

Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach

Dipl.-Ing. Dirk Boenke

Die demographische Entwicklung war für die Eugen-Otto-Butz-Stiftung Anlass, ein Forschungsprojekt zur Untersuchung der Straßenraumgestaltung in Auftrag zu geben. Die Bearbeitung erfolgt durch das Lehr- und Forschungsgebiet SVPT Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik der Bergischen Universität Wuppertal sowie das Beratungsunternehmen NEUMANN-CONSULT - Stadt- und Regionalentwicklung/Barrierefreies Gestalten in Münster. Begleitet wird das Projekt zudem von der Forschungsstelle Mensch-Verkehr am Institut ASER e. V., Wuppertal sowie einem Verkehrspsychologen. Ziel ist die Erstellung eines Leitfadens zur altengerechten Mobilität im Straßenraum. Das Projekt läuft 2 Jahre und soll im Sommer 2006 abgeschlossen sein.

Ausgangspunkt für die Durchführung des Projektes war die Auswertung zahlreicher Sicherheitsaudits, die im Rahmen von Auditorenschulungen am LuFG SVPT durchgeführt wurden. Dabei ließ sich feststellen, dass sich bei der Planung von Straßenverkehrsanlagen auf dem Weg bis zur baulichen Umsetzung zahlreiche Defizite ergeben. Diese Defizite in der Straßenraumgestaltung gehen in vielen Fällen zu Lasten der schwächeren Verkehrsteilnehmer, nämlich Kindern und älteren Menschen.

Im Rahmen des Projektes sollten folgende zwei Hauptziele untersucht werden:

- Was sind die Anforderungen älterer Menschen an die Straßenraum- und Umfeldgestaltung und
- inwieweit werden die Belange älterer Menschen in der Planungspraxis berücksichtigt?

Betrachtet wurden dabei die Ansprüche der Senioren, wenn sie ihre Wege mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Pkw, Motorrad, Fahrrad, ÖPNV sowie zu Fuß gehen) zurücklegen. Besondere Berücksichtigung fanden die mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmer.

In den drei sehr unterschiedlichen Beispielstädten Lüdinghausen, Siegen und Gelsenkirchen wurden zur Ermittlung der Bedürfnisse und Probleme älterer Menschen Befragungen, Fokusrunden, Wegekettenprotokolle sowie Unfallanalysen der Gruppe 65plus eingesetzt. Ergebnisse waren konkrete Hinweise auf Mobilitätshemmnisse älterer Menschen. In „Problemräumen“ wurden typische Schwierigkeiten beispielsweise mit komplexen Verkehrssituationen an Knotenpunkten, fehlenden Kontrasten bei Platzgestaltungen oder unangepassten Geschwindigkeiten bei Querungsbedarf erfasst.

Die Befragung ergab ein nach den Altersgruppen differenziertes Bild. Insgesamt war die Tendenz zu beobachten, dass ältere Jahrgänge kein ausgeprägtes Problembewusstsein bei ihrer Fortbewegung im Verkehrsraum hatten. Sie schrieben auftretende Schwierigkeiten, z. B. die Bewältigung eines Bordsteins mit einer Gehhilfe, eher sich selbst zu. Bei den jüngeren Jahrgängen war hingegen die Forderung nach einer Anpassung des Verkehrsraums an ihre Bedürfnisse abzulesen. Zu-

dem wurde klar, dass soziale Sicherheit sowie mangelnde Rücksicht anderer Verkehrsteilnehmer wichtige Komponenten für Senioren sind.

In allen drei Untersuchungsstädten wurden Fokusrunden mit Beteiligung älterer Menschen und Interessenvertretern durchgeführt. Dabei handelte es sich um freie Diskussionsrunden, die von einem Verkehrspsychologen geleitet wurden. In diesen Runden konnten Defizite aus Sicht der älteren Menschen bei der Fortbewegung mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln herausgearbeitet werden. Wie bereits in der Befragung, ergaben sich konkrete Hinweise auf Mobilitätshemmnisse der älteren Menschen, die im Zusammenhang mit sozialer Sicherheit stehen (z. B. Angsträume). Vermisst wurde z. B. der „Schutzmann um die Ecke“ als Ansprechpartner oder der Schaffner in öffentlichen Verkehrsmitteln. Angesprochen wurde zudem in allen Fällen die defizitäre und mangelbehaftete Ausstattung der Städte mit öffentlichen Toiletten.

