



Alt und Jung im Verkehrsmeer

Kinder und ältere Menschen gehören im Verkehr zu den verletzlichsten Gruppen, auch weil sie oft zu Fuss unterwegs sind. In unserem Dossier machen wir einen Stadtspaziergang aus der Perspektive eines älteren Menschen und zeigen auf, wie der VCS mit Mobilitätskonzepten die Sicherheit von Schulkindern und Seniorinnen und Senioren steigert. Lesen Sie auch, warum Weltklassesprinterin Ajla Del Ponte so gerne Pedibus-Patin ist und was wir all jenen raten, die lieber E-Bike fahren.



Parkleitsystem
Zentrum Süd
City West Wollishaus Campus
St. Leonhard
Rathaus

9

Ein exemplarischer Spaziergang

Von Edith Weber

Der öffentliche Raum birgt für ältere Menschen zahlreiche Herausforderungen. Der Spaziergang der Autorin durch die Stadt Bern zeigt einige auf – inklusive möglicher Lösungsansätze.

Samstags verwandelt sich der Berner Bundesplatz in einen bunten Wochenmarkt. Beim Anblick der schön arrangierten Verkaufswaren schwirren mir tausende «gluschtiger» Rezeptideen durch den Kopf. Nach getanem Einkauf und einem Kaffeepausch mit einer Freundin beschliesse ich, zu Fuss nach Hause zu gehen. Dieses Mal werde ich meinen Heimweg ganz speziell aus Sicht älterer Menschen begehen.

Ältere Menschen sind oft zu Fuss unterwegs – gemäss Mikrozensus Verkehr steigt der Anteil beim Fussverkehr bei Menschen ab 65 Jahren bis ins hohe Alter stetig an. Als ausgebildete Gerontolo-

gin weiss ich um die Herausforderungen, mit denen ältere Menschen im öffentlichen Raum konfrontiert sind. Welchen Schwierigkeiten und Gefahren begegnen sie und wo stossen sie auf hilfreiche Ansätze? Das möchte ich exemplarisch an meinem Heimweg aufzeigen.

Sitzbänke und Unebenheiten

Der Weg führt mich zuerst quer über den Bundesplatz zur Bundeshausterrasse. Ich bestaune die wunderschöne Sicht über die Aare und auf das einmalige Panorama mit Eiger, Mönch und Jungfrau. Die vielen Sitzgelegenheiten laden dabei zu einer Pause ein. Gerade ältere Men-

schen schätzen regelmässige Sitzgelegenheiten auf ihren Wegen.

Kurz vor dem Brückenkopf haben sich, durch den Unterbau des Parkhauses und wohl über die Jahre, Wölbungen gebildet. Teilweise ragen sie bis zu vier Zentimeter aus dem Boden. Das mag nicht nach viel klingen, ist aber für Menschen, die weniger gut zu Fuss unterwegs sind, tückisch. Und gerade wenn, wie an diesem Tag im Spätherbst, zusätzlich Laub auf dem Boden liegt, ist es sehr schwierig, die Unebenheiten zu erkennen. Ich muss aufpassen, dass ich nicht mit dem Fuss einknicke.

Weiter geht es zur Kirchenfeldbrücke, die das Kirchenfeldquartier mit der Berner Altstadt verbindet. Mein Blick fällt auf die Tramhaltestelle, die ich heute nicht nutzen werde: Sie ist so gestaltet, dass ein schwellenloses Einsteigen – mindestens in die Niederflurtrams – problemlos möglich ist. Ich weiss, wie wichtig das ist, denn zu hohe Schwellen machen älteren Menschen Angst. Apropos Tramhaltestelle: Stunde auf den digitalen Informa-

Was hilft, was hemmt

Die Erfahrung zeigt: Oft reichen kleine Anpassungen, um den öffentlichen Raum für ältere Menschen, aber auch für Kinder angenehm zu gestalten. Dazu gehören etwa Sitzgelegenheiten, getrennte Fuss- und Velowege oder öffentliche Toiletten. Problematisch sind Stufen, beschädigte Bodenbeläge, wuchernde Hecken oder schlechte Beleuchtung.

Wie eine gut gestaltete Umgebung für Fussgängerinnen und Fussgänger aussehen könnte, zeigen wir auf unserem Bildstreifen.



tionstafeln zusätzlich, wie weit es bis zur nächsten Haltestelle ist, liessen sich Menschen motivieren, statt zu warten auch mal ein Stück zu Fuss zurückzulegen.

