

Altern in nachhaltigen und intelligenten Städten

UNECE-Kurz dossier zum Thema Altern Nr. 24
May 2020

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	2
Handeln an der Schnittstelle ineinandergreifender Rahmenwerke	3
Wohnraum	6
Grünflächen und öffentliche Räume	10
Verkehr	13
Der Weg zu nachhaltigen und intelligenten Städten für alle Altersgruppen	17
Quellenangaben	18
Checkliste	21

Die Herausforderung

Die meisten Städte sind für eine gesunde erwerbstätige Bevölkerung ausgelegt. Ältere Menschen sind häufig vom gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben der Stadt ausgeschlossen, besonders bei Verlust funktioneller Fähigkeiten. Mit der Agenda 2030 für Nachhaltige Entwicklung haben sich Politiker/-innen der UNECE-Region dazu verpflichtet, dass „niemand zurückgelassen wird“. Eines der Ziele nachhaltiger Entwicklung (SDG) – SDG11 – befasst sich konkret mit Städten. Stadtplanung sollte sich an den Bedürfnissen der Gesamtbevölkerung orientieren und ein unterstützendes Umfeld für die zunehmend größer werdende Gruppe der Älteren entwickeln und so „Städte für jedes Alter“ schaffen.

Empfohlene Strategien

Um den Wandel zu nachhaltigen und intelligenten Städten („Sustainable and Smart Cities“) für alle Altersgruppen zu vollziehen, empfiehlt dieses Kurzdossier, Erwägungen in Bezug auf Alter, Geschlecht, Behinderung und Menschenrechte in die Stadtplanung einzubeziehen, alle Generationen und Interessengruppen in eine lokale Städteplanung einzubinden, bei der der Mensch im Zentrum steht, isoliertes Arbeiten zu vermeiden, um sektorübergreifend die verschiedenen Bereiche des Stadtlebens miteinander zu verbinden. Die empfohlenen Strategien konzentrieren sich auf drei Bereiche:

Wohnraum: Entwicklung von nachhaltigem, intelligentem, altersfreundlichem Wohnraum, der das „Altern im eigenen Zuhause“ ermöglicht und erschwinglich, sicher, funktional und komfortabel ist.

Grünflächen und öffentliche Räume: Entwicklung nachhaltiger, intelligenter und altersfreundlicher Grünflächen & öffentlicher Räume, die das „Leben zwischen Gebäuden“, Grünflächen, das „Leben in Gebäuden“ fördern und sicher sind.

Verkehr: Investitionen in eine nachhaltige, intelligente, sichere, altersfreundliche Verkehrsinfrastruktur und Neuausrichtung der Schwerpunkte in der Planung, um die Akzeptanz, Verfügbarkeit, Erschwinglichkeit und Barrierefreiheit sowie Sicherheit öffentlicher Verkehrsmittel zu gewährleisten.

Erwartete Ergebnisse

Die Entwicklung altersfreundlicher physischer Umgebungen in Städten wird die Lebensqualität älterer Menschen steigern, zur Nachhaltigkeit beitragen, sozial robuste und inklusive Gemeinschaften fördern und durch Verbesserungen der öffentlichen Gesundheit zu mehr wirtschaftlichem Wohlstand in der Region beitragen.

Mit Praxisbeispielen aus:

Belarus, Finnland, Irland, Italien, Kanada, Kasachstan, Malta, Österreich, Polen, Portugal, Republik Moldau, Russische Föderation, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Vereinigtes Königreich, Vereinigte Staaten von Amerika.

Beispielstädte: Amsterdam, Athboy, Aveiro, Barcelona, Berlin, Bozen, Chişinău, Côte-Saint-Luc, Donostia-San Sebastián, Göteborg, Graz, Lappeenranta, Ljubljana, London, Manchester, Minsk, New York, Prag, Rzeszów, Udine, Valletta und Wien.

Dieses Kurzdossier behandelt die **Selbstverpflichtungen 1,2, 7 und 8 der Regionalen Umsetzungsstrategie des Zweiten UN-Weltaltensplans von Madrid, den Zielen 1, 2 und 3 der Lissabonner Ministererklärung 2017 mit Schwerpunkt auf dem Nachhaltigkeitsziel (SDG) 11 der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung.**

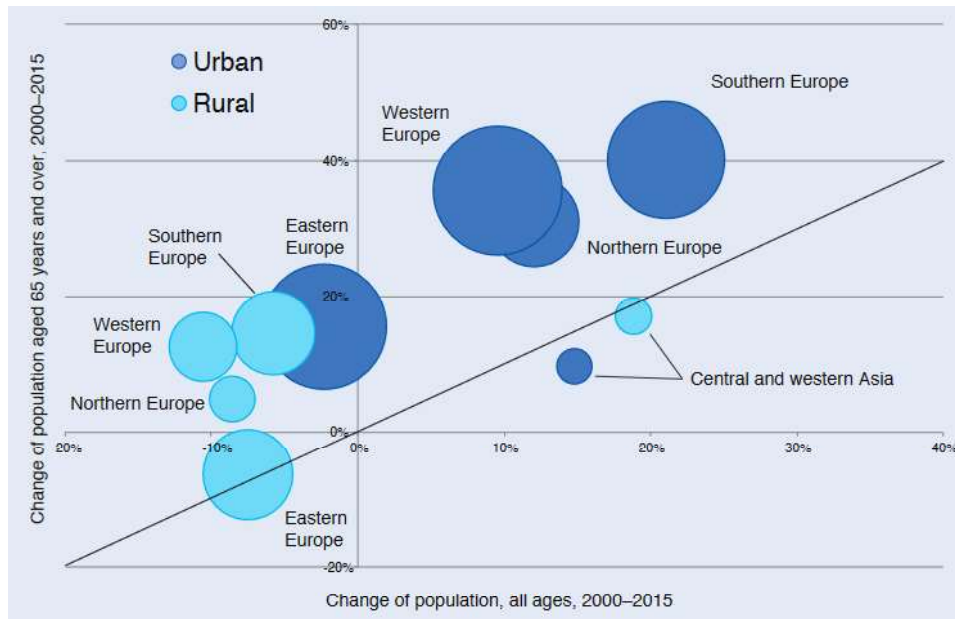


United Nations

Einleitung

Die UNECE-Region gehört zu den Regionen der Welt mit der höchsten Urbanisierung – in Europa leben über 75 %, in Nordamerika 80 % und in Zentralasien fast 50 % der Menschen in Städten.¹ Geprägt durch die Verstädterung und den demographischen Wandel, zwei parallel verlaufende tiefgreifende Entwicklungen der vergangenen Jahrzehnte, leben die Menschen in der UNECE-Region heute vermehrt in Städten und werden immer älter. Abbildung 1 verdeutlicht, dass ein großer Teil des Wachstums in der Bevölkerungsgruppe von 65 Jahren und älter seit der Jahrhundertwende in urbanen Gebieten stattgefunden hat.

Abbildung 1
Altersmuster nach geografischer Region in Europa



Quelle: WHO-Regionalbüro für Europa (2017): Age-Friendly European Environments: A Handbook of Domains for Policy Action. Berechnung auf Grundlage von Schätzungen der Hauptabteilung Wirtschaftliche und Soziale Angelegenheiten der Vereinten Nationen.

Dieses Kurzdossier konzentriert sich auf das Altern in nachhaltigen und intelligenten Städten.² Es bleibt jetzt nur noch ein Jahrzehnt, um die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung umzusetzen und ihre 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs) zu erreichen. Hierfür ist ein Jahrzehnt raschen politischen Handelns erforderlich und Städte sind Schlüsselfaktoren in diesem Prozess. Maßnahmen der Städte sind nicht nur für die Erreichung der SDG 11 von entscheidender Bedeutung, die sich ausdrücklich darauf konzentrieren, Städte und menschliche Siedlungen integrativer, sicherer, widerstandsfähiger und nachhaltiger zu machen, sondern auch für die Förderung der nachhaltigen Entwicklung in ihrer Gesamtheit. In einer zunehmend digitalisierten Welt können Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) Städten dabei helfen, ihre Betriebsabläufe und Dienstleistungen effizienter und damit nachhaltiger zu gestalten und somit die Lebensqualität und das Wohlbefinden der Stadtbewohner/-innen zu steigern.

Den Schwerpunkt auf drei Bereiche des städtischen Lebens setzend – Wohnen, Grünflächen und öffentliche Räume sowie Verkehr – wird in diesem Dossier darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, dass die Bedürfnisse älterer Menschen bei der Planung, Gestaltung und Umsetzung von Plänen für eine nachhaltige Entwicklung auf lokaler Ebene berücksichtigt werden. Es geht um die Frage, wie Politik, Unternehmen und zivilgesellschaftliche Akteure, Bürger/-innen, Jung und Alt mithilfe neuer Technologien altersgerechte, nachhaltige städtische Umgebungen gestalten können, die den Bedürfnissen aller Generationen gerecht werden, die Solidarität zwischen den Generationen fördern und sicherstellen, dass ältere Menschen nicht zurückgelassen werden.

¹Habitat III (2017).

²Im Mittelpunkt des UNECE-Kurzdossiers über das Altern Nr. 18 standen ältere Menschen in ländlichen und abgelegenen Gebieten.

Handeln an der Schnittstelle ineinander-greifender Rahmenwerke

Es gibt eine Vielzahl internationaler Rahmenwerke und Initiativen, die lokale Behörden bei der Gestaltung nachhaltiger und intelligenter Städte helfen. Zum Zwecke dieses Kurzdossiers werden die folgenden Initiativen betrachtet:

- Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung
- Zweiter Weltaltenplan der Vereinten Nationen (Madrid International Plan of Action on Ageing - MIPAA)
- Die Globale Strategie für Altern und Gesundheit und der Rahmen für altersfreundliche Städte der WHO
- Neue Urbane Agenda (HABITAT III)
- Die United 4 Smart Sustainable Cities Initiative
- Die UN-Behindertenrechtskonvention

Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung

Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung mit ihren 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung bildet ein allgemein gültiges Rahmenwerk, das die Themen Umwelt, Wirtschaft und Soziales miteinander verbindet. Ziel 11 befasst sich damit, Städte und Siedlungen inklusiver, sicherer und nachhaltiger zu machen. Es enthält Vorgaben zum Zugang zu Wohnen, Verkehr und Grünflächen sowie öffentlichen Räumen und erwähnt konkret die Bedürfnisse vulnerabler Bevölkerungsgruppen, einschließlich älterer Menschen in den Zielen 11.2, 11.5, 11.7 (Infobox 1).

INFOBOX 1

SDG 11 – Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig machen

(ausgewählte Zielvorgaben)

11.1 Bis 2030 den **Zugang zu angemessenem, sicherem und bezahlbarem Wohnraum und zur Grundversorgung für alle sicherstellen** sowie Slums sanieren.

11.2 Bis 2030 den **Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle** ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Lebenslagen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen.

11.3 Bis 2030 die **Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestalten und die Kapazitäten für eine partizipatorische, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung** und -steuerung in allen Ländern verstärken.

11.4 Die Anstrengungen zum Schutz und zur Wahrung des Weltkultur- und -naturerbes verstärken.

11.7 Bis 2030 den allgemeinen **Zugang zu sicheren, inklusiven und zugänglichen Grünflächen und öffentlichen Räumen** gewährleisten, insbesondere **für Frauen und Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen**.

Quelle: Sustainable Development Goals Knowledge Platform <https://sustainabledevelopment.un.org/sdg11>.

Zweiter Weltaltenplan der Vereinten Nationen (MIPAA)

Der auf der Zweiten Weltversammlung über das Altern 2002 verabschiedete Zweite Weltaltenplan der Vereinten Nationen und die im selben Jahr³ verabschiedete Regionale Implementierungsstrategie der UNECE bilden ein übergreifendes, fortschrittliches Rahmenwerk für alternde Gesellschaften. Mit Blick auf den Wohnraum und die Lebensumgebung enthält der Weltaltenplan folgende Ziele:

- Förderung des „Alterns im vertrauten Umfeld“ in der Gemeinschaft, unter gebührender Berücksichtigung individueller Präferenzen und bezahlbarer Wohnangebote für ältere Menschen;
- Verbesserung der Planung von Wohnraum und Wohnumfeld, um durch die Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer Menschen, insbesondere solcher mit Behinderungen, eine selbstbestimmte Lebensführung zu fördern;
- Verbessertes Angebot an barrierefreien und erschwinglichen Verkehrsmitteln für ältere Menschen.

³ Politische Grundsatzdokumente zum Altern sind abrufbar unter <http://www.unec.org/population/ageing.html>.

