so viel Geld, oft geht es einfach nur darum, die Bedürfnisse der Menschen mit Behinderungen mitzudenken. Außerdem wird es viel teurer, wenn man später umbauen muss, dann wird es auch richtig unangenehm. Aber wenn man das von Anfang an bedenkt, ist es eigentlich nicht so schwierig.

Das letzte ist auch sehr herzergreifend, ich will es aber trotzdem sagen: ich habe lange über die Menschen gelästert, die mit Langlaufstöcken herumlaufen. Ich dachte: was ist das denn für eine Art von Bewegung? Die Leute laufen durch die Stadt und tun so, als ob sie auf Skiern sind. Bis ich vor zehn Jahren mal mit einer Gruppe Beinamputierter zusammen mit solchen Stöcken unterwegs gewesen bin. Da habe ich gelernt, dass Menschen mit amputierten Beinen und mit diesen Hightech-Prothesen, die wie Federn aussehen, sich mit Hilfe dieser Stöcke gut bewegen können. Ich habe einen Mann erlebt, der hatte beide Beine amputiert. Seine Frau sagte: seit zwei Jahren hat er die Prothesen, und sich seitdem nicht getraut, damit in die Öffentlichkeit zu gehen. Nachdem jetzt eine Gruppe mit 20 beinamputierten Leuten unterwegs ist, konnte ich ihn überreden, dass er zum ersten Mal in seinem Leben damit öffentlich geht. Drei Stunden bin ich mit ihm unterwegs gewesen. Und in diesen drei Stunden hat er seine Beweglichkeit wieder entdeckt. Zwei Jahre kam dieser beinamputierte Mann nicht mit seinen Prothesen klar, schämte sich auch und plötzlich traut er sich wieder in die Öffentlichkeit, plötzlich kann er sich bewegen und merkt, dass es ihm guttut, dass sein Körper wieder in Schwung kommt, dass der Kreislauf wieder in Schwung kommt, dass er wieder mit den anderen mithalten kann, dass er nicht immer sitzen bleibt während die anderen rausgehen. Auch das gehört zur Mobilität.

Mir ist wichtig, dass wir beim Thema Mobilität nicht nur das Auto im Blick haben, sondern dass Sie, wenn Sie über Mobilität reden, die ganze Breite sehen. Und bitte denken Sie auch immer daran, dass das nicht einfach nur isolierte Angebote sind, sondern dass diese Angebote auch immer die Möglichkeit der Teilhabe bieten sollen. Es bedeutet nichts anderes als: ich will mich beteiligen, unter die Leute kommen, mit Menschen zu tun haben, die mich ansprechen, die was mit mir vorhaben, die sagen: gut, dass du gekommen bist, gut dass du da bist, jetzt machen wir eine neue Unternehmung, wir nehmen dich so wie du bist, obwohl du nicht mehr gut Autofahren kannst, obwohl du nicht mehr gut laufen kannst, obwohl du vielleicht Gedächtnisprobleme hast, aber das, was du noch kannst, das wollen wir gemeinsam noch mit dir abrufen und das soll dich bei uns und mit uns zusammen halten.

Zum Schluss möchte ich sagen: Ich glaube, dass es eine Chance für die Zivilgesellschaft ist, wenn man die altersveränderte Gesellschaft teilnehmen lässt, wenn man sie mobil hält. Wir Ältere wollen nicht die Katastrophe der Rentenfinanzierung sein, wir wollen nicht das Pflegechaos sein oder der Pflegenotstand, wir wollen auch nicht die Katastrophe der begrenzten Kapazitäten im Gesundheitssektor sein, sondern wir wollen teilnehmen dürfen, wir wollen ernstgenommen sein, wir wollen mit anpacken, wir wollen mit Verantwortung übernehmen, wir wollen im Rahmen unserer Möglichkeiten dabei sein. Wir wollen, dass unsere Gesellschaft trotz Altersveränderung weiter lebendig und attraktiv bleibt und Spaß macht in den Jahren, die noch vor uns liegen.

„Der Ländliche Raum bewegt sich – zeitgemäße Mobilitätsformen für Ältere“

Hartmut Alker

Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz
Abteilung „Ländlicher Raum, Landentwicklung, Geoinformation“

Fachkongress „Mobil-Aktiv-Beteiligt“
Schwabenlandhalle, Fellbach, 06. Februar 2013



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHEN RAUM UND VERBRAUCHERSCHUTZ

Inhalte

1. Ausgangssituation
2. Handlungsansätze für eine nachhaltige Mobilität
3. Beispiele
 - LEADER Projekt „Barrierefreier Schwarzwald“
 - Hochschwarzwaldcard (E-Mobilität)

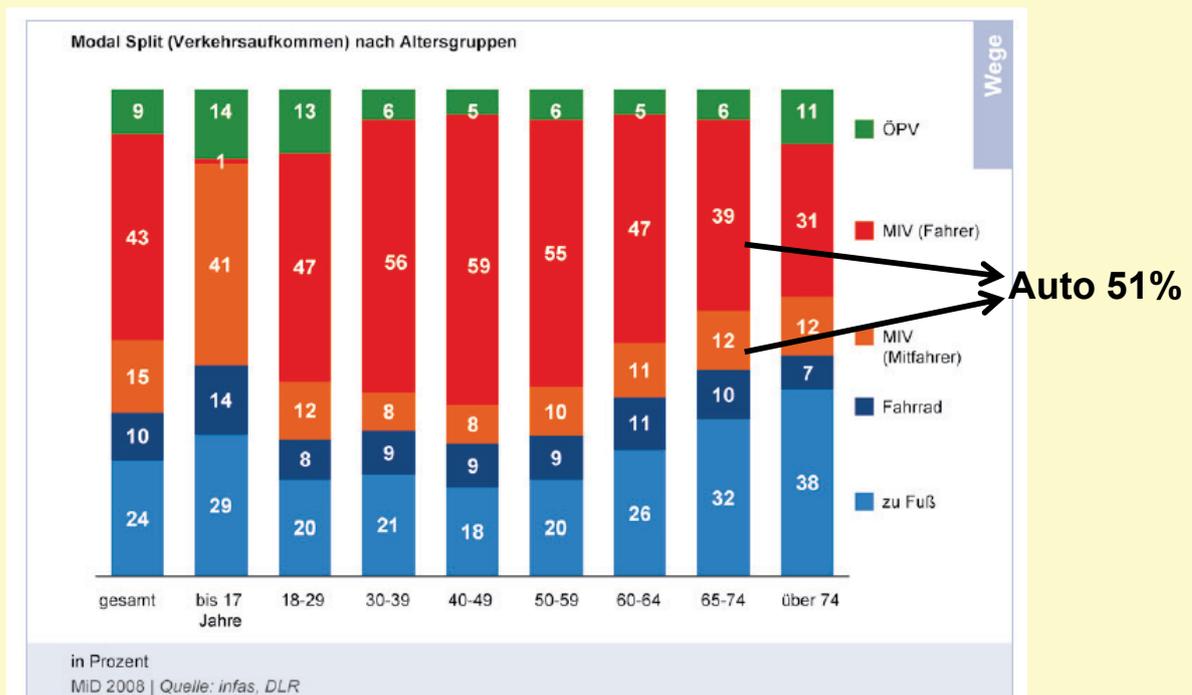


Kennzeichen der Mobilität bei Älteren

- hochmobile und wenig mobile Ältere
- Aktivitäten auf Wohnort ausgerichtet
- z.T. Überforderung
 - Komplizierte Systeme und Tarife
 - komplexe Verkehrssituationen
- Nutzungsmuster (Pkw u.a.) werden mit zunehmendem Alter beibehalten
- Vorbehalte gegenüber ÖPNV
- Zeit spielt weniger eine Rolle

Folie 3

Studie Mobilität in Deutschland 2008



Folie 4

Mobilitätsangebote für Ältere

Klassische Lösungsansätze

- Beseitigung technischer Hindernisse
 - Lesbare Informationen, geeignete Ticketautomaten
- Besserer Service
 - Reduzierte Tarife, Spezielle Angebote für Ältere

Zukunftsfähige Lösungen

- Mehr Mobilität mit weniger Verkehr
- nachhaltig und emissionsarm
- sparsamer, intelligenter, sicherer

Folie 5

Handlungsfelder für eine nachhaltige Mobilität im Ländlichen Raum (I)

1. Verkehrsvermeidung und Verlagerung

- weniger Individualverkehr
- Erhaltung und Erhöhung des ÖPNV-Anteils
- Umstieg auf nichtmotorisierten Verkehr (Fahrrad, Fuß)
- Innenentwicklung
- Wohnort der kurzen Wege

Folie 6

Handlungsfelder für eine nachhaltige Mobilität im Ländlichen Raum (II)

2. ÖPNV auf Alltagsmobilität ausrichten

- ÖPNV: weg vom Schülerverkehr
- Barrierefreiheit u.a.
- Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer
- Flexible Angebote im Nahbereich (Rufbusse, Sammeltaxi etc.)
- Engagement der Bürger

3. Mobile Dienstleistungen

- mobiler Laden, Pflegedienst etc.

Folie 7

Handlungsfelder für eine nachhaltige Mobilität im Ländlichen Raum (III)

4. Umweltfreundlicher Individualverkehr

- Elektromobilität u.a.
- Lückenschlüsse bei Straßen
- verbrauchsoptimierte Fahrzeuge

5. Vernetzung und Bündelung von Angeboten

- unternehmerisches, öffentliches und ehrenamtliches Engagement zusammenführen
- gemeinschaftliche Nutzung (Car-Sharing, Dienstleistungen u.a.)
- Mobilitätsportale

Folie 8

Projekt „Barrierefreier Schwarzwald“

- 30-35% der Menschen sind mobilitäts- und aktivitätseingeschränkt
- Für Mobilität ist Barrierefreiheit in allen Bereichen des Lebens notwendig (ÖPNV, Parkplätze, Gastronomie, Einzelhandel, Freizeit)

Leader-Projekt (*Aktionsgruppen Mittlerer Schwarzwald und Nordschwarzwald*)

- Ausbau der Barrierefreiheit bei öffentlichen, touristischen und privaten Angeboten im gesamten Schwarzwald
- Erschließung eines Nischenmarktes (barrierefreier Tourismus) mit wachsendem Potenzial
- einheitliches Marketing als barrierefreies Urlaubsziel
- Steigerung der Attraktivität als Wohn- und Lebensort

Folie 9

E-Mobilität

Hochschwarzwald Card **(touristische E-Mobilitätsstrategie)**

- kostenlose Nutzung von E-Bikes, Segways, Elektroautos
- Finanzierung durch einen Umlagepool
- Heranführung von Gästen an das Thema Elektromobilität
- Geplant: Touristisch ausgerichtetes E-Car-Sharing mit Online-Info- und Buchungssystem
- Platz 2 beim Deutschen Touristikpreis 2012

Folie 10

Fazit

- Mobilitätsbedürfnisse der Älteren berücksichtigen
- Verbesserung der Mobilität sichert Standortvorteile und schont Ressourcen
- Maßgeschneiderte Initiativen in den Regionen haben beste Chancen
- Unterstützungsmöglichkeiten wahrnehmen, insbesondere bei übergemeindlicher Zusammenarbeit und regionalen Projekten

Folie 11

Herzlichen Dank für ihre Aufmerksamkeit!