Überholmanöver und Mittelinseln

Beim Überqueren der Brücke wird der Blick auf die Kunsthalle und das Bernische Historische Museum frei. Mein Heimweg führt mich weiter entlang der Thunstrasse zum Thunplatz durch das wunderschöne Kirchenfeldquartier. Auf der rechten Seite der Strasse befindet sich ein breites Trottoir. Hier muss ich mir allerdings als Fussgängerin den Platz mit den Velofahrenden teilen. Dies führt oft zu schwierigen und mühsamen Situationen. Ältere Menschen, aber auch kleinere Kinder erschrecken, wenn sie von einem Velo ohne Vorwarnung und mit geringem Abstand überholt werden.

Beim Kreisverkehr am Thunplatz überquere ich die Kirchenfeldstrasse auf dem Fussgängerstreifen. Zwar hat es in der Strassenmitte einen Verkehrsteiler – umgangssprachlich auch Mittelinsel genannt –, was grundsätzlich die Sicherheit älterer Menschen, aber auch von Kindern erhöht. Trotzdem fühle ich mich beim Queren dieser stark befahrenen Strasse unsicher. Stehe ich in der Mitte, fahren auf der linken Spur hinter mir Autos mit sehr hoher Geschwindigkeit. Die rechte Spur ist zweispurig; ich bin mir nie sicher, ob mich die Fahrerinnen und Fahrer in den heranbrausenden Autos auf der äusseren Spur auch wirklich sehen, wenn ich

auf dem Fussgängerstreifen laufe. Das evoziert gerade bei älteren Menschen mit eingeschränkter Reaktionsfähigkeit Unsicherheiten und Ängste.

Wurzeln und Gauner

Endlich auf der anderen Strassenseite angekommen, befinde ich mich am Rande des Dählhölzliwaldes. Am Waldrand gehe ich in Richtung Elfenauquartier und stosse auf das nächste Hindernis: Baumwurzeln haben den Asphalt an vielen Stellen aufgerissen – für ältere Menschen regelrechte Stolperfallen. Zwar teile ich mir auch hier den Weg mit den Velos, dafür ist der Weg am Waldrand entsprechend belebt. Gerade ältere Menschen wissen das zu schätzen, denn es nimmt ihnen die Furcht davor, Opfer eines Überfalls zu werden.

Der letzte Teil meines Heimwegs führt über einen schönen Fussweg. Es ist Platz genug, um den entgegenkommenden Velofahrerinnen und Velofahrern auszuweichen. Allerdings ist der Weg auf beiden Seiten stark abfallend. Es braucht eine gute Reaktionsfähigkeit und Sehschärfe, um nicht versehentlich abzuknicken und sich den Knöchel zu verletzen.