*UNECE-Regionale
Implementierungsstrategie
für den Zweiten
Weltaltenplan*

Die Regionale Implementierungsstrategie für die UNECE-Region betont darüber hinaus die Bedeutung der Stadtplanung bei der Förderung der Beziehungen zwischen den Generationen, indem sie Folgendes hervorhebt: „Wohnungspolitik und Stadtplanung sollten danach streben, die städtische Infrastruktur auf die Familienbedürfnisse anzupassen und den verschiedenen Generationen das Zusammenleben zu ermöglichen, wenn sie dies wünschen. Es sollte vor allem versucht werden, die Städte den Bedürfnissen von Kindern und älteren Menschen anzupassen, um ihre Beteiligung am Leben der Stadt durch eine bessere Planung von Diensten und Einrichtungen zu erhöhen, wobei auch Sicherheitsfragen bedacht werden sollten“.⁴

*Globale Strategie und
Aktionsplan für Altern
und Gesundheit der
WHO und Jahrzehnt
des gesunden Alterns*

Die Schaffung eines förderlichen und unterstützenden Umfelds durch geeignete Wohnpolitik, Stadtplanung und sonstige Maßnahmen für eine erschwingliche, barrierefreie und altersgerechte Lebensumgebung⁵ gelten als Schlüssel für ein gesundes und aktives Altern. Die Entwicklung altersgerechter Umgebungen ist daher eines von 5 strategischen Zielen der Globalen Strategie und des Aktionsplans für Altern und Gesundheit der WHO (2016) und die „Sicherstellung, dass Gemeinschaften die Fähigkeiten älterer Menschen fördern“ zentraler Bestandteil des von der WHO erarbeiteten Vorschlags für ein Jahrzehnt des gesunden Alterns. Die Länder werden ermutigt, wissenschaftlich fundierte Maßnahmen zur Förderung funktioneller Fähigkeiten zu ergreifen und die Fähigkeit ländlicher und städtischer Gemeinden zu stärken, Wohnmöglichkeiten zu schaffen und bestehenden Wohnraum altersgerecht umzubauen, altersgerechte, erschwingliche, barrierefreie und nachhaltige Mobilitätsangebote unter Einhaltung von Normen zur Barrierefreiheit in Gebäuden sowie sichere Verkehrssysteme, Gehwege und Straßen zu entwickeln und sicherzustellen, Normen zum Zugang zu Informations- und Kommunikationstechnologien und Hilfsmitteln zu entwickeln und ihre Einhaltung sicherzustellen.⁶

*WHO-Konzept
Altersfreundliche
Städte und Gemeinden*

Das WHO-Konzept zu altersfreundlichen Städten, das 2008 eingeführt wurde, um Möglichkeiten zum aktiven Altern auf lokaler Ebene auszubauen, bietet einen Rahmen für die Entwicklung altersfreundlicher Umgebungen. Wie auch zuletzt im WHO-Handbuch zu altersgerechten Umfeldern in Europa (Handbook on Age-friendly European Environments) präzisiert und in Abb. 2 graphisch dargestellt, umfassen unterstützende Umgebungen sowohl das Soziale als auch das Körperliche und verstärken sich gegenseitig mit wechselseitigen Vorteilen. 2016 veröffentlichte das Regionalbüro der WHO für Europa ein Instrument für Kommunalpolitiker/-innen und Planer/-innen zur Schaffung altersgerechter Umfeldern in der Europäischen Region. 2020 zählt das Globale Netzwerk altersfreundlicher Städte und Gemeinden der WHO bereits über 1000 Städte und Gemeinden, die sich dazu verpflichtet haben, altersgerechter zu werden.⁷

Neue Urbane Agenda

Die Neue Urbane Agenda wurde 2016 auf der Konferenz der Vereinten Nationen über Wohnungswesen und nachhaltige Stadtentwicklung verabschiedet. Die Mitgliedstaaten verpflichteten sich darin auf die Adressierung der sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Auswirkungen einer alternden Bevölkerung, auf ein Konzept der „intelligenten Stadt“, mit dem die aus der Digitalisierung erwachsenden Chancen genutzt werden, sowie auf nachhaltige, den Menschen in den Mittelpunkt stellende, alters- und geschlechtergerechte und integrierte Konzepte der Stadtentwicklung mit bestimmten Verpflichtungen in Bezug auf Wohnen, Grünflächen und öffentliche Räume sowie Verkehr.⁸

*Die Initiative United
4 Smart Sustainable
Cities*

Informations- und Kommunikationstechnologien können die Lebensqualität verbessern und die Effizienz städtischer Betriebe und Leistungen steigern. Die internationale Initiative United 4 Smart Sustainable Cities (U4SSC) ist eine von ITU, UNECE und UN-Habitat koordinierte globale Plattform. Sie setzt sich für staatliche

⁴ MIPAA/RIS, Absatz 93.

⁵ MIPAA/RIS, Absatz 77.

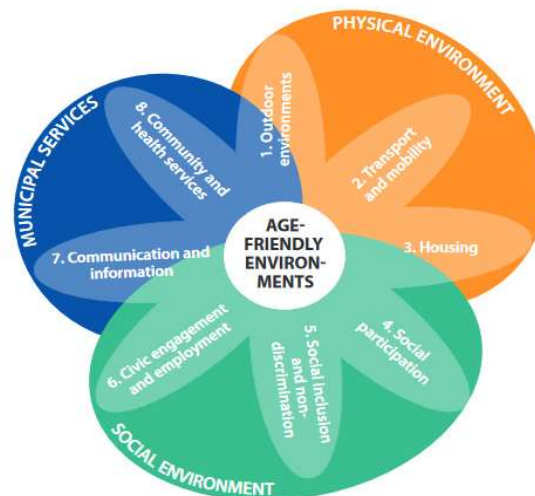
⁶ Der Vorschlag für die Dekade des gesunden Alterns ist abrufbar unter <https://www.who.int/ageing/decade-of-healthy-ageing>.

⁷ vgl. WHO (2016; 2017) und das Portal Age-friendly World unter <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/>.

⁸ Habitat III (2016).

Strategien ein, die die Nutzung von Informations- und Kommunikations-technologien (IKT) fördern, um die Umstellung zu intelligenten, nachhaltigen Städten zu erleichtern. Eine intelligente, nachhaltige Stadt ist definiert als „eine innovative Stadt, welche Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) und andere Mittel nutzt, um die Lebensqualität, die Effizienz städtischer Arbeitsweisen und Dienstleistungen und die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, während gleichzeitig sichergestellt wird, dass die Bedürfnisse gegenwärtiger und zukünftiger Generationen im Hinblick auf ökonomische, soziale und ökologische sowie andere kulturelle Aspekte beachtet werden.“⁹ DIE ITU und UNECE haben 2015 Schlüsselkennzahlen für intelligente, nachhaltige Städte entwickelt, welche Umwelt-, soziale und kulturelle Dimensionen des Stadtlebens umfassen. Im Hinblick auf das Altern besteht die Hauptherausforderung in der digitalen Kluft, die weiterhin zwischen den Generationen besteht, und darin, wie zugängliche und angenehme IKT-basierte Dienstleistungen für ältere Stadtbewohner/-innen sichergestellt werden können.

Abbildung 2
Acht Bereiche einer altersfreundlichen Stadt



Quelle: Schaffung altersgerechter Umfelder in der Europäischen Region. Handbuch mit Bereichen für politische Maßnahmen (WHO, 2017). Jackisch, J. et al (2015).

Die UN-Behindertenrechtskonvention

Die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)¹⁰ wurde 2016 verabschiedet und von 52 der 56 UNECE-Mitgliedstaaten ratifiziert. Sie enthält drei Artikel, die besonders für Wohnungsbau, Zugang zu Grünflächen und öffentlichen Räumen und Verkehr relevant sind.

Artikel 9 zu „Zugänglichkeit“ fordert von den Vertragsstaaten die Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren in Gebäuden, Straßen, Transportmitteln sowie anderen Einrichtungen in Gebäuden und im Freien, einschließlich Wohnhäusern, medizinischer Einrichtungen und Arbeitsstätten und in Bezug auf Informations-, Kommunikations- und andere Dienste, einschließlich elektronischer Dienste und Notdienste.

In Artikel 19 zu „Unabhängige Lebensführung und Einbeziehung in die Gemeinschaft“ werden die Vertragsstaaten aufgefordert, zu gewährleisten, dass Menschen mit Behinderungen ihren Wohnort wählen können, Zugang zu gemeindenahen Unterstützungsdiensten zu Hause und in Einrichtungen haben und dass Isolation und Absonderung von der Gemeinschaft verhindert werden.

⁹ <http://www.unecce.org/housing-and-land-management/areas-of-work/housingurbandevelopment/sustainable-smart-cities.html>.

¹⁰ CRPD - (Behindertenrechtskonvention auf Englisch)

<https://www.ohchr.org/EN/HRBodies/CRPD/Pages/ConventionRightsPersonsWithDisabilities.aspx>.

Artikel 20 zur „Persönlichen Mobilität“ fordert die Vertragsstaaten dazu auf, wirksame Maßnahmen zu ergreifen, um die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise, zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten zu erleichtern. Desweiteren fordert Artikel 20 dazu auf, den Zugang zu hochwertigen Mobilitätshilfen, Geräten, unterstützenden Technologien und menschlicher und tierischer Hilfe sowie Mittelspersonen zu erleichtern, auch durch deren Bereitstellung zu erschwinglichen Kosten.

Inklusive Stadtlandschaften, die für alle Altersgruppen gestaltet sind, sind auch für Menschen mit Behinderungen zugänglich. Jeder Mensch kann zu verschiedenen Zeitpunkten im Lauf des Lebens in seiner Mobilität eingeschränkt und von Hilfsmitteln abhängig sein, angefangen mit dem Kinderwagen in frühen Lebensjahren vor dem Laufenlernen bis hin zu Rollatoren im späteren Leben, wenn die persönliche Mobilität durch Gebrechlichkeit reduziert sein kann.

Vor diesem Hintergrund unterschiedlicher Rahmenwerke in Bezug auf Stadtplanung, Wohnraum und Verkehr auf lokaler Ebene – die einen legen den Schwerpunkt primär auf ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen, andere auf nachhaltige (städtische) Entwicklung und auf den Einsatz von Technologie – geht dieses Kurzdossier im Folgenden der Frage nach, wie diese Rahmenwerke zusammengeführt werden können und dabei sowohl das Potenzial von IKT genutzt und die Nachhaltigkeit gefördert und andererseits ein Stadtumfeld konzipiert wird, das für alle Generationen und Menschen jeder funktioneller Fähigkeit zugänglich und inklusiv ist.

Wohnraum

Ein Dach über dem Kopf und eine Adresse in einer lebenswerten Nachbarschaft sind ein wichtiger Ausgangspunkt für die Menschen in Städten, von dem aus sie nutzen, was die Stadt ihnen mit Blick auf Arbeitsplätze, Einkommen, Infrastruktur und Dienstleistungen zu bieten hat. Angemessene Unterkünfte bieten älteren Menschen ein Zuhause, Sicherheit für ihr Eigentum, Schutz für ihre Familien, einen Ort, der soziale Beziehungen und Netzwerke stärkt, und ein Mittel zum Zugang zu grundlegenden Leistungen.¹¹

Mit Rücksicht auf eine alternde Bevölkerung planen

Stadtverwaltungen spielen eine Schlüsselrolle in der Gestaltung lokaler Wohnungsmärkte zum Schutz und zur Versorgung älterer Menschen. Wirksame Wohnstrategien verbinden globale Erkenntnisse mit lokalem Wissen darüber, was in der Praxis funktioniert. Vierzehn europäische Städte, angeführt von Barcelona, haben beispielsweise die *2018 Municipalist Declaration of Local Governments for the Right to Housing and the Right to the City*¹² zur Erfüllung der Zielvorgabe für nachhaltige Entwicklung 11.7 unterschrieben: den Zugang zu angemessenem, sicherem und bezahlbarem Wohnraum und zur Grundversorgung für alle sicherstellen und Slums sanieren.

Ihre fünf Ziele stellen einen ehrgeizigen Plan zur Verbesserung der Lebensverhältnisse älterer Menschen dar: (1) Mehr Befugnisse zur besseren Regulierung des Wohnungsmarkts; (2) Mehr finanzielle Mittel zur Verbesserung des öffentlichen Wohnungsbestands; (3) Mehr Instrumente zur öffentlich-privaten Koproduktion alternativen Wohnraums; (4) Stadtplanung, die angemessenes Wohnen mit qualitativen, inklusiven und nachhaltigen Nachbarschaften verbindet; und (5) Verstärkte Zusammenarbeit der Kommunen bei Wohnstrategien. Die besten städtischen Strategien hängen ab von vertikaler Zusammenarbeit der Verwaltungen auf nationaler, regionaler und städtischer Ebene und von bereichsübergreifender Kooperation zwischen öffentlichen Wohnungsbaugesellschaften und Anbietern sozialen Wohnraums, sozialer Dienstleistungen und dem privaten Sektor. Mit dem von der Stadtregierung von Barcelona ins Leben gerufenen Plan für ein Recht auf Wohnen 2016-2025 wurde ein nennenswerter Strategieplan geschaffen, der die Bedürfnisse älterer Menschen einschließt.¹³ Auf politischer Ebene gibt der 2018 geschlossene Koalitionsvertrag der Stadtregierung von Amsterdam das Ziel einer „gerechten, geeinten, freien, nachhaltigen und demokratischen Stadt“ aus und „schafft eine intelligenter Verbindung der Budgets für Pflege und Arbeit“.¹⁴

¹¹ Weltgesundheitsorganisation/UN-HABITAT (2010).

¹² Cities for Adequate Housing (2018).

