

FahrRad!

Das Info-Magazin zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2002–2012

Ausgabe04August06



Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Die vierte Ausgabe unseres Info-Magazins zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2002–2012 widmet sich dem **Schwerpunktthema „Mobilität im Alter“**. Durch die sich ändernden demographischen Bedingungen ergeben sich neue Ansprüche an den Straßenraum, insbesondere für die Nahmobilität. Welche Rolle spielt hier das Fahrrad und welche Kriterien sind bei der altersgerechten Umsetzung zu berücksichtigen? Natürlich können wir hier nur erste Gedankenanstöße geben, um dieses Themas stärker ins Bewusstsein zu rücken. Wenn Sie mehr erfahren möchten, schreiben Sie uns: info-nrvp@bmvbs.bund.de – wir helfen Ihnen gerne weiter.

Ihre Redaktion

In dieser Ausgabe der FahrRad! finden Sie folgende Themen:

- Mobil bis ins hohe Alter
Die demographische Entwicklung als Herausforderung für die Verkehrsplanung – insbesondere zur Stärkung der Nahmobilität!
- Sichere Verkehrsräume – nicht nur für Senioren
Tipps aus der Praxis für die Praxis
- Förderfibel Radverkehr
Das Geld liegt im Internet!
- Veranstaltungstipp
Der Radverkehrskongress 2006 anlässlich der IFMA Cologne
- Berlin ist umgestiegen!
25 % mehr Fahrradverkehr während der Fußball-WM

Mobil bis ins hohe Alter

Die demographische Entwicklung als Herausforderung für die Verkehrsplanung – insbesondere zur Stärkung der Nahmobilität!



➤ Die Bevölkerung in Deutschland wird immer älter. Bereits bis zum Jahr 2030 wird in Deutschland die Zahl der Menschen, die das 60. Lebensjahr überschritten haben, von derzeit 20 Millionen auf 30 Millionen ansteigen. Die Hälfte der heute Neugeborenen wird vermutlich hundert Jahre alt werden. Gleichzeitig nimmt die Gesamtbevölkerung ab. Für Senioren bedeutet dies, dass sie zunehmend darauf angewiesen sein werden, sich selbst zu versorgen. Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für Selbstversorgung. Das Auto spielt dabei nur noch eine untergeordnete Rolle. Ab dem 75. Lebensjahr

→ Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt oder gar getötet zu werden, ist für Senioren beinahe dreimal so hoch wie bei den 18- bis 64-Jährigen und sogar fünfmal so hoch wie bei der Altersgruppe der Unter-18-Jährigen. Nach Aussagen des Statistischen Bundesamtes war 2005 fast die Hälfte aller getöteten Fahrradfahrer und Fußgänger mindestens 65 Jahre alt.

werden zwei Drittel aller Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückgelegt, ab dem 80. Lebensjahr sogar vier Fünftel. Gleichzeitig reduziert sich der Aktionsradius eines Menschen im Alter auf fünf km. Gute Bedingungen für die Nahmobilität und sichere Verkehrsräume sind somit für

Senioren lebens- und überlebensnotwendig.

Welche konkreten Auswirkungen hat nun der ansteigende Anteil der Senioren für die Stadt- und Verkehrsplanung? Hier stellen die „neuen Alten“ andere Ansprüche, haben andere Bedürfnisse, andere Prioritäten. Denn die jetzt nachrückende Seniorengeneration ist agiler, selbstbewusster und zeichnet sich durch einen größeren Tatendrang aus. Und sie werden diese mit zunehmendem „demografischem Gewicht“ lauter formulieren und adäquate Rahmenbedingungen für ihre individuelle (Nah-)Mobilität einfordern.

So ist es nicht nur eine Frage der Verkehrssicherheit sich mit den Kriterien zur Erhaltung der Nahmobilität älterer Menschen zu befassen.

Zu Fuß und mit dem Rad unterwegs

Ältere Menschen sind – trotz Anstiegs der Fahrleistung mit dem eigenen Pkw – immer noch überwiegend zu Fuß unterwegs (über 40%; im Wohnumfeld sogar bis zu 80%). Und das, obwohl sie als Fußgänger bei Unfällen besonders anfällig für Verletzungen sind. Mehr noch: Mit steigendem Alter nimmt die Zahl der Wege als Fußgänger noch weiter zu. Gleichzeitig nehmen altersbedingt auch Geh- und Sehbehinderungen zu, so dass z. B. Gehhilfen (Rollatoren) in wenigen Jahren zum alltäglichen Straßenbild gehören werden – diese stellen höhere Anforderungen an die Gehwegbeschaffenheit!