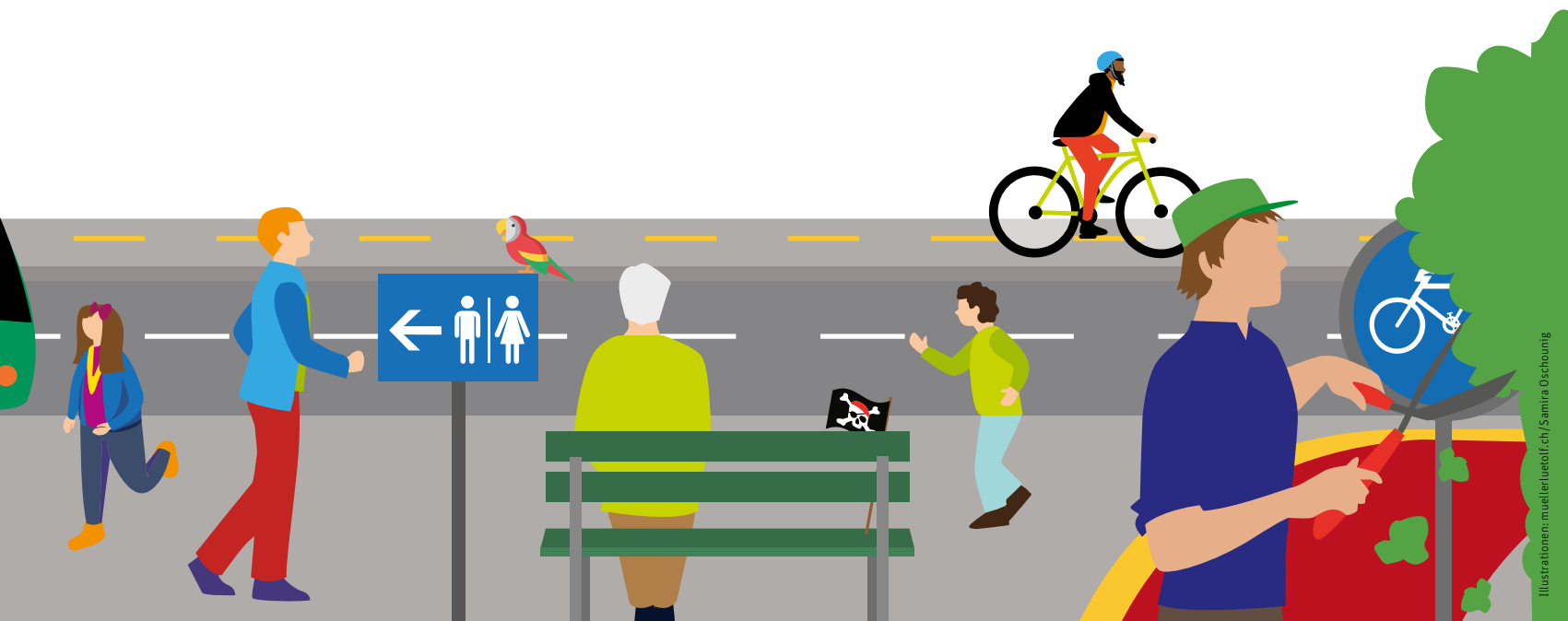
Wundermittel Bewegung

Es ist der ruhigste Moment auf meinem Heimweg und er lässt mir Zeit für ein paar Gedanken zum Thema. Die heutigen älteren Menschen mussten im Gegensatz zu früheren Generationen weniger körperlich anstrengende Arbeiten

ausführen. Daher ist regelmässige Bewegung, sei dies für den Einkauf, das Spazieren in der Natur, Velofahren, aber auch Krafttraining umso wichtiger geworden. Die Bewegung wirkt sich nicht nur positiv auf die Lebensqualität und das Wohlbefinden aus, sie schützt auch vor Krankheiten wie Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Übergewicht. Zusätzlich hilft Bewegung, um im Alter weniger pflegebedürftig zu werden und möglichst lange geistig fit zu bleiben.

Zu Hause angekommen, packe ich Früchte und Gemüse vom «Märit» aus und erfreue mich am eben erlebten, schönen und sonnigen Herbstspaziergang. Werde ich auch im höheren Alter diesen Samstagseinkauf weiterführen können? Mit Wegen, die auch auf die Bedürfnisse älterer Menschen Rücksicht nehmen, könnte ich auch in zwanzig Jahren meine Einkaufstradition aufrechterhalten. Und damit könnte ich am öffentlichen Leben teilhaben, meine sozialen Kontakte pflegen und Einsamkeit vorbeugen. Mit diesem Wunsch bin ich nicht allein: Laut Bundesamt für Statistik dürfte der Anteil der über 65-Jährigen in der Schweiz bis zum Jahr 2050 von heute 18,9 Prozent auf 25,6 Prozent ansteigen. ■

Edith Weber ist Anzeigeleiterin beim VCS Schweiz und ausgebildete Gerontologin. Sie ist täglich zu Fuss unterwegs und plädiert für velofreie Fusswege.



Was macht Strassen einladend?

Von Camille Marion

Gut sichtbare Fussgängerstreifen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, abgesenkte Trottoirs: Ausgehend von den Bedürfnissen der Kinder und alten Menschen führen die Mobilitätskonzepte des VCS zu Empfehlungen, die Lust darauf machen, sich zu Fuss fortzubewegen.

Auf dem Trottoir gehen zwei kleine Mädchen mit Rucksack und Leuchtgurt zur Schule. Ein paar Meter weiter überquert ein junges Paar den Fussgängerstreifen mit einem Kinderwagen, in dem ein Baby vor sich hin plappert. Sie kreuzen einen älteren Mann mit zögerndem Schritt, der sich auf einen Gehstock stützt. Die Ampel wechselt auf Rot, er hält an, um zu warten.

Diese banale Szene kann sich irgendwo abspielen, jeden Tag. Als Spielfeld oder Kampfzone ist die Strasse Mittelpunkt unserer Mobilität. Damit sich jede Nutzerin und jeder Nutzer im öffentlichen Raum sicher und angenehm fortbewegen kann, müssen die Bedürfnisse und Herausforderungen erkannt und bei der Gestaltung berücksichtigt werden.