¹³ Stadtratsamt für Wohnen der Stadt Barcelona und unterstellte Einrichtungen (2016).

¹⁴ Politische Koalition der Stadt Amsterdam (2018).

INFOBOX 2

Genfer UN-Charta zu nachhaltigem Wohnen

Mit der 2015 durch die Mitgliedstaaten der UNECE unterzeichnete Genfer UN-Charta zu nachhaltigem Wohnen sollen die Mitgliedstaaten dabei unterstützt werden, den Zugang zu angemessenem, adäquatem, erschwinglichem und gesundem Wohnraum für alle sicherzustellen.

Die Charta enthält einen Abschnitt zur sozialen Inklusion und Partizipation und nennt konkret:

- Staatliche Unterstützung für adäquaten, gesunden, sicheren und erschwinglichen Wohnraum, einschließlich Zugang zu grundlegenden Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungen, die soziale Kohäsion fördern und dazu beitragen, die Wohnbedürfnisse verschiedener sozialer Gruppen einschließlich ausgegrenzter und bedürftiger Gruppen und Personen zu erfüllen.
- Planung, Wohnraumgestaltung, Instandhaltung und Nachrüstung, welche zu gesundem Wohnen beitragen / universelle Konstruktionsprinzipien zur Steigerung der Nutzbarkeit von Wohnraum für alle Menschen über die Grenzen von Alter, Geschlecht und Behinderung hinweg.
- Wohnraum und Stadtviertel, die entworfen und aktiv instand gehalten werden, um das seelische Wohlbefinden von Personen zu verbessern, unter anderem durch Einbindung lokaler Gemeinschaften in diesen Prozess.

Quelle: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/hlm/documents/Publications/EN_Geneva_UN_Charter_on_Sustainable_Housing.pdf.

Altern im vertrauten Umfeld

Nimmt die Leistungsfähigkeit ab, ist es für ältere Menschen häufig erforderlich, ihr Lebensumfeld zu ändern, sei es durch Anpassungen ihrer Wohnung oder ihres Hauses oder durch Umzug in ein altersgerechteres Umfeld. Bei der Wohnentscheidung verbinden ältere Menschen oft ihr bestehendes Zuhause oder ihre bestehende Gemeinschaft mit dem Vorteil, sich dort vernetzt, sicher und in vertrauter Umgebung zu fühlen, auch in Bezug auf ihre Identität und Eigenständigkeit.¹⁵ Das Recht aller Menschen mit einer Form der Funktionseinschränkung, in ihrer Gemeinschaft zu leben und einbezogen zu sein, steht auch im Zentrum von Artikel 19 der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen.

Eine gemeinsame europäische politische Reaktion auf die Alterung der Bevölkerung – der erste von fünf Grundsätzen der Wohnungspolitik der irischen Regierung für unsere alternde Bevölkerung – sollte darin bestehen, Menschen dabei zu fördern, in den eigenen vier Wänden alt zu werden, das heißt die Fähigkeit älterer Menschen zu stärken, im eigenen Zuhause und der eigenen Gemeinschaft sicher, selbstständig und komfortabel zu leben.¹⁶ Dies erfordert sowohl strategische Eingriffe auf Stadtebene wie in der Municipalist Declaration gefordert als auch flexible Wohnformen auf Mikroebene. Gute Beispiele hierfür sind Musterhäuser wie Sredzki 44 in Berlin¹⁷ und Lugaritz in San Sebastián. Beide Projekte bestehen aus neu errichteten Wohneinheiten, die so konzipiert sind, dass Anpassungen auf veränderte Funktionalitäten und Bedürfnisse in späteren Lebensabschnitten unkompliziert sind. Das Innovative an Lugaritz ist die Kombination aus Smart Devices und Sensoren in der Wohnung, die diese veränderten Bedürfnisse übertragen, damit die unterstützenden Leistungen angepasst werden können.¹⁸

Bezahlbarer Wohnraum

Bezahlbarkeit umfasst die Kosten für die Miete oder den Kauf eines Hauses oder einer Wohnung zuzüglich Reparaturen, Instandhaltung und Anpassungen, die unter den Rubriken Schutz, Sicherheit, Komfort und Funktionalität aufgeführt sind. Wohlhabende Haushalte älterer Menschen verfügen über viele Optionen. Für ärmere Haushalte stehen Hilfsangebote auf drei Ebenen zur Verfügung – national, städtisch und haushaltsbezogen. Zunächst ist festzuhalten, dass es in allen europäischen Ländern staatlich finanzierte soziale Sicherheitssysteme gibt. Das Vereinigte Königreich bietet beispielhaft 12 Millionen Rentnerinnen und Rentnern eine allgemeine staatliche Rente, ergänzt um Wohngeld für 2 Millionen Rentnerhaushalte, die sich eine

¹⁵ Weltgesundheitsorganisation (2015).

¹⁶ Regierung Irlands (2019).

¹⁷ Mietergenossenschaft SelbstBau eG (2019).

¹⁸ Stiftung Matia (2020).

Marktmiete für ihr Zuhause nicht leisten können. Zweitens tragen ärmere Senioren ein größeres Risiko, in vielen dynamisch wachsenden Städten vom Wohnungsmarkt ausgeschlossen zu werden.¹⁹ Sowohl der Wohnungsplan von Barcelona als auch der Koalitionsvertrag der Amsterdamer Stadtregierung verfolgen das Ziel, Haushalte mit geringem Einkommen zu schützen, indem sie den sozialen Wohnungsbau fördern und auf den privaten Wohnungsmarkt mäßigend einwirken. Drittens können ältere Menschen mit hohem Vermögen aber geringem Einkommen von städtischen Programmen wie „Homeshare“ profitieren. Nach dem Auszug der Kinder leben viele Menschen alleine in großen Häusern, die für ihre Bedürfnisse zu groß sind; gleichzeitig finden junge Menschen nur schwer bezahlbaren Wohnraum. Homeshare International ist eine Nichtregierungsorganisation (NGO), die Wohn-Plattformen wie Wohnbuddy²⁰ in den Städten Wien und Graz in Österreich dabei unterstützt, Zimmer zu erschwinglichen Preisen an junge Menschen zu vermitteln, im Gegenzug für gemeinsame Aktivitäten sowie Unterstützung älterer Menschen im Alltag. Die Österreichische Hochschülerinnen- und Hochschülerschaft schließt dabei mit älteren Menschen einen Vertrag, wonach Studierende für jeden Quadratmeter Wohnfläche eine Stunde Hilfeleistungen im Alltag erbringen.

Intelligentes Wohnen in Donostia-San Sebastián, Spanien

Ziel des beispielgebenden Wohnkomplexes Lugaritz ist die bessere Vernetzung der Bewohner/-innen und die Schaffung neuer Formen des sozialen Miteinanders für ein altersgerechteres Lebensumfeld. Das Projekt richtet sich schwerpunktmäßig an Paare, die ihren Lebensabend im eigenen Zuhause verbringen und bei denen ein Partner pflegebedürftig ist. Die Beteiligung der Stiftung Matia und die durch sie zur Verfügung gestellten Ressourcen stellen sicher, dass Leistungen gemäß individuellen Bedürfnissen erbracht werden können. Bedürfnisse und Wünsche werden über eine Kombination aus Smart Devices und Sensoren kommuniziert. Diese entwickeln sich im Laufe der Zeit weiter und sind laut Architekt Heitor Lantarón darauf abgestimmt, „ein Altern in den eigenen vier Wänden“ zu ermöglichen.

Der untere und obere Teil des Quartiers sind direkt miteinander verbunden. Die vertikale Verbindung ist auf der oberen Ebene direkt an einen öffentlichen Platz angebunden, von dem aus man eine herrliche Aussicht auf die Stadt hat, der nach Südosten ausgerichtet ist und individuellen Zugang zu sämtlichen der verschiedenen angebotenen Programme bietet: Wohnungen für ältere Menschen, ein Begegnungszentrum, eine Cafeteria, eine Kindertagesstätte und ein Forschungszentrum. Der Neubau und der öffentliche Platz bilden einen Treffpunkt für die Menschen im Wohnviertel und einen für jeden zugänglichen Zwischenraum mit offenem Charakter.

Quelle: <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/afp/lugaritz-homes-connecting-a-neighborhood/>

Selbstbestimmtes Leben durch intelligente Technologie

Intelligente Technologie („smart technologies“) kann mit Blick auf Energieverbrauch, Automatisierung und Wohnkomfort ältere Menschen und Menschen mit Behinderung dabei unterstützen und dazu befähigen, in ihrem eigenen Zuhause weiterhin selbständig zu wohnen. Die Vorteile der auf dem Markt verfügbaren, kommerziell vertriebenen Smart Devices werden häufig dadurch geschmälert, dass sich der Betrieb verschiedener digitaler Geräte nicht harmonisieren lässt. Die Europäische Kommission setzt auf innovative Lösungsansätze für dieses Dilemma. Zwei Beispiele: Das Konsortium PROGRESSIVE (aus NGO, Universitäten, Forschungsinstituten und Unternehmen) hat mit Blick auf das „Internet der Dinge“ Standards zur Interoperabilität von Geräten entwickelt²¹ und die Europäische Innovationspartnerschaft für Intelligente Städte und Gemeinde („Smart Cities and Communities“) ist führende Plattform für Innovation und die Entwicklung intelligenter Wohnungen, die diese Technik so harmonisieren, dass Betreuung und Pflege wirtschaftlicher gestaltet werden können. Wegweisende Projekte verwandeln die Wohnungen und Häuser älterer Menschen in sogenannte „Living Labs“ zur Erprobung der Zusammenwirkung verschiedener auf dem Markt verfügbarer Geräte für einen verbesserten Schutz, Sicherheit, Komfort und Funktionalität von Menschen mit eingeschränkten Fähigkeiten.

¹⁹ Hochstenbach, C. (2019).

²⁰ Wohnbuddy: Impacthub. Wien. <https://vienna.impacthub.net/company/wge-gemeinsam-wohnen/> (letzter Zugriff am 13.01.2020).

²¹ PROGRESSIVE Konsortium (2018).

Städte stehen vor der zweifachen Herausforderung, innovative Projekte auszubauen oder zu verkleinern, um den lokalen Gemeinden individuelle Lösungen zu bieten. Mitglieder des Ambient Assisted Living Forum (kofinanziert durch die Europäische Kommission) erkennen an, dass sich innovative Projekte bewähren und von vielen Wohnungsanbietern und sozialen Dienstleistern angenommen werden müssen.²² Ganzheitliche Ansätze finden sich beispielhaft in dem Projekt in Donostia-San Sebastián, Spanien (Infobox 2) und in einem Pilotprojekt in der kanadischen Stadt Côte-Saint-Luc,²³ die den sich verändernden Bedürfnissen der Bewohner/-innen Rechnung tragen. Die italienische Gemeinde Bozen realisiert beispielsweise gemeinsam mit der Privatwirtschaft ein Projekt, bei dem in Wohnungen eine Reihe von Sensoren installiert werden, um es älteren Bewohnern/-innen zu ermöglichen, länger zu Hause zu wohnen. Über Touchpads werden Bewohner/-innen daran erinnert, dass sie ihre Medikamente noch einnehmen müssen oder gefragt, ob sie sie bereits eingenommen haben. Wasser- und Strom-Sensoren erfassen Routinen wie Abwasch, Duschen, Fernsehen oder das Anstellen des Herds. Türsensoren erfassen, ob Bewohner/-innen aufstehen, hinausgehen und sich fortbewegen. Darüber hinaus zeigen Sensoren am Bett an, ob ein Bewohner/-innen schläft oder aus dem Bett gefallen ist.²⁴

Smart-Home-Technik sammelt Daten, um den Alltag leichter bewältigen zu können, gibt aber auch Daten zu persönlichen Verhaltensweisen, Gewohnheiten und Wohlbefinden preis. Sensoren im privaten Bereich, die bei der Pflege und Betreuung unterstützen, können auch invasiv sein mit einem Zuviel an „Überwachung“. Das Konsortium PROGRESSIVE empfiehlt eine informierte Einwilligung mit klar geregelten Verfahren, die festlegen, wie Daten erhoben, gespeichert und geschützt werden, unter welchen Umständen sie weitergegeben werden können, wer Eigentümer der Daten ist und welche Regeln für den Zugriff auf und das Löschen von Daten gelten.²⁵ Ältere Menschen sind offen für diese Technik im eigenen Zuhause, wenn sich hierdurch ein spürbarer Nutzen ergibt und die Daten hinreichend geschützt sind.²⁶

Schutz in den eigenen vier Wänden

Ein geschütztes Wohnumfeld minimiert die Angst vor Straftaten und Stress, wodurch sich die psychische Gesundheit und das Wohlbefinden verbessern. Ältere Bewohner/-innen fürchten sich mehr als die meisten Bürger/-innen vor Einbrechern. Ihre Wohnung oder ihr Haus sicherer zu machen, erfordert Schutzmaßnahmen zu Hause und im weiteren Wohnumfeld.