Die Unfallauswertung ergab, dass ältere Kraftfahrer oft bei Ein- und Abbiegevorgängen an Knotenpunkten verunfallen. Als häufigste Konfliktsituation stellte sich das Linksabbiegen an Lichtsignalanlagen heraus, an denen Linksabbieger und entgegenkommender Geradeausverkehr gleichzeitig „Grün“ erhalten. Bei Radfahrern kommen Fahrurfälle dazu, die häufig durch Defizite in der Gestaltung oder dem Zustand der Radverkehrsanlage begünstigt worden sind. Ältere Fußgänger verunglücken in den meisten Fällen beim Queren der Straße.

In den drei ursprünglichen Untersuchungsstädten wurden aus den gesammelten Unfalldaten Unfalltypensteckkarten erstellt, um das Unfallgeschehen der Senioren zu visualisieren und Unfallhäufungspunkte zu erkennen. Diese sollten einer näheren Untersuchung unterzogen werden, um mögliche Defizite im Verkehrsraum identifizieren zu können, die einen Einfluss auf die Entstehung der Konfliktsituation haben. In der Großstadt fielen die zahlreichen Fußgängerunfälle auf, die sich häufig an teils mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen ereigneten.

Der Vergleich der Befragungen mit den Unfalluntersuchungen ließ erkennen, dass einige Örtlichkeiten als komplex eingestuft wurden, die keine Auffälligkeiten im Unfallgeschehen aufwiesen. Hier spielen auch Vermeidungsstrategien eine Rolle. Bestimmte Räume werden von älteren Menschen bewusst gemieden.

Die Analyse der Planungspraxis ergab, dass die Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen älterer Menschen in den Kommunen nicht einheitlich gehandhabt wird. Oft kommt es darauf an, ob in einer Kommune der Blinden- oder der Rollstuhlfahrerverband gut präpariert ist und sich durchsetzen kann. Gehbehinderte, Sehbehinderte oder ältere aktive Kraftfahrer haben hingegen kaum Fürsprecher.

Die Ergebnisse lassen erheblichen Handlungsbedarf erkennen. Dieser ist in einen verfahrenstechnischen und einen maßnahmenbezogenen Teil zu differenzieren. Dabei ist das Verfahren des gegenwärtigen Verkehrsplanungsprozesses um folgende Methoden zu erweitern:

Mobilitätssicherungspläne

Gebietskörperschaften sollten zukünftig Mobilitätssicherungspläne für ältere Menschen erstellen. Unter Beteiligung der betroffenen Personengruppen und mit Fachplanern sind Mängelanalysen zu erstellen, die die Grundlage zur Auswahl und Priorisierung geeigneter Maßnahmen zur Mobilitätssicherung und Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit älterer Menschen bilden.

Definition von Achsen

Barrierefreie Planungen sollten sich nicht auf Neubaumaßnahmen beschränken. Stattdessen sind in den Gebietskörperschaften Achsen zu definieren, die barrierefrei zu gestalten sind. Im Zuge dieser Achsen, die Wegeketten älterer Menschen berücksichtigen, sollte nach und nach auch der Bestand umgestaltet werden. Im Gegenzug kann bei Neubaumaßnahmen außerhalb der Achsen und mit Einzelfallprüfung auf aufwändige spezielle Maßnahmen zur Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Menschen verzichtet werden.

Ganzheitliche Planung

Die derzeit auf Einzelplanungen fixierte Straßenraumgestaltung ist durch großräumige Betrachtungen zu ergänzen. Dabei sind Wegeketten zu berücksichtigen, die von dem Personenkreis 65+ bevorzugt genutzt werden. So reicht es beispielsweise nicht vor, einen Behindertenstellplatz vorzusehen – zur barrierefreien Ausgestaltung der Wegekette gehört z.B. auch die Borsteinabsenkung und der barrierefreie Zugang zu den zugehörigen öffentlichen Gebäuden.

Erweiterte Unfalluntersuchungen

Die gängigen Methoden der Auswertung von Unfällen sind um spezielle Verfahren zur Analyse von Unfällen mit Beteiligung älterer Menschen zu erweitern. Da die Unfalllage dieser Personengruppe nicht immer mit den Unfallsituationen aller Verkehrsteilnehmer identisch ist, reicht die übliche Meldung von Unfallhäufungen nicht aus, um die Verkehrssicherheit älterer Menschen zu gewährleisten. Zu erstellen sind 5-Jahreskarten, die spezielle Unfallhäufungen mit Beteiligung älterer Menschen erkennen lassen.

