

Walkability im Alter - Barrieren und Ressourcen

Dr. Ralf Strobl

Institut für Medizinische Informationsverarbeitung, Biometrie und Epidemiologie - IBE

Deutsches Schwindel- und Gleichgewichtszentrum

Ludwig-Maximilians-Universität München

Unter dem Konzept ‚Walkability‘ wird die Bewegungsfreundlichkeit der näheren Wohnumgebung erfasst. In der klassischen Sichtweise der Stadtplanung bilden die Bevölkerungsdichte (Density), die Diversität der Landnutzung (Diversity) und die Attraktivität von Wegen (Design) die Grundlage des Walkability-Konzepts. Diese Aspekte beschreiben die Bewegungsfreundlichkeit speziell für ältere Menschen jedoch nur unzureichend.

Neben der kommunalen Infrastruktur, stellen auch soziale Netzwerke (Nachbarschaften) eine grundlegende Ressource für die Aufrechterhaltung der Unabhängigkeit und Selbstständigkeit im Alter dar. Wer ein Wohnumfeld vorfindet, das im täglichen Leben unterstützend wirkt, der fühlt sich wohler und ist meist aktiver. Welche Aspekte des Umfelds letztlich entscheidend für die Aktivität und Bewegung im Alter sind ist bisher nicht abschließend geklärt.

Ein gemeinsamer Workshop der AG Health Geography und der AG Epidemiologie des Alterns der Deutschen Gesellschaft für Epidemiologie (DGEpi) zum Thema Walkability hat sich mit diesem Thema beschäftigt. Als Grundlage dienten unter anderem zwei Studien die den Einfluss der Wohnumgebung auf die individuelle Mobilität, Aktivität, Autonomie und Teilhabe untersuchten: AEQUIPA – Buten Aktiv¹ und KORA-Age². Die Ergebnisse dieser beiden Studien werden im Folgenden kurz zusammengefasst.

Zur Identifizierung von spezifischen Problemfeldern und Ressourcen auf Ebene der Kommunen wurden im KORA-Age Projekt in Augsburg und Umgebung Fokusgruppeninterviews mit Senioren durchgeführt. Es zeigte sich, dass für ein autonomes Leben die Erreichbarkeit des Stadtzentrums von entscheidender Bedeutung ist. Ohne Auto hatten die Teilnehmer oft keine Möglichkeit ausreichend am öffentlichen Leben teilzuhaben. Enge Straßen und Fahrradwege, fehlende Fußwege, falsch parkende Autos, lange Ampelschaltungen oder fehlende Wegweiser erschweren die Mobilität, sowohl mit dem Fahrrad als auch zu Fuß. Dies macht die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs erforderlich, wobei lange Wartezeiten an den Haltestellen, schlecht abgestimmte Umsteigezeiten, fehlende Beleuchtung an den Haltestellen oder die Gestaltung der Bahnhöfe als abschreckend empfunden wurden. Die Teilnehmer nannten zudem die zunehmende Verlagerung auf Onlinemedien bei Banken und der Post, moderne Fahrkartenautomaten und unbesetzte Service-Schalter als Hindernisse für die eigene Mobilität und Autonomie. Gerade in den Außenbezirken fehlten zudem Möglichkeiten des Zusammenkommens und ein ansprechendes Angebot an gemeinsamen Aktivitäten, wie z.B. Theater. In all diesen Bereichen ist ein geringes Sicherheitsgefühl, sowohl bezogen auf den Straßenverkehr als auch Kriminalität, entscheidend für verringerte Aktivität.

Im BUTEN-Aktiv Projekt wurden ältere Bürger in Bremen direkt an der Entwicklung von bewegungsförderlichen Maßnahmen ihres Viertels beteiligt. Grundlage stellte eine ausführliche Bedarfsanalyse dar. Hierbei wurde ein großes Spektrum an Erhebungsmethoden eingesetzt, u.a. Expertenbefragungen, Stadtteilspaziergänge, Walking Interviews, Mind Mapping und Photovoice. Die Ergebnisse ähnelten in großen Teilen denen aus KORA-Age. Basierend auf dieser Erhebung wurden erste Maßnahmen zur Erhöhung der Bewegungsfreundlichkeit umgesetzt. Zum Beispiel wurde ein schwarzes Brett angeboten um Bewegungsangebote öffentlich zu machen und Sportpartner zu finden. Der Mangel an und die Qualität der Rad- und Fußwege wurden öffentlich gemacht. Um den Mangel an öffentlichen Toiletten zu begegnen, führten die Bremer das Programm „nette Toilette“ ein. Bei diesem stellen Gastronomen ihre Toiletten zur kostenlosen öffentlichen Nutzung zur Verfügung.

Zusammenfassend, erweist sich die Gestaltung der Wohnumfelds oft als Hindernis für die Mobilität und Autonomie älterer Menschen. Ruheplätze, Begegnungsorte und sichere, ausreichend breite Rad- und Fußwege fehlen oft. Der hierfür benötigte Platz wird meist vom Auto eingenommen. Für die Kommunen bedeutet dies, dass sie der altersgerechten, bewegungsfreundlichen Gestaltung des direkten Wohnumfelds hohe Priorität einräumen sollten und die bestehenden Strukturen fortlaufend kritisch überprüfen und optimieren.

Literatur

1. Forberger S, Bammann K, Bauer J, Boll S, Bolte G, Brand T, et al. How to Tackle Key Challenges in the Promotion of Physical Activity among Older Adults (65+): The AEQUIPA Network Approach. *Int J Environ Res Public Health*. 2017; 14.
2. Peters A, Doring A, Ladwig KH, Meisinger C, Linkohr B, Autenrieth C, et al. Multimorbidität und erfolgreiches Altern: ein Blick auf die Bevölkerung im Rahmen der KORA-Age-Studie. *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie*. 2011:41-54.