Der Londoner Bezirk Lambeth im Vereinigten Königreich investierte 81 Mio. Pfund, um 23.000 Sozialwohnungen sicherheitstechnisch nachzurüsten. Zu den physischen Maßnahmen zum Schutz vor Einbrüchen zählen verstärkte Türen und Fenster mit einbruchssicheren Scheiben und Schlössern. Smart-Home-Lösungen sowohl in der Wohnung und im Haus als auch der Wohnumgebung umfassen z. B. Überwachungssysteme und Bewegungsmelder, Video-Sprechanlagen für Wohnblocks und Video-Türklingeln für Wohnungen. Dadurch lässt sich nachweislich und spürbar Stress reduzieren und die psychische Gesundheit und das Wohlbefinden merklich steigern.²⁷

Sichere und funktionale Wohnungen und Häuser für mehr Eigenständigkeit im Alter

Der Weltbericht über Altern und Gesundheit der WHO deutet auf eine schrittweise Abnahme körperlicher und geistiger Fähigkeiten im Laufe des Lebens hin. Auch wenn sich der Verlauf von Person zu Person unterscheidet, kommt es allgemein zu einer Abnahme von Muskelkraft, Fitness, Beweglichkeit, geistige und kognitive Fähigkeiten, Sehvermögen, Gleichgewichtssinn und Mobilität. Dieser Verlust der gesundheitsbezogenen „intrinsischen Kapazität“ (wie es die WHO definiert) hat im häuslichen Umfeld Auswirkungen auf (a) die „funktionale Fähigkeit“, die es Menschen ermöglicht, ihr Leben und ihre Aktivitäten danach auszurichten, was ihnen wichtig ist, sowie auf (b) das Risiko für Unfälle durch Ausrutschen, Stolpern, Verbrühungen, Verbrennungen und Stürze, die zu Schnittverletzungen, Prellungen, Brüche und Tod führen können. Laut Strategie und Aktionsplan für Gesundes Altern

²² Ambient Assisted Living Forum (2018).

²³ STADT Côte Saint-Luc (2019).

²⁴ Slowey, L. (2016).

²⁵ PROGRESSIVE Konsortium (2018).

²⁶ WHO (2015).

²⁷ Ambrose et al (2018).

in der Europäischen Region der WHO²⁸ führen Stürze bei älteren Menschen häufig zu Verletzungen (besonders bei Frauen), die in erheblichem Maße für Krankheit und Behinderung von Senior/-innen in der Europäischen Region verantwortlich und ein wichtiger Risikofaktor für das Eintreten von Gebrechlichkeit sind.

Nationale und kommunale Regierungen stehen vor der Herausforderung, die Eigenständigkeit älterer Menschen so lange wie möglich zu erhalten. Dies stellt einen zentralen Wert in der Gesellschaft dar und entlastet Gesundheits- und Sozialdienste. Viele Fachkräfte im Gesundheitswesen konzentrieren sich auf (a) die Steigerung der intrinsischen Fähigkeiten. Dieses Kurzdossier konzentriert sich auf (b) ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen und empfiehlt umfangreiche Investitionen in die Erhöhung der Sicherheit in Haus oder Wohnung und gezieltere Investitionen in persönliche Hilfsmittel und Umbauten.

Ein gutes Beispiel für eine beträchtliche Investition ist das von der britischen Regierung unterstützte Programm für menschenwürdiges Wohnen („Decent Homes Programme“) im Londoner Bezirk Ealing.²⁹ Das Programm mit einem Volumen von 153 Mio. Pfund zielt auf die Beseitigung von Gefahren im Wohnumfeld in 13.500 Sozialwohnungen, wovon ältere Bewohner/-innen überproportional profitieren. In Badezimmern verringern rutschfeste Oberflächen in Badewannen, Duschen und auf Böden das Risiko von Stürzen. Selbst in Küchen reduziert sich das Risiko von Stromschlägen, Ausrutschern, Verbrennungen und Verbrühungen durch rutschfeste Böden und eine verbesserte Anordnung von Schränken, Waschbecken, Geräten und Stromanschlüssen.

Gezielte Investitionen in persönliche Hilfsmittel und Umbauten können z. B. Investitionen in Handläufe sein, um eine Abnahme des Gleichgewichtssinns und der Muskelkraft zu kompensieren. Weitere physische Veränderungen kommen speziell für Menschen mit eingeschränkten Fähigkeiten in Betracht – bodengleiche Duschen mit Sitzen und Handläufen als Ersatz für eine Badewanne, erhöhte Toiletten, Stühle und Betten, niedrigere Küchenarbeitsplatten, Wasserhähne mit langem Hebel, breitere Gänge für Rollstühle, Schiebetüren für einen barrierefreien Zugang sowie Schwellenrampen. Das Seniorenheim Wilmankoti kombiniert diese physischen Umbauten mit digitalen Technologien, die sich an die abnehmenden Fähigkeiten der Bewohner/-innen anpassen. Sie ermöglichen den Bewohner/-innen auch eine verbesserte Kommunikation mit der Familie, Freund/-innen oder Nachbar/-innen und erhöhen dadurch die soziale Inklusion.³⁰

Seniorenwohnheim Wilmankoti, Finnland

Das Seniorenwohnheim Wilmankoti, das 2019 mit 54 Mietwohnungen eröffnet wurde, bietet älteren Menschen eine erhöhte Funktionalität und unterstützt sie dabei im eigenen Zuhause alt zu werden. Der Dienstleister kann eine Stiftung (Wilmankoti-Personal: Sozialdienste, Pfleger/-in, Physiotherapeut/-in, Ergotherapeut/-in, Pflegefachkräfte und Pflegehelfer/-in), ein öffentlicher oder privater Anbieter sein. Je nach Leistungsbedarf der Bewohner/-innen kann aus jeder Wohnung im Gebäude eine der 24 Wohnungen mit Rund-um-die-Uhr-Betreuung gemacht werden. Alle Wohnungen sind gemäß dem finnischen Konzept für funktionales Wohnen („Toimiva asunto“) barrierefrei und funktional konzipiert.

Eine funktionale Wohnung zeichnet sich durch Griffe an allen Einrichtungsgegenständen und Einbauschränken in der Küche, im Eingangsbereich und im Schlafzimmer sowie einen speziell für Senior/-innen entwickelten Tritthocker („Jaakko-Jakkara“) aus. Zusätzlich sind die Toiletten und Duschen der Wohnungen mit einer ausreichenden Zahl an Griffen ausgestattet. Vom Schlafzimmer aus haben die Bewohner/-innen über eine Schiebetür Zugang zur Toilette. Das Schlafzimmer bietet über eine Schiebetür Zugang zur Toilette. Die Beleuchtung in der Toilette wird über Bewegungsmelder gesteuert. Um Haushaltsgeräte wie z. B. einen Staubsauger leichter bedienen zu können, wurden die Steckdosen 60 cm über dem Boden platziert.

Das WLAN-Netz und intelligente Schlüsselsysteme sorgen dafür, dass im gesamten Wohnheim personalisierte Leistungen angeboten werden und die Bewohner/-innen Sicherheitssysteme nutzen können, wenn sie dies wünschen. Das Modell eines Seniorenwohnheims für alle Bedürfnisse unterstützt gemeinschaftliches Wohnen, während ein personalisierter Lebensstil in der eigenen Wohnung ermöglicht und eine sichere Umgebung geschaffen wird. In einem Seniorenheim für alle Bedürfnisse reichen die von den Senior/-innen genutzten Wohnformen von der Eigenständigkeit in einer eigenen Mietwohnung bis hin zur Palliativpflege und verändert sich mit der Lebenssituation und den Betreuungsbedarfen der Bewohner/-innen. Die Leistungen lassen sich nahtlos anpassen, ohne dass Bewohner/-innen ihre Wohnung verlassen müssen.

Quelle: www.lprpalvelukeskussaatio.fi.

²⁸ WHO (2012).

²⁹ Gilbertson, J., et al (2008).

³⁰ Wilmankoti (2019).

Energieeffizienz in Gebäuden für einen höheren Wohnkomfort

Laut Daten der EU-Beobachtungsstelle für Energiearmut aus dem Jahr 2016 konnten 8,7 % der Haushalte in den 28 Mitgliedstaaten der EU ihren Wohnraum nicht warm genug halten, was einer Zahl von 44,5 Mio. Menschen entspricht.³¹ Mehr Menschen, besonders ältere und vulnerable Personen, sterben in den Winter- als in den Sommermonaten. Dieser Zustand schafft es auch in die Schlagzeilen der Zeitungen, da diese vermeidbaren Todesfälle ein sichtbarer Schandfleck für unsere Gesellschaft sind. Die Erfahrung der skandinavischen Länder (in denen weniger als drei Prozent der Haushalte Schwierigkeiten haben, ihren Wohnraum warm genug zu halten) zeigt, dass nahezu alle diese Todesfälle vermieden werden können. Die Hälfte dieser erhöhten Todesfälle im Winter, die oft auf Herzerkrankungen zurückgehen, werden durch kalte Wohnbedingungen verursacht, wohingegen zu heiße Bedingungen im Sommer ebenfalls ein Problem darstellen. Älteren Menschen mit multiplen Komorbiditäten machen hohe Temperaturen aufgrund verminderter Wärmeregulierung besonders zu schaffen. Die WHO empfiehlt für Menschen im hohen Alter eine Temperatur von 20 Grad.³²

Energiesparmaßnahmen können auch die psychische Gesundheit positiv beeinflussen und die mit Angst, Stress, Depression und Sorge um die physische Gesundheit verbundene chronische thermische Unbehaglichkeit sowie Energiearmut lindern. Schwierigkeiten bei der Zahlung von Heizrechnungen führen in beträchtlichem Maße zu Angst, Depression und schlechter psychischer Gesundheit.³³

Forschungen zeigen, dass Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz bei vulnerablen Bevölkerungsgruppen – Kindern, älteren Menschen und Personen mit Vorerkrankungen – durchweg die positivsten Auswirkungen auf die Gesundheit haben. Unter anderem lassen sich mildere Symptome bei Atemwegserkrankungen und eine geringere Übersterblichkeit im Winter in kälteren Klimazonen beobachten. Einflüsse auf die Gesundheit, die für 75 % aller Auswirkungen stehen, und Nutzen-Kosten-Verhältnisse von bis zu 4:1 führen dazu, dass zahlreiche Regierungen Maßnahmen gegen Energiearmut ergreifen, indem sie Energieeffizienz als zentrales Element ihrer Energiepolitik verankern.³⁴

INFOBOX 3

UNECE-Rahmenrichtlinien zu Energieeffizienzstandards in Gebäuden

Die UNECE hat eine Initiative zu energieoptimierten Gebäuden zur Umsetzung ihrer Rahmenrichtlinien zu Energieeffizienzstandards in Gebäuden ins Leben gerufen. Ziel ist es, die Agenda 2030 voranzutreiben und die SDG zu erreichen: Förderung einer nachhaltigen städtischen Entwicklung; Bekämpfung der Armut durch Senkung der Energiekosten; Beschleunigung einer nachhaltigen Energiewende durch verbesserte Effizienz bei der Versorgung von Gebäuden mit Energie; sowie Unterstützung von Klimaschutzmaßnahmen durch Senkung des Energiebedarfs und des CO₂-Fußabdrucks von Gebäuden. Ziel der Initiative ist es zudem, Interessengruppen über die Vorteile energieoptimierter Gebäude für Menschen aufzuklären und Ländern mit bewährten Verfahren und praktischen Ratschlägen zur Seite zu stehen. So hat die Regierung des Vereinigten Königreichs entschieden, bis 2020 jedes Haus und jede Wohnung mit intelligenten Zählern auszustatten. Im Rahmen des sogenannten Smart Metering Programms wurden bereits über 11 Mio. intelligente und moderne Zähler in Wohnungen und Unternehmen installiert. Intelligente Zähler helfen Bewohner/-innen dabei, in ihrem Wohnraum für angenehme Temperaturen zu sorgen, die die Umwelt nicht belasten.

Quelle: UNECE (2019) Study on Mapping Energy Efficiency Standards and Technologies in Buildings in the UNECE region

Grünflächen und öffentliche Räume

Mit dem nachhaltigen Entwicklungsziel 11.7 soll bis 2030 der *allgemeine Zugang zu sicheren, inklusiven und zugänglichen Grünflächen und öffentlichen Räumen gewährleistet werden, insbesondere für Frauen und Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen*. Die Stadtlandschaft hat einen großen Einfluss auf die Mobilität, Eigenständigkeit und Lebensqualität älterer Menschen und beeinflusst ihre Fähigkeit „im eigenen Zuhause alt zu werden“ und am gemeinschaftlichen Leben teilzuhaben.

³¹ Thomson, H., & Bouzarovski, S. (2019).

³² Miller, W., Vine, D., & Amin, Z. (2017); WHO (1987).

³³ Gilbertson, J., Grimsley, M., Green, G. (2012); Ambrose et al (2018).

³⁴ UNECE (2017b).

Eine gemütliche und saubere Umgebung, Grünflächen, Orte der Ruhe und mit angemessenen öffentlichen Toiletten haben bei älteren Menschen hohe Priorität. Diese Aspekte des Stadtlebens zu genießen, wirkt sich positiv auf die Stimmung aus, fördert soziale Interaktion und verbessert sowohl die körperliche als auch die seelische Gesundheit. Saubere, sichere Gehwege und Straßen, leichter Zugang zu Geschäften und Dienstleistungen, ruhige Orte für Ruhe oder Gespräche mit Nachbar/-innen und Freund/-innen verbessern die Teilhabe am sozialen Leben und stärken das Identitätsgefühl.