In den letzten Jahrzehnten hat die Ausbreitung des Autos unsere Städte

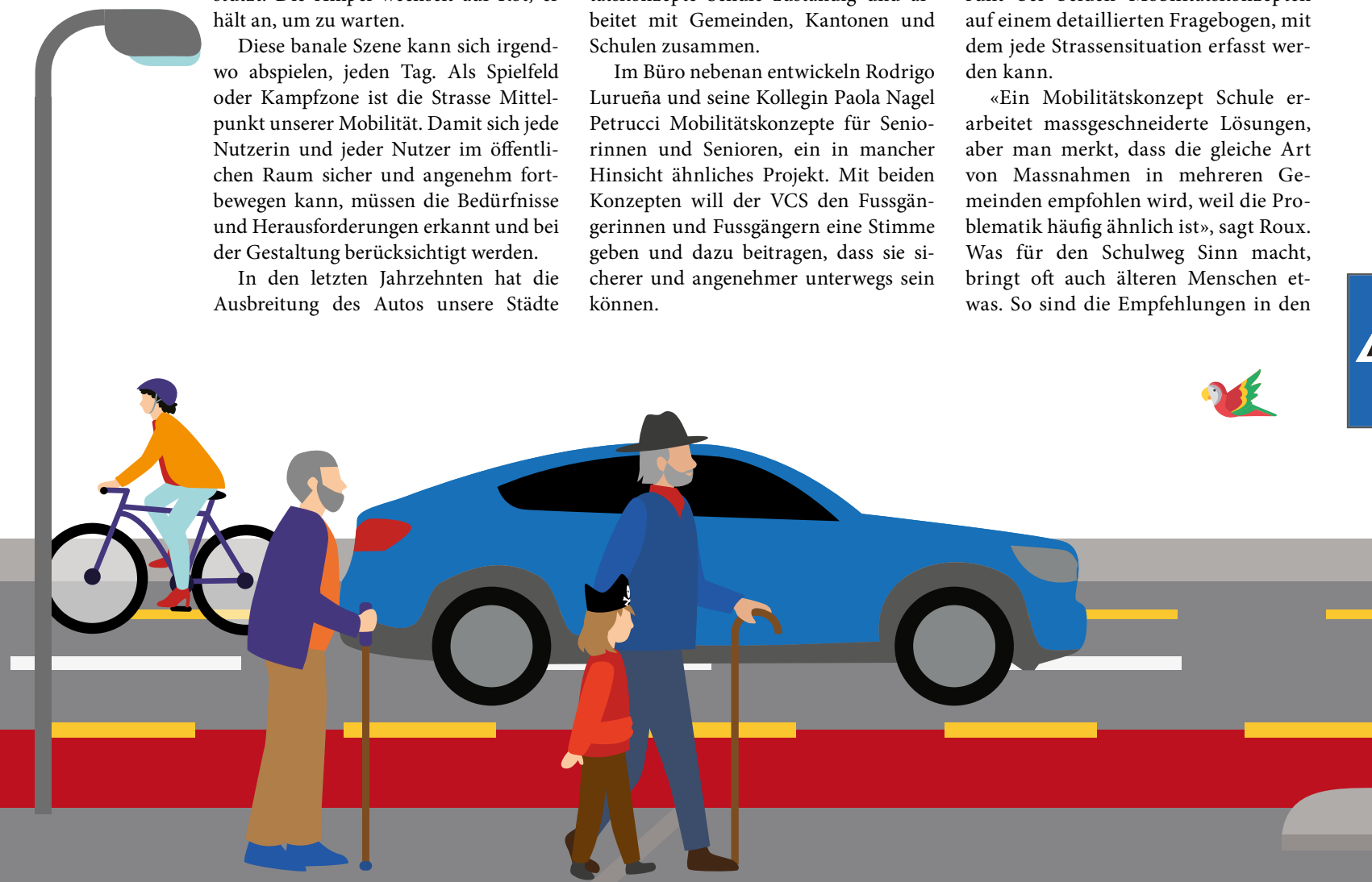
verändert und die Fussgängerinnen und Fussgänger an den Rand der Strasse gedrängt. «Wer zu Fuss geht, muss einen öffentlichen Raum zurückerobern, in dem viele immer grössere Fahrzeuge unterwegs sind», stellt Emilie Roux, Projektleiterin beim VCS, fest. Im «Bureau romand» in Genf ist sie für die Mobilitätskonzepte Schule zuständig und arbeitet mit Gemeinden, Kantonen und Schulen zusammen.

Im Büro nebenan entwickeln Rodrigo Lurueña und seine Kollegin Paola Nagel Petrucci Mobilitätskonzepte für Seniorinnen und Senioren, ein in mancher Hinsicht ähnliches Projekt. Mit beiden Konzepten will der VCS den Fussgängerinnen und Fussgängern eine Stimme geben und dazu beitragen, dass sie sicherer und angenehmer unterwegs sein können.

Alle profitieren von ...

Mit ihrem partizipativen Ansatz stellen die Mobilitätskonzepte die Betroffenen ins Zentrum. Sich auf Augenhöhe der Kinder begeben und mögliche Gefahren auf dem Schulweg erfassen oder verstehen, was ältere Menschen bremst oder sicherer macht: Das Vorgehen beruht bei beiden Mobilitätskonzepten auf einem detaillierten Fragebogen, mit dem jede Strassensituation erfasst werden kann.

