

Verkehrsinfrastruktur für eine alternde Gesellschaft

Darstellung des Problems

Von 82 Mio. Einwohnern, die 2009 in Deutschland lebten, waren 16,7 Mio. 65 Jahre alt oder älter (20 %). Aufgrund der weiter steigenden Lebenserwartung wird 2035 etwa jeder dritte Bundesbürger 65 Jahre oder älter sein. Das bedeutet, dass mehr ältere Menschen aktiv am Straßenverkehr teilnehmen werden. Die Mobilitätsbedürfnisse und die tatsächliche Mobilität verändern sich. Durch die zunehmende Verkehrsteilnahme älterer Menschen wandeln sich die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur, die i.d.R. für diese Altersgruppe nicht ausreichend berücksichtigt werden.

Senioren nutzen das Fahrrad so häufig wie den Pkw. Ab dem 75. Lebensjahr steigt das Unfallrisiko bei Pkw-Fahrern deutlich an; besonders an Knotenpunkten kommt es zu Konfliktsituationen. Mit zunehmendem Alter wird auf Fahrrad und Pkw mehr und mehr verzichtet. Wege zu Fuß oder der ÖPNV gewinnen an Bedeutung. Besonders unsicher fühlen sich ältere Verkehrsteilnehmer als Fußgänger und Radfahrer.

Der demografische Wandel spiegelt sich im Unfallgeschehen wieder. 2009 wurden auf Deutschlands Straßen 4.152 Menschen getötet. 1.104 davon waren 65 Jahre alt oder älter. Das heißt, obwohl Senioren nur einen Anteil von 20 % an der Bevölkerung haben, war jedes vierte Verkehrsoffer 65 Jahre alt oder älter. Alarmierend ist die Tatsache, dass die Hälfte der im Straßenverkehr getöteten Radfahrer (231 von 462) und Fußgänger (335 von 591) 65 Jahre alt oder älter waren.

Position Landesverkehrswacht

Der Verkehrsraum ist den Bedürfnissen der immer älter werdenden Gesellschaft anzupassen. Dazu sind die Belange von Senioren bei der Anwendung aller bestehenden und zukünftigen Richtlinien zur Gestaltung des Verkehrsraumes konsequent zu berücksichtigen.

gen. Richtungsweisend ist die Anwendung der Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die dazu beitragen soll, den Straßenraum so zu gestalten, dass er für ältere Menschen leicht zugänglich ist und von ihnen sicher und selbstständig genutzt werden kann.

Begründung

Es sind dringend Maßnahmen umzusetzen, die die Verkehrsraumgestaltung in Zukunft mehr auf die Bedürfnisse einer alternden Gesellschaft ausrichten. Geeignete Maßnahmen können sowohl die Schaffung eines konflikt- und barrierefreien Verkehrsraumes sein, der nicht nur Mobilitätseingeschränkten eine sichere Teilnahme im Straßenverkehr ermöglicht, sondern Vorteile für alle Fußgänger und Radfahrer bringt, als auch eine standardisierte Knotenpunktgestaltung sein, die keine Missdeutungen insbesondere bei älteren Verkehrsteilnehmern zulässt.

Weiterführende Informationen

Statistisches Bundesamt (Verkehrsunfälle 2009)
Hinweise f. barrierefreie Verkehrsanlagen, FGSV
Ergebnisse der „4. Internationale Verkehrstage“ der Bergischen Universität Wuppertal
„Mobilität und Verkehr“ Bd. 1, Eugen-Otto-Butz-Stiftung
„Barrierefreiheit im Straßenverkehr“, Landesbetrieb Straßenbau, Nordrhein-Westfalen
DVR-Vorstandsbeschluss vom 26.10.2010

Kontakt

Susanne Osing
0511-35772681
osing@landesverkehrswacht.de