Bei strategischen Plänen für Flächennutzungsmuster, Städtebau und Verkehr sollte auf Ausgewogenheit zwischen öffentlicher Infrastruktur und betriebswirtschaftlichen Imperativen der Wertmaximierung geachtet werden. Quartiersplanung und -projekte sollten unter dem Aspekt des Alterns betrachtet werden und ältere Menschen einbeziehen.

Leben zwischen Gebäuden

Ältere Menschen spielen eine Schlüsselrolle im Planungsprozess, wie dies z. B. bei den Initiativen zur „partizipativen Stadtplanung“ (*participatory urbanism*) und „Demokratisierung von Technologie“ (*democratising technology*) der Fall ist,³⁵ die vom Bürgermeister/-innen von Boston, Massachusetts, in den Vereinigten Staaten und in Finnland eingerichteten Räten für aktives Altern (*Exercise Councils*) gefördert werden.³⁶ Sich aktiv in Stadt und Quartier einzubringen, kann Einsamkeit vorbeugen, von der viele ältere Menschen betroffen sind.

Smart Tools können dabei helfen, die Teilhabe von Senior/-innen zu fördern.³⁷ Ein gutes Beispiel hierfür ist „Walkable Town Audit“, ein Pilotprojekt der irischen Stadt Athboy, das von Age-Friendly Ireland zu einem allgemein nutzbaren Tool zur Beurteilung der Begehbarkeit entwickelt wurde.³⁸ Das Tool deckt die im Vancouver Protocol enthaltenen Aspekte ab (aus dem der WHO-Leitfaden zur altersfreundlichen Stadt hervorging) und konzentriert sich besonders auf kognitive und sensorische Beeinträchtigungen sowie Fragen des physischen Zugangs. Ein weiteres intelligentes Tool, um den Zugang zu öffentlichen Räumen zu verbessern, ist die App „Wheelmap“, die in Zusammenarbeit mit Rollstuhlfahrer/-innen von Sozialhelden, einer gemeinnützigen Organisation mit Sitz in Berlin, entwickelt wurde. Über ein Geoinformationssystem lassen sich rollstuhlgerechte Orte in der Umgebung mit einem Ampelsystem markieren und anzeigen.³⁹

Grünflächen

Mit mehr Freizeit haben für ältere Menschen Spaziergänge, Läufe, Erholung, Kontaktpflege auf Grünflächen einen hohen Stellenwert. Parks, Bäume am Straßenrand, Gärten und gut konzipierte öffentliche Plätze sind zentrale Elemente einer altersfreundlichen Stadt. Die grünen und angenehmen Orte erfüllen ältere Menschen mit Freude und tragen zudem zur ökologischen Nachhaltigkeit bei.

Altbäume filtern Schadstoffe aus der Luft und verbessern den Wasserrückhalt und die Wasserqualität. Hitzewellen machen ältere Menschen anfälliger für Krankheit und Tod. Durch eine strategische Baumpflanzung in städtischen Gebieten kann die Luft um 2°C bis 8°C heruntergekühlt werden, was städtische „Hitzeinseln“ reduziert, die zu extremen Temperaturen führen.⁴⁰ Das Pflanzen von Bäumen bietet zudem Schatten und reduziert den Bedarf an Klimaanlage und damit die zur Klimatisierung von Gebäuden eingesetzte Energiemenge. Bäume verbessern darüber hinaus die thermische Behaglichkeit und bieten Windschutz.

Die UNECE unterstützt Bürgermeister/-innen beim Pflanzen von Bäumen in und um die Stadt und rief auf dem UN-Klimagipfel 2019 die globale Kampagne Trees in Cities Challenge ins Leben. Die Initiative erhielt weltweit Unterstützung und die Zusagen für neu zu pflanzende Bäume beläuft sich nunmehr auf über 10 Millionen.⁴¹

³⁵The Mayor's Office of New Urban Mechanics. Intelligente Stadtprojekte: Participatory Urbanism <https://www.betterworldsolutions.eu/smart-city-projects-boston/> City of Boston. (Accessed 03/12/2019)

³⁶Säpyskä-Nordberg, M., Havas, A., Karvinen, E. (2014).

³⁷WHO (2018).

³⁸Age-friendly Ireland (2015).

³⁹Mobasheri, A., Deister, J. & Dieterich, H. (2017).

⁴⁰<https://treesincities.unece.org/> (accessed 26/04/2020).

⁴¹Turkmenistan's 2.2 million pledge to the Trees in Cities Challenge brings the initiative to over 10 million trees', UNECE Press release 20 March 2020 <https://tinyurl.com/10milliontrees> (accessed 26/04/2020).

Parks, die wichtige Verkehrswege oder beliebte Orte miteinander verbinden, sorgen für sicherere und einfachere Geh- und Fahrradwege und können beliebte Orte für körperliche Aktivitäten in eng besiedelten Städten sein und tragen so zu gesundem Altern bei.⁴²

Das Leben in Gebäuden – Zugang zu öffentlichen Räumen und Dienstleistungen

In öffentlichen Gebäuden befinden sich Geschäfte, Gemeinschaftsräume und Gesundheitszentren, die grundlegende Dienstleistungen erbringen und ein gutes Leben fördern. Stadtviertel sollten so konzipiert sein, dass diese Leistungen leicht von den Wohngebieten aus erreichbar sind. Die italienische Stadt Udine hat beispielsweise intelligente GIS-Technologie eingesetzt, um den Bedarf älterer Menschen an Einrichtungen in ihrer Wohnumgebung abzubilden, und hat auf Grundlage dieser Daten neue Apotheken dort angesiedelt, wo viele ältere Menschen wohnen, und nicht nach rein wirtschaftlichen Aspekten.⁴³

Auch der Wunsch nach Teilhabe am gesellschaftlichen Leben im Wohnviertel und in der Stadt führt zu komplementären Mustern der Unterhaltung und sozialer Interaktion. PlaceCal ist ein in Manchester entwickeltes Smart Device, das älteren Menschen Zugang zu sozialen Netzwerken im Wohnviertel bietet. Insbesondere sollen Menschen dabei unterstützt werden, von kleinen, lokalen Veranstaltungen zu erfahren, die sich nur schwer entdecken lassen: „gemeinsame Frühstückstreffen am Morgen, Nähgruppen, Computerkurse und gemeinsames Gärtnern, die gleich um die Ecke zu finden sein könnten.“⁴⁴

Die Initiative für altersfreundliche Unternehmen der Stadt New York (Age-friendly Business Initiative) und der Leitfaden für Altersfreundlichkeit in Unternehmen im Baskenland (Age-friendly Business Guide)⁴⁵ sind Beispiele für Aufklärungskampagnen, die praktische, günstige oder kostenlose Tipps enthalten, wie Unternehmen altersfreundlicher werden und ältere Kund/-innen gewinnen können. Altersfreundlichkeit zeichnet sich z. B. dadurch aus, dass ältere Personen in Geschäften begrüßt werden und besondere Sensibilität im Umgang mit Menschen mit Sehbeeinträchtigungen, körperlichen Einschränkungen und besonders Demenz gezeigt wird. Besitzer kleiner, häufig familiengeführter Geschäfte haben oft eine persönliche Verbindung zu Kund/-innen und kennen deren Bedürfnisse. Da diese aber von größeren, unpersönlicheren Geschäften ersetzt werden, benötigt das Personal Fortbildung im Umgang mit den diversen Bedürfnissen älterer Kund/-innen.

Design für Alle (Universal Design)

Altersfreundliche Gebäude sollten mit Rampen und Aufzügen, breiten Türen und Fluren, rutschfesten Böden, Ruhebereichen, angemessenen Beschilderung und öffentlichen Toiletten ausgestattet sein. Zwar existieren Protokolle für die allgemeine Ausgestaltung dieser Elemente, die Barrierefreiheit für Menschen fast jeden Alters und mit fast jeder körperlichen Verfassung ermöglichen, bislang gibt es jedoch keinen international vereinbarten Standard. Länder und Städte müssen ihre eigenen Protokolle entwickeln. Berlin möchte ein weltweit führendes Beispiel einer „barrierefreien Stadt“ werden und hat ein nennenswertes Handbuch zu öffentlich zugänglichen Gebäuden erstellt.⁴⁶

Gefühl der Sicherheit in Städten

Laut European Social Surveys (ESS) haben ältere Menschen, insbesondere ältere Frauen, eher Angst oder Sorge vor Kriminalität an öffentlichen Orten.⁴⁷ In den UNECE-Ländern, für die Daten verfügbar sind,⁴⁸ fühlen sich über 25 % der über 65-Jährigen unsicher oder sehr unsicher, wenn sie in der Dunkelheit alleine in ihrem Viertel unterwegs sind. (siehe Abb. 3). Über alle Altersgruppen hinweg fühlen sich Frauen weniger sicher, am unsichersten diejenigen über 65. Der ESS 2018 zeigte

⁴² WHO (2016).

⁴³ Zamaro, G. (2008).

⁴⁴ Foale, K., and White, S (2019).

⁴⁵ https://s3.amazonaws.com/production.media.nyam.org/filer_public/bf/f7/bff7621c-cac7-4679-9e0f-f5e8bd6d3ae9/agefriendlybusinessguide.pdf; <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/age-friendly-business-guide-in-basque-country/> (accessed 24/4/2010). ⁴⁶ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2015).

⁴⁷ Ceccato, V. and Bamzar, R. (2016).

⁴⁸ European Social Survey Round 9 Data (2018). Daten werden für 19 Länder erhoben: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Schweiz, Serbien, Slowenien, Tschechien, Ungarn, Vereinigtes Königreich, Zypern.

beispielsweise, dass sich in Bulgarien über zwei Drittel der älteren Frauen unsicher oder sehr unsicher fühlten, wenn sie nach Einbruch der Dunkelheit alleine zu Fuß in ihrer Wohngegend unterwegs waren, wohingegen dies in Finnland, Norwegen und Slowenien bei weniger als einem Fünftel der älteren Frauen der Fall war.

Die Stadt Prag in der Tschechischen Republik hat ein Handbuch zur Gestaltung öffentlicher Räume entwickelt,⁴⁹ das die Sicherheit und den Schutz älterer und vulnerabler Bürgerinnen und Bürger fördert. Die portugiesische Stadt Aveiro hat mit vergleichbaren Leitlinien ihren Stadtpark Infante D. Pedro in einen sicheren Ort für generationsübergreifende Begegnungen verwandelt.⁵⁰

Fonds zur Förderung der Barrierefreiheit, Kanada

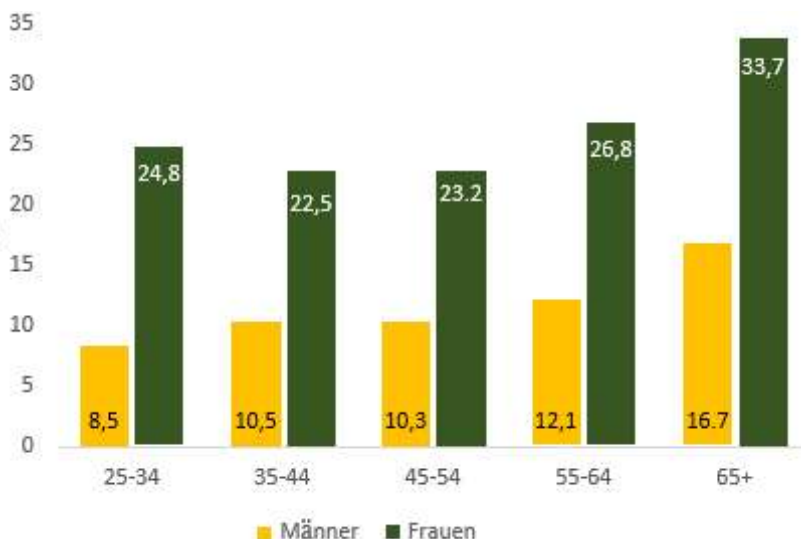
Der Fonds zur Förderung der Barrierefreiheit (Enabling Accessibility Fund, EAF) ist ein kanadisches Bundesprogramm, das sich mit Zuschüssen und Beiträgen an den Kapitalkosten von Bau- und Renovierungsprojekten beteiligt, mit denen die physische Barrierefreiheit und Sicherheit von Menschen mit Behinderung in der Gesellschaft und im Arbeitsleben verbessert wird.

Menschen mit Behinderung sind oft mit Barrieren konfrontiert, die ihre vollständige Teilhabe an und Inklusion in Aktivitäten des täglichen Lebens verhindern. Der Fonds unterstützt förderfähige Projekte finanziell, durch die Menschen mit Behinderung kanadaweit einen besseren Zugang zu Gemeinschaftsräumen und Arbeitsplätzen erhalten, wodurch wiederum Möglichkeiten zur Teilhabe an gemeinschaftlichen Aktivitäten, Einrichtungen und Programmen oder Zugang zu Beschäftigungsmöglichkeiten entstehen.

