

Die Stadtzürcher Sozialdemokraten  
setzen Hoffnungen in den Freisinn SEITE 15Die Strasse Uster West  
wird wahrscheinlich nicht gebaut SEITE 15

# Für Gemeinden lohnt es sich, Alterswohnen zu fördern

Der «Gemeinschaftshof» in Niederweningen ist auch für Fachleute ein Vorzeigebispiel für Menschen ab 60

Weniger Haushalt, mehr soziale Kontakte. So stellen sich viele das ideale Leben im Alter vor. Doch die allermeisten über 65-Jährigen in der Schweiz leben in grossen Wohnungen, ohne Lift und häufig isoliert. Was können die Gemeinden tun?

DOROTHEE VÖGELI

Dolly Rebsamen wollte mit dem Autofahren aufhören, bevor etwas passiert. Aber der Entscheid fiel der 86-Jährigen schwer: Für grössere Einkäufe war sie auf ein Fahrzeug angewiesen. Denn ihr Einfamilienhaus, das sie seit längerem allein bewohnte, befand sich etwas ausserhalb ihrer Wohngemeinde Niederweningen. Doch sie hatte Glück: Mitten im Dorf waren 15 altersgerechte Mietwohnungen bezugsbereit. «Jetzt oder nie», sagte sie sich. Seit zwei Jahren lebt sie in einer 2,5-Zimmer-Wohnung im neu erbauten «Gemeinschaftshof».

## Zum Glück gibt es auch Jüngere

Hier haben sich hauptsächlich Menschen über 60 eingerichtet, die allesamt mit weniger Wohnfläche auskommen als vorher. Dafür haben sie einen entscheidenden Mehrwert gewonnen: Sie sind in eine Gemeinschaft eingebettet, die sich gegenseitig mit kleinen Hilfestellungen im Alltag unterstützt. Und sie können Kontakte knüpfen zum Dorf: Ein auch altersmässig durchmischter Verein betreibt einen Gemeinschaftsraum. Er ist ein öffentlicher Treffpunkt geworden, wo Dolly Rebsamen immer wieder alte Bekannte trifft. Seit ihren beiden Stürzen kann sie nicht mehr im Bistro mithelfen. «Zum Glück gibt es auch Jüngere», sagt sie. Nein, Heimweh nach ihrem Haus mit dem grossen Garten habe sie nicht mehr. Sie hätte es ja allein ohnehin nicht mehr geschafft. Jetzt wohnt eine Familie dort.

Urs Bürchler, der frühere FDP-Gemeindepräsident von Niederweningen,

«Wenn Senioren mit geringem Einkommen ins Heim müssen, fallen sie der Gemeinde finanziell zur Last.»

Urs Bürchler  
Ex-FDP-Gemeindepräsident  
von Niederweningen

war die treibende Kraft bei der Entwicklung des Projekts. «Das zivile Engagement funktioniert hervorragend. Das hätte ich mir nie träumen lassen», sagt er. Für Fachorganisationen wie die Age-Stiftung, die in der ganzen Schweiz zukunftsweisende Alterswohnkonzepte sucht und fördert, ist die Genossenschaft Gemeinschaftshof ein Vorzeigeprojekt. Und im kürzlich publizierten Handbuch des Kantons Aargau «Wohnen im Alter für Gemeinden» ist sie unter den Praxisbeispielen zu finden, die andere kleinere und mittelgrosse Kommunen animieren sollen, eigene Altersprojekte zu entwickeln. Solche sind tatsächlich das Gebot der Stunde: 2016 lebten in der Schweiz 1,5 Millionen Personen, die über 65 Jahre alt sind, die meisten bei guter Gesundheit. Gemäss den kürzlich publi-



Dolly Rebsamen lebte bis vor kurzem in einem Einfamilienhaus an der Peripherie, nun wohnt sie mitten im Dorf.

NATHALIE TAIANA / NZZ

zierten Szenarien des Bundesamts für Statistik wird diese Altersgruppe bis 2045 über 2,7 Millionen Personen umfassen; der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung dürfte also innert 30 Jahren von 18 auf 27 Prozent ansteigen.

Derzeit leben nur 4 Prozent der über 65-Jährigen in einem Pflegeheim. 96 Prozent bewohnen durchschnittlich vier Zimmer, die allermeisten allein oder als Paar. Wie das Bundesamt für Statistik festhält, bleiben viele ältere Menschen auch nach dem Auszug ihrer Kinder in der angestammten Wohnung. Nicht nur, weil sie ungern den Ort verlassen, wo sie den Grossteil ihres Lebens verbracht haben, sondern auch aus finanziellen Gründen: Fürs Wohnen geben die über 65-Jährigen durchschnittlich 1187 Franken pro Monat aus – Alterswohnungen sind meist teurer. Vierterorts fehlen sie gänzlich.