Neben dem Fußverkehr hat das Fahrrad als Alltags- und Freizeitverkehrsmittel sowie als Fitnessgerät bei den Senioren bis ins hohe Alter hinein einen wichtigen Stellenwert. Dabei dient das Fahrrad nicht nur als Transportmittel bei kleineren Einkäufen, sondern auch als „Gehhilfe“, wenn das Laufen nicht mehr so leicht fällt.

Physische Auswirkungen eines hohen Alters

Jedes Jahr steigt die Lebenserwartung an. Mit fortschreitendem Alter lassen aber die Bewegungsfähigkeit und Aufmerksamkeit bei der Verkehrsteilnahme naturgemäß nach. Somit fallen wichtige Bewegungsabläufe beim Radfahren oder Zu-Fuß-Gehen schwerer, und komplexe Verkehrssituationen können infolge nachlassender Muskelkraft, schnellerer Erschöpfung, abnehmender Orientierungsfähigkeit sowie vor allem verminderter Mehr-



fach-Reaktionsleistungen nicht mehr richtig aufgelöst werden. Zudem nimmt häufig die Sehkraft ab, insbesondere Dämmerungssehen sowie die Unterscheidung schwacher Kontraste.

Schwierigkeiten ergeben sich besonders beim Überqueren von Straßen, da die Grünzeiten wegen der geringeren Gehgeschwindigkeit häufig nicht mehr ausreichen, beim Überqueren von Fahrbahnen zwischen Hindernissen (z. B. geparkten Fahrzeugen) aufgrund von akustischen und visuellen Einschränkungen, die die Vororientierung erschweren, beim Abbiegen – insbesondere Linksabbiegen – auf dem Fahrrad, da gleichzeitiger Schulterblick, Handzeichen geben sowie Spurhalten zu „Wacklern“ aufgrund von Gleichgewichtsverlust führen kann, beim Auf- und Absteigen, Anfahren und Spurhalten beim Radfahren.

Heilkraft der Bewegung

Nicht nur wegen altersbedingter Einschränkungen, sondern auch umgekehrt für ihre Gesundheit gehen ältere Menschen öfter zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad. Auch Senioren wissen: „Bewegung hält länger fit!“

Körperliche Inaktivität ist schon heute ein zentrales Gesundheitsproblem. Nur 10 bis 20% der Bevölkerung erreichen jene körperliche Minimalbeanspruchung, die der Gesundheit dient. Die Folgen: Rund ein Drittel der jährlichen Ausgaben der Krankenkassen gehen auf das Konto von Krankheiten, die durch Übergewicht, Fehlernährung und Bewegungsmangel verursacht werden. Und viele Krankheitsprozesse, die bislang dem Alter zugeschrieben wurden, beruhen neueren Studien zufolge in Wirklichkeit auf Bewegungsmangel. Aber Bewegung beugt nicht nur Krankheiten vor. Körperliche Aktivität fördert in Organen und Geweben auch die Neubildung von Zellen und kann Krankheitsverläufe umkehren. Bewegung ist ein sprichwörtlicher Jungbrunnen. Sie unterstützt die Neurogenese, die Neubildung von Nervenzellen im Gehirn, bis ins hohe Alter.

Das beste Gesundheitsprogramm ist daher eine „Stadt der kurzen Wege“. Denn wer Geschäfte, Schulen und Freunde gut zu Fuß oder mit dem Rad erreichen kann, lässt sein Auto doppelt so häufig in der Garage.

Die Nutzung des Fahrrads oder der tägliche Fußweg erweist sich dabei nicht nur als gesundheitlich wertvoll, sondern hat zudem eine soziale Komponente. Man trifft sich beim Einkauf oder Spaziergang, nimmt selbstständig am gesellschaftlichen Leben teil. Daher ist eine auf die Bedürfnisse der älteren Menschen ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur besonders wichtig, um diese eigenständige Mobilität im Straßenverkehr möglichst lange aufrechtzuerhalten.