Folie 12

Automobilität im Alter

Perspektiven zwischen Chancen und Risiken

Wolfgang Rose

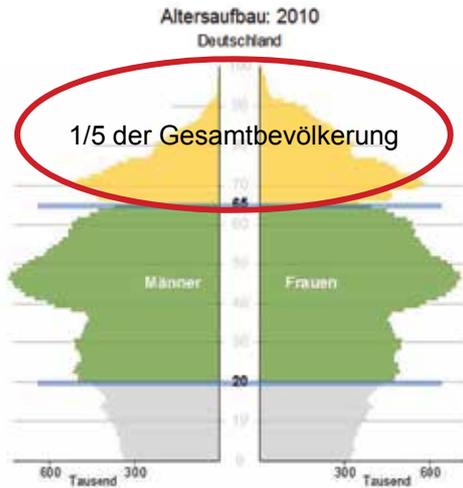
Vorsitzender ACE Auto Club Europa

Häufigste Fortbewegungsarten von Autobesitzern ab 65 Jahren

85 %	fahren mit dem eigenen Fahrzeug
42%	gehen zu Fuß
36%	fahren mit dem eigenen Fahrrad
24%	fahren mit dem ÖPNV
10%	werden von anderen mitgenommen
4%	fahren mit dem Taxi

Quelle: DVR

Senioren und das Auto



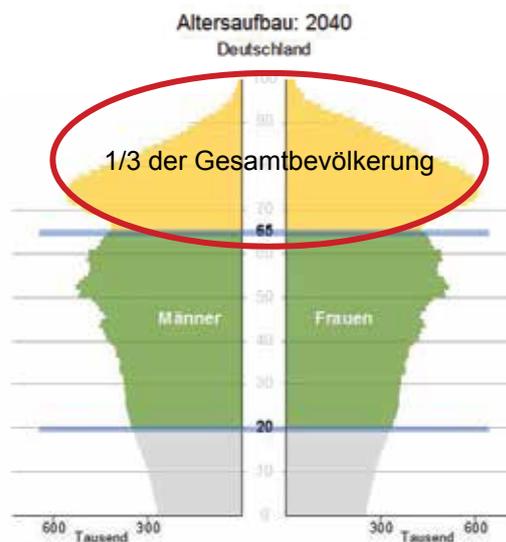
So war es – 2010

Für die über 65-Jährigen war es nicht selbstverständlich einen Führerschein zu machen.

Viele Frauen über 65 haben keinen Führerschein.

Ein eigenes Auto ist nicht für alle selbstverständlich

Senioren und das Auto



So wird es:

Die über 65-Jährigen haben ganz selbstverständlich einen Führerschein gemacht.

Frauen und Männer haben gleichermaßen einen Führerschein.

Es ist fast selbstverständlich, dass jeder ein eigenes Auto hat.

Wo haben „Ältere Autofahrer“ die Nase vorn?

- Sehr viel Fahrerfahrung
- Halten sich an die Verkehrsregeln
- Fahren langsamer - defensiver

Welche Risiken bringt das Lebensalter mit sich?

- Körperliche Fitness nimmt ab
- Reaktionsfähigkeit lässt nach
- Sehen und Hören wird schlechter
- Komplexe Verkehrsverhältnisse werden zur Herausforderung

Freiwillige Führerscheinabgabe die Gründe:

Personen ab 65:

- 82%** wenn sie selber merken würden, dass sie ihr Fahrzeug nicht mehr sicher beherrschen
- 67%** wenn ihr Arzt ihnen dazu raten würde
- 56%** wenn ein Fachmann sie nach einer Testfahrt für fahruntüchtig halten würde
- 46%** wenn Familie und Freunde sie auf ihre unzureichenden Fahrkünste hinweisen würden.

Quelle: DVR

Arztgespräche zur Fahruntüchtigkeit

Personen ab 65:

- | | |
|---|------------------|
| Haben Sie Ihren Hausarzt schon einmal darauf angesprochen, ob sich Ihr Gesundheitszustand auf Ihre Fahr-tüchtigkeit auswirkt? | 10% JA! |
| | 89% NEIN! |
| Hat Ihr Hausarzt Sie schon einmal darauf hingewiesen, dass Ihre Fahrtüchtigkeit eventuell beeinträchtigt ist? | 4% JA! |
| | 95% NEIN! |

Quelle: DVR

Der Hausarzt kann helfen



Es muss Normalität werden, dass der Hausarzt mit Patienten darüber spricht:

- Ob sie noch fahrtauglich sind.
- Welche Gefahren das Fahren bringt.
- Ob es nicht an der Zeit ist den Führerschein aufzugeben.

Es hilft die Technik

- Adaptive Cruise Control (ACC)
- Linksabbiege-Assistent
- Kurvenlicht
- Adaptive Fernlicht-Assistenten
- Nachtsichtsysteme
- Einparkassistent
- Spurhalteassistent
- Rückfahrkamera

Worauf es ankommt

- Thema nicht (mehr) tabuisieren
- Eigenverantwortung unterstreichen
- Angebote unterbreiten
- Check in den Leistungskatalog der gesetzlichen Krankenversicherung aufnehmen
- Fahrassistenzsysteme fördern
- Verkehrsplaner sensibilisieren

Bewegung schafft Begegnung – Rahmenbedingungen in den Kommunen

Dr. Torben Sammet
Landesgesundheitsamt Baden-Württemberg
im Regierungspräsidium Stuttgart



Inhalt



1. Bedeutung von Bewegung für die Gesundheit
2. Bewegungsförderung in Städten und Gemeinden -
Wie gelingt sie und was ist zu beachten?
3. Unterstützung für Städte und Gemeinden

1. Bedeutung von Bewegung für die Gesundheit

Präventives Potenzial körperlicher Aktivität bei Erkrankungen wie

- Adipositas
- Bluthochdruck
- Depression
- Diabetes Typ II
- Herzkrankgefäßerkrankung
- Krebs
- Osteoporose
- Schlaganfall

3

1. Bedeutung von Bewegung für die Gesundheit



verbessert die geistige Gesundheit



erhält Mobilität und Selbstständigkeit



schafft Kontakte
und stärkt soziale Integration



ermöglicht eine aktive Lebensgestaltung

4

1. Bedeutung von Bewegung für die Gesundheit



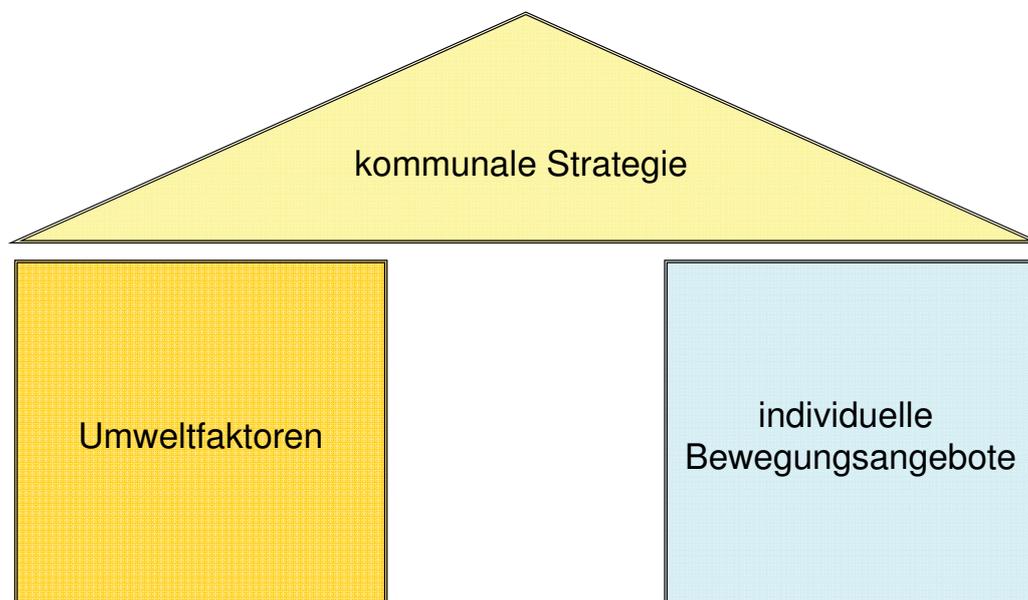
© jörn buchheim - Fotolia.com

erhöht die Lebensqualität

5

2. Bewegungsförderung in Städten und Gemeinden

Wie gelingt sie und was ist zu beachten?



6

2. Bewegungsförderung in Städten und Gemeinden

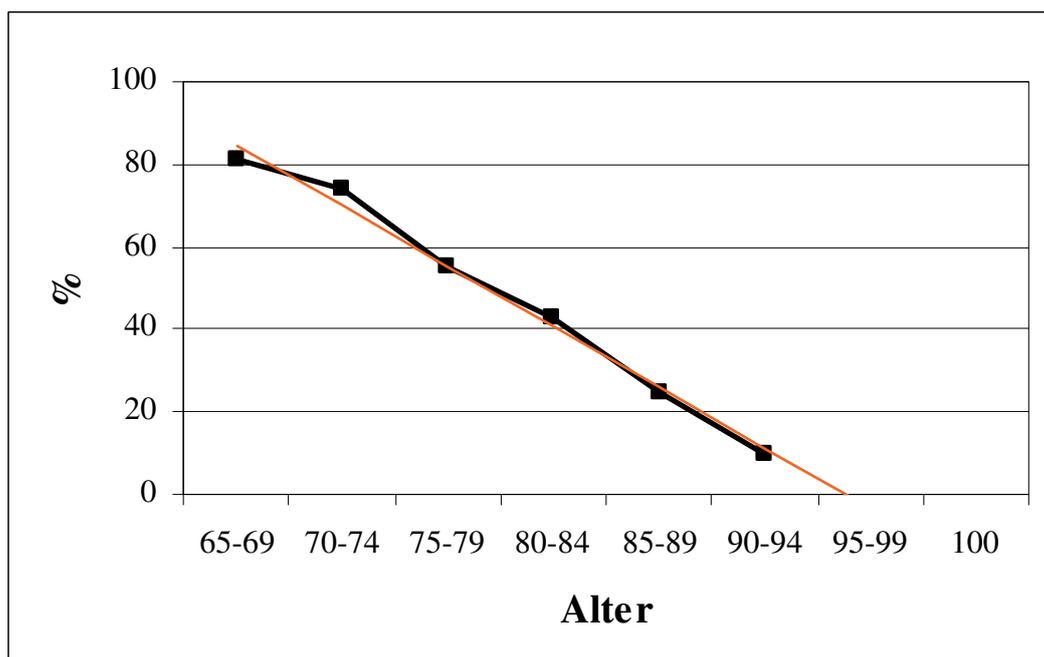
Bei der Bewegungsförderung älterer Menschen zu beachten:

- langsamere Bewegungsabläufe
- vermindertes Seh- und Hörvermögen
- Sicherheitsempfinden
- Inkontinenz
- verminderte Kraft und Beweglichkeit
- Strecke, die zu Fuß zurückgelegt werden kann

7

2. Bewegungsförderung in Städten und Gemeinden

Anteil an Personen (nach Alter), die problemlos einen Kilometer zu Fuß gehen können (Hieber et al., 2006)



