

Altersgerechte Infrastruktur – was tun gegen Stolperfallen & Co?

Der fortschreitende demografische Wandel führt zu durchgreifenden Veränderungen, die Konsequenzen in der Verkehrsplanung haben müssen. Es gilt, neue Anforderungen an Anlagen und Verkehrsabläufe zu stellen und diese konsequent in die Praxis umzusetzen. Die Veränderungen werden alle Verkehrsarten einbeziehen und die Planer an vielen Stellen zum Umdenken oder schnellen Dazulernen zwingen.

Rasant steigend ist seit einiger Zeit der Anteil älterer Autofahrer. Seit 1995 verunglücken ältere Menschen am häufigsten als Pkw-Insassen und nicht mehr als Fußgänger. Im Jahr 2010 waren es 47 Prozent aller verunglückten älteren Menschen. Unfallstatistiken zeigen, dass ältere Kfz-Lenker besonders in komplexen Verkehrssituationen vor Probleme gestellt werden. Einmündungen und Kreuzungen sind hierbei besonders konfliktträchtig. Sowohl Knotenpunkte, bei denen das Linksabbiegen ohne besonderen Signalschutz möglich ist, als auch Einmündungen ohne Lichtsignalanlage und insbesondere freie Rechtsabbieger ohne Signalschutz weisen zum Teil entsprechende Unfalldhäufungen auf. Dabei deutet sich die These an, dass gerade ältere Menschen – wie auch Kinder – bei komplexen Verkehrssituationen überproportional häufig und

schwer verunglücken. Führen soziale Entmischung und zurückgehende Verkehrsbelegungen insbesondere in ländlichen Regionen womöglich zu höheren Geschwindigkeiten und rasanteren Fahrstilen, könnten sich diese Probleme im Rahmen des demografischen Wandels sogar noch weiter verschärfen.

Das Fahrrad stellt auch bei den betagten Menschen ein durchaus gern genutztes Verkehrsmittel dar. Bei der Verkehrsmittelwahl bleibt der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege bis zum Alter von 80 Jahren nahezu konstant, ältere Radfahrer nutzen das Fahrrad ähnlich häufig wie junge Erwachsene. Die Gefährdungssituation sieht dagegen völlig anders aus: Ältere Radfahrer verunglücken im Vergleich zu jüngeren viermal häufiger an vorfahrtsregulierten Verkehrsknoten, ca. dreimal häufiger beim Abbiegen sowie ca. zweimal häufiger beim Einfädeln in den fließenden Verkehr.

Dabei spielen nicht selten falsch genutzte Verkehrsanlagen eine Rolle. Gegen die Richtung benutzte Radwege oder Gehwege sorgen regelmäßig für Konfliktsituationen. Dies aber lediglich unter „individuellem Fehlverhalten“ abzubuchen, greift deutlich zu kurz. Oft fehlt an Einmündungen die Möglichkeit, den gegenüberliegenden Einrichtungsradweg mit adäquaten Überquerungsanlagen sicher und komfortabel zu erreichen. Radfahrer sind zudem umwegempfindlich und quittieren schlecht oder nicht nachvollziehbar gestaltete Anlagen zum Teil mit verkehrswidriger Nutzung. Umso wichtiger wird es, innerhalb einer Stadt wiederkehrende und leicht nachvollziehbare Lösungen anzuwenden. Zur Nutzung durch Radfahrer freigegebene Gehwege können gerade für diese betagteren Radler eine





Hilfe sein, ohne schnellere Alltagsradler per Benutzungspflicht auch dorthin zu zwingen – ältere Fußgänger können dies aber ganz anders empfinden, denn sie erleben den schnelleren Radverkehr in der Regel als bedrohlich. Eine Möglichkeit besteht daher darin, neben der Sicherung des Radfahrens auf der Straße durch Radfahrstreifen oder Schutzstreifen den Gehweg gleichzeitig für Radfahrer freizugeben. Gleiches gilt für mit dem Rad nutzbare Fußgängerzonen – wenn schon dies nicht beherrschbar wäre: wozu dann „shared space“? Städte wie Den Haag machen vor, wie es geht, und integrieren breite Radachsen in ihren Fußgängerzonen.

Besonders wichtig scheint es zu sein, ausreichende Flächen insbesondere für den Rad- und Fußgängerverkehr zur Verfügung zu stellen. Nicht umsonst wird in den neuen Entwurfsregeln eine Gehwegbreite von mindestens 2,10 Metern in Erschließungs- und 2,50 Metern in Hauptverkehrsstraßen verpflichtend vorgegeben, wobei hier auch der künftig wohl maßgebende Begegnungsverkehr Rollator/Rollator eine Rolle spielen dürfte.

Ältere Fußgänger verunglücken in den meisten Fällen beim Überqueren der Straße. Hier kommt einiges zusammen: Die Geschwindigkeit der Fußgänger nimmt im Alter deutlich ab (deshalb sehen die neuen Regelwerke an entsprechenden Überquerungsstellen zum Beispiel längere Räumzeiten vor), das Seh- und Hörvermögen und damit einhergehend oft auch die Möglichkeit, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen, ebenfalls. Besonders komplexe Verkehrssituationen (mehrestreifige Straßen, hohe Kfz-Geschwindigkeiten, Abbiegevorgänge, Haltestellen etc.) können dann gerade bei älteren Menschen zur Überforderung führen.

Barrierefreiheit sollte längst zum Normalfall der Anlagengestaltung geworden sein. Dabei darf aber nicht vergessen werden, wie viele „Altanlagen“ existieren (der eigentliche Normalfall ...) und gut gemeinte Insellösungen schnell zur Farce werden lassen. Was nutzt die barrierefreie Überquerungsanlage, wenn an der nächsten Ecke ein Bordstein lauert, der Menschen mit Rollator dort gar nicht ankommen lässt? Barrierefreie Planungen sollten sich nicht auf Neubaumaßnahmen beschränken. Stattdessen sollten in den Gebietskörperschaften Routen definiert werden, die barrierefrei zu gestalten sind. Im Zuge dieser Achsen, die Wegeketten älterer Menschen berücksichtigen, sollte nach und nach auch der Bestand umgestaltet werden.

Es wird zusammenfassend darauf ankommen, Verkehrsabläufe weniger komplex und insofern begreifbarer zu gestalten.



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach (Wuppertal)
 leitet seit 1999 das Lehr- und Forschungsgebiet
 Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik
 an der Bergischen Universität Wuppertal.
 Er arbeitet an mehreren internationalen und
 nationalen Regelwerken.