Zusammenfassung

Sichere Verkehrsräume – nicht nur für Senioren

Wegen ihrer physischen Einschränkungen fahren und bewegen sich ältere Menschen häufig vorsichtiger als jüngere und verhalten sich regelkonformer. Altersbedingte Defizite lassen sich nur bedingt kompensieren. Unfälle oder Stürze können aufgrund allgemein nachlassender physischer Kräfte zu schweren Verletzungen führen. Eine nicht adäquate Verkehrsraumgestaltung erhöht das Unfallrisiko älterer Menschen zusätzlich und schließt diese möglicherweise sogar frühzeitig von einer eigenständigen Teilnahme am Straßenverkehr aus.



Deshalb sind insbesondere für die Nahmobilität vier Planungsgrundsätze zu beachten:

- Verkehrsabläufe verlangsamen
- Verkehrsvorgänge begreifbarer machen
- Verkehrsräume sichtbarer machen
- Mitmenschen sensibilisieren!

Eine Berücksichtigung dieser Ansätze bei der Gestaltung von Verkehrsräumen kommt dabei nicht nur älteren Menschen zugute, sondern allen Verkehrsteilnehmern und sollte daher grundsätzlich angestrebt werden.

Tipps aus der Praxis für die Praxis

1. Schulung und Information von Planern und Entscheidungsträgern über die spezifischen Bedürfnisse älterer Verkehrsteilnehmer.
2. Aufbau einer umfassenden Verkehrserziehung mit Schwerpunkt auf „Miteinander im Verkehr“ zur Sensibilisierung gegenüber den Bedürfnissen älterer Menschen.
3. Reduktion der Geschwindigkeit von Verkehrsabläufen für eine sichere Nahmobilität.
4. Dimensionierung und Leistungsfähigkeit ist nicht alles! Auch die Anforderungen älterer Menschen an die Gestaltung der Verkehrsräume sind zu berücksichtigen.
5. Ebene Oberflächen der Geh- und Radwege sind für eine sichere Fortbewegung unumgänglich.
6. Eine kontrastreiche Gestaltung der Verkehrsflächen erleichtert die Erkennbarkeit und verhindert Stürze.
7. Trennung der Rad- und Gehwegflächen durch einen taktil erfassbaren und kontrastierenden Sicherheitstrennstreifen. Vermeidung gemeinsamer Geh-/Radwege.
8. Absenkung von Bordsteinen in Querungsbereichen.
9. Ausreichende Anzahl gesicherter Querungsstellen.
10. Vermehrter Einsatz von Mittelinseln. Sie bieten Schutzräume, trennen Verkehrsströme und erleichtern die Erkennbarkeit von Verkehrsabläufen.
11. Konsequentes Freihalten von Sichtfeldern im Bereich von Querungsstellen, damit alle Verkehrsteilnehmer auf mögliche Gefahren rechtzeitig reagieren können.
12. Berücksichtigung geringerer Gehgeschwindigkeit von älteren Menschen bei der Bemessung von Signalanlagen.
13. Vermeidung komplexer Situationen durch entsprechende Gestaltung. Der Einsatz von Kreisverkehren ist komplexen vorfahrtgeregelten Knotenpunkten vorzuziehen.
14. An großen Knotenpunkten sollte Radfahrern indirektes Linksabbiegen als Alternative angeboten werden.
15. Anlage von öffentlichen, barrierefreien Toiletten als wichtiger Bestandteil des Wegenetzes.
16. Einrichtung von Ruhe- und Verweilzonen in regelmäßigen und geringen Abständen.
17. Ausreichende Beleuchtung zum Ausgleich eingeschränkter Dämmerungssehens und zur Erhöhung der sozialen Sicherheit.

Förderfibel Radverkehr

Das Geld liegt im Internet!

Sie planen die Erneuerung Ihrer Radverkehrswegweisung, projektieren straßenbegleitende Radverkehrsanlagen oder denken über die Umsetzung eines Fahrradstadtplans nach, wissen aber noch nicht, wie Sie es finanzieren sollen? Dann besuchen Sie doch die „Förderfibel Radverkehr“ auf den Internetseiten des Nationalen Radverkehrsplans: www.nrvp.de.

Hier finden Sie

- eine Übersicht zu den Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten in Ihrem Bundesland,
- Wege zu weiterführenden Informationen
- sowie vorbildliche Praxisbeispiele als Ideen und Anregungen für die Lösung Ihres Finanzierungsproblems.