8

2. a) Umweltfaktoren

sicheres und komfortables Wohnumfeld

hinsichtlich Sturz-, Überfall- und
Unfallgefahr

- Winterdienst



2. a) Umweltfaktoren

sicheres und komfortables Wohnumfeld

- lange Ampelgrünphasen
- verkehrsberuhigende
Maßnahmen
- gute Beleuchtung



2. a) Umweltfaktoren

sicheres und komfortables Wohnumfeld

- fußgängerfreundliche Umwelt
- Bordsteinabsenkung



2. a) Umweltfaktoren

sicheres und komfortables Wohnumfeld

- Barrierefreiheit



Stuttgarter Zeitung 20.12.2012, Foto: Gottfried Stoppel



2. a) Umweltfaktoren

positive Ästhetik

- abwechslungsreiche und schöne Gebäude/Landschaften
- ansprechendes Wohnumfeld



2. a) Umweltfaktoren

attraktive Ausstattung des öffentlichen Raumes

- ansprechende Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten
- gepflegte öffentliche Grünanlagen, Straßen und Plätze



attraktive Ausstattung des öffentlichen Raumes

- wohnortnahe, attraktive und barrierearme Bewegungsmöglichkeiten und Grünflächen
- ausreichend saubere öffentliche Toiletten (auch in S-Bahnen)



Anpassung des ÖPNV an die Bedürfnisse älterer Menschen

- Ein- und Ausstiegshilfen
- ausreichend lange Türöffnungszeiten
- Niederflrbusse
- zu Fuß erreichbare Bushaltestellen



2. a) Umweltfaktoren

Flächennutzung

- Nutzungsmischung und kurze Entfernungen zu Zielen des täglichen Bedarfs, der Freizeitgestaltung und der Erholung

Kirchenchor/ -gemeinde,
Faustballer

Töchter, Nachbarn,
Bekannte

Mittagstisch und
Gaststätten

Baugenossenschaft,
Handwerker

hauswirtschaftliche Hilfe,
Krankenschwester,
Bürohilfe, Menüdienst,
Notruf



Bäcker, Supermarkt,
Fotogeschäft, türkischer
Lebensmittelhändler,
Copyshop, Bioladen

Bank, Post, Obus, Taxi

Hausarzt, Zahnarzt, HNO,
Krankengymnastik etc.

Apotheke, Frisör,
Fußpflege

(modifiziert nach LGA, 2012, S.16) 17

2. b) Individuelle Bewegungsangebote

Erfolgsfaktoren:

- Beteiligung der Zielgruppe bei Planung und Durchführung
- Einsatz von Multiplikatoren
- vertraute Personen, die das Angebot besuchen, wirken motivierend
- langfristige und unverbindliche Angebote, die ein Ausprobieren ermöglichen
- Bewegung in den Alltag integrieren
- Zugangsbarrieren (z. B. hohe Kosten) vermeiden
- wohnortnahe Angebote, vormittags oder am frühen Nachmittag
- barrierefreier Zugang
- Hol- und Bringdienste und Hausbesuchsangebote für mobilitätseingeschränkte Menschen

2. b) Individuelle Bewegungsangebote

Bewegen - Unterhalten - Spaß haben

- Bewegungsprogramm, regelmäßig 1x Woche
- in der näheren/vertrauten Umgebung
- im Freien
- in bequemer Alltagskleidung
- mit viel Freude & Humor
- kostenfrei
- ohne Anmeldung
- begleitet durch Volunteers
- z. B. in Esslingen, Nürtingen, Denkendorf und Kirchheim

19

2. b) Individuelle Bewegungsangebote

B.U.S.



(Quelle:
B.U.S.-Flyer
Gemeinde
Großbettlingen,
2012)

2. c) Kommunale Strategie

Die Gestaltung der Umweltfaktoren und Bewegungsangebote betrifft viele Akteure (z. B. aus Altenhilfe, Sport, Stadt-, Umwelt- und Gesundheitsplanung).



(Wright, Block & von Unger, 2009)

21

3. Unterstützung für Kommunen



Zentrum für Bewegungsförderung
Baden-Württemberg

1. Unterstützung bei der Planung und Umsetzung kommunaler Strategien der Bewegungs- und Gesundheitsförderung
2. Qualifizierung von Fachkräften der Kommunalverwaltung
3. Vermittlung von bewährten Angeboten der Bewegungs- und Gesundheitsförderung
4. Erfahrungsaustausch zwischen Städten und Gemeinden



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALORDNUNG,
FAMILIE, FRAUEN UND SENIOREN

22

Dr. Torben Sammet

Landesgesundheitsamt Baden-Württemberg
im Regierungspräsidium Stuttgart

Ref. 94 - Gesundheitsförderung, Prävention,
Landesarzt für behinderte Menschen

Nordbahnhofstraße 135, 70191 Stuttgart

Tel.: 0711/904-39407

torben.sammet@rps.bwl.de

www.rp-stuttgart.de

www.gesundheitsamt-bw.de



Seniorengerechte Stadtentwicklung Bruchsal

Fachkongress Mobil - Aktiv - Beteiligt
Fellbach 06.02.2013



Demografische Herausforderungen in Bruchsal

- starke Zunahme der Menschen über 80 Jahre
 - » höheres Risiko von Krankheit oder Pflege- bzw. Betreuungsbedürftigkeit
- Zunahme der Singles
- höhere Einkommensheterogenität und Gefahr der sozialen Segregation

Bevölkerungsentwicklung bis 2025

Bevölkerung am 30.09.2012/42.866 Einwohner	2025	- 0,7%
unter 20-jährige		-14,1 %
über 60-jährige		+35,3%
über 80-jährige		+48,1 %

3

Ansatz und Zielsetzungen

- **Neubelebung der kommunalen Handlungsebene**
 - Qualitative **Aufwertung** der kommunalen Seniorenpolitik
 - **Gestaltung** der Rahmenbedingungen
 - **Anreize** für bürgerschaftliches Engagement
 - Gemeinsame **Werteorientierung**
- **Demografischen Wandel als Chance begreifen**
 - **Erschließung** vorhandener Ressourcen und Potentiale älterer Bürger
 - **Orientierung** an Selbsthilfepotentialen und Fähigkeiten
 - **Ausrichtung** an Lebenswelten und Lebensstilen
 - Kommunale Seniorenpolitik als übergreifende **Querschnittsaufgabe**

4

Diese Ziele lassen sich nur erreichen,
wenn:

- die Politik die Bedürfnisse und Ansichten älterer Menschen voll berücksichtigt
- die Kommune ein bedarfsgerechtes Angebot entwickelt und koordiniert
- die Politik es älteren Menschen ermöglicht, die ihnen verbleibenden Fähigkeiten zu nutzen, um möglichst lange am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben

5



NAIS – Neues Altern in der Stadt Bruchsal

Ein Prozess zur Neuorientierung
der kommunalen Seniorenpolitik

Pilotkommune Bertelsmann-
Stiftung 2005-2007

6

Neues Altern in der Stadt - Ziele

- ✓ Bevölkerung sensibilisieren
- ✓ Planungskompetenzen der Kommunen erhöhen
- ✓ Stadtentwicklung unter demografischen Gesichtspunkten
- ✓ inter- und intrakommunale Zusammenarbeit fördern
- ✓ Leitbild entwickeln und vermitteln
- ✓ Ältere an Planungsprozessen beteiligen
- ✓ bürgerschaftliches Engagement verbessern
- ✓ Gesundheitsförderung, Prävention und Rehabilitation verbessern
- ✓ Aktivierung, Teilhabe, Mobilität
- ✓ Ziele und Maßnahmen nachhaltig in die Fläche transferieren

7

WHO-Ziel:

Bis zum Jahr 2020 sollte Menschen im Alter von über 65 Jahren die Möglichkeit geboten werden, ihr Gesundheitspotential voll auszuschöpfen und eine aktive Rolle in der Gesellschaft zu spielen.

Aktivierung – Teilhabe - Mobilität

Partizipativer offener Prozess 2005 -2013



Moderation: Prof. Dr. Thomas Retzmann

9

Bereiche und Faktoren nach Überprüfung durch die Experten



10

Leitbild 2020:

**Bruchsal – eine innovative Stadt
mit Wirtschaftskraft, in der sich Alt
und Jung wohl fühlen und
füreinander da sind**

Gemeinderatsbeschluss 2007

11

Handlungsschwerpunkte als Ergebnis des Szenarioprozesses 2007:

**Gesundheitsförderung
Prävention
Pflege
Familienzentrum
Wegweiser
Infrastruktur**

Expertenbegleitung ab 2007: Thomas Altgeld

12

Die 5 AG`s und ihre Ziele:

AG1: Bewegung, Ernährung und Entspannung

*Verbesserung der Lebensbedingungen und Potentiale älterer Menschen
Entwicklung von generationenorientierten Angeboten, Prävention*

AG2: Pflege ist mehr

Pflege gesellschaftsfähig machen und negatives Image verbessern

AG3: Geistig fit und aktiv

Nutzung der Aktivierungspotentiale und Erhalt der Selbständigkeit

AG4: Gesundheitsförderung und Prävention im Quartier

Verbesserung der Lebensqualität durch aufsuchende Aktivierung (2013)

AG-Übergreifend: Wegweiser

Verbesserung der Transparenz über die Angebote für ältere Menschen

13

Weitere Maßnahmen:

1. www.neues-altern.de (Internetplattform)
2. BruchsalerForum – Gesundheit u. Arbeit, www.bruchsalerforum.de
3. Messe „Aktiv & Gesund“
4. Einbindung des Seniorenrates und der Agendagruppe Senioren
5. KiQ – Projekt Kooperation im Quartier (Ziel: Nachhaltige Verbesserung der Wohn-, Aufenthalts- und Lebensqualität in der Innenstadt, Bsp: Barrierefreie Erdgeschosse)
7. Begleitausschuss, Soziale Stadt Projekte
8. Agenda-Gruppen: Menschen mit und ohne Handicap/Radwege
9. Stadtbuss, S-Bahnhaltestelle Sportzentrum Bruchsal
10. Seniorenfreundlicher Service – KSR, Sicherheit für Senioren
11. Innenstadtmodernisierung (Versorgung – Plätze – Wohnraum)
12. Projekt Bahnstadt – neue Wohnformen
13. Umsetzung der Kreispflegeplanung, Zusammenwirken mit den Diensten und Einrichtungen

14

Erfolgsfaktoren einer zukunftsorientierten Seniorenpolitik:

- **Thema ist „Chefsache“**
- **breite politische Unterstützung**
- **Kooperation zwischen Haupt- und Ehrenamt**
(Volker Falkenstein Stadt Bruchsal, Rolf Freitag 1. Vors. Kreissenioresrat Landkreis Karlsruhe)
- **breite Beteiligung und Vernetzung der Akteure** (aktuell 50 ehrenamtlich Engagierte aus den Bereichen Bürgerschaft, Seniorenvertretungen, Wohlfahrtsverbänden, Sportvereinen, Kirchen, Krankenkassen, Ärzten, Fitnessstudio, Tanzgruppen, Pflegediensten, Pflegestützpunkt, Musik- u. Kunstschule, VHS, Landesbühne, Landesernährungszentrum)
- **klare Zielsetzung und Strategie**
- **Ressourcen** (Stellenanteil im Hauptamt – Budget)

15

Mobilität in der Praxis: Modelle - Problemlagen - Lösungsansätze

Dr. Peter Michell-Auli
KDA-Geschäftsführer



Fellbach, 6. Februar 2013

Inhalt

1. Definitionen von Mobilität
2. Lebensqualitätsmodell – Aktivitäten und Motive
3. Mobilitätsbarrieren und mobilitätsfördernde Maßnahmen
4. Über das KDA

1. Definitionen von Mobilität

Aus dem Lateinischen „mobilitas“ =
Beweglichkeit, Fortbewegung, Lageveränderung.