«Ein Mobilitätskonzept Schule erarbeitet massgeschneiderte Lösungen, aber man merkt, dass die gleiche Art von Massnahmen in mehreren Gemeinden empfohlen wird, weil die Problematik häufig ähnlich ist», sagt Roux. Was für den Schulweg Sinn macht, bringt oft auch älteren Menschen etwas. So sind die Empfehlungen in den



Mobilitätskonzepten Schule oft identisch mit den Schlussfolgerungen der Mobilitätskonzepte für Seniorinnen und Senioren. «Zum Beispiel in Sachen Sichtbarkeit oder dem Miteinander mit anderen Verkehrsmitteln können die älteren Personen denselben Schwierigkeiten begegnen wie Kinder», bestätigt Lurueña.

... einem besseren Miteinander

Um die Fussgängermobilität zu fördern, muss der öffentliche Raum für alle gedacht werden. Wenn die Autofahrenden vom meisten Platz profitieren, sind Sicherheit und Komfort aller übrigen Nutzerinnen und Nutzer gefährdet.

Für Kinder ist es ebenso wie für Seniorinnen und Senioren manchmal schwierig, Distanzen und Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Rund um die Schulen und in den stark befahrenen Zonen ist mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 30 km/h eine Reduktion der Gefahren und des Autoverkehrs möglich. «Diese Massnahme lässt sich leicht umsetzen und erweist sich als sehr effizient», sagt Roux. «Bei gewissen Schulhäusern wird manchmal sogar ein Fahrverbot für die Zeiten eingeführt, in denen die Schule beginnt respektive zu Ende geht.» Das wird zum Beispiel bei der Vignettaz-Schule in Freiburg der Fall sein, für die der VCS ein Mobilitätskonzept Schule erarbeitet hat.

Wenn die Kinder zu Fuss zur Schule gehen können, eignen sie sich schrittweise Bewegungsfreiheit an. Bei älteren Menschen bedeutet es, dass sie eine wichtige Unabhängigkeit bewahren können.

Sehen und gesehen werden

In den letzten Jahren ist feststellbar, dass die älteren Menschen weniger unterwegs sind. Weil der öffentliche Raum ihnen kaum gerecht wird, aber auch, weil das Vertrauen fehlt. «Das mit dem Alter abnehmende Sehvermögen macht das Unterwegssein zu Fuss komplizierter», erklärt Lurueña. Bei den Empfehlungen achtet man deshalb auf die Höhe der Trottoirs und andere Hindernisse, ebenso auf die Qualität der öffentlichen Beleuchtung.

Personen, die zu Fuss unterwegs sind – welchen Alters auch immer –, brauchen freie Wege, durchgehende Trottoirs und gut sichtbare Querungsmöglichkeiten. «Ein Fussgängerstreifen lässt sich leicht sicherer machen, indem ein zu naher Parkplatz aufgehoben wird», führt Roux als Beispiel an. Das gleiche gilt für Trottoirs, auf die private Ausfahrten hinausführen. Es wird also auf eine möglichst gute Sichtbarkeit geachtet, indem zum Beispiel eine zu dichte Vegetation vermieden wird.

Mehr Selbständigkeit und mehr Freude

Mit seinen verschiedenen Projekten für die Fussgängermobilität verfolgt der VCS ein einheitliches Ziel: die Förderung der Selbständigkeit. Wenn die Kinder zu Fuss zur Schule gehen können, eignen sie sich schrittweise Bewegungsfreiheit an. Bei älteren Menschen bedeutet es, dass sie eine wichtige Unabhängigkeit bewahren können. In allen Fällen erlaubt es den Fussgängerinnen und Fussgängern, Bestandteil einer Stadt zu sein, die ständig in Bewegung ist. ■



«Das tut uns gut»

Von Nelly Jaggi

Es ist eine Erfolgsgeschichte: das Rufbustaxi EBuxi in Herzogenbuchsee. Die Fahrerinnen und Fahrer sind grösstenteils pensioniert und schätzen ihre sinnstiftende Arbeit – für ihr Dorf und für eine nachhaltige Mobilität.

Es gibt unzählige Projekte, deren Fundament das Engagement Freiwilliger ist. Dazu gehört das EBuxi in Herzogenbuchsee (BE): Das elektrisch betriebene Rufbustaxi wurde 2019 in Leben gerufen und ergänzt den öffentlichen Verkehr – täglich, von früh morgens bis nach Mitternacht. Inzwischen werden nebst Herzogenbuchsee, Nieder- und Oberönz in einem einjährigen Pilotbetrieb bis Oktober 2022 auch weitere Orte bedient.

