



3. Deutscher Fußverkehrskongress 2020

Forum 9 Mobilität für Ältere sichern und Barrieren abbauen

Vortrag Franz Müntefering, Vorsitzender der BAGSO

Im vorgegebenen Titel ist von „Älteren“ die Rede. In der BAGSO sind wir uns sicher, dass das Menschen zwischen 65 bis 100 plus sind. Gut zwei Generationen, auch nach deren eigenem Verständnis und auch, was ihre Mobilitätsbedingungen angeht. Wenn man will, dass sie unser Anliegen unterstützen und das ist wichtig!-, muss man sich auf Differenzierungen einlassen. Anders: Spricht man 65-jährige mit „Senioren/innen“ an, schalten sie ab oder sind gar empört und man kann sich den Rest sparen.

Aber auch die gleichaltrigen Kohorten sind in sich noch einmal sehr different zu sehen.

Aber- trotzdem und auch wichtig: Mobilität ist im Älterwerden und Altsein eine ganz zentrale Frage von Lebensqualität. Vor allem Beweglichkeit im faktischen Lebenskreis. Und das verweist auf Folgendes:

Es gibt für die gesamte Alterspalette ab etwa 65 eine zunehmende Übereinstimmung in Sachen Mobilität. Mit dem Eintritt ins Rentenalter reduziert sich der Umkreis, in dem Menschen sich regelmäßig zu Fuß bewegen im Alltag deutlich, ob Stadtteil oder Dorf. Nach einer internationalen, in sechs europäischen Städten und Regionen durchgeführten Studie mit 3.950 Befragten ab 55 (!) Jahre findet knapp die Hälfte (44%) aller ihrer Wege innerhalb von einem Kilometer statt, also in der näheren Umgebung der Wohnung. Ein weiteres Viertel -25%- erstreckt sich auf eine Entfernung bis zu drei Kilometer. Wesentliche Unterschiede zwischen Landbewohnern und Städtern gab es dabei nicht.

Und deshalb ist es doch sehr sinnvoll, ganz konkret darüber zu reden, was im Sinne des Fußverkehrs vom eigenen Haus bis in die Winkel der Örtlichkeit, bedenkenswert ist. Für Ältere gutes und weniger gutes, mancherlei Differenzierungen und Besserungsbedarfe und -möglichkeiten. Ich spreche nun, jeweils knapp, einige konkrete Punkte an, die sich für die Beschäftigung mit dem Thema vor Ort anbieten. Vorher will ich aber kurz noch eine Perspektive der Mobilitätsfrage für Fußgänger/innen ansprechen, die ehrlicherweise mit zum Thema gehört und der wir Älteren uns nicht entziehen sollten. Nämlich was wir selbst für unsere eigene

körperliche Mobilität tun. Klar, das Älterwerden ist eine ballistische Kurve. Man wird langsamer und ist nicht mehr so ausdauernd. Vor allem aber lässt auch die Koordinationsfähigkeit nach, was mit Seh- und Hörstärke zu tun und mit Reaktionsgeschwindigkeit. Brillen und Hörgeräte sind nützlich und in der Regel von Zeit zu Zeit aktualisierungsbedürftig. Das systematische Vermeiden von Bewegung ist nicht nützlich. Wir meiden Treppen, lieben den Liegestuhl und den Sessel, greifen zu Gesundheitspillen. Sich bewegen, Gymnastik, gehen, radeln, schwimmen kommen zu kurz. Bequemlichkeit hat ihre netten Seiten, aber sie kann sich zu unnötig frühen Bewegungsstörungen/-einschränkungen entwickeln. Und dann muss man sich entscheiden. Alles spricht für Bewegung. Es geht nicht um Geschwindigkeit und Olympisches Gold. Mit 65 ist man eben langsamer als mit 25. Das ist keine Krankheit, sondern normal. Mit 65 plus reduziert sich das weiter. Aber, ein bisschen beeinflussbar bleibt es doch. Und an diesem Punkt kann uns kein Staat und keine Kommune helfen. Dies ist der Teil unserer eigenen Möglichkeiten und Verantwortung: Bewegung ernährt das Gehirn, -gehen, radeln, schwimmen. Hier nun aber endlich knapp konkrete Punkte, die in der Debatte um Fußverkehr nicht vergessen sein sollten:

1. Vor rund 120 Jahren, als die Straßenverkehrs-Regeln entwickelt wurden, kamen die Schnellen auf die innere Spur. Diese Spur wuchs sich vielerorts aus zu mehreren Spuren. Und auf diesen Spuren wurde schneller gefahren, immer schneller, bis dafür Grenzen gesetzt wurden. Fahrräder wurden stiefmütterlich behandelt (meistens), das merkt man bis heute. Fußgänger/innen jedenfalls kamen auf die schmalere werdende Außenspur. Aber ein Außenseiter-Dasein auf Straßen und Wegen akzeptieren wir nicht.

Wir wollen nicht in die Mitte der Straße, aber „Außen“ soll kein beliebiger Rand sein, sondern wirklich ein Weg, eine Straße für die, die gehen. Gehweg, guter Gehweg.