Mobilität bezeichnet in jeweils speziellen Handlungs- oder Gegenstandszusammenhängen den Wechsel zwischen Orten oder Positionen in physischen, geografischen, sozialen oder virtuellen Räumen. Das bloße Vermögen zu Ortsveränderungen oder dem Einnehmen wechselnder Stellungen und Haltungen ohne Ortsveränderung wird dagegen eher als Beweglichkeit bezeichnet. (Brockhaus Konversationslexikon, Autorenkollektiv, F. A. Brockhaus in Leipzig, Berlin und Wien, 14. Auflage, 1894-1896)

„Mobilität“ ist als ein menschliches Grundbedürfnis nach Ortsveränderungen zu definieren.
(Helmut Holzapfel, deutscher Stadtplaner und Verkehrswissenschaftler)

2

1. Definitionen von Mobilität

Die Menschheit
teilt sich in drei Klassen.
Solche, die unbeweglich sind,
solche, die beweglich sind,
und solche, die sich bewegen.

(Aus dem Arabischen)

3

2. KDA-Lebensqualitätsmodell Aktivitäten und Motive



4

2. KDA-Lebensqualitätsmodell Aktivitäten und Motive



Gesundheit

Mobilität ist nötig um Maßnahmen zur Gesundheitsvorsorge durchführen.

Projekt SIZE „Lebensqualität von Senioren und deren Zusammenhang mit Mobilitätsvoraussetzungen“: qualitative Studien in acht europäischen Ländern. Insgesamt wurden 487 SeniorInnen ab 65 Jahren befragt. (2002)

92 % der Befragten geben Sport (Spaziergänge, Wanderungen und Fahrradtouren) als Freizeitaktivität an.

FRAME-Studie (2003): standardisierte Befragung von 4.500 SeniorInnen zwischen 60 und 101 Jahren; 30 qualitative Interviews

5

2. KDA-Lebensqualitätsmodell Aktivitäten und Motive



Grundbedürfnisse

Mobilität ist nötig zur Befriedigung elementarer Bedürfnisse, Einkaufen gehen, Besorgungen machen.

Projekt SIZE „Lebensqualität von Senioren und deren Zusammenhang mit Mobilitätsvoraussetzungen“: qualitative Studien in acht europäischen Ländern. Insgesamt wurden 487 SeniorInnen ab 65 Jahren befragt. (2002)

6

2. KDA-Lebensqualitätsmodell Aktivitäten und Motive



Soziale Kontakte

Zusammensein mit Familienangehörigen oder Freunden zählt zu den am häufigsten genannten Gründen für außerhäusliche Mobilität.

Zwei Untersuchungen, von denen die erste 1995 in zwei Großstädten (Chemnitz und Mannheim) mit 804 Personen und die zweite 1999 in zwei ländlichen Regionen (Oberspreewald-Lausitz und Rhein-Hunsrück-Kreis) mit 412 Personen durchgeführt wurde. 1.216 Frauen und Männer ab 55 Jahre beschrieben in einem über drei Tage geführten Tagebuch detailliert alle Wege, die sie während dieser Zeit gingen oder fuhren (Mollenkopf, 2002).

Mit 98 % sind die sozialen Aktivitäten (z.B. das Besuchen von Verwandten oder auswärts Essen gehen) die wichtigste Freizeitaktivität von Senioren.

FRAME-Studie: standardisierte Befragung von 4.500 SeniorInnen zwischen 60 und 101 Jahren und 30 qualitative Interviews geführt (2003)

7

2. KDA-Lebensqualitätsmodell Aktivitäten und Motive



Arbeit

SeniorInnen betonen oftmals ihre Einbindung in die Sorge um andere ältere Menschen oder (Enkel-) Kinder. Wie viele SeniorInnen angaben, ist diese Art von Aktivität eine wichtige Quelle der eigenen Akzeptanz (sich wichtig und nützlich fühlen), und so der Motivation zur Mobilität. Ältere Menschen brauchen das Gefühl, gebraucht zu werden.

Projekt SIZE „Lebensqualität von Senioren und deren Zusammenhang mit Mobilitätsvoraussetzungen“: qualitative Studien in acht europäischen Ländern. Insgesamt wurden 487 SeniorInnen ab 65 Jahren befragt. (2002)

49 % geben Vereinsaktivitäten (Ehrenamt) als Freizeitaktivität an.

FRAME-Studie: standardisierte Befragung von 4.500 SeniorInnen zwischen 60 und 101 Jahren und 30 qualitative Interviews geführt (2003)

8

2. KDA-Lebensqualitätsmodell Aktivitäten und Motive



Selbstverwirklichung

Mobilität ist aber auch in gewisser Weise Selbstzweck, dient dem Spaß und der Freude am Leben (Aktivitäten wie Spaziergehen, den Hund ausführen, mit Kindern unterwegs sein oder Ausflüge machen).

Mobilität dient der Ausführung von Freizeitaktivitäten (z.B. Kino- und Theaterbesuche).

Projekt SIZE „Lebensqualität von Senioren und deren Zusammenhang mit Mobilitätsvoraussetzungen“: qualitative Studien in acht europäischen Ländern. Insgesamt wurden 487 SeniorInnen ab 65 Jahren befragt. (2002)

78 % der Befragten nehmen Kultur- und Bildungsangebote (Kino, Theater) als Freizeitaktivität wahr.

FRAME-Studie: standardisierte Befragung von 4.500 SeniorInnen zwischen 60 und 101 Jahren und 30 qualitative Interviews geführt. (2003)

9

2. KDA-Lebensqualitätsmodell Aktivitäten und Motive



Sinn

Mobilität ist aber auch in gewisser Weise Selbstzweck, dient dem Spaß und der Freude am Leben (Aktivitäten wie Spaziergehen, den Hund ausführen, mit Kindern unterwegs sein oder Ausflüge machen.)

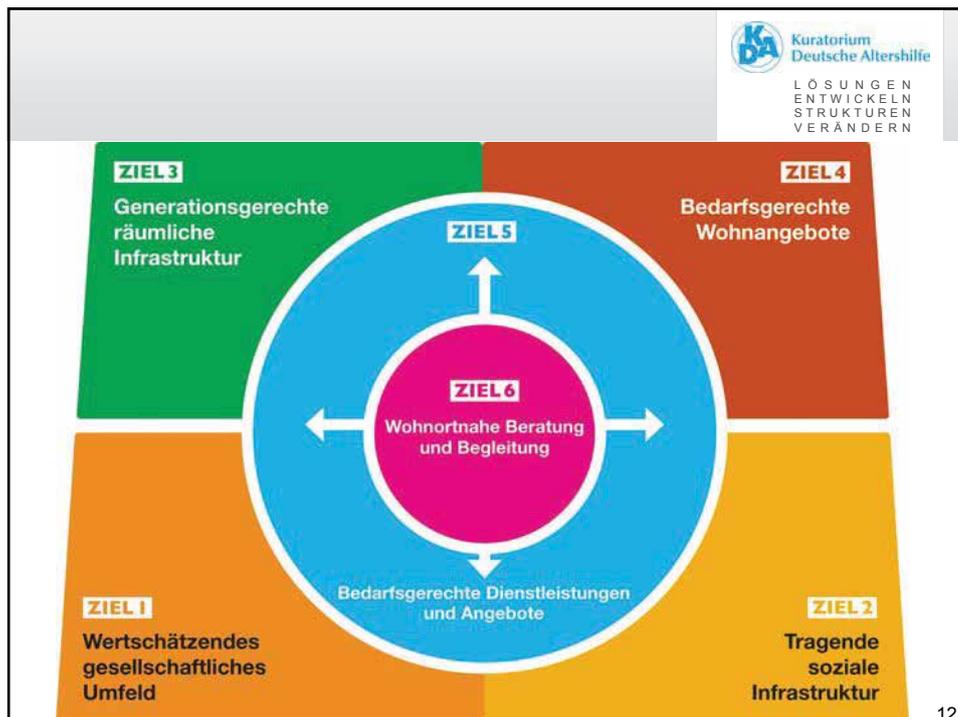
Aktive Ausübung von Religion spielt bei der Erhaltung der Mobilität eine Rolle.

Projekt SIZE „Lebensqualität von Senioren und deren Zusammenhang mit Mobilitätsvoraussetzungen“: qualitative Studien in acht europäischen Ländern. Insgesamt wurden 487 SeniorInnen ab 65 Jahren befragt. (2002)

10



11



12

3. Mobilitätsbarrieren

Individuelle Mobilitätsbarrieren

psychologisch, z.B. Angst um die persönliche Sicherheit

Kein Führerschein / kein Auto

Keine Zeit (zu große Entfernung oder Reisezeitaufwand)

Zu teuer (kein Geld)

Körperliche Beeinträchtigung

Quelle: BMVBS (Hrsg.): Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Exklusion. Fähigkeiten und Ressourcen einer ländlichen Bevölkerung für eine angemessene Versorgung und Teilhabe am öffentlichen Leben. BMVBS-Online-Publikation 27/2012, Seite 5.

13

3. Mobilitätsbarrieren

Räumliche Mobilitätsbarrieren

Räumliche Lage, z.B. Distanz oder Reisezeit zu Aktivitäten („zu großer Aufwand“)

Physische Barrieren (z.B. Stufen oder unebene Gehweg- und Fahrbeläge)

Unzureichende oder nicht bedarfsgerechte Verkehrsangebote (ÖPNV)

Zugangsbeschränkungen zu öffentlichen Räumen (Öffnungszeiten)

Quelle: BMVBS (Hrsg.): Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Exklusion. Fähigkeiten und Ressourcen einer ländlichen Bevölkerung für eine angemessene Versorgung und Teilhabe am öffentlichen Leben. BMVBS-Online-Publikation 27/2012, Seite 5.

14

3. Mobilitätsfördernde Maßnahmen

Mobilitätsbarriere

Angst um die persönliche Sicherheit: Ältere Menschen empfinden das Sozialverhalten vieler Verkehrsteilnehmer als diskriminierend und unter Umständen sogar bedrohlich, insbesondere das der Jüngeren. >> kann Grund für innere Widerstände aus dem Haus zu gehen sein (Ergebnis der SIZE-Studie, 2005)

Lösungsansätze:

Straßen und Fußgängerbereiche, in denen man sich sicher und angstfrei bewegen kann (das heißt auch Schutz vor Kriminalität und Belästigungen!)

soziale Umwelt, die geprägt ist durch gegenseitige Achtung und Rücksichtnahme, zum Beispiel durch **bundesweite, lokale und regionale Kampagnen und Schulungen**.

Praxisbeispiele

Baden-Württemberg: www.gib-acht-im-verkehr.de > Verkehrssicherheit > Senioren

Berlin: www.berlin-nimmt-ruecksicht.de

Aktion Schulterblick: Bundesweite Kampagne des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Ziel, auf die Notwendigkeit von freiwilligen Gesundheitschecks für ältere Autofahrer im Straßenverkehr hinzuweisen. Die Kampagne nennt die wichtigsten Ansprechpartner, bietet einen Online-Selbsttest und weitere Informationen rund um das Thema sichere Mobilität (www.dvr.de).