Die Nachfrage ist gross und kann auch dank dem Einsatz von 40 Fahrerinnen und Fahrern gedeckt werden.

Chauffiert wird das EBuxi grösstenteils von Menschen im Ruhestand; sie machen drei Viertel der Fahrerinnen und Fahrer aus. Eine unter ihnen ist Elisabeth Flückiger: «Das EBuxi hat mich überzeugt. Ich kann etwas für andere Menschen, aber auch für mich selber tun.» Sie ist seit Beginn dabei und fährt regelmässig mindestens zwei Mal pro Woche, am liebsten die Frühschicht. Auch Franz Akermann ist ein

Fahrer der ersten Stunde: «Ich wollte etwas Neues kennenlernen und mich für eine nachhaltige Mobilität im Dorf einsetzen.»

Das EBuxi gehört zu den On-demand-Mobilitätsangeboten von mybuxi. Es gibt weder feste Haltestellen noch einen Fahrplan, einzig beim Bahnhof Herzogenbuchsee kann man spontan einsteigen. Wer eine Fahrt buchen will, macht das über die mybuxi-App. Das EBuxi – es bildet unter den mybuxi-Angeboten damit eine Ausnahme – kann auch telefonisch reserviert werden. «Wir haben ein iPad im Auto und buchen die Fahrt dann selber», erklärt Fahrerin Flückiger. Das Prinzip der mybuxi-Angebote ist das sogenannte Carpooling: Mehrere Fahrgäste mit der gleichen Route teilen das Fahrzeug. Die App berechnet dann die optimale Route.

Das Bedürfnis ist da

Zwar chauffiert das EBuxi viele ältere Menschen, die nicht oder nicht mehr Auto fahren. «Es gibt aber auch junge Menschen, die mit dem Zug kommen. Weil es in Herzogenbuchsee keinen Ortsbus gibt, sind sie froh über das Angebot», sagt Flückiger. Gerade während der

Frühschicht bringt sie ihre Fahrgäste oft zur Arbeit. Viele sind Stammfahrgäste: «Eine ältere Frau fahren wir zum Beispiel regelmässig zum Friseur.» Der ehemalige Schulleiter Akermann schätzt den Austausch mit den verschiedenen Menschen während seiner Fahrten: «Oft kommt es zu schönen Begegnungen mit ehemaligen Schülerinnen und Schülern.»

Dass das Bedürfnis nach einem solchen nachfragegesteuerten Mobilitätsangebot in Herzogenbuchsee besteht, wurde schnell klar: Bereits nach einem knappen Jahr Betriebszeit kam ein zweiter elektrisch betriebener Minivan dazu. Für Flückiger ist klar: «Man kann das EBuxi nicht mehr aus Herzogenbuchsee wegdenken.» Die Menschen seien positiv darauf eingestellt – egal, ob alt oder jung. «Man erhält viel Dankbarkeit. Das tut auch uns Fahrerinnen und Fahrern gut.» ■

www.ebuxi.ch
www.mybuxi.ch



Ein Gemeinschaftswerk

Natürlich stehen beim Pedibus die Kinder im Zentrum. Organisiert, unterstützt und gefördert wird er aber von einer ganzen Schar engagierter Menschen.

Von Camille Marion

«Ohne Eltern kann der Pedibus nicht funktionieren», sagt Corine Kibora, Projektverantwortliche beim VCS. Dank deren Initiative und mit deren Begleitung gehen Tag für Tag mehr als 3000 Kinder in der ganzen Schweiz mit dem «Schulbus auf Füssen» zur Schule. Kibora unterstützt vom VCS-Büro in Genf aus die fünf regionalen Koordinatorinnen, die ihrerseits direkten Kontakt zu den Eltern vor Ort haben.

Der Pedibus ist nicht bloss seit mehr als zwanzig Jahren unterwegs, er hat sich auch weiterentwickelt und diversifiziert. Auf manchen Linien begleiten nicht mehr ausschliesslich Eltern die Kinder zur Schule. In Freiburg und Gland (VD) etwa wurden zwei Mehrgenerationen-Pedibus-Linien gegründet: Seit einigen Jahren führen frisch Pensionierte den Zug der Schulkinder an.