## Wohnungen für den Mittelstand

Als Finanzvorstand war Urs Bürchler mit rasant steigenden Ergänzungsleistungen konfrontiert. Bereits damals hatte er Ideen vor Augen, mit denen sich der Eintritt älterer Einwohner ins Pflegeheim verzögern oder ganz verhindern lässt. «Ein Ort, der mit Unterstützung der Spitex und von Nachbarschaftshilfen die Eigenverantwortung fördert, hält länger gesund», ist er überzeugt. Die Argumentation des 72-jährigen Ex-Bankers ist pragmatisch: «Wenn Senioren mit geringem Einkommen und Vermögen ins Heim müssen, fallen sie der Gemeinde finanziell zur Last. Erhalten sie in einer günstigen Wohnung Hilfestellungen, ist das für die Kommune ein Gewinn. Die Zielgruppe des Gemeinschaftshofs ist deshalb der Mittelstand. Die günstigste 2,5-Zimmer-Wohnung kostet monatlich 1089 Franken.

Von Anfang an war die Gemeinde mit im Boot der Privatinitiative. Finanziert wurde das 7-Millionen-Projekt mit Genossenschaftsanteilscheinen, Spenden und Darlehen, die Gemeindeversammlung bewilligte einen zinslosen Kredit. Die Behörden hielten sich aber aus der Projektleitung heraus. Bürchler ist überzeugt, dass deshalb die budgetierten

Kosten sogar unterschritten werden konnten. Mit der Gesellschaftsform hat er keine Mühe, obwohl er sich klar bürgerlich positioniert: «Auch eine Genossenschaft ist privatwirtschaftlich geführt. Aber sie lässt sich besser verkaufen, weil sie den Ruf hat, sozial und nicht kommerziell ausgerichtet zu sein», sagt er.

## Anreize für Investoren schaffen

Der Gemeinschaftshof ist eine von vielen Möglichkeiten, wie die Kommunen für mehr Wohnraum im Alter sorgen können. Sie können das Thema auch in die Zonenplanung einbringen und Anreize geben. Zum Beispiel in bestimmten Zonen ein zusätzliches Stockwerk und mehr Ausnützung erlauben, wenn Kriterien wie ein Anteil Alterswohnungen, ein Anteil günstiger Wohnungen oder öffentlicher Nutzungen erfüllt sind. So könnten Investoren dazu gebracht werden, im Rahmen von Grossüberbauungen auch kleine Wohnungen für ältere Menschen zu schaffen.

Es ist zwar aufwendiger, Planungsgrundlagen festzulegen, zu denen auch das Kriterium gehören kann, auf jeder Etage Familien- und Kleinwohnungen klug zu kombinieren oder im Aussenraum Bereiche für ältere Menschen vorzusehen. Aus Sicht der Fachleute steht aber der zusätzliche Aufwand in keinem Verhältnis zum grossen volkswirtschaftlichen Nutzen: «Wenn eine einzige Person dadurch ein paar Wochen später ins Pflegeheim muss, ist der Aufwand schon amortisiert», heisst es im Handbuch zum Alterswohnen.

Schweizweit bereits weit gediehen ist der Bau von Alterswohnungen in der Nähe von Pflegeheimen. Solche sind besonders attraktiv, weil die Bewohner von den Betreuungs- und Pflegedienstleistungen des Heims profitieren können. Mit einem intelligenten Konzept können auch derartige Alterswohnungen günstig sein. In seinem eben erschienenen Buch mit dem Titel «Wohnen in jedem Alter» zeigt das Architekturbüro Bob Gysin Partner am Beispiel des städtischen Alterszentrums Kehl in Baden auf, wie sich das bewerkstelligen lässt.

An der Stelle eines Hochhauses von 1964 entstanden neben dem Badener Alterszentrum zwei neue Wohnhäuser mit 52 modernen 1,5- bis 3,5-Zimmer-Wohnungen. Ein Wohngebäude von 1964 blieb jedoch erhalten. Darin befinden sich besonders günstige 1,5- bis 2-Zimmer-Wohnungen. Eine gedeckte Passage verbindet sie mit den Neubauten und den Gemeinschaftsräumen. Mit Wintergärten, Waschküchen und Aufenthaltsnischen schaffen die Architekten Möglichkeiten für den sozialen Austausch der Bewohnerinnen und Bewohner, die alle in Einpersonenhaushalten leben.

## Getrenntes zusammenbringen

In ihrer Publikation plädieren Bob Gysin und Partner dafür, das Alterszentrum auch als Quartierzentrum zu verstehen. Ein Beispiel ist die Institution Tägerhalde in Küsnacht, in deren Erdgeschoss sich ein Restaurant, ein Mehrzweckraum, eine Bibliothek oder auch ein Coiffeur befinden. «Für Gemeinden mit schwindenden öffentlichen Dienstleistungen zeigt sich hier beispielhaft, wie ein Alterszentrum diese Lücke füllen kann», schreiben die Architekten. Für die Fachleute ist es das Gebot der Stunde, Dinge wieder zu mischen und neu zu kombinieren, die in den letzten Jahrzehnten strikt getrennt worden sind. Im Mischen der Generationen, im Verbinden von öffentlichen und privaten Angeboten steckt ihres Erachtens ein enormes Potenzial.