15

3. Mobilitätsfördernde Maßnahmen

Mobilitätsbarriere: Unsicherheit im Umgang mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Lösungsansatz: Schulung, Training oder Begleitung von SeniorInnen

Praxisbeispiele:

Seniorenttraining der Stadt Salzburg (Österreich)

Das Seniorenttraining ist eine Zusammenarbeit zwischen dem lokalen Verkehrsunternehmen (StadtBus) und der nicht staatlichen Organisation „ZGB“ (Zentrum für Generationen und Barrierefreiheit). Ziel ist es, durch das Training den SeniorInnen mehr Selbstbewusstsein im Umgang im öffentlichen Verkehr zu vermitteln um Unfälle zu reduzieren und die Sicherheit dadurch zu erhöhen. Weiters ist es wichtig, die Nutzung des Obus auch älteren AutofahrerInnen als gute Alternative aufzuzeigen. Die TeilnehmerInnen des Trainings werden in kleinen Gruppen in die Obus-Garage eingeladen, wo ihnen ein Obus speziell für die Zeit des Sicherheitstrainings bereitgestellt wird. Außerdem bietet eine zusätzliche Sicherheitsbroschüre weitere interessante Tipps und Tricks zum sicheren Obus-Fahren.

Köln: „Patenticket“

1. Testphase 2008: Ältere Abonnenten erhielten für drei Monate kostenlos ein Ticket, das sie an ältere Bekannte oder Freunde weitergeben konnten. Die geübten „Paten“ zeigten den ÖPNV-Neulingen wie die Nutzung des ÖPNV geht und gaben ihre Erfahrung weiter. Wird nun wieder eingeführt. Weitere Infos: www.patenticket.de

16

3. Mobilitätsfördernde Maßnahmen

Mobilitätsbarriere: Angst um die persönliche Sicherheit; körperliche Beeinträchtigung

Lösungsansatz: Training/ Schulung von SeniorInnen

Praxisbeispiel: «Zu Fuss ins hohe Alter»

Veranstaltungsangebot für Gruppen, Vereine, Institutionen des Fachverbandes Fussverkehr Schweiz

Das alltägliche Zufussgehen garantiert Mobilität, Unabhängigkeit und Gesundheit bis ins hohe Alter. Ältere FussgängerInnen sind im Verkehr aber überdurchschnittlich gefährdet. «Fussverkehr Schweiz» veranstaltet Verkehrssicherheitskurse für Senioren-Gruppen. Der Kurs bietet Informationen, Unterhaltung und regt zum Denken an.

Ein Referat beinhaltet praktische Informationen zum besseren Verständnis von Verkehrssituationen und gibt Tipps zu sicherem Verhalten. Wer am Kurs teilnimmt wird ermutigt, sich vermehrt zu Fuss zu bewegen und generell Bewegung in den Alltag einzubauen. In einer Diskussion wird das eigene Verkehrsverhalten analysiert.

Mit Fachleuten werden Schwachpunkte der Verkehrsinfrastruktur im Wohnumfeld der Teilnehmenden besprochen. Der Referent oder die Referentin erstellt für den Vortrag Fotos aus der Umgebung des Kurslokals. Fallen dabei Schwachstellen auf, werden diese dokumentiert und zusammen mit den Inputs der Teilnehmenden der Gemeinde zugesandt.

www.fussverkehr.ch

17

3. Mobilitätsfördernde Maßnahmen



Mobilitätsbarriere: Körperliche Beeinträchtigung, räumliche Barrieren

Lösungsansätze: technische Unterstützungssysteme, Begleitservice, generationengerechte Gestaltung des öffentlichen Raums

Praxisbeispiele:

Projekt EMN MOVES (2011 – 2014) zur Förderung der Mobilität in der Metropolregion Nürnberg mithilfe von technischen Unterstützungssystemen und ehrenamtlichen HelferInnen. Zum Einsatz kommen beispielsweise ehrenamtliche Treppenlotsen als Begleitservice, die bei der Überwindung von baulichen Barrieren im Quartier behilflich sind.

„**Aktion 1 auf 100**“: Die Vision der Gemeinde Markt Heiligenstadt (Ostfranken, Bayern) sieht so aus: Alle 100 Meter soll entlang der asphaltierten Fuß- und Fahrradwege und entlang der bevorzugten Routen der alten Menschen eine Bank stehen. Die Bänke sollen nicht nur als Ruheinsel für mobilitätseingeschränkte SeniorInnen sondern auch als Treffpunkt und Kommunikationsort dienen. Damit will die alternde Gemeinde den Bewegungsspielraum ihrer Bürger erhalten.

18

3. Mobilitätsfördernde Maßnahmen



Mobilitätsbarrieren: Unzureichende oder nicht bedarfsgerechte Verkehrsangebote (ÖPNV), räumliche Lage (Distanz), kein Auto

Gerade für ältere Menschen und insbesondere in ländlichen Regionen wird der Einkauf, z.B. von Lebensmitteln, immer schwieriger. Die kleinen Läden in den Wohngebieten schließen, die Supermärkte konzentrieren sich auf größere Gemeinden und zumeist am Stadtrand in den Gewerbegebieten. Diese sind zu Fuß und vollbepackt mit Einkaufstaschen nur schwer zu erreichen. Öffentliche Buslinien dorthin gibt es oftmals nicht.

Lösungsansätze: (ehrenamtliche) **Seniorenbusse** oder **Sammeltaxis**

Praxisbeispiel

Die Verbandsgemeinde Traben-Trarbach (Rheinland-Pfalz) bietet einen Buslinienverkehr für Senioren und Schwerbehinderte an, da abgelegene Dörfer auf der Höhenlage des Hunsrücks und einzelne Moselorte nicht mehr über örtliche Versorgungseinrichtungen wie Lebensmittelläden, Arztpraxen oder Banken verfügen. Auf sieben Fahrstrecken verkehrt zweimal pro Woche für jeweils eine Hin- und Rückfahrt ein Kleinbus für acht Fahrgäste.

19

3. Mobilitätsfördernde Maßnahmen

Mobilitätsbarrieren: Kosten, räumliche Barrieren, Sicherheit

Alte Menschen stehen irgendwann vor der Entscheidung auf das selbstständige Autofahren zu verzichten. Öffentliche Verkehrsmittel stellen eine Alternative zum Auto dar, jedoch werden ältere Menschen als Kunden des ÖPNV oft benachteiligt. Negative Auswirkung auf die Akzeptanz haben schlechte Zugänglichkeit von Bahnhöfen, fehlende Ruhezeiten und Toilettenanlagen, niedrige Bahnsteige und dadurch steile Einstiege in die Züge, mangelnde Hilfe im Bahnhof und im Zug, fehlende Informationen über Fahrpläne, aber auch eine mangelnde nicht-unfallbezogene Sicherheit, d. h. Schutz vor Kriminalität und Belästigung.

Lösungsansätze: Zielgruppengerechte Ansprache älterer Menschen: räumlich kurze Wege zu Haltestellen; geschultes Personal, welches die Herausforderungen des Alters kennt; Verständlichkeit bei der Beschaffung von Informationen zu Fahrtzeiten und Preisen (z.B. übersichtliche Gestaltung von Fahrplänen und einfache Bedienbarkeit von Automaten); Barrierefreiheit der Transportmittel und Haltestellen.

Praxisbeispiel: Die **Deutsche Bahn** hat aber ihre Selbstverpflichtung den Service für mobilitätseingeschränkte Reisende weiter auszubauen bis 2015 fortgeschrieben. Was heißt das konkret? Information: Rubrik 55plus im barrierefreien Mobilitätsportal www.bahn.de; ermäßigte BahnCards für Senioren und Menschen mit Behinderung; Gepäckservice (Haus-zu-Haus Service; Kurierservice); Barrierefreier Ausbau von Reisezentren und Bahnhöfen; Erweiterte Hilfeleistung beim Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Reisende an ausgewählten Bahnhöfen ohne Servicepersonal; Partizipation von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in Planungsgremien.

20

4. Mobilitätsfördernde Maßnahmen

Mobilitätsbarriere:

Lösungsansatz: Produktentwicklung seniorengerechter Autos

Eine Studie der Universität Duisburg-Essen hat 2010 das Durchschnittsalter deutscher Neuwagen-Käufer mit 50,8 Jahren ermittelt. Mercedes-Käufer waren danach 56,1 Jahre alt, BMW-Kunden 53,1 und Besitzer neuer Audis zählten immerhin noch 50,8 Jahre. Während der Anteil an Neuwagenkäufern unter 40 zwischen 2006 und 2010 von 23,3 auf 20,2 Prozent gesunken ist, wächst die "Generation 70+" unter den Neuwagenkunden deutlich.

Praxisbeispiele:

ADAC-Programm „fit & mobil“. Hierfür wurden 15 PKW verschiedener Hersteller auf seniorengerechte Bedienung und Ausstattung geprüft. Auf der Checkliste des Spezialprogramms standen Sicht und Übersicht, Ein- und Ausstieg, Kofferraum, Bedienung, Fahren bei Nacht, Komfort sowie Ausstattung mit Assistenzsystemen. Auf den Prüfstand kommen auch Bedienelemente im Innenraum. Von 15 Pkws schnitten nur fünf gut ab, die anderen zehn wurden lediglich mit „befriedigend“ bezeichnet.

Das europäische Ford-Forschungszentrum in Aachen sucht gemeinsam mit der örtlichen Technischen Hochschule Konzepte für den Fahrzeuginnenraum, die insbesondere Senioren zugutekommen. Dafür wurde der **Online-Ideenwettbewerb „Ford Interieur - Deine Ideen für den Fahrzeuginnenraum“ 2012** gestartet (www.ford-ideenwettbewerb.de).

21

5. Über das KDA



Unsere Vision und Ziele

Wir wollen, dass **Selbstbestimmung für ältere Menschen** zu einem gelebten Grundrecht in dieser Gesellschaft wird und dass hierfür die nötigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Dies bildet die Basis für eine **hohe Lebensqualität im Alter**.

Um diese Vision zu verwirklichen, arbeitet das KDA gemeinsam mit seinen Partnern daran, **ältere Menschen zu stärken** und ihre **Lebensräume** durch folgende Ziele **lebenswert zu gestalten**:

Wertschätzendes gesellschaftliches Umfeld fördern, tragfähige soziale Infrastruktur erhalten, bedarfsgerechte Wohnangebote ausbauen, generationengerechte räumliche Infrastruktur sicherstellen, bedarfsgerechte Dienstleistungen und Angebote aufbauen; wohnortnahe Beratung und Begleitung ermöglichen.

Unsere Arbeit

Das KDA entwickelt seit über 50 Jahren im Dialog mit seinen Partnern **Lösungskonzepte** und Modelle für die Arbeit mit älteren Menschen und hilft, diese in der Praxis umzusetzen. Es trägt durch seine **Projekte, Beratung, Fortbildungen, Tagungen und Veröffentlichungen** wesentlich dazu bei, die Lebensqualität älterer Menschen zu verbessern. Dabei versteht sich das KDA als Wegbereiter für eine moderne Altenhilfe und Altenarbeit.