Sportliche Patinnen und Paten

Gefördert wird der Pedibus über Sensibilisierungsarbeit vor allem in den Schulhäusern und auf Gemeindeebene. Um dem Projekt mehr Gewicht zu geben, arbeitet der VCS auch mit jungen Schweizer Sportlerinnen und Sportlern zusammen, die die Rolle von Pedibus-Patinnen und -Paten übernehmen. So hat die Skifahrerin Lara Gut-Behrami die Kinder 2019 anlässlich des 20-Jahr-Jubiläums begleitet. 2020 hat Tennis-Profi Timea Baccinszky im Waadtland die Fotoausstellung über den Schulweg eröffnet. Und im Tessin ist die 25-jährige Sprinterin Ajla Del Ponte seit 2019 Pedibus-Patin. ■



www.pedibus.ch

Drei Fragen an Ajla Del Ponte

Ajla Del Ponte, was bedeutet es für Sie, Pedibus-Patin zu sein?

Der Pedibus ist ein wichtiges Projekt, das mir sehr am Herzen liegt. Es fördert die Sicherheit der Kinder auf der Strasse, und es gibt den Eltern ein gutes Gefühl, wenn sie ihre Kinder in guten Händen wissen. Die Initiative ergibt sowohl für die Kinder als auch für die Eltern Sinn: Der Pedibus ist umweltfreundlich, unterhaltsam und gut für die Gesundheit. Für mich als Patin ist es immer eine grosse Freude, die Kinder im September am Internationalen Zu-Fuss-zur-Schule-Tag zu begleiten.

Wieso ist es wichtig, schon kleine Kinder zu Bewegung zu motivieren?

Körperliche Betätigung stimuliert die Dopamin- und Serotoninproduktion. Fühlt man sich körperlich fit, ist einem auch geistig wohl. Ich bin sicher, dass man auch besser lernt, wenn man zu Fuss zur Schule geht.

Sind Sie als Kind eigentlich zur Schule gerannt?

(Lacht) Nein! Als Kind wohnte ich in Bignasco und ging in Caveragno in die Primarschule. Wir wohnten etwas ausserhalb des Dorfs, ich hatte die Aufgabe, meinen kleinen Bruder heil zur Schule zu bringen. Ich erinnere mich daran, dass die Kantonsstrasse meinen Eltern Sorgen machte, aber es ging immer alles gut.



Velofahren und mehr

Von Nelly Jaggi

E-Bike-Fahren will geübt sein. Die Kurse «amusebike» richten sich insbesondere an ältere Velofahrende und kombinieren eine Ausfahrt mit technischen Übungen, wertvollen Tipps und einem gemütlichen Apéro.

Klingt simpel, braucht aber die richtige Technik und eine ordentliche Portion Mut: eine Vollbremsung mit dem E-Bike. Es ist nach einer kurzen Einführung und wenigen Metern Einfahren die erste Aufgabe für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des E-Bike-Kurses «amusebike». Spätestens beim dritten Anlauf klappt das Manöver bei den meisten und die Erkenntnis ist eindeutig: Bei einem

Tempo fordert auch routinierte Velofahrerinnen und Velofahrer», erklärt Christine Steinmann, Projektleiterin Verkehrssicherheit beim VCS Schweiz.

Üben und Sicherheit gewinnen

Im Rahmen einer gemeinsamen Ausfahrt kann der Umgang mit dem E-Bike geübt werden. Ausserdem erhalten Teilnehmende hilfreiche Tipps. In unse-

liche Motivationen ins Feld. «Vor einem halben Jahr hatte ich einen dummen Unfall und habe das Velofahren an den Nagel gehängt. Bis ich mir Mut zugesprochen und mich für den Kurs angemeldet habe», erzählt einer der älteren Teilnehmer. Über das Resultat ist er sehr glücklich: «Ich musste mich durchringen, wieder praktizieren und Sicherheit gewinnen. Das ist mir heute gelungen.» ■

Im Rahmen einer gemeinsamen Ausfahrt kann der Umgang mit dem E-Bike geübt werden.

gut gewarteten E-Bike mit Scheibenbremsen gelingt eine Vollbremsung problemlos. «Die Übung hat mir eindrücklich aufgezeigt, was es bedeutet, wenn plötzlich ein Mensch vor einem steht. Wie reagiere ich dann?», bilanziert eine Teilnehmerin.