2. Generell und konzeptionell: Alle Örtlichkeiten sollten Fußwegenetz-Konzepte haben. Zufußgehen ist gesund, ist erlaubt, muss sicher sein und nicht zu unnötigen, ungewollten, gar gefährlichen Umwegen zwingen. Das gilt für Ältere, aber nicht weniger für Kinderfüße, Kinderwagen, auch Menschen mit Behinderungen generell, auch für Damenschuhe mit hohen Absätzen wichtig. Wie die Straßenkarte fürs Auto, die fast überall vorhanden ist, sollte es auch die örtliche Karte geben, die die Netzwerke des Fußverkehrs offensichtlich macht. Und- zum Beispiel in Wohngebieten müssten auch die Gässchen in diesen Karten sichtbar sein, vielleicht hier und da auch noch eingerichtet werden. Diese Präzisierung und Aktualisierung des Fußverkehrs-Netzes kann auch eine Gelegenheit sein zu vielen Formen von Bürgerbeteiligungen, besonders von solchen, die ortskundig und betroffen sind. Dabei geht es nicht nur um den Weg, sondern auch um seine Ausstattung für Fußgänger,- Hinweisschilder, Bänke, Plätze...

3. Der Zustand der Fußwege in den Kommunen ist -nun ja- sehr vielfältig. Man darf aber auch sagen: Teilweise nicht fußgängergerecht, manchmal eine Zumutung. Das Schiefe, Holprige, Lückenhafte, verengte Stellen, die man erlebt, wird Autostraßen jedenfalls nicht zugemutet. Dort auch nicht als Tradition, Gediegenes, und Klassisches belobigt. Unebenheiten auf Autostraßen heißen dagegen Schlaglöcher und werden rasch ausgefüllt und begradigt, geebnet.
4. Autos, die in der Stadt zu schnell fahren, werden geblitzt. Das ist ok. Fußgänger werden nicht geblitzt, wenn sie sehr langsam gehen. Denn langsam gehen ist erlaubt. Wenn aber Fußwege -Bürgersteige genannt- teilweise so schmal sind, dass man nicht überholen kann, ohne auf den Radweg oder auf die Fahrbahn für Autos auszuweichen, grenzt die Situation an Nötigung.
5. Eingänge sollten barrierefrei, ebenerdig sein, (Geschäfte, Behörden, etc.), ohne Hindernisse, besonders unerwartete. E-Roller, die auf Gehwegen beliebig hingekippt herumliegen, sollten zu ordentlichen Strafzetteln führen. Oder ist jemand da, der vorschlägt, die E-Roller auf Autostraßen abzulegen? Ein Scherz, nein darauf kommt niemand. Das wäre sehr gefährlich. Richtig. Das auf den Gehwegen auch.
6. Ältere Menschen gehen insgesamt langsamer. Nicht jede/jeder kann bei Grün an der Ampelkreuzung einen Blitzstart hinlegen und mit Tempo 6 rüberhuschen, zumal manchmal drei bis fünf beim Start in der Reihe hintereinander stehen. Ein Pulk- und ein Pulk kommt entgegen. Bei Autos würde man derlei Verkehrsknotenpunkt nennen und eingreifen.
7. WEGE SIND ZUM GEHEN DA. –Einige solcher Schilder sollten in den Städten stehen.
8. Dass Bürgersteige früher mal Kinderspielflächen waren, hat unsereins noch erlebt. Kinder, die noch kein Auto fahren und Fußgänger, die nicht mehr oder generell nicht Auto fahren in ihrem Viertel, sind geduldet im modernen Verkehrskonzept, kaum mehr. Aber der Gehweg gehört uns.
9. Fußgängerzonen (oft kampfgesperrte Straßen) waren und sind oft noch immer Notwehrmaßnahmen. Sie sind nur begrenzt möglich und nicht alle optimal. Aber wir sollten sie freundlich grüßen, sie sind Volksplätze und können entspannen.
10. Überhaupt: Ausruhen. Bänke und andere Formen von „Tankstellen“ sollten zahlreicher werden. Wie soll man seinen Stadtteil mögen, wenn man nur hindurchrennen kann.
11. Rollatoren und Rollstühle sichern dem Fußgänger mit Handikaps seine Bewegungsfähigkeit. Mehr noch als andere sind sie auf abgesenkte Kanten und einen nutzerfreundlichen ÖPNV angewiesen. Ein eigenes Kapitel für den Verkehrs-Wegeplan von Punkt 2.

Die menschengerechte Stadt ist ein wirklich wichtiges Thema, gerade in dieser Zeit großer Binnenwanderungen. Fast ein „alter Hut“, sagen viele. Denn seit Jahrzehnten sei das Thema doch virulent und im Gange, oftmals ohne Richtung. Man darf sich nichts Sensationelles versprechen, wenn wir die Fußgängerin/ den Fußgänger in den Mittelpunkt einer Initiative stellen. Aber beliebig ist dieser Ansatz auch nicht. Die Stadt ist für die Menschen da, vom Dorf bis zum Quartier. Und Fußgänger/innen sind wir alle, mehr oder weniger. Also sollten wir unser Thema doch noch einmal nachdrücklich ins Gespräch bringen: Bei Stadträten, Gemeinderäten, Seniorenbeiräten, sachkundigen Bürgern, bei allen, die beruflich und ehrenamtlich Beteiligte und Betroffene und Verantwortliche sind. Und dies auch mit Verweis darauf, dass in den nächsten gut zehn Jahren noch sehr starke Geburtenjahrgänge aus den Berufen herauswachsen und dann die Zahl derer, die 65 Jahre und älter sind landesweit von 20 % auf rund 30 % steigen. Wir wollen auch noch ÖPNV nutzen und Auto fahren, aber wir wollen unser Quartier auch gut und alle Tage erleben können als Fußgängerinnen und Fußgänger.

Kontakt:

BAGSO – Bundesarbeitsgemeinschaft der Seniorenorganisationen e.V.

Noeggerathstr. 49

53111 Bonn

Tel. 0228 / 24 99 93-0

kontakt@bagso.de

www.bagso.de

www.facebook.de/bagso

[twitter.com/bagso de](https://twitter.com/bagso_de)