Weitere Infos unter www.kda.de

22



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Peter Michell-Auli
KDA-Geschäftsführer

Kuratorium Deutsche Altershilfe
Wilhelmine-Lübke-Stiftung e.V.
An der Pauluskirche 3
50677 Köln

Telefon 0221 / 93 18 47-0
Fax 0221 / 93 18 47-6
E-Mail info@kda.de
Internet www.kda.de

Zusammenfassung der Vorschläge, Anregungen, Hinweise und Erkenntnisse

Die Reihenfolge orientiert sich am chronologischen Verlauf der Vorträge und Diskussionen. Sofern ein Anliegen mehrfach aufgeführt ist, ist dies ein Zeichen dafür, dass es von unterschiedlichen Personen geäußert wurde.

Diese Wiederholungen von Aussagen wurden belassen, da sie Aufschluss geben über die Wichtigkeit der Forderung bzw. des Anliegens.

Aus den Vorträgen:

- Der Blick auf die zukünftige Mobilität der Menschen darf nicht nur auf neue Antriebsformen oder Verkehrsmittel beschränkt werden.
- Ältere Menschen erwarten von Politik und Gesellschaft zu Recht, dass ihrem Wunsch, auch mit fortschreitendem Alter so selbstbestimmt wie möglich zu leben, entsprochen wird. Daher steht der Wunsch, so lange wie möglich auch im Alter selbst Auto fahren zu können, ganz oben auf ihrer Wunschliste.
- Die Erhaltung der Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für gesellschaftliches Engagement.
- Mobilität hat Einfluss auf die eigene Gesundheit und hat dadurch Auswirkungen auf die Kosten im Gesundheitswesen.
- Wenn auf die Mobilitätsanforderungen der älteren Menschen nicht Rücksicht genommen wird, dann wird das soziale und wirtschaftliche Leben der Kommunen leiden.
- Frauen und Männer haben zum Teil unterschiedliche Anliegen und Zugangsmöglichkeiten zur Mobilität.
- Wir setzen uns für die Unabhängigkeit der älteren Menschen in unserer Gesellschaft ein, wenn wir Mobilitätsverbesserungen erreichen können.
- Alle Teilnehmenden des Kongresses können in ihren jeweiligen Bereichen etwas dafür tun, älteren Menschen zu mehr „Bewegungsfreiheit“ zu verhelfen.
- Es wäre erfreulich, wenn das Thema auch journalistisch weiter begleitet würde. Die Diskussion soll über den Tag hinaus gehen.
- Besondere Herausforderungen liegen in Mobilitätsverbesserungen für Hochaltrige und für Menschen mit wenig Geld.
- Eine bessere Mobilität der älteren Generation kann auch die Vereinbarkeit von Familie und Beruf der jüngeren Generation erleichtern (weniger Hilfebedarf durch Kinder und Enkel).
- Das in Baden-Württemberg vorhandene Innovationspotenzial sollte auch in Überlegungen gesteckt werden,

wie Menschen möglichst lange aktiv in der Gesellschaft mitwirken können.

- Ein Schlüsselprojekt in unserer Kommune ist der „Bahnhof der Zukunft“. Dort sollen sich die unterschiedlichen Mobilitätsangebote bündeln und es soll für alle Bevölkerungsgruppen eine passgenaue Mobilitätsberatung geben.
- Über alle Generationen hinweg gilt: die uneingeschränkte individuelle Mobilität ist mit entscheidend für den gesellschaftlichen Austausch und soziale Teilhabe, denn gerade ältere Menschen empfinden den Verlust von Mobilität als deutliche Einschränkung ihrer Lebensqualität.
- Selbstständigkeit im Alter und das Verbleiben in der eigenen Wohnung hängen maßgeblich von einer guten Infrastruktur ab.
- In unserer Stadt bietet ein Wohlfahrtsverband Senioreneinkaufsfahrten zu einem symbolischen Preis an. Das Kulturamt bietet einen Theatermobilservice an, d. h. Theaterbesucher, die nicht mehr mobil sind, werden vor Beginn der Veranstaltung daheim abgeholt und nach Ende der Veranstaltung wieder sicher nach Hause gebracht.
- Bei der Weiterentwicklung der Mobilität in den Kommunen sind nicht nur die Kommunen gefordert, sondern auch die privaten Bauherren.
- Wer das Leben eigenständig gestalten will, braucht Bewegungsspielraum. Alle sind in ihren jeweiligen Verantwortungsbereichen aufgefordert, das Ihre dazu beizutragen, den Seniorinnen und Senioren diese Bewegungsspielräume zu schaffen und sie bei der Bewältigung ihrer verschiedensten Wege zu unterstützen.
- Wer mobil ist, wer Kontakte pflegen und Angebote zur gesellschaftlichen Teilhabe nutzen kann, wird nicht nur länger fit bleiben, er kann und wird sich auch weiter engagieren und weiter engagieren können. Wenn wir den älteren Menschen altersgerechte Mobilität ermöglichen, können wir diese Ressourcen länger und dieses Potential besser nutzen. Und wenn uns dies gelingt, können wir auch mehr und mehr damit aufhören, den demografischen Wandel vordringlich als Bedrohung zu sehen und können endlich verstärkt die Chancen in den Blick nehmen.
- Alte Menschen wollen nicht zum Objekt von staatlicher Fürsorge degradiert werden, sondern wollen gleichberechtigt am gesellschaftlichen Leben teilhaben und ernst genommen werden.
- Das Wort „Ruhestand“ könnte hinterfragt werden.
- Das Beste, das alten Menschen heute passieren kann, ist, dass sie im Alltag regelmäßig Kontakt mit Kindern und Jugendlichen haben und sich freundschaftlich verbundene Beziehungen entwickeln können.
- Es dürfen keine „Ghettos“ für alte Menschen geschaffen werden.
- Taxifahrer sollten in Verkehrsverbünde mit integriert werden, damit sie die ÖPNV-Benutzer von der Endhaltestelle zur Wohnung fahren könnten.
- Menschen sollten darüber nachdenken, ob sie ihr Auto nicht mit anderen Menschen teilen könnten.
- Der Öffentliche Personennahverkehr sollte barrierefrei sein.
- Zur weiteren Verbreitung des Fahrradfahrens sollte man altersgerechte Modelle und Formen der Nutzung aufzeigen. Fahrräder sollten Vorfahrt auf Straßen haben, statt auf Fahrradwege ausweichen zu müssen.
- Der Rollator verhilft Menschen zur Mobilität, die sonst nicht mehr mobil sein könnten und sollte daher populärer sowie seine Anschaffung erleichtert werden.

- Bei Bauten ist von vornherein Barrierefreiheit einzuplanen und bei Planungen von vornherein zu bedenken, wie Menschen in Rollstühle und mit Rollatoren mit der Situation zurechtkommen.
- Alte Menschen wollen weder „die Katastrophe der Rentenfinanzierung“ noch „das Pflegechaos“ oder „der Pflegenotstand“ sein und auch nicht die Katastrophe der begrenzten Kapazitäten im Gesundheitssektor, sondern sie wollen teilnehmen dürfen, ernstgenommen sein, mitanpacken und Verantwortung übernehmen, damit für sie die Teilhabe an der Gesellschaft trotz Altersveränderung weiter attraktiv bleibt.
- Mobilität ist ein gesellschaftlicher Gesamtauftrag.
- Klassische Lösungsansätze bei den Mobilitätsangeboten sind zum einen, die Benutzerfreundlichkeit zu verbessern, technische Hindernisse abzubauen und einen besseren Service z.B. durch lesbare Informationen und leichte Bedienung des Ticketautomaten. Die Betreiber von Bus und Bahn sind hier gefordert, weiterhin an passgenauen Angeboten zu arbeiten.
- Um einen Umstieg der Senioren vom Auto auf den ÖPNV zu erreichen, sollten möglichst die zeitliche Verfügbarkeit des Verkehrsmittels und der Weg von der Haustür zur nächsten Zustiegsstelle optimal gestaltet werden.
- In der Vernetzung und Bündelung von Angeboten vor Ort liegt eine große Chance. Die verschiedenen stationären und mobilen Angebote zur Nahversorgung, zur Nahmobilität und Naherholung bis hin zum Tourismus, müssen entsprechend miteinander kombiniert und der Nachfrage entsprechend ausgerüstet werden. Dabei gilt es, unternehmerisches, öffentliches und auch ehrenamtliches Engagement zusammenzuführen.
- Durch die Verbesserung der Mobilität ist es möglich, die Standortvorteile der Region zu sichern und die Ressourcen zu schonen.
- Es ist wichtig, sich frühzeitig mit der eigenen Fahrtüchtigkeit auseinanderzusetzen.
- Alte wie Junge haben einen Anspruch darauf, dass die Verkehrswelt alten- und jugendgerecht, das heißt menschengerecht, gestaltet wird.
- Verkehrsplaner müssen die Betroffenen zu Beteiligten machen und komplexe Verkehrssituationen vereinfachen.
- Es muss zur Normalität werden, dass der Hausarzt mit alten Patienten darüber spricht, ob sie noch fahrtauglich sind.
- Die Ärzte benötigen einen Fragenkatalog, um die körperlichen und anderen Fähigkeiten der alten Menschen zu erfassen.
- Ein Fahreignungsscheck muss in den Leistungskatalog der gesetzlichen Krankenversicherung aufgenommen werden.
- Fahrassistenzsysteme müssen finanziell gefördert werden, damit sie auch in der Kompaktklasse und nicht nur in der Oberklasse Anwendung finden.
- Die älteren Autofahrerinnen und Autofahrer benötigen ausführliche Informationen über die Wirkungen von Fahrassistenzsystemen. Fahrlehrer geben hierzu auch eine Einführung. Diese Angebote müssen mehr publiziert werden. Es sollte eine AG zum Thema Fahrerassistenzsysteme gegründet werden, um technische Entwicklungen voranzutreiben sowie die Problem- und Interessenlagen von Senioren besser einzubeziehen.
- Es sollte eine Plattform gebildet werden, wo jeder mit seinen Fähigkeiten und seinen Kompetenzen sich dem Thema Mobilität für ältere Menschen nähert, um daraus ganzheitliche Konzepte zu entwickeln.