Das Mobilitätsbüro «Rundum mobil» hat mit «amusebike» ein neues E-Bike-Kursformat ins Leben gerufen, das sich vornehmlich an ältere Menschen richtet, die (neu) per E-Bike unterwegs sind. «Das Fahrverhalten eines E-Bikes unterscheidet sich merklich vom Fahrverhalten eines normalen Velos – gerade das höhere

rem Fall gibt es eine attraktive und abwechslungsreiche Runde in der Berner Agglomeration. Es geht durch Wohnquartiere, über Velowege und schön angelegte Nebenstrassen – aber auch über vielbefahrene Hauptstrassen. Dem Begriff «amuse» im Kursnamen werden die Organisatorinnen und Organisatoren mit einem Apéro am Ende der Runde gerecht.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer führen unterschied-

E-Bike-Kurse «amusebike»

Getreu dem Motto «pedalen und geniessen» stehen bei den E-Bike-Kursen «amusebike» Geselligkeit und Bewegung im Vordergrund. Die Teilnahme ist kostenlos. Weitere Infos und Termine unter www.amusebike.ch



Erste Hilfe im Automatendschungel

Interview: Nelly Jaggi

Gut informiert mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs: Die Kurse «mobil sein & bleiben» vermitteln Seniorinnen und Senioren das nötige Wissen. Einer der Kursleiter ist Niklaus Fürer, Vorstandsmitglied der VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell.

Niklaus Fürer, welche Inhalte stehen in den Kursen «mobil sein & bleiben» im Fokus?

Ältere Menschen sollen den Zugang zur ÖV-Mobilität finden respektive behalten. Das erste Thema ist das Kennenlernen der Tarifstrukturen – Zonenbillette, nationale Billette, Abonnemente – und das Bedienen der unterschiedlichen Billettautomaten. Wir beantworten auch Fragen zu den Möglichkeiten, mit dem Smartphone Fahrpläne abzufragen und Tickets zu kaufen. Das zweite ist das sichere Busfahren: Welche Sicherheitssysteme gibt es bei den Bustüren, welche Hilfsmittel gibt es für Menschen mit Rollatoren oder Rollstühlen. Das dritte Thema ist die Unfallprävention im Strassenverkehr – als Fussgänger und als Velofahrerin.

Im praktischen Teil vermitteln Experten der SBB, der örtlichen Busbetriebe und der Polizei den Gruppen Tipps am Billettautomaten, unfall- und sturzfreies Busfahren und Verhalten im Strassenverkehr.

Wer nimmt an den Kursen teil?

Es sind interessierte und neugierige Menschen, die noch möglichst lange selbständig und unabhängig im ÖV unterwegs sein wollen. Oft stehen sie vor dem Schritt, den Führerschein abzugeben, und wollen sich darauf vorbereiten, mobil zu bleiben.

Was sind die grössten Hürden für ältere Menschen bei der ÖV-Nutzung?

Das Lösen des Billetts: Sie haben grossen Respekt vor diesen Automaten, weil für sie die Bedienoberflächen nicht verständlich und die Tarifstrukturen kompliziert sind. Viele scheitern schon daran, einen Fahrplan zu finden, da er fast nur noch digital verfügbar ist. Beratung an bedienten Schaltern fehlt vielerorts. Einige kommen bereits gut mit der SBB-App zurecht, aber das sind nur wenige. Dazu gibt es aber separate Kurse, welche die SBB anbieten.

Welche Ratschläge geben Sie punkto sicheres Busfahren?

Einsteigen und sich möglichst rasch hinsetzen statt durch den Bus zu laufen, nur weil vorne der schönste Platz frei ist. Rückwärtsfahren ist am

sichersten, falls der Bus abrupt bremsen muss und erst aufstehen, wenn der Bus ganz stillsteht. Zudem gibt es spezielle Bedienknöpfe, welche das Fahrpersonal darauf aufmerksam machen, dass man zum Ein- oder Aussteigen länger hat oder die Zugangsrampe benötigt.

Welche Tipps erhalten die Teilnehmenden von der Polizei zum Verhalten im Strassenverkehr?

Da geht es in erster Linie um die Begegnung zwischen Autofahrenden und Zufuss-Gehenden: Habe ich Vortritt auf dem Fussgängerstreifen? Hat mich der Autofahrer wahrgenommen? Tipps gibt es auch zur Sichtbarkeit durch helle Kleidung oder zum richtigen Einschätzen der Geschwindigkeit von Fahrzeugen und Velofahrenden.

Welche Rolle übernimmt der VCS bei der Kursorganisation?

Ich organisiere die Kurslokale, biete die Referierenden auf und moderiere die Kurse. Sie finden meist bei der Pro Senectute statt und erscheinen in deren Kursangebot. Ich passe die Kurspräsentation von «rundum mobil» den örtlichen Gegebenheiten an, vermittele sie an die Referenten und verfasse Medienmitteilungen für die Tagespresse. Am Kurs nutze ich auch die Gelegenheit für den VCS zu werben. ■

Einen Kurs besuchen?

Die Kurse «mobil sein & bleiben» werden vom Büro «rundum mobil» konzipiert, von nationalen Partnern unterstützt und von den VCS-Sektionen durchgeführt.

Die Teilnahme ist kostenlos.

Alle Orte und Termine unter www.mobilsein.ch

