

## **Verkehrsinfrastruktur für eine alternde Gesellschaft**

Beschluss des DVR-Vorstands vom 26.10.2010 auf der Basis der Empfehlung des Ausschusses Verkehrstechnik

### **Erläuterung**

Von 82 Millionen Einwohnern, die 2009 in Deutschland lebten, waren 16,7 Millionen Menschen 65 Jahre oder älter. Damit ist ein Fünftel der deutschen Bevölkerung bereits heute 65 Jahre alt oder älter. Aufgrund der weiter steigenden Lebenserwartung und der starken Jahrgänge, die in den nächsten Jahren in die Gruppe der über 65-Jährigen hineinwachsen werden, wird im Jahr 2035 etwa jeder dritte Bundesbürger 65 Jahre alt oder älter sein. Diese Entwicklung bedeutet, dass in Zukunft mehr ältere Menschen aktiv am Straßenverkehr teilnehmen werden als es noch heute der Fall ist. Damit werden sich die Mobilitätsbedürfnisse und die tatsächliche Mobilität verändern. Durch die zunehmende Verkehrsteilnahme älterer Menschen wandeln sich auch die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Ältere Menschen haben spezifische Ansprüche an die Verkehrsraumgestaltung, die in der Regel nicht ausreichend berücksichtigt werden.

Die Mehrheit der über 65-Jährigen ist weder pflege- noch hilfsbedürftig und will sozial aktiv das Leben gestalten und vor allem mobil sein. Untersuchungen zeigen, dass Senioren das Fahrrad genauso häufig nutzen wie den Pkw. Erst ab dem 75. Lebensjahr steigt das Unfallrisiko bei Pkw-Fahrern deutlich an, wobei insbesondere an Knotenpunkten Konfliktsituationen auftreten. Mit zunehmendem Alter wird jedoch auf Fahrrad und Pkw mehr und mehr verzichtet. Wege zu Fuß oder öffentliche Verkehrsmittel gewinnen an Bedeutung. Besonders unsicher fühlen sich ältere Verkehrsteilnehmer als Fußgänger und Radfahrer. Dies entspricht dem realen Unfallgeschehen.

Der demografische Wandel lässt bereits heute Tendenzen im Unfallgeschehen auf Deutschlands Straßen erkennen. Im Jahr 2009 wurden 4152 Menschen getötet. 1104 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.

### **Erfordernisse für eine generationengerechte Verkehrsinfrastruktur**

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.

## **Beschluss**

Der Verkehrsraum ist den Bedürfnissen der immer älter werdenden Gesellschaft anzupassen. Dazu sind generell die Belange von Senioren bei der Anwendung aller bestehenden und zukünftigen Richtlinien konsequent zu berücksichtigen. Als richtungsweisend wird die Anwendung der Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) empfohlen. Die H BVA sollen dazu beitragen, den Straßenraum so zu gestalten, dass er für ältere Menschen leicht zugänglich ist und von ihnen sicher und selbstständig genutzt werden kann. Sie enthalten allgemeine Planungs- und Gestaltungsgrundsätze und Kriterien zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen sowie konkrete, praktische Beispiele für die Gestaltung unterschiedlicher Verkehrsanlagen. Die Hinweise sollen Verkehrs-, Stadt- und Raumplaner sowie Entscheidungsträger und Mobilitätsanbieter dabei unterstützen, bei Bestandsveränderungen bzw. bei Neu-Projekten die Bedürfnisse älterer Menschen zu berücksichtigen und dabei rationale und effektive Entscheidungen zu treffen. Auf Landesebene sollten zudem Planungseleitfäden für die konkrete Umsetzung der Empfehlungen der H BVA im Sinne einer weitestgehenden Vereinheitlichung erstellt werden.

Wertvolle Hilfestellung geben auch bereits erschienene Veröffentlichungen. Beispielhaft werden hier genannt der Leitfaden „Mobilität und Verkehr, Band 1: Empfehlungen zur Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenraum“, Eugen-Otto-Butz-Stiftung, oder der Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenverkehr“, Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen.

## **Quellen**

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), FGSV
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehrsunfälle 2009
- Ergebnisse der „4. Internationale Verkehrstage“ der Bergischen Universität Wuppertal
- Leitfaden „Mobilität und Verkehr“ Band 1, Herausgeber: Eugen-Otto-Butz-Stiftung
- Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenverkehr“, Herausgeber: Landesbetrieb Straßenbau, Nordrhein-Westfalen

Für den Vorstand:

gez.

Dr. Walter Eichendorf  
Präsident