- Um passgenaue Bewegungsangebote für ältere Menschen in der Stadt oder Gemeinde zu fördern, soll die betroffene Bevölkerung mit einbezogen werden sowie die Akteure vor Ort wie Vereine, verschiedene Ämter, Polizei, Volkshochschule etc. Gemeinsam sollen sie überlegen, was getan werden kann und wie Impulse aus der Bevölkerung aufgegriffen und umgesetzt werden können.
- Damit Bewegungsangebote von den älteren Menschen angenommen werden, gilt es, Sicherheitsaspekte wie Sturz-, Überfall- und auch Unfallgefahr zu beachten. Abhilfen sind beispielsweise die Durchführung eines Winterdienstes, ausreichende Beleuchtung oder die Absenkung von Bürgersteigen. Die Beteiligung vertrauter Multiplikatoren erhöht die Akzeptanz.
- Ausreichende und gut verteilte Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten, gepflegte, barrierefreie und wohnortnahe Grünanlagen, zu Fuß erreichbare Haltestellen sowie saubere und gut erreichbare öffentliche Toiletten in Gemeinden und in S-Bahnen sind „Umweltfaktoren“, die die Motivation der älteren Menschen zur Bewegung ebenfalls fördern.
- Die im Alltag benötigte Infrastruktur muss möglichst kompakt vorhanden sein, damit jemand in seinem Quartier auch im Alter noch selbständig leben kann.
- Bewegungsangebote in den Kommunen sollten möglichst wohnortnah sein. Die Teilnahme sollte ohne vorherige Anmeldung erfolgen können sowie in den Alltag der älteren Menschen integriert werden. Speziell für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sollte es spezielle Hol- und Bringdienste oder auch Hausbesuchsangebote geben.
- Die örtlichen Akteure sollten ein Netzwerk zur Bewegungsförderung gründen. Seine Aufgaben: Bedarfsbestimmung, Formulierung kommunaler Ziele im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern, Umsetzung der Ziele, Bewertung der Ergebnisse.
- Vor der Entscheidung über die zukünftige Stadtentwicklung sollte die Stadtverwaltung mit allen Bevölkerungsgruppen ins Gespräch gehen. Dabei sollten Daten zu voraussichtlichen Veränderungen präsentiert werden.
- Bürgerschaftliche Prozesse müssen hauptamtlich begleitet werden und die Begleitung der Ehrenamtlichen muss ebenfalls fachlich erfolgen. Die hauptamtliche Tätigkeit benötigt unbedingt die „Rückendeckung“ von der Leitung der Kommune (Bürgermeister/in, Gemeinderat).
- Wenn hochbetagte Menschen nicht mehr zu Bewegungsangeboten kommen können, dann sind kreative Lösungen gefragt, um Bewegungsangebote zu den hochbetagten Menschen zu bringen.
- Der Austausch innerhalb eines Netzwerks kann kreative Lösungen hervorbringen, die einfach in der Umsetzung sind und manchmal nicht viel Geld kosten.
- Ein interessantes kulturelles Angebot (beispielsweise Kino mit kommunal organisiertem Beiprogramm) kann Menschen dazu bringen, das Haus zu verlassen und andere Menschen zu treffen oder dorthin mitzunehmen. Daraus können sich private Treffs entwickeln. Für die Kommunalverwaltung kann dies eine Gelegenheit sein, eine große Zahl von Menschen in direkter Ansprache zu unterschiedlichsten Themen zu erreichen.
- Sportstätten (z.B. Bäder) müssen unmittelbar mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein (Haltestelle möglichst direkt vor dem Eingang).
- Wo eingekauft wird, muss es im Umfeld ausreichend Sitzgelegenheiten und Toiletten geben.
- Mobilität ist nötig, um Maßnahmen zur Gesundheitsvorsorge durchzuführen, soziale Kontakte zu pflegen, kulturelle Interessen zu verfolgen, seine Religion aktiv ausüben zu können und zur Befriedigung elementarer Bedürfnisse wie Einkaufen gehen, Besorgungen machen.

- Die Einbindung in die Sorge um andere ältere Menschen oder (Enkel-)Kinder, ist für viele Seniorinnen und Senioren eine wichtige Quelle der eigenen Akzeptanz und so die Motivation zur Mobilität.
- Individuelle Mobilitätsbarrieren sind z.B. die Angst um die persönliche Sicherheit, das Fehlen von Führerschein oder Auto, ein Mangel an Zeit zur Überbrückung großer Entfernungen oder für den Reiseaufwand, ein Mangel an Geld und körperliche Beeinträchtigung. Möglichkeiten zur Überwindung der Barrieren sind:
 - Schaffung eines öffentlichen Raums, in dem Sicherheit und Rücksichtnahme erwartet werden können;
 - Schulungen zur Erhöhung des Selbstbewusstseins im Umgang mit öffentlichen Verkehrsmitteln;
 - Das Zufußgehen aktiv fördern (z.B. ehrenamtliche Unterstützung, in gleichmäßigen Abständen aufgestellte Sitzbänke);
 - Seniorenbusse, Sammeltaxen;
 - Verständliche Informationen zu öffentlichen Verkehrsmitteln, geschultes Personal, Hilfeleistungsangebote, mobilitätseingeschränkte Personen in Planungsprozesse einbeziehen;
 - Automobilindustrie: Autos konstruieren, die auch mit seniorenspezifischen Einschränkungen nutzbar sind.
- Die Selbstbestimmung älterer Menschen soll zu einem gelebten Grundrecht in dieser Gesellschaft werden. Hierfür sind die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Dies bildet die Basis für eine hohe Lebensqualität im Alter.
- Um ältere Menschen zu stärken und ihre Lebensräume lebenswert zu gestalten sind erforderlich: ein wertschätzendes gesellschaftliches Umfeld, eine tragfähige soziale Infrastruktur, bedarfsgerechte Wohnangebote, eine generationengerechte räumliche Infrastruktur, bedarfsgerechte Dienstleistungen und Angebote sowie wohnortnahe Beratung und Begleitung.
- Von attraktiven, barrierefreien Innenstädten und Gemeinden mit leichten Zugängen zur Natur profitieren nicht nur Ältere, sondern auch andere Bevölkerungsgruppen. Daher sollten alle politischen Ebenen dieses Ziel anstreben.
- Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Kongresses sollten ihre Entscheidungs- und Multiplikatorenfunktion nutzen, um die Erkenntnisse aus dem Kongress in ihren jeweiligen Wirkungskreis zu tragen und Veränderungen zu bewirken.
- Das Thema Mobilität sollte in den kommunalen Gesundheitskonferenzen behandelt werden.
- Mobilitätsverbesserungen sollten dem Sozialministerium mitgeteilt werden, damit es eine Rückmeldung über Veränderungen bei diesem Thema erhält.

Aus den Diskussionen:

- Mobilitätsverbesserungen für ältere Menschen haben auch stets positive Nebenwirkungen für andere Personengruppen.
- Die Bedienungsfreundlichkeit der Fahrkartenautomaten muss besser werden.
- Fahrtrainings sind nicht nur wichtig fürs Autofahren sondern auch für die Nutzung von Pedelecs. Wir brauchen Fahrsicherheitstrainings für Ältere.
- Durchsagen der Bahn sind so unverständlich, dass sie die Fahrgäste nur verunsichern.
- Persönliche Begegnung braucht Mobilität. Twitter und Facebook sind kein Ersatz für mangelnde Mobilität.
- Die Verbesserung der Mobilität und damit der Selbstbestimmung von älteren Menschen ist eine Aufgabe, die von jedem Ministerium im Rahmen seiner Zuständigkeit mitbedacht werden muss.
- Mobilität muss aus dem Blickwinkel der Menschen, der Kundin und des Kunden, gestaltet werden und nicht nur aus dem von Verkehrsträgern. Bei der Verkehrspolitik wurde allzu lange die Infrastruktur in den Vordergrund gestellt.
- Wir suchen jetzt nach Lösungen aus der Perspektive von Fußgängern, Radfahrern und älteren Menschen.
- Wir verfolgen Verkehrskonzepte nach dem Motto „Multi-Modal-Mobil“.
- Auch die Verkehrssicherheitsproblematik ist bisher vernachlässigt worden. Das betrifft vor allem ältere Menschen.
- Bei der Stadtplanung darf nicht nur die Schönheit der Maßstab sein, sondern auch die Nutzertauglichkeit.
- Mobilität darf keine Frage des Geldbeutels sein.
- Ehrenamtliche Unterstützung von Mobilität zu Fuß sollte in den Kommunen mehr Wertschätzung erhalten.
- Es wäre sehr gut, wenn wir einen Wettbewerb der Kommunen um die besten Mobilitäts erleichterungen hätten.
- Ein Bürgerbus ist ein aus der Bürgerschaft entstandenes, zukunftsfähiges ÖPNV-Modell für den ländlichen Raum.
- Wir brauchen flexible ÖPNV-Strukturen: abends die Linie ändern, kleinere Fahrzeuge einsetzen, Kooperationen mit Taxi-Unternehmen. Das würde auch denjenigen helfen, die Service benötigen.
- Die Finanzierungsstruktur des ÖPNV muss umgebaut werden. Es muss eine der Bevölkerungsstruktur angepasste Angebotsbasis geben. Wir benötigen auch andere Fahrzeuge.
- Wir brauchen menschenfreundliche Bahnhöfe.
- Es gibt einen Wettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune“. Wir brauchen etwas Vergleichbares für Fußgängerinnen und Fußgänger.
- Fußgänger benötigen sichere Wege. Wir brauchen bei großen Straßen eine „grüne Welle für Fußgänger“.
- Die Nachtsicht-Tauglichkeit der Straßenverkehrsverhältnisse ist zu verbessern, z.B. durch gut sichtbare weiße Streifen.

- Zur Verbesserung der Mobilität für Rollator-Fahrer in Gemeinden, die ein Kopfsteinpflaster haben, kann eine eingeebnete „Rollator-Spur“ angelegt werden.
- Bürgerinnen und Bürger müssen der Politik deutlich sagen, was sie wollen.
- Wir haben einen ehrenamtlichen Fahrdienst für Ältere, der mit dem Krankenpflegeverein vernetzt ist und so unterstützt wird.
- Ehrenamtliche Fahrdienste benötigen öffentliche Motivation.
- Es wäre zu überlegen, ob es nicht spezielle finanzielle Erleichterungen für Menschen unterhalb einer bestimmten Einkommensgrenze geben könnte, damit sich Menschen, die sehr wenig Geld haben, in der Region fortbewegen können (ähnlich Schul-Abo).
- Mobilitätsplanung bedarf der Sensibilisierung von Planern und Entscheidern auf allen politischen Ebenen und sollte nicht isoliert betrachtet werden.
- Ältere Menschen sind eine sehr heterogene Gruppe. Daher müssen auch die Mobilitätsangebote differenziert betrachtet und umgesetzt werden.
- Mobilität ist mehr als ein gut funktionierender Öffentlicher Personennahverkehr. Sie erfordert auch, dass Angebote der Daseinsvorsorge wie Arzt, Apotheke, Friseur etc. fußläufig erreichbar sind.
- Gerontologen müssen die Vorteile der Mobilität, aber auch die Nachteile bei Verlust der eigenen Mobilität stärker in die wissenschaftlichen Forschungen einbeziehen.
- Die Bedeutung der eigenen Mobilität als ein zentraler Bestandteil für aktives, selbständiges und selbstbestimmtes Leben, kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Sie dient z.B. dazu, aus eigener Kraft den näheren Lebensraum soweit wie möglich zu erschließen oder zur Haltestelle zu gehen, um öffentliche Verkehrsmittel zu erreichen.
- Jeder ist für seine körperliche Fitness selbst verantwortlich. Man kann selbst viel dafür tun. Auch die Krankenkassen sind hier gefordert.
- Niveaugleiche Einstiege in den Bus und eine entsprechende Ausstattung der Haltestellen mit höhenangepassten Bordsteinen sollten als Ziele in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden, damit die Fahrgäste leicht in den Bus einsteigen können.
- Die Mobilität für ältere Menschen kann nicht von heute auf morgen verbessert werden, aber sie kann bereits bei jedem Planungsprozess mitbedacht werden.
- Neben dem Ausbau der „ÖPNV-Infrastruktur“ dürfen der Erhalt und die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum nicht vernachlässigt werden.
- Die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen sollten im direkten Austausch mit ihnen zur Kenntnis genommen und erfragt werden.
- Mobilität und Immobilität beginnen im Kopf. Inwieweit eigene Mobilitätsreserven positiv eingeschätzt werden, hat erheblichen Einfluss auf die eigene Leistungsfähigkeit.
- Sportvereine sollten durch Bewegungsangebote, die auch Spaß machen, die Mobilität verbessern.

- Die Mobilität zu Fuß muss gestärkt werden, da sie ein wichtiges Schlüsselement ist.
 - Das Nachlassen der Mobilität im Alter sollte nicht nur negativ diskutiert werden, sondern auch als Herausforderung mit vielen Chancen gesehen werden.
 - Mobilität muss auch die psychosozialen Kriterien und Hintergründe mitbedenken wie Einsamkeit und Armut im Alter.
 - Ehrenamtlich Engagierte können als Begleiter bei Spaziergängen oder Bahnfahrten dazu beitragen, dass alte Menschen länger mobil bleiben und an der Gesellschaft teilhaben können. Die Kommunen sollen hier die Rolle des „Vermittlers“ übernehmen.
 - Mobilitätseinschränkungen treten bei alten Menschen oft erst nach und nach auf. Kommunale Mobilitätsangebote müssen daher differenziert entwickelt werden.
 - „Fußgängerfreundlichkeit“ und „Fußgängersicherheit“ dürfen bei den Verkehrssicherheitsplanungen nicht vergessen werden.
 - Mobilitätsverbesserung sollte sich nicht an Einzeldetails festklammern, sondern sollte die Erkenntnisse aus verschiedenen Bereichen – Wissenschaft, Erfahrungswissen über Alltagsmobilität älterer Menschen und deren Bedürfnisse – zusammenführen und in ein gemeinsames politisches Handeln münden.
-

Aus den schriftlichen Rückmeldungen von Teilnehmerinnen und Teilnehmern:

- Mobilität im Alter ist von größter Bedeutung. Sie muss vor allem selbstbestimmt möglich sein.
- Fahrsicherheitstrainings für ältere Menschen sollten nicht nur für das Auto, sondern auch für das Fahrrad bzw. Pedelec angeboten werden.
- Einen Theatermobilitätsservice halte ich für eine gute Anregung!
- Eine verstärkte Zusammenarbeit mit Bildungsangeboten ist wünschenswert.
- Das Beispiel Bruchsal ist auch auf andere Kommunen gut übertragbar.
- Die Interessen Älterer sind die Interessen der Gesamtgesellschaft. Eine auf Ehrenamt und Selbstinitiative angelegte Sozialpolitik wackelt, wenn es ihr nicht gelingt, die Ressourcen aller Menschen (auch der sozial Schwachen) zu stärken.
- Mobilität ist ein Querschnittsthema. Es müssen daher mehr Experten für diese Schnittstelle ausgebildet werden; das Gesundheitssystem und das Sozialsystem müssen enger ineinander greifen (neue Rolle Arzt: Berater in allen Lebenslagen).
- Stärkere Berücksichtigung „sozialer“ statt „technischer“ Aspekte beim Thema Seniorenmobilität!
- Die Weiterentwicklung der Mobilität muss ein fortdauernder Prozess sein, der auf vielen sozialen Ebenen angesiedelt ist.

- Informationen über erfolgreiche Projekte müssen stärker verbreitet werden.
- Das Thema „Bildung“ bei den älteren Menschen muss verstärkt werden. Um Initiativen für ein selbstbestimmtes langes Leben anstoßen zu können ist Bildung der Schlüssel.
- Der Fachkongress bestärkte mich in dem Ansatz, dass die Bürgerinnen und Bürger vermehrt in die Planung von Aktivitäten einzubeziehen sind.
- Die Schaffung von Rahmenbedingungen ist bei allen angesprochenen Themen auf dem Gebiet der Mobilität äußerst wichtig, um Maßnahmen vor Ort umsetzen und gestalten zu können.
- Um älteren Menschen ein selbstständiges Leben ermöglichen zu können, müssen die Rahmenbedingungen so gestaltet sein, dass beispielsweise Aktivitäten im Wohnumfeld in jeglicher Hinsicht möglich sind. D.h. Geschäfte und Einrichtungen, die ältere Menschen oft aufsuchen müssen, sollten fußläufig und barrierefrei erreichbar sein.
- Insbesondere der ÖPNV sollte den Bedürfnissen der älteren Menschen angepasst und Barrieren abgebaut werden (Beispiel: Niederflrbusse, geeignete Ticketautomaten, lesbare Informationen).
- Wir brauchen eine Ausweitung der Verfügbarkeit unseres vorhandenen Seniorenmobils, beispielsweise auch für Fahrten zu und von Veranstaltungen.
- Ich werde mich dafür einsetzen, dass die Kosten des ÖPNV für die ältere Generation bezahlbar bleiben. Die Kosten sollten nicht stärker steigen als die allgemeine Inflationsrate und höchstens im Rahmen der Rentenerhöhungen liegen.
- Eine verstärkte Vernetzung zwischen Wissenschaft und Praxis sowie den Betroffenen würde die Selbstwirksamkeit für eine erhöhte Mobilität stärken.
- Ich wünsche mir die Weiterentwicklung von Elektro-Bürgerautos, einen lesbaren Busfahrplan-Flyer, die Verknüpfung von Elektrobürgerauto mit Buslinien und ein Angebot von Fahrmöglichkeiten zum Wochenmarkt/Einkauf.
- Die gerontologischen Fragestellungen sollten mehr in (andere) wissenschaftliche Fragestellungen, z. B. in Ingenieurwissenschaften und Architektur, integriert werden.
- Die Identifizierung und Verbreitung von guten Praxisbeispielen (bundesweit) zur Bewegungsförderung und sozialer Teilhabe älterer Menschen in Baden-Württemberg wäre hilfreich.
- Hilfreich wäre die Erstellung von Handlungshilfen für Städte und Gemeinden zur Planung und Durchführung von niederschweligen (Mobilitäts)Angeboten.
- Die Forschung sollte mehr gefördert und umgesetzt werden. Auch wenn manche Maßnahmen teuer erscheinen, sind sie eine wichtige Investition in die Zukunft und rechnen sich. Daher: Mehr Förderprogramme auflegen, die flexibel umgesetzt werden.
- Ich wünsche mir eine Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs und kostengünstigere Angebote.
- Taxen und Minicars, also individualisierte Mobilitätsangebote, sollten stärker in den ÖPNV eingebunden werden.
- Kleinteilige lokale Verkehrsangebote wie „Bürgerautos“ sollten gefördert werden.
- Für Menschen mit geringem Einkommen/Renten sollten günstigere Tarife angeboten werden!

- Ich werde mich in meiner Gemeinde für einen Bürgerbus einsetzen.
- Wir haben schon einen Seniorenfahrdienst in unserer Gemeinde, aber mir ist klar geworden, dass wir auch einen Begleitdienst für die Mobilität zu Fuß benötigen.
- Wir brauchen einen Bürokratieabbau für innovative Lösungen vor Ort. Forschung soll gefördert werden sowie eine Umsetzung der Ergebnisse in der Praxis. Das ist eine Investition in die Zukunft. Die ÖPNV-Finanzierung muss vom Schülerverkehr gelöst werden.
- Mir ist wichtig, dass Verantwortliche in Städten und Gemeinden für das Thema Gesundheitsförderung und Prävention sensibilisiert werden und sich des Themas annehmen. Vorstellbar wären Informationsveranstaltungen für Bürgermeister/innen zum Thema Mobilität im Alter, auch unter Berücksichtigung der Notwendigkeit einer strukturellen Verankerung in der Kommune. Beispielsweise gibt es viele niederschwellige Praxisbeispiele zur Bewegungsförderung älterer Menschen, die auf die Gegebenheiten einer Kommune angepasst werden können.
- Erfolgreich sind Bewegungsprogramme für ältere Menschen, die niederschwellig, kostengünstig und für jeden zugänglich sind. Für hochaltrige allein lebende Menschen mit eingeschränktem Bewegungsradius müssen Angebote im häuslichen Umfeld geschaffen werden. Finden Angebote außer Haus statt, sollten Fahrdienste zur Verfügung stehen. Insbesondere sollte versucht werden, über die Vorstellung von guten Praxisbeispielen in Kommunen, mehr Menschen für bürgerschaftliches Engagement zu gewinnen. Hierbei ist deutlich zu machen, dass interessierte Ehrenamtliche wichtige Partner sind.
- Der innerörtliche Verkehr muss stärker entschleunigt werden – trotz Bundesstraßen.
- Die zeitliche Taktung bei Ampelphasen ist mehr auf den Bedarf von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen abzustimmen.
- Mir ist es wichtig, ältere Menschen bei der Planung von Anfang an mit einzubeziehen und für das Thema zu sensibilisieren. Der Gesundheitsdialog Baden-Württemberg ist hier ein guter Ansatz.
- Wir werden für mehr altersgerechten Wohnraum werben.
- Das Land sollte das Thema „Seniorenmobilität“ weiter vorantreiben und sich auch in Berlin für richtige Weichenstellungen einsetzen.

Impuls-Tankstellen

Verantwortliche Organisation	Thema/Titel
• ACE Auto Club Europa e.V.	Ü60 Bleib mobil
• Draisin GmbH	Mobilität im Alter – Seniorenfahräder
• Elektro-Bürgerauto Oberreichenbach	Nachhaltige Mobilität – Elektro- Bürgerauto Oberreichenbach
• Günter Ackermann	Fitnessstärkung im Alter
• Landesseniorenrat Baden-Württemberg e. V.	Seniorenräte machen mobil
• Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren Baden-Württemberg	Seniorenpolitik; Ältere Menschen im Bürgerschaftlichen Engagement
• Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg	Elektro-mobiles Radfahren
• Polizei Baden-Württemberg	Sichere Mobilität
• Seniorennetzwerk Schwäbisch Gmünd	Fahrdienste, Begleitung und Unter- stützung von Seniorinnen und Senioren
• Stadt Bruchsal	NAIS – Neues Altern in der Stadt Bruchsal
• Stadt Fellbach	Älterwerden in Fellbach
• Universität Stuttgart, Institut für Sport- und Bewegungswissenschaft	Altern entdecken – Empathie schaffen
• Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)	VVS – Ihre Mobilitätskette. Komfortabel, sicher und schnell. Mit Bus, Bahn, Carsharing, Handyticket und vielem mehr!

Impressum

Verteilerhinweis:

Diese Informationsschrift wird von der Landesregierung in Baden-Württemberg im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidatinnen und Kandidaten oder Helferinnen und Helfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme des Herausgebers zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist. Erlaubt ist jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.

Diese Dokumentation kann auf der Homepage des Ministeriums für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren Baden-Württemberg heruntergeladen werden (www.sozialministerium-bw.de – Themenkategorie: Ältere Menschen, Unterthema: Fachkongress „Mobil - Aktiv - Beteiligt“ 2013).

Herausgegeben vom

Ministerium für Arbeit und Sozialordnung,
Familie, Frauen und Senioren
Baden-Württemberg
Schellingstraße 15
70174 Stuttgart

Telefon: (0711) 1 23-0

Telefax: (07 11) 1 23-39 99

Internet: www.sozialministerium-bw.de

E-Mail: poststelle@sm.bwl.de

Druck:

Colorpress Druckerei GmbH
Stuttgart, Oktober 2013