Quelle: <https://www.canada.ca/en/employment-social-development/programs/enabling-accessibility-fund.html>

Abbildung 3

Anteil von Frauen und Männern, die sich unsicher fühlen, wenn sie nach Einbruch der Dunkelheit zu Fuß in ihrer Wohngegend unterwegs sind, nach Altersgruppe in ausgewählten UNECE-Ländern, 2018



Hinweis: basierend auf 19 UNECE-Ländern unter Einrechnung der Variablen „unsicher“ und „sehr unsicher“
Quelle: 9. Runde des European Social Survey, Daten für 2018.

⁴⁹ Prager Institut für Planung und Entwicklung (2014).

⁵⁰ Azevedo, C (2016).

Ein sicheres Wohnumfeld steht im direkten Zusammenhang mit wirtschaftlichem Wohlstand und sozialem Frieden, die strategische Investitionen durch Stadt und nationale Regierungen erfordern. Innerhalb dieses makroökonomischen Kontexts jedoch sorgen sowohl sensible, physische Verbesserungen (an Sichtlinien und Straßenbeleuchtung) als auch belebte Straßen und Plätze für mehr Sicherheit in Städten und Wohnvierteln. Eine belebte Umgebung wirkt Kriminalität entgegen und verringert die Angst vor Straftaten. Die Neue Urbane Agenda empfiehlt Maßnahmen, die „eine optimale gewerbliche Nutzung der Etagen auf Straßenebene ermöglichen, formelle und informelle lokale Märkte und Geschäfte und gemeinnützige kommunale Initiativen fördern, zur Nutzung öffentlicher Räume anregen und das Zufußgehen und Fahrradfahren mit dem Ziel der Verbesserung der Gesundheit und des Wohlbefindens fördern“.⁵¹

Verkehr

Für das Wohlbefinden älterer Menschen ist es entscheidend, dass sie „unterwegs“ sein können. Mobilität im Freien hat einen doppelten Nutzen. „Aktive Fortbewegung“⁵² als Schlüsselement des „aktiven Alterns“, beispielsweise mit dem Fahrrad oder zu Fuß Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr zu haben, wirkt sich einerseits positiv auf die körperliche und seelische Gesundheit aus und ermöglicht es älteren Menschen, ihr Leben zu genießen und funktionellen Einschränkungen und Hilfsbedürftigkeit entgegenzuwirken. Andererseits ist der Nahverkehr selbst unerlässlich, um soziale Verbindungen aufrechtzuerhalten, am Stadtleben teilzuhaben und Gesundheits- und Sozialeinrichtungen leicht erreichen zu können. Viele ältere Menschen mit verminderter Mobilität sind auf öffentlichen Nahverkehr angewiesen, um weiterhin selbstständig zu sein. Um nachhaltig zu sein, muss der Nahverkehr zugänglich, bezahlbar, sicher und umweltfreundlich sein. Alle diese Faktoren müssen mit dem Ziel zusammenkommen, aktive Mobilität durch intelligente Verkehrslösungen und optimalen öffentlichen Nahverkehrsdiensten zu fördern, die in übergeordnete Planungsleitlinien integriert werden und Zugang für alle ermöglichen.

Prioritäten in der Stadtplanung neu ausrichten

Mit der Verabschiedung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung haben sich die Länder dazu verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass niemand zurückgelassen wird. Dennoch sind Verkehrssysteme in den Städten so ausgestaltet, dass ältere Menschen häufig ausgegrenzt werden. Die Gesellschaft des 21. Jahrhunderts ist in einem Maße auf das Auto, das als Schlüssel zu mehr Wohlstand wahrgenommen wird, ausgerichtet, dass städtische Gebiete für Fußgänger anspruchsvoller geworden sind, der öffentliche Nahverkehr schwerer zu erreichen ist und diejenigen ohne Auto eher sozial ausgegrenzt werden.⁵³

Mit dem nachhaltigen Entwicklungsziel 11.2 sollen die Schwerpunkte neu ausgerichtet werden und Staaten den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen. Mit dem nachhaltigen Entwicklungsziel 3.6 wird gefordert, die Zahl der Todesfälle und Verletzungen infolge von Straßenverkehrsunfällen weltweit zu halbieren.⁵⁴

Wie können diese altersfreundlichen, nachhaltigen und intelligenten Verkehrssysteme in Städten umgesetzt werden? Nationale und regionale Regierungen können einen politischen und gesetzlichen Rahmen zur strategischen Neuausrichtung von Prioritäten vorgeben. In ihrem Weißbuch zum Verkehr (2011) fordert die EU-Kommission die Städte zur Erarbeitung von strategischen Plänen für nachhaltige städtische Mobilität (SUMP) auf.⁵⁵ Ziel dieser bereits von vielen europäischen Städten beschlossenen Pläne ist es, mit einem ganzheitlichen Ansatz an die Entwicklung des städtischen Verkehrs heranzugehen, indem Fahrten verkürzt und die Mobilität von Autos auf umweltfreundlichere und altersfreundliche aktive Fortbewegungsarten wie das Zufußgehen, Fahrradfahren und den öffentlichen Nahverkehr verlagert werden.

⁵²Active Travel Network: URBACT III. (undated c2013); UNECE (2015).

⁵³Musselwhite, C. (2018).

⁵⁴UNECE (2015).

⁵⁵Generaldirektion Mobilität und Verkehr. (Zweite Ausgabe 2019).

Ziel ist es, das Verkehrssystem für alle zugänglich zu machen, die Sicherheit zu erhöhen, die Verschmutzung zu reduzieren, den öffentlichen Nahverkehr wirtschaftlicher und die städtische Umgebung allgemein attraktiver zu machen. Ein entsprechender Leitfaden zur städtischen Straßenverkehrssicherheit und aktives Fortbewegen in der Planung nachhaltiger städtischer Mobilität (Topic Guide Urban Road Safety and Active Travel in Sustainable Urban Mobility Planning)⁵⁶ betont die Herausforderung, notwendige motorisierte Verkehrsströme und Fußgängersicherheit miteinander in Einklang zu bringen, wie dies exemplarisch im Plan zur Förderung der Fußgängerfreundlichkeit der Stadt London (London Walkability Plan)⁵⁷ und im Plan zur Schaffung eines intelligent vernetzten Stadtbezirks (SMART District)⁵⁸ der Stadt Chişinău aufgezeigt wird. Intelligente Verkehrssysteme integrieren heute Fußgängerbedürfnisse und -ströme in moderne Mobilitätssysteme.⁵⁹

Das Paneuropäische Programm Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) ist eine weitere Schlüsselinitiative zur Verwirklichung von Verkehrsmustern, die mit Blick auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt nachhaltig sind, durch einen integrierten Politikansatz. Zu den Hauptzielen zählen die Förderung gesunder und sicherer Verkehrsmittel und die Einbeziehung von Verkehrs-, Gesundheits- und Umweltzielen in die Stadt- und Raumplanung. Eines der Instrumente, die als Leitfaden für lokale politische Entscheidungsträger entwickelt wurden, ist das Health Economic Assessment Tool (HEAT) for Walking and Cycling, das die positiven volkswirtschaftlichen Gesundheitseffekte aktiver Mobilität wie z. B. Fuß- und Radverkehr aufzeigt.⁶⁰

Akzeptanz für nachhaltige Verkehrsoptionen schaffen

Mit dem Alter führen veränderte Voraussetzungen und Einschränkungen zu neuen Mobilitätsmustern. Das Pendeln zur Arbeit verliert an Bedeutung; Hauptziele sind nun Geschäfte, medizinische und Freizeiteinrichtungen. Verkehrswege werden kürzer; Fahrten zu Einrichtungen in der Wohnumgebung oder Stadtzentren dominieren. Der öffentliche Nahverkehr, insbesondere Busse und Straßenbahnen, ist das Verkehrsmittel der Wahl für Entfernungen von über einem Kilometer, oder auch darunter bei Menschen mit körperlichen Einschränkungen. Er ist eine Alternative zum Individualverkehr und das bevorzugte Verkehrsmittel derjenigen, die sich um den Klimawandel sorgen oder stressfrei und ohne lästiges Fahren und Parkplatzsuche an ihr Ziel kommen wollen.

Für jene ältere Menschen, die an die Nutzung eines Autos, hohe Mobilität und einen reiseintensiven Lebensstil gewohnt sind, kann die Umstellung schwierig sein. Es bedarf einer Systembetrachtung, um den Nutzungsgewohnheiten älterer Menschen gerecht zu werden. Um den öffentlichen Nahverkehr zu einer attraktiven Alternative zu machen, müssen alle Bestandteile der Transportkette des öffentlichen Verkehrs betrachtet werden.⁶¹

Einer der sieben Aktionspunkte des EU-finanzierten Aktionsplans GOAL ist „die Untersuchung des Umstiegs vom Auto auf andere Verkehrsmittel.“⁶² Die Eigenschaft des Autos als Statussymbol und der Komfort des Fahrens mindern die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs. Um eine attraktive Alternative darstellen zu können, muss der öffentliche Verkehr verfügbar, bezahlbar und zugänglich sein.

Den Verkehr an die Bedürfnisse älterer Menschen anpassen

Öffentlicher Nahverkehr ist in den meisten Städten zwar verfügbar, aber ältere Menschen beklagen, dass einige Bezirke nicht über Verbindungen verfügen, die sie an das gewünschte Ziel bringen.⁶³ Der Ausbau öffentlicher Verkehrssysteme für alle Altersgruppen ist besonders für ältere Fahrgäste von Nutzen, die überproportional häufig mit dem Bus fahren. Inzwischen bieten auch viele Städte personalisierten

⁵⁶ Engels, D., et al (2019).

⁵⁷ Mayor of London. Walking Action Plan: Making London the World's Most Walkable City. (2018) Transport for London. London. <https://www.london.gov.uk/what-we-do/transport/cycling-and-walking/making-walking-count>.

⁵⁸ UNDP Moldova Sustainable Green Cities (2018)

⁵⁹ ERTICO – ITS Europe (2019).

⁶⁰ THE PEP is a joint initiative by UNECE and the WHO Regional Office for Europe. For more information see <https://thepep.unece.org/>

⁶¹ Shrestha, B. P., et al (2017).

⁶² GOAL Consortium. Transport Needs of an Ageing Society. EU Commission of Mobility and Transport. Brussels <http://www.goal-project.eu/images/goal-action-plan.pdf> (Accessed 08/12/2019).

⁶³ WHO (2007).

Verkehr an. Viele konzentrieren sich dabei auf ein verbessertes Angebot innerhalb des Wohnumfelds. In Valletta, Malta, bietet der Service Silver T „einen örtlichen Fahrdienst für ältere Menschen zur Erledigung täglicher Besorgungen innerhalb der Gemeinde, ohne von der Familie und Freund/-innen abhängig zu sein.“ In Göteborg, Schweden, bedient der Fahrdienst Flexlinjen fast alle Stadtviertel, „mit vielen Haltestellen, die Fahrgästen Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz ermöglichen.“⁶⁴ In der Tschechischen Republik gibt es in über 80 Gemeinden einen Taxiservice für Senior/-innen (Senior Taxi). Ältere Menschen, die am Stadtrand wohnen, haben so die Möglichkeit, ein staatlich gefördertes Taxi für eine Rückfahrt zu ihrer Wohnadresse zu rufen, ein besonders beliebter Service.⁶⁵ In Ljubljana, Slowenien, ermöglichen die Kavalire, eine Flotte elektrisch betriebener Fahrzeuge, älteren oder in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen, die Fußgängerzone im historischen Stadtzentrum bequem zu erreichen.⁶⁶

Bezahlbare Verkehrsmittel

In den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in den meisten Ländern Osteuropas sind die mittleren Einkommen von Menschen über 65 geringer als von Personen im erwerbsfähigen Alter.⁶⁷ Mit Blick auf soziale Ziele subventioniert die Mehrzahl der Staaten den öffentlichen Nahverkehr, damit Fahrten auch für ältere Menschen bezahlbar sind. Sozialtarife ermöglichen kostenlose oder sehr günstige Fahrten wie z. B. in der Russischen Föderation.⁶⁸ In der Slowakei besteht die Möglichkeit zur Nutzung eines Sozialtickets für kostenlose Fahrten in Zügen staatlicher Eisenbahngesellschaften. In der Türkei sind alle öffentlichen Verkehrsmittel wie Stadt- und Überlandbusse, Fähren, Züge und Flugzeuge entweder ermäßigt oder kostenlos für Menschen ab 65 und Personen mit Behinderung und Begleitpersonen.⁶⁹ Auf Stadtebene sind die Kavalire in Ljubljana und der Service Silver T in Valletta kostenlos. Regionale Regierungen subventionieren Dienste wie z. B. Senior Taxi in der Tschechischen Republik.

Silver T und Rollerservice Malta

Maltas öffentliches Verkehrssystem subventioniert die Mobilität vieler älterer Menschen innerhalb ihrer lokalen Gemeinden. Andere, die Schwierigkeiten haben, längere Entfernungen zu Fuß zurückzulegen, benötigen ein individueller zugeschnittenes Verkehrsangebot zur Erledigung ihrer täglichen Besorgungen, ohne auf Familie und Freund/-innen angewiesen zu sein.