Als Indikator für grundsätzlichen Handlungsbedarf kann die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) herangezogen werden. Diese stellt die Anzahl der Verunglückten einer bestimmten Gruppe auf die Bevölkerungsanteile bezogen dar. Bisher wird jedoch in der Regel nicht nach aktiver und passiver Verkehrsbeteiligung unterschieden. Relevant für eine Beurteilung der Lage ist jedoch lediglich die aktive Beteiligung. Daher sollte die VHZ für Senioren bestimmt werden, die aktiv am Verkehr teilnehmen. Denkbar wäre z. B. ein Grenzwert für die VHZ, der in jedem Fall ein Handeln erfordert, unabhängig vom Vorhandensein von Unfallhäufungen.

Methodenmix zur Mängelanalyse

Die Auswertung von Unfällen reicht allein nicht aus, um Mängelsituationen aus dem Blickwinkel älterer Menschen ausweisen zu können. Neben den Unfallanalysen sind weitere geeignete Verfahren anzuwenden, die die Probleme älterer Menschen mit der Straßenraumgestaltung zum Vor-

schein bringen können. Dabei sind Befragungen vor Ort und Fokusrunden mit älteren Menschen probate Mittel.

Planer und Entscheidungsträger sensibilisieren

Verkehrsplanungsprozesse sind gegenwärtig zu sehr auf Dimensionierung und Leistungsfähigkeitsbetrachtungen getrimmt. Verantwortliche sind im Hinblick auf die speziellen Bedürfnisse älterer Menschen zu informieren und zu schulen, um unter Kenntnis aller Belange den immer notwendigen Abwägungsprozess umfassend gestalten zu können.

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung sind folgende Erfordernisse zu beachten:

Design for All

Bei Neubauplanungen und auf definierten Achsen sollten Maßnahmen angewendet werden, die allen Zielgruppen gerecht werden. Grundsätzlich ist das „Zwei-Sinne-Prinzip“ anzuwenden, so dass in jedem einzelnen Fall mindestens zwei Sinne z.B. durch taktil erfassbare und optisch kontrastierende Elemente angesprochen werden.

Veränderung des Blickwinkels

Bei der Maßnahmenauswahl ist darauf zu achten, dass sich die Zielgruppen in Zukunft verändern werden. Das zukünftige Verkehrsgeschehen wird mehr durch ältere aktive Kraftfahrer, insbesondere durch ältere Fahrerinnen, geprägt sein – es wird weniger Blinde und mehr Sehbehinderte, weniger Gehörlose und mehr Hörgeschädigte, weniger Rollstuhlfahrer und mehr Gehbehinderte geben, auf die die Straßenraumgestaltung reagieren muss.

Angebote einrichten

Ältere Menschen sind in hohem Maße auf Hilfestellungen angewiesen, die durch gesteigerte Präsenz öffentlichen Personals und einem dichteren Netz städtischer Angebote gewährleistet werden sollten. Dabei kommt der Verbesserung der subjektiven Sicherheit und der Informationsangebote durch verstärkten Personaleinsatz eine ebensolche Bedeutung zu wie dem quantitativ und qualitativ verstärkten Angebot an öffentlichen Einrichtungen, Ruhezonen und Toilettenanlagen.

Kontrastreich gestalten

Das architektonisch gern gesehene „Grau in Grau“ ist durch Farben und vor allem Kontraste zu ersetzen. Kontrastreiche Elemente bieten sich in allen Variationen an – gefordert sind beispielsweise kontrastierende Sicherheitstrennstreifen zwischen Geh- und Fahrwegen und zwischen niveaugleichen Geh- und Radwegen.

Komplexe Verkehrssituationen entzerren

Unfallhäufungen mit Beteiligung älterer Menschen sind vorrangig bei komplexen Gestaltungslösungen zu verzeichnen. Es gilt, den Verkehrsablauf generell zu vereinfachen. Erfolgversprechende Beispiele sind der konsequente Schutz von Linksabbiegern bei zeitversetzter Freigabe bedingt verträglicher Ströme an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten, der Verzicht auf freie Rechtsab-

bieger, die unsignalisiert an einer Dreiecksinsel vorbeigeführt werden und der Umbau nicht signalgeregelter Knotenpunkte in Kreisverkehre, sofern der Rad- und Fußgängerverkehr hierdurch nicht beeinträchtigt wird.

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach leitet das Projekt sowie das Lehr- und Forschungsgebiet SVPT Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik an der Bergischen Universität Wuppertal. Er arbeitet an zahlreichen Regelwerken zur Unterstützung der Verkehrsplanungspraxis und forscht vor allem im Bereich der Verkehrssicherheit.

Dipl.-Ing. Dirk Boenke ist wissenschaftlicher Mitarbeiter bei SVPT und promoviert mit dem hier dargestellten Thema. Er setzt sich für mehr Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer ein.