Eine grosse Herausforderung bleibt die Tatsache, dass sich die Grenzen zwischen privater Wohnform mit ambulanter Pflege und dem Pflegeheim mit stationärer Pflege zwar aufgelöst haben, die Finanzierung aber aus unterschiedlichen Kassen erfolgt. Sie verunmöglicht die von allen Fachleuten geforderte Durchlässigkeit und setzt auch falsche Anreize: Hilfestellungen im häuslichen Alltag werden nur begrenzt koordiniert und finanziert. Wer zuverlässige Unterstützung braucht, erhält diese im Pflegeheim als Rundumbetreuung. Das ist weder für die älteren Menschen selbst noch für die Gemeindekassen eine zukunftstaugliche Lösung.

## Flixbus in der Bredouille

Tödlicher Unfall in Zürich

vö./gho. · Auf dem Carparkplatz beim Zürcher Landesmuseum herrscht am Sonntagmorgen geschäftiges Treiben. Gepäckstücke werden in den Fernbussen verstaut, Menschen umarmen sich zum Abschied. Die allerwenigsten haben vom schweren Unfall auf der Sihlhochstrasse erfahren, bei dem kurz nach vier Uhr morgens eine Passagierin aus Italien umgekommen ist und viele verletzt worden sind. «Zum Glück wissen das die Leute nicht», sagt eine Deutsche, die im Begriff ist, in einen Flixbus nach München zu steigen. Sie selber ist guten Mutes: «Die Strassen sind nicht mehr vereist», hält sie fest.

## Eine gefährliche Stelle

Der verunfallte Car der Flixbusflotte, der zwischen Genua und Düsseldorf unterwegs war, hätte in Zürich einen Zwischenhalt einlegen sollen. Ob er tatsächlich wegen prekärer Strassenverhältnisse ins Schleudern geriet, ist momentan Gegenstand der Ermittlungen. Dazu gehört ebenso die Frage, ob das Gefährt wintertauglich war und ob die Fahrer die vorgeschriebenen Ruhephasen eingehalten haben. Klar ist bis jetzt, dass der Reisebus auf der abwärts führenden Rampe der Sihlhochstrasse ins Schlingern kam und in die Begrenzungsmauer eines nie fertig gebauten Autobahnstücks prallte. Das Relikt des einst geplanten «Expressstrassen-Ypsilons» befindet sich in über zehn Metern Höhe. 2016 hatte ein Lastwagen die Mauer am Brückeneck durchschlagen und war in die Sihl gestürzt. Wäre es also nicht angezeigt, diese offenbar gefährliche Stelle sicherheitstechnisch zu verbessern?

Laut Rebecca Tilen, Pressesprecherin der Kantonspolizei Zürich, lässt sich diese Frage momentan nicht beantworten. «Wir wissen nicht, ob zum Beispiel eine andere Signalisation den Unfall verhindert hätte», sagt sie. Momentan konzentriert man sich auf die umfassende Spurensicherung und auf Befragungen. Der grösste Teil der Fahrgäste stammt aus Italien, eine Person aus der Schweiz. Beide Chauffeure sind schwer verletzt worden. Bis am Abend konnten 22 der 50 Passagiere das Spital verlassen.

## Flixbus verteidigt sich

Die Sicherheit der Fahrgäste und der Chauffeure habe für das Unternehmen höchste Priorität, teilte Flixbus auf Anfrage mit. Weil der eingesetzte Bus nicht Teil der Flixbus-Flotte, sondern ein Ersatzbus gewesen sei, lägen noch nicht alle Daten vor. Wie die Pressestelle weiter festhält, müssen sämtliche für Flixbus eingesetzten Fahrzeuge Sicherheitsanforderungen erfüllen, die über die gesetzlichen Bestimmungen hinausgehen.

Der Aufstieg des Unternehmens Flixbus zum Marktführer im Bereich der Fernbusse in Deutschland war stets von Kritik begleitet. Im Jahr 2013 fiel das Monopol der Deutschen Bahn auf Fernstrecken von über 50 Kilometern Länge, und Privatfirmen wie Flixbus nutzten die Chance, um vor allem der Bahn im Fernverkehr Konkurrenz zu machen. Kritiker werfen dem Unternehmen vor, durch schlechte Arbeitsbedingungen der Fahrer und durch mangelhafte Sicherheit die Kosten zu drücken. Zum Geschäftsmodell gehört, dass die Firma mit Partnerunternehmen zusammenarbeitet, welche die Fahrzeuge und die Fahrer stellen. Flixbus widersetzt sich der Kritik.

Das deutsche Statistische Bundesamt zeigt, dass die Zahl verunglückter Passagiere von Bussen in Verkehrsunfällen zwischen 1993 und 1996 gesunken ist. Bei dieser Statistik sind Nah- und Fernlinienbusse enthalten. Fernbusse haben durch günstige Angebote wie von Flixbus in den vergangenen Jahren einen starken Anstieg an Passagieren erlebt. Dabei stehen die Fernlinienbusse in Konkurrenz zu Bahn, Billigfluggesellschaften und zum Auto.