Der Dienst Silver T steht von montags bis freitags zwischen 7 und 14 Uhr zur Verfügung und bietet Transportmöglichkeiten für Menschen, die eine Bank, einen Markt, eine Klinik, eine Behörde, religiöse Einrichtung oder sonstige lokale Ziele aufsuchen möchten. Der Service muss telefonisch mindestens zwei Tage und nicht mehr als eine Woche im Voraus gebucht werden. Der Service ist kostenlos.

In Valletta haben ältere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die Möglichkeit, kostenlos einen Elektroroller zu mieten. Sie haben dann maximal drei Stunden Zeit, ihre Besorgungen im Stadtgebiet von Valletta zu erledigen. Der Service steht von montags bis freitags zwischen 7 und 14 Uhr zur Verfügung. Der Roller kann beim Ministerium für Familie, Kinderrechte und sozialen Zusammenhalt oder am Busbahnhof gemietet werden, wo Nutzer eine kurze Einweisung erhalten.⁷⁰

Quelle: Informationen der Regierung Maltas

Zugänglicher öffentlicher Verkehr für alle

Altersfreundlicher öffentlicher Verkehr sollte sicher und benutzerfreundlich sein, besonders für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. In Übereinstimmung mit Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) ist im Vereinigten Königreich die verbesserte Barrierefreiheit in niedrigflurigen Stadtbussen gesetzlich vorgeschrieben, einschließlich Ausstattungsmerkmalen in Bezug auf Gänge, Handläufe und Vorrangsitze und -Flächen

⁶⁴ Jönsson, A. (2018).

⁶⁵ Information shared by the Government of the Czech Republic.

⁶⁶ Ljubljana Tourism (undated). *Kavalir: getting around the city centre by electric car*. City Municipality of Ljubljana. <https://www.visitljubljana.com/en/visitors/travel-information/getting-around/kavalir-getting-around-the-city-centre-by-electric-car/> (Accessed 08/12 2019).

⁶⁷ Eurostat. (2019).

⁶⁸ Ryzkov, AY. and Zyuzin PV. (2016).

⁶⁹ Turkish Ministry of Family and Social Policies (2014).

⁷⁰ <https://activeageing.gov.mt/Elderly-and-Community%20Care-Services-Information/Documents/INF%20-%20SilverTServiceEN.pdf> (Accessed 05/12/2019).

sowie andere Einrichtungen an Bord zur Optimierung der Barrierefreiheit, Sicherheit und des Komforts. In vielen europäischen Städten sind Niederflrbusse in Betrieb, in Ljubljana zusätzlich ausgestattet mit akustischen und optischen Ansagen. Die Flexlinjen-Strecke in Göteborg wird mit geräumigen Minibussen mit niedriger Einstiegshöhe sowohl für Rollstühle als auch Gehhilfen betrieben. Einfacher Zugang zum Busverkehr bedarf sicherer, geschützter und informativer Bushaltestellen. Ein Beispiel dafür ist die neue Generation intelligenter (SMART), umweltfreundlicher Bushaltestellen in der polnischen Stadt Rzeszów.⁷¹

Intelligenter, altersfreundlicher Busverkehr in Rzeszów, Polen

Der Stadtverkehr in Rzeszów hat sich grundlegend gewandelt. 150 Busse (davon 130 mit Überwachungssystem, modern und umweltfreundlich) versorgen täglich das Stadtgebiet. Fahrgäste können Fahrkartenautomaten und die Rzeszów City Card nutzen. Neue, qualitativ hochwertige öffentliche Verkehrsmittel ermöglichen eine schnellere Fortbewegung, Sicherheit und mehr Komfort. Sie sind eine attraktive Alternative zur Fahrt mit dem Auto. Neue Busse mit Stellflächen für Rollstühle und niedriger Einstiegshöhe ermöglichen es älteren Reisenden, Personen mit Mobilitäts-, Hör- oder Seheinschränkungen und Fahrgästen mit Kinderwagen oder Gepäck, ebenerdig ein- und auszusteigen. Busse sind mit Passagierinformationssystemen, einschließlich Bildschirmen und Sprachansagen, Fahrkartenautomaten und einem Videosystem für die Sicherheit ausgestattet.

Im Rahmen ihres Engagements für Investitionen in erneuerbare Technologien baut die Stadt Rzeszów 140 neue intelligente Bushaltestellen. Sie sind nicht nur mit einer Sitzbank und Unterstand ausgestattet, der vor Wind und Wetter schützt, sondern auch mit Solarzellen bestückt, um die Sonnenenergie zu nutzen. Die Unterstände wurden so umgebaut, dass Menschen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei Zugang haben und sind mit Ticketautomaten und elektronischen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet. Blinde Menschen oder Menschen mit Seheinschränkungen können über Tasten mit Braille-Beschriftung oder Fernsteuerung akustische Ansagen abspielen.

Quelle: Wagstaffe, L. (2019).

Der Weg zu nachhaltigen und intelligenten Städten für alle Altersgruppen

Die Kommunalpolitik spielt eine Schlüsselrolle bei den nötigen Transformationsprozessen zur Umsetzung der in diesem Kurzdossier angeführten internationalen Rahmenwerke und wie die Beispiele in Bezug auf die Bereiche Wohnen, Grünflächen und öffentliche Räume sowie Verkehr gezeigt haben, besteht beträchtliches Potenzial in der Verzahnung von bislang häufig einzeln verfolgten Ansätzen. Umwelt-, Wirtschafts- und soziale Nachhaltigkeitsaspekte sind miteinander verknüpft.

Intelligente Technologien, wie an den Beispielen in diesem Kurzdossier aufgezeigt, besitzen enormes Potenzial für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung und unterstützen sie dabei, in ihrem Zuhause selbstständig zu wohnen, erhöhen ihre Mobilität und Einbindung in die Gemeinschaft und können ein wertvolles Instrument für soziale Inklusion und gesundes Altern sein. Werden die Bedürfnisse älterer Menschen und von Menschen mit Behinderung nicht bei der Ausgestaltung berücksichtigt, können zunehmend digitalisierte Dienstleistungen in Städten Barrieren für Teilhabe schaffen, Leistungen unzugänglich machen und die digitale Kluft vergrößern.

Die folgenden drei Ansätze ermöglichen eine systematischere Einbeziehung von Aspekten in Bezug auf Altern, Geschlecht, Behinderung und Menschenrechte in die lokale Entwicklungsplanung:

Mainstreaming von Aspekten in Bezug auf Altern, Geschlecht, Behinderung und Menschenrechte in der Stadtplanung

Um sicherzustellen, dass sich die Gestaltung von Wohnraum, öffentlichen Räumen und Grünflächen sowie Verkehrssystemen in Städten an den Bedürfnissen aller Generationen und aller Fähigkeitsstufen orientiert, ist es wichtig, Aspekte in Bezug auf Geschlecht, Behinderung, Menschenrechte und Altern bei der Planung, Gestaltung, Umsetzung und Evaluierung neuer Stadtentwicklungsprojekte zu berücksichtigen.

⁷¹ Wagstaffe, L. (2019).

⁷² CRPD/C/KAZ/1 Initial report submitted by Kazakhstan under article 35 of the Convention on the Rights of Persons with Disabilities.

Auf dem Weg zu barrierefreiem öffentlichem Nahverkehr in Minsk, Belarus

Mit dem *Gesetz über die Architektur-, Städtebau- und Bautätigkeit* hat Belarus Bestimmungen für günstige Rahmenbedingungen im Alltag von Personen mit Behinderungen, älteren Menschen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität, Schwangeren, Vorschulkindern und jungen Familien mit Kinderwagen eingeführt. Entsprechend der darin enthaltenen Verpflichtung wurden 2017 im Wert von 452,4 Mio. Rubel aus dem nationalen Haushalt 89 niedrigflurige Fahrzeuge für den Nahverkehr beschafft (41 Busse, 28 Oberleitungsbusse und 20 Elektrobusse); 424 Fußgängerüberwege und 281 Gehwegabschnitte wurden für Menschen mit Seheinschränkung und Rollstuhlfahrer/-innen umgestaltet, 166 Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs wurden für Menschen mit Seheinschränkung umgestaltet und 94 Ampeln wurden mit akustischen Signalen zum Nutzen aller Personen mit Behinderung versehen. Neun Busbahnhöfe wurden behindertengerecht umgebaut.

Auch in der U-Bahn von Minsk wurden in 4 Bahnhöfen Maßnahmen für mehr Barrierefreiheit sowie Informationsanzeigen für Menschen mit Seheinschränkungen eingeführt und zudem 24 Fahrgastinformationssysteme mit Lauftext-Anzeigen in U-Bahnen installiert. Darüber hinaus hat die Metro Minsk einen detaillierten Leitfaden zu den jeweils an Bahnhöfen eingerichteten Maßnahmen zur Barrierefreiheit erstellt. Der Online-Plan ist auf der Website des Unternehmens abrufbar (www.metropoliten.by). Ein weiterer Leitfaden zeigt für Rollstuhlfahrer/-innen den Weg von der Straßenebene zum Zug an. Fahrgäste mit Behinderung können nun ihre Reise mit der U-Bahn im Voraus planen und finden sich so bei der Ankunft am U-Bahnhof leichter zurecht.

Quelle: Bericht von Belarus an den Ausschuss zum Schutz der Rechte von Menschen mit Behinderungen 2018 (CRPD/C/BLR/1).

Alle Generationen und Interessengruppen für eine lokale, menschenzentrierte, einbinden

Gemäß dem Grundsatz „Nichts über uns ohne uns!“ wird empfohlen, Stadtbewohner/-innen aller Altersgruppen und Fähigkeiten in Planungsprozesse einzubeziehen, zurate zu ziehen, mit und für sie zu planen, um die unterschiedlichen Bedürfnisse, Präferenzen und Gewohnheiten aller Bürger/-innen zu erfassen, damit sichergestellt wird, dass sie durch technologische Entwicklungen und Stadtplanung, die sich nicht an ihren Bedürfnissen orientieren, nicht „den Anschluss verlieren“.

Arbeit in Silos vermeiden – sektorenübergreifend zusammenarbeiten, um die verschiedenen Lebensweisen in der Stadt miteinander zu verknüpfen

Es sollten Synergien zwischen ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Aspekten, die in einer nachhaltigen Stadtplanung zu berücksichtigen sind, gefunden werden und Projektentwicklungen erleichtert werden, die für alle von Vorteil sind. Dazu zählen intelligente Wohnentwicklungsprojekte, die energieeffizient und an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind, die barrierefrei sind und sich an sich verändernde Bedürfnisse in verschiedenen Lebensphasen anpassen lassen, was generationsübergreifende Kontakte und Beziehungen erleichtert. Der Erfolg wird sich an der wirksamen sektorübergreifenden Zusammenarbeit auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene bemessen.

Quellenangaben

- Active Travel Network: URBACT III. (undated c2013) Tackling transport problems by promoting walking and cycling in small and medium sized cities. European Commission. Brussels; https://urbact.eu/sites/default/files/import/Projects/Active_Travel_Network/documents_media/final_brochure_end2_korr_kl_01.pdf (Accessed 05/12/2019).
- Age-friendly Ireland (2015) How Walkable is your Town. Centre for Excellence in Universal Design/National Disability Authority. Dublin. <http://agefriendlyireland.ie/afi-walkability-report-lr-18615-23-6/> (Accessed 13/01/2020).
- Ambient Assisted Living Forum (2018) Ageing Well in the Digital Age: Executive Summary. Ambient Assisted Living Forum. Brussels. <http://www.aal-europe.eu/the-forum-executive-summary-is-finally-released> (Accessed 13/01/2020).
- Ambrose et al (2018). Better Housing, Better Health in London Lambeth: The Lambeth Housing Standard Health Impact Assessment and Cost Benefit Analysis. Centre for Regional Economic and Social Research, Sheffield Hallam University. Sheffield.
- Amsterdam Political Coalition (2018) A New Spring and New Voice. City of Amsterdam. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/ambitions/> (Accessed 11/12/2019).
- Azevedo, C (2016). 'A Portuguese city park as an intergenerational contact zone.' In Kaplan, M., et al (eds.) (2016) Intergenerational Contact Zones: A Compendium of Applications. Pennsylvania State University, University Park. <https://aese.psu.edu/extension/intergenerational/articles/intergenerational-contact-zones/recreation-portuguese> (Accessed 13/01/2020).
- Barcelona Councillorship of Housing and Dependent Bodies. (2016) Barcelona Right to housing Plan 2016-2025. Municipality of Barcelona. Barcelona. <https://habitatge.barcelona/en/strategy/right-to-housing-plan> (Accessed 13/01/2020).
- Ceccato, V. and Bamzar, R. (2016) Elderly victimization and fear of crime in public spaces. International Criminal Justice Review. Vol 26 (2) pages 115-133.
- Cities for Adequate Housing (2018) Municipalist Declaration of Local Governments for the Right to Housing and the Right to the City. United Cities and Local Governments. Barcelona. <https://citiesforhousing.org/#section--1> (Accessed 11/12/2019).
- City of Côte Saint-Luc (2019). The VillAGE Initiative: Smart Cities Challenge: final proposal. Infrastructure Canada. Ottawa. <https://www.infrastructure.gc.ca/cities-villes/videos/cote-saint-luc-eng.html> (Accessed 05/12/2019).
- Directorate-General for Mobility and Transport. (Second edition 2019) Guidelines for Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. European Commission. Brussels.
- Engels, D., et al (2019) Topic Guide Urban Road Safety and Active Travel in Sustainable Urban Mobility Planning. European Commission Directorate General for Mobility and Transport. Brussels.
- ERTICO – ITS Europe (editor): (2019) Intelligent Transport Systems (ITS) and SUMP – making smarter integrated mobility plans and policies. European Commission Directorate General for Mobility and Transport. Brussels.
- Eurostat. (2019). Ageing Europe: Looking at the Lives of Older People in the European Union. Publications Office of the European Union. Luxembourg.
- Foale, K., and White, S (2019) PlaceCal uses community technology to combat loneliness. Manchester Metropolitan University. Manchester. <https://www2.mmu.ac.uk/news-and-events/news/story/6743/> (Accessed 05/12/2019).
- Gehl, J. (2011). Life between buildings: using public space. (English translation) Island Press. Washington. (Accessed 04/12/2019).
- Gilbertson, J., Grimsley, M., Green., G. (2012) Psychosocial routes from housing investment to health gain: Evidence from England's home energy efficiency scheme. Energy Policy 49: 122–133.
- GOAL Consortium (undated). Transport Needs of an Ageing Society. EU Commission of Mobility and Transport. Brussels <http://www.goal-project.eu/images/goal-action-plan.pdf> (Accessed 08/12/2019)
- Government of Ireland. (2019) Housing Options for Our Ageing Population: Policy Statement. Department of Housing Planning and Local Government/Department of Health. <https://www.gov.ie/en/publication/ea33c1-housing-options-for-our-ageing-population-policy-statement/?referrer=/wp-> (Accessed 13/01/2020).
- Habitat III Secretariat (2016). New Urban Agenda. United Nations. New York.
- Habitat III (2017). Habitat III Regional Report. Housing and Urban Development in the Economic Commission for Europe Region. Towards a city-focused, people-centred and integrated approach to the New Urban Agenda. United Nations. New York.
- Hochstenbach, C. The age dimensions of urban socio-spatial change. Population, Space and Place. 2019; 25:e2220.