Vielfalt der Finanzierungsmöglichkeiten

Eine zeitgemäße Radverkehrsförderung ist nach dem Leitbild „Radverkehr als System“

auszurichten und umfasst deshalb neben den Aspekten der Infrastruktur auch solche von Service und Kommunikation. In vielen Fällen sind Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs Teil einer übergreifenden Konzeption mit zum Teil auch inhaltlich anderem Schwerpunkt, zum Beispiel Städtebau oder ländliche Entwicklung. Die Ausrichtung der Finanzierungsmöglichkeiten folgt dieser Vielfalt. Wenigen Finanzierungsmöglichkeiten mit direkter Zielsetzung „Radverkehr“ stehen viele indirekte Finanzierungsmöglichkeiten gegenüber. Zudem gibt es für die Finanzierung der zuständigkeitshalber zumeist von den Kommunen zu ergreifenden Maßnahmen für den Radverkehr eine Vielzahl von Quellen, die je nach Bundesland variieren.

Deshalb wurde eine verständliche und gut handhabbare Übersicht über diese Möglichkeiten erstellt und per Internet zugänglich gemacht. Diese unterstützt Praktiker vor

Ort bei der Finanzierung von Vorhaben und ermöglicht den Vergleich des Standes in den Bundesländern.

Online mehr erfahren

Die „Förderfibel“ ist also eine Internet-gestützte Zusammenschau von Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten einschließlich Best-Practice-Beispielen aus den Bundesländern, in die sich ein Blick immer lohnt – auch wenn der Name „Förderfibel“ nicht unbedingt ein dialogorientiertes Datenbank- und Recherchesystem erwarten lässt. Dafür ist die Bedienung mindestens so einfach wie in einer Broschüre zu blättern, und es sind deutlich mehr Informationen drin!

Probieren Sie's aus:

www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/

Veranstaltungstipp:

Der Radverkehrskongress 2006 anlässlich der IFMA Cologne

Am 14. September 2006 wird die IFMA Cologne wieder mit einem wichtigen verkehrspolitischen Ereignis eröffnet: dem bundesweit größten Radverkehrskongress! Das diesjährige Motto lautet: „Lust auf City – Neue Strategien für urbane Mobilität“. Dazu Wolfgang Tiefensee, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, in seinem Grußwort zur Einladung (Auszug):



„Radverkehr macht Städte lebenswert, und lebenswerte Städte brauchen Radverkehr. Mobilität in der City ist ohne das Fahrrad nicht denkbar. Deshalb ist es gut, dass der Radverkehrskongress 2006 dieses Thema in den Mittelpunkt seiner Beratungen gestellt hat. Auch der Blick auf Beispiele aus dem Ausland lässt neue Impulse für fahrradfreundliche Städte mit kurzen Wegen erwarten. Dem Gewinner des Wettbewerbes ‚best for bike‘ möchte ich an dieser Stelle herzlich gratulieren.“

Infos und Anmeldung unter:
www.fahrradfreundlich.nrw.de

Berlin ist umgestiegen!

25 % mehr Fahrradverkehr während der Fußball-WM

Die Senatorin für Stadtentwicklung, Ingeborg Junge-Reyer, zeigte sich sehr zufrieden mit der Verkehrssituation in Berlin während der FIFA WM 2006™: „Unsere Kampagne ‚Berlin steigt um‘ ist von den Berlinern und Berlinerinnen extrem gut angenommen worden: Das Auto blieb zu Hause, U- und S-Bahn, Busse des öffentlichen Nahverkehrs und in

erfreulichem Maße auch das Fahrrad waren das Mittel der Wahl, um die Innenstadt sowie die Veranstaltungen rund um die WM zu erreichen. Ohne dieses konsequente Umsteigen der Ortskundigen hätten wir die verkehrlichen Herausforderungen der WM nicht bewältigen können.“ – Na wenn das nicht mal ein Fingerzeig für die Zukunft ist!



Herausgeber



Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Arbeitsgruppe Radverkehr
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin
E-Mail: info-nrvp@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Redaktion, Gestaltung und Realisation



P3 Agentur für Kommunikation
und Mobilität, Köln
E-Mail: info@p3-agentur.de
www.p3-agentur.de

Mit freundlicher Unterstützung



Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Städte,
Gemeinden und Kreise
in Nordrhein-Westfalen e.V.