- Jackisch, J., Zamaro, G., Green, G., Huber., M. (2015) Is a healthy city also an age-friendly city? *Health Promotion International*, Suppl 1:i108-i117. doi: 10.1093/heapro/davo39.
- Jönsson, A. (2018) A better Environment to age in: Working towards age-friendly cities in the Nordic region. *Nordic Welfare Centre, Sweden*. Stockholm. <https://nordicwelfare.org/wp-content/uploads/2018/03/A-Better-Environment-to-Age-in-v2-1.pdf> (Accessed 05/12/2019).
- Ljubljana Tourism (undated). Kavalir: getting around the city centre by electric car. City Municipality of Ljubljana. <https://www.visitljubljana.com/en/visitors/travel-information/getting-around/kavalir-getting-around-the-city-centre-by-electric-car/> (Accessed 08/12/ 2019).
- Matia Foundation (2020) Lugaritz Homes: Connecting a neighbourhood. *Age-friendly World*. WHO. Geneva. <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/afp/lugaritz-homes-connecting-a-neighborhood/>(Accessed 13/01/2020).
- Mietergenossenschaft SelbstBau eG (2019). Sredzki 44. German Federal Ministry for Family Affairs, Senior Citizens, Women and Youth. Berlin. www.sredzki44.de (Accessed 27/11/2019).
- Miller, W., Vine, D., & Amin, Z. (2017). Energy efficiency of housing for older citizens: Does it matter?. *Energy Policy*, 101, 216-224.
- Mobasheri, A., Deister, J. & Dieterich, H. Wheelmap: the wheelchair accessibility crowdsourcing platform. *Open geospatial data, softw. stand.* 2, 27 (2017) doi:10.1186/s40965-017-0040-5. <https://link.springer.com/article/10.1186/s40965-017-0040-5> (Accessed 13/01/2020).
- Musselwhite, C. (2018). *Age Friendly Transport for Greater Manchester*. Swansea University, Swansea.
- Office for a Democratic Belarus (2016) Development of Transportation System Discussed at Seminar in Minsk. European Union. Brussels. https://odb-office.eu/expertise_/transport/development-transportation-system-discussed-seminar-minsk (Accessed 05/12/2019).
- Prague Institute of Planning and Development. (2014) *Prague Public Space Design Manual*. Office of Public Space. Prague.
- PROGRESSIVE consortium (2018). *Standards around ICT for Active and Healthy Ageing: Guidelines for Smart Homes that are Age-Friendly*. Asociacion Española de Normalization. Madrid. <https://progressivestandards.org/wp-content/uploads/2019/01/Guidelines-for-standards-around-ICT-for-AHA-for-age-friendly-smart-homes.pdf> (accessed 03/12/2019).
- Rowles, G., Bernard, M. (2013). The meaning and significance of place in old age. In: *Environmental gerontology: making meaningful places in old age*. New York: Springer: 3–24.
- Ryzkov, AY. and Zyuzin PV.(2016) *Urban Public Transport Development in Russia: trends and reforms*. National Research University, Higher School of Economics. Moscow.
- Säpyskä-Nordberg, M., Havas, A., Karvinen, E (2014) *Exercise Councils: A New Channel for Older Adults*. Age Institute. Helsinki. https://www.voimaavanhuiteen.fi/content/uploads/2016/05/Exercise_councils_22NKG_netti.pdf (Accessed 04/12/2019).
- Senate Department for Urban Development and the Environment. (2015) *Berlin Design for All: Barrier-Free Concept: Instructions: Accessible Public Buildings*. City of Berlin. https://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/download/konzept_bfrei/KB_nachCD_en_web.pdf (Accessed 08/12/2019).
- Shrestha, B. P., et al (2017) *Review of Public Transport Needs of Older People in European Context*. *Population Ageing* 10:343–361 DOI 10.1007/s12062-016-9168-9.
- Slowey, L. (2016) *Solutions for an Ageing Population: Terchnology and Healthcare in the City of Bolzano*. IBM. New York. <https://www.ibm.com/blogs/internet-of-things/iot-oap-new-technology-ageing-population/>(Accessed 23/01/2020).
- The Mayor's Office of New Urban Mechanics. *Smart City Projects: Participatory Urbanism* <https://www.betterworldsolutions.eu/smart-city-projects-boston/> City of Boston. (Accessed 03/12/2019).
- Thomson, H., & Bouzarovski, S (2019) *Addressing Energy Poverty in the European Union: State of Play and Action*. EU Energy Poverty Observatory. Brussels. <https://www.energypoverty.eu/observatory-documents/addressing-energy-poverty-european-union-state-play-and-action> (Accessed 08/12/2019).
- Turkish Ministry of Family and Social Policies (2014). *Official Newspaper: Regulation on Free or Discount Travel Cards*. Government of Turkey. Ankara. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/03/20140304-3.htm> (Accessed 08/12/2019).
- UNDP (2018). *Moldova Sustainable Green Cities*. United Nations Development Programme. <https://www.md.undp.org/content/moldova/en/home/projects/Moldova-Sustainable-Green-Cities.html> (Accessed 29/04/2020).
- UNECE (2015). *Together with UNECE on the road to safety*. United Nations Economic Commission for Europe. Geneva.

- UNECE (2015). Transport for Sustainable Development – The case of Inland Transport. United Nations Economic Commission for Europe. Geneva. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/Transport_for_Sustainable_Development_UNECE_2015.pdf.
- UNECE(2017). Older persons in rural and remote areas. UNECE Policy Brief No. 18. United Nations Economic Commission for Europe. Geneva. https://www.unece.org/fileadmin/DAM/pau/age/Policy_briefs/ECE-WG1-25-E.pdf.
- UNECE (2017b). Best policy practices for promoting energy efficiency. Second Edition. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/energy/se/pdfs/geee/pub/Promoting_EE_ECE_ENERGY_100_Rev.1_pdf_web.pdf.
- UNECE (2018). Report on ICPD Programme of Action Implementation in the UNECE Region. Fulfilling the potential of present and future generations. United Nations Economic Commission for Europe. Geneva.
- UNECE (2019) Study on Mapping Energy Efficiency Standards and Technologies in Buildings in the UNECE region <http://www.unece.org/energy/welcome/areas-of-work/energy-efficiency/activities/energy-efficiency-in-buildings.html>.
- Vamberg, H., Gehl, J., Gustafsson, O., Reigstad, S. (2013). Unlocking Moscow’s Urban Treasures. Gehl Projects. Copenhagen. <https://gehlpeople.com/cases/moscow-russia/> (Accessed 04/12/2019).
- Wagstaffe, L. (2019) Four European cities leading the way in eco-friendly public transport. Euronews. Lyon. <https://www.euronews.com/living/2019/06/07/four-european-cities-leading-the-way-in-eco-friendly-transport> (08/12/2019).
- Wilmankoti (2019) Service Housing and Advanced Service Housing. Lappeenranta Service Centre Foundation. <http://www.lprpalvelukeskustaatio.fi/asumispalvelu/palvelukodit/wainonkoti/> (accessed 13/01/2020).
- WHO (1987). Health Impact of Low Indoor Temperatures: Report on a WHO Meeting. World Health Organization Regional Office for Europe. Copenhagen.
- WHO /UN-HABITAT (2010). Hidden Cities: Unmasking and overcoming health inequalities in urban settings. World Health Organization. Kobe.
- WHO (2007) Global Age-Friendly Cities: A Guide. World Health Organization. Geneva.
- WHO (2012). Strategy and action plan for healthy ageing in Europe, 2012–2020. WHO Regional Office for Europe, Copenhagen.
- WHO (2015). World Report on Ageing and Health. World Health Organization. Geneva.
- WHO (2016) Health as the Pulse of the New Urban Agenda. World Health Organization. Geneva.
- WHO (2016) Creating Age-friendly Environments in Europe: A tool for policy-makers and planners. WHO Regional Office for Europe. Copenhagen.
- WHO (2017). Age-friendly European Environments: A handbook for Policy Action. World Health Organization Regional Office for Europe. Copenhagen.
- WHO (2018). Age-friendly Environments in Europe: Indicators, monitoring and assessments. World Health Organization Regional Office for Europe. Copenhagen.
- Zamaro, G. (ed.) (2008). Udine Healthy Ageing Profile. City of Udine.

Danksagungen

Die UNECE bedankt sich bei Geoff Green, emeritierter Professor für Stadtpolitik der Sheffield Hallam University, Vereinigtes Königreich, für den von ihm erhaltenen fachlichen Beitrag bei der Erstellung dieses Kurzdossiers.

Checkliste: Altern in nachhaltigen und intelligenten Städten

Kernbereiche	Bereiche der Umsetzung	Schlüssel-elemente
Wohnraum	Unterstützung für altersfreundliches Wohnen durch Kommunen, NGO und die Privatwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Um- oder Neubau von Wohnraum, um es Menschen zu ermöglichen, im Alter zuhause zu wohnen • Intelligente Technik zur Überwachung der Lebensbedingungen • Mietzuschüsse oder -begrenzungen für Bezahlbarkeit • Verstärkte Fenster, Türen und Überwachungskameras für mehr Sicherheit • Anpassungen und Hilfen für Sicherheit und verbesserte Funktionen • Energieeffizienz für Wärme & Komfort • Senkung des Energieverbrauchs für ökologische Nachhaltigkeit • Altern in den eigenen vier Wänden für nachhaltigere Gesundheits- und Sozialsysteme
Grünflächen und öffentliche Räume	Nachhaltige, altersfreundliche Entwicklung von Städten und Wohnvierteln durch Kommunen, NGO und die Privatwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Partizipatorische Beurteilung der Begehbarkeit und Karten, auf denen rollstuhlgerechte Orte angezeigt werden („Wheelmaps“), zur Förderung des Lebens zwischen Gebäuden • Planung von Wohnvierteln und das Pflanzen von Bäumen zur Verbesserung von Grünflächen • Apps zur Anzeige wohnortnaher Einrichtungen; Konzept für leichten Zugang zu Gebäuden • Konzeption von Parks und Gebäuden für mehr Sicherheit Förderung von generationsübergreifenden Flächen • Umstellung von der Fortbewegung mit dem Auto auf fußgängerfreundliche Wohnviertel zur Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit
Verkehr	Investitionen in fußgängerfreundliche Stadtviertel und altersfreundliche Verkehrssysteme durch Kommunen und die Privatwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Schwerpunktsetzung in der Stadtplanung zur Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs • Verbesserung der Qualität und Werbung in der Öffentlichkeit für die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs zur Erhöhung der Akzeptanz • Planung und Subventionierung des öffentlichen Nahverkehrs zur Erhöhung der räumlichen Abdeckung • Kostenlose Fahrscheine oder Zuschüsse für den öffentlichen Nahverkehr zur Sicherstellung der Bezahlbarkeit • Busse, Straßenbahnen und Züge barrierefrei gestalten • Umstellung von der Fortbewegung mit dem Auto auf den öffentlichen Nahverkehr zur Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit