

Transport needs for an ageing society

TRACY

Qualitätsmerkmale eines altengerechten Verkehrssystems und Mobilitätssicherung in alternden Gesellschaften

Das Vorgehen in den EU-Mitgliedsstaaten

BUVKO

Erfurt, 14. März 2015

Dipl.-Geogr. Jörn Berding,
Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt

FH E FACHHOCHSCHULE
ERFURT UNIVERSITY
OF APPLIED SCIENCES

**TRACY
PROJECT
WITH
PLYMOUTH
UNIVERSITY**

PRO A solutions

 **VISTA**
UTREDNING AS

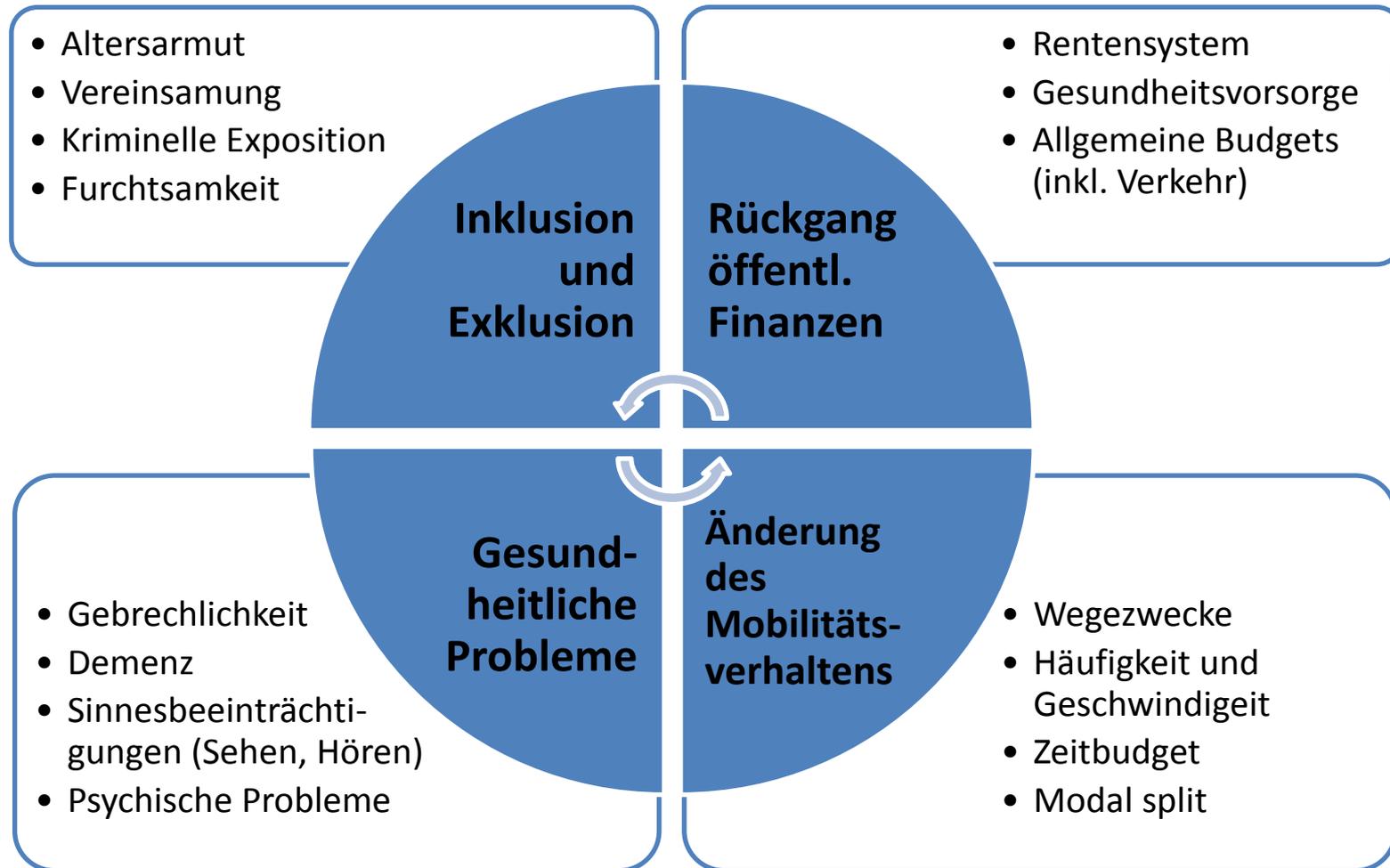


The research leading to these results has received funding from the European Community's Seventh Framework Programme (FP7- TPT-2011-RTD-1) under grant agreement n° 285613.

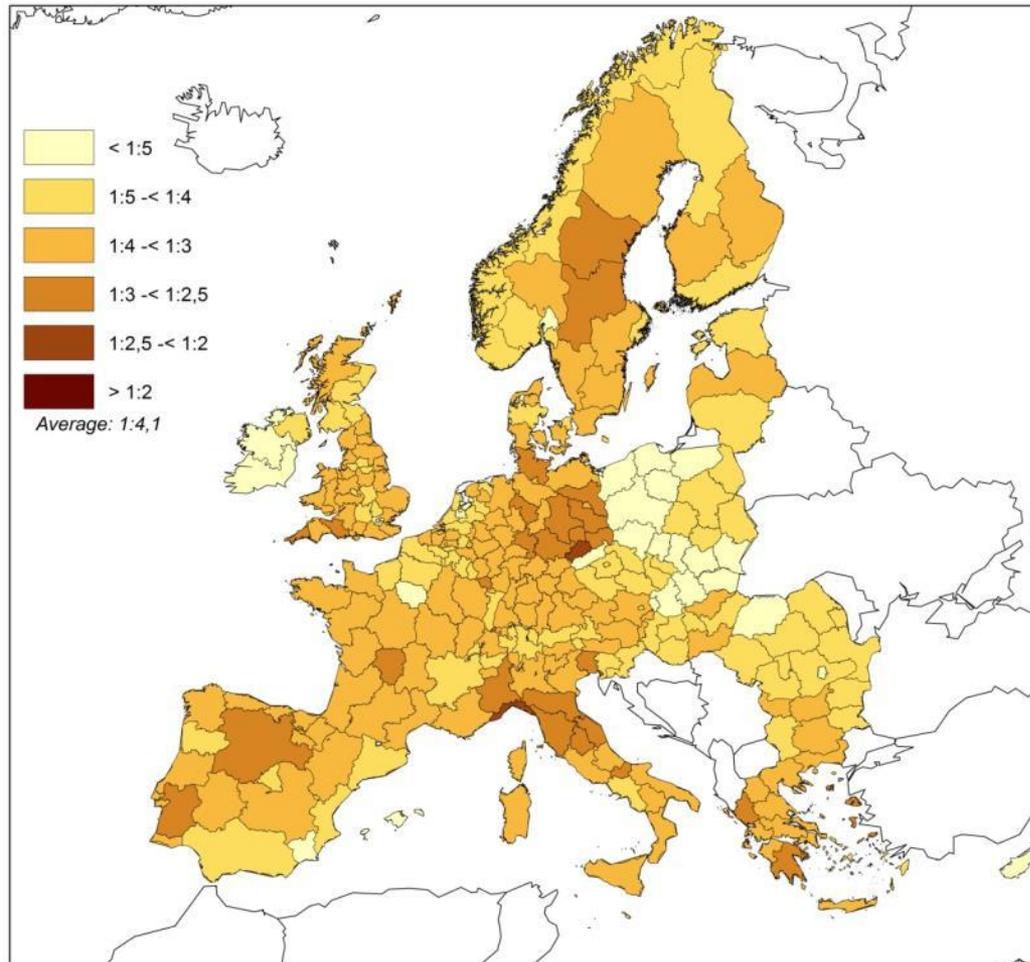
This publication solely reflects the author's views. The European Community is not liable for any use that may be made of the information contained herein.



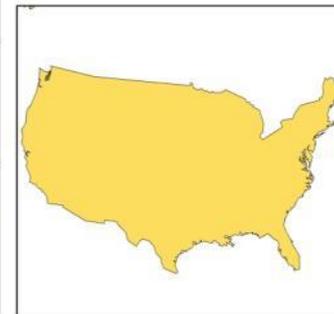
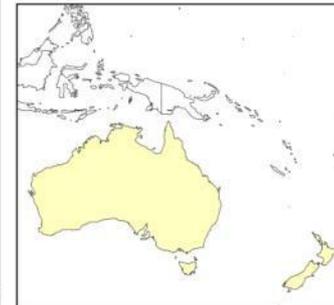
1. Herausforderungen der alternden Gesellschaft
2. Der TRACY-Ansatz
3. Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen
4. Analyse der Politiken in der EU-27
5. Ansätze & Maßnahmen im Bereich Fuß-/Radverkehr
6. Zusammenfassung



Altersabhängigkeitsquotient (NUTS 2-Regionen) 2010

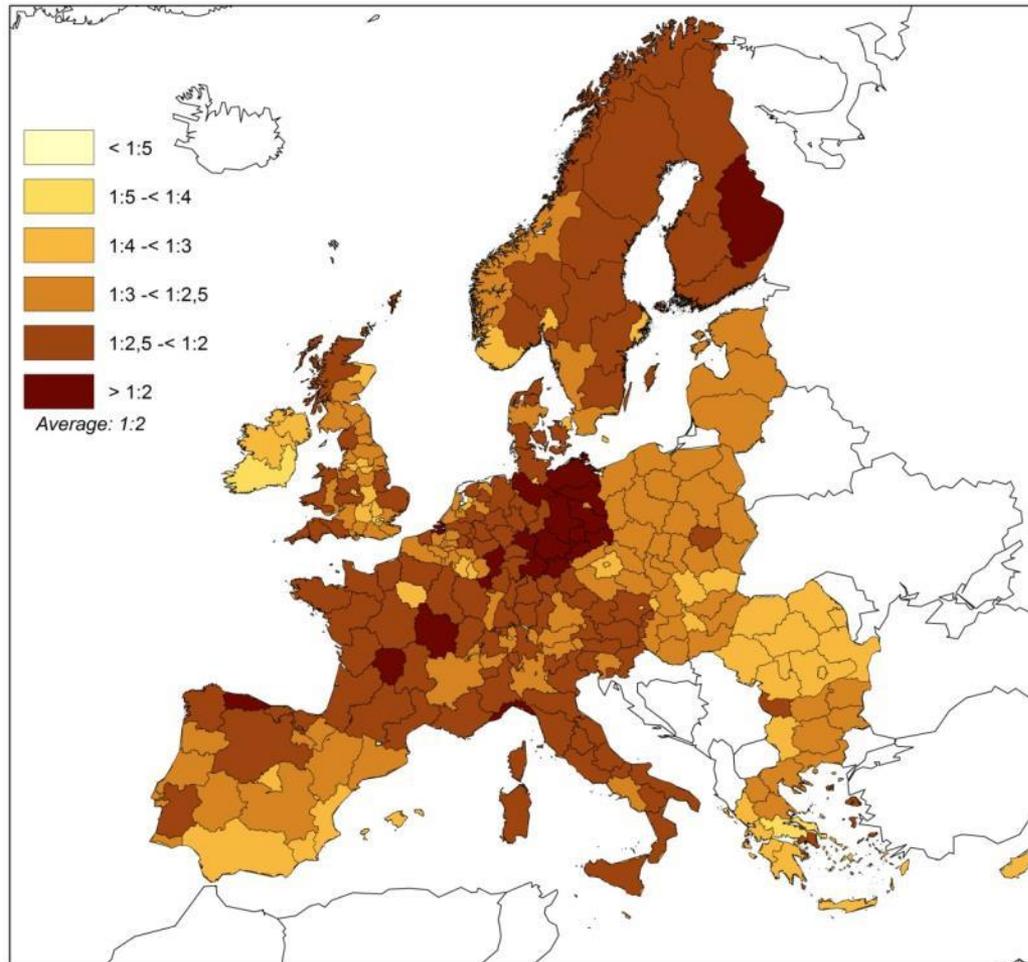


Source: Eurostat 2010a

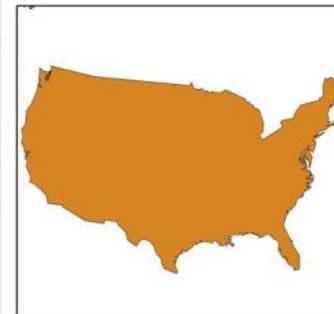
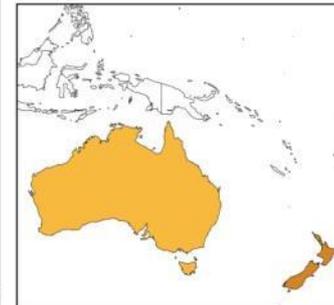


Source: OECD 2011

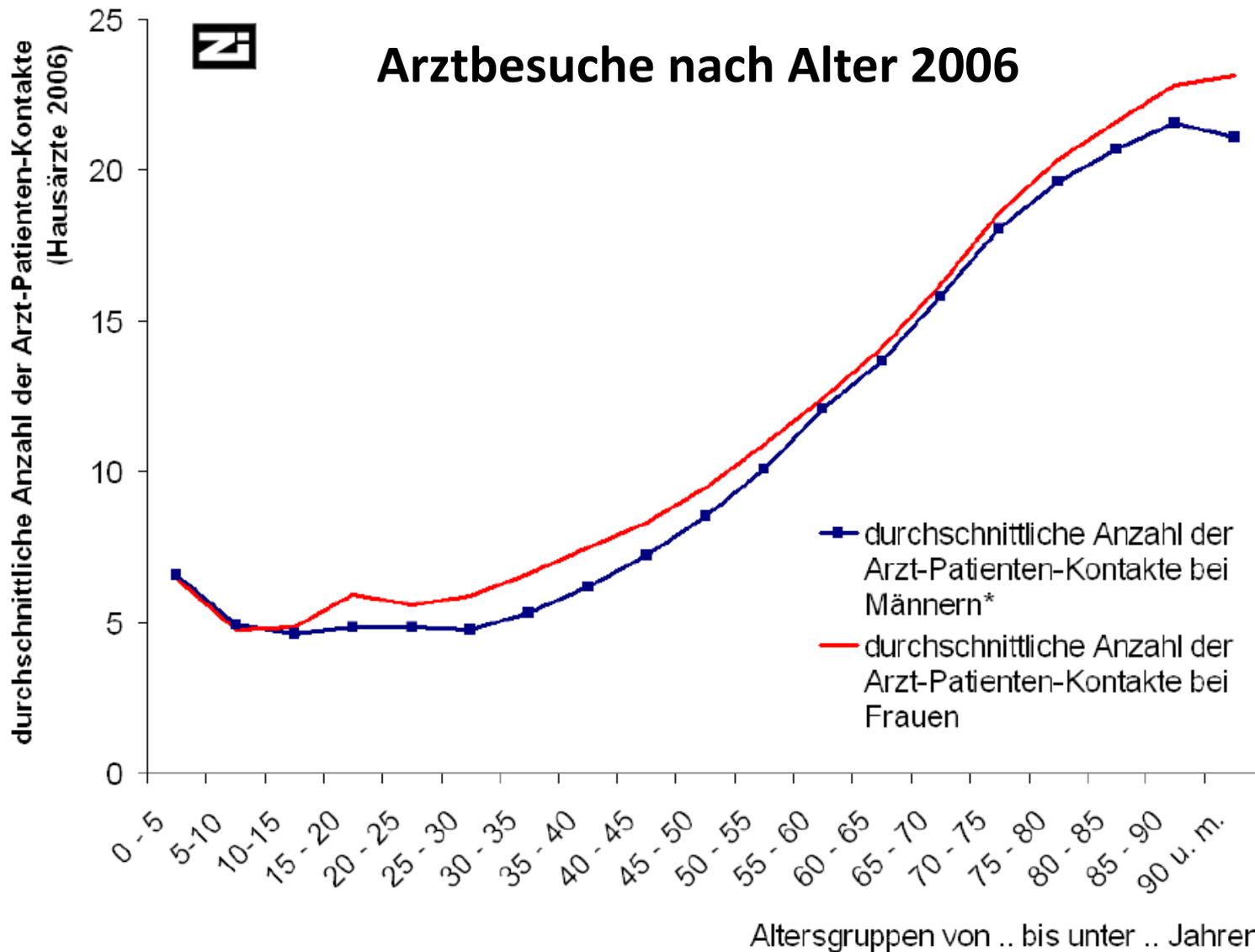
Altersabhängigkeitsquotient (NUTS 2-Regionen) 2030



Source: Eurostat 2010a



Source: JNIP 2002
Statistics New Zealand 2011
United States Census Bureau 2008
United Nations 2010



Quelle: ZI (2009), S. 52, auf Basis von Abrechnungsdaten der KV Thüringen

TRACY - Aktivitäten älterer Menschen

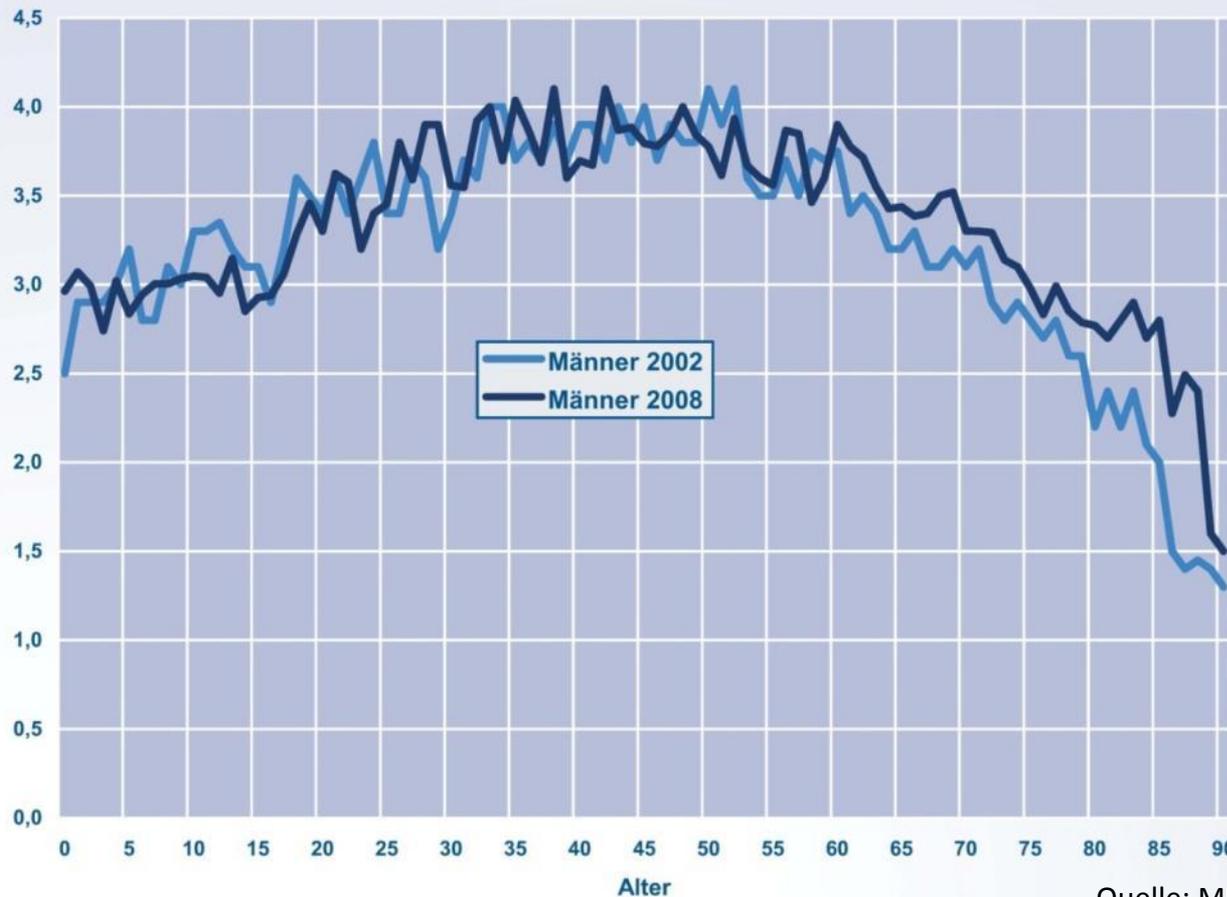


Wege nach Altersjahren – Männer 2002 und 2008: bei Älteren deutlich mehr Aktivität

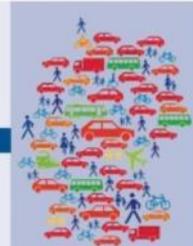
MiD 2008
Mobilität in Deutschland

72

mittlere Wegeanzahl pro Tag, Personen



Quelle: MID 2010



infas



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Aktuelle Situation

- Zusammenfassender Überblick zu **nationalen** Politiken, Maßnahmen und Strategien für alle Landverkehrsträger in den EU27-, assoziierten und weiteren Staaten

Evaluation

- Definition der Mobilitätsbedürfnisse einer alternden Gesellschaft (ausgehend vom Mobilitätsverhalten)
- Detaillierte Analyse gegenwärtiger nationaler Politiken und Strategien zur Mobilitätssicherung älterer Menschen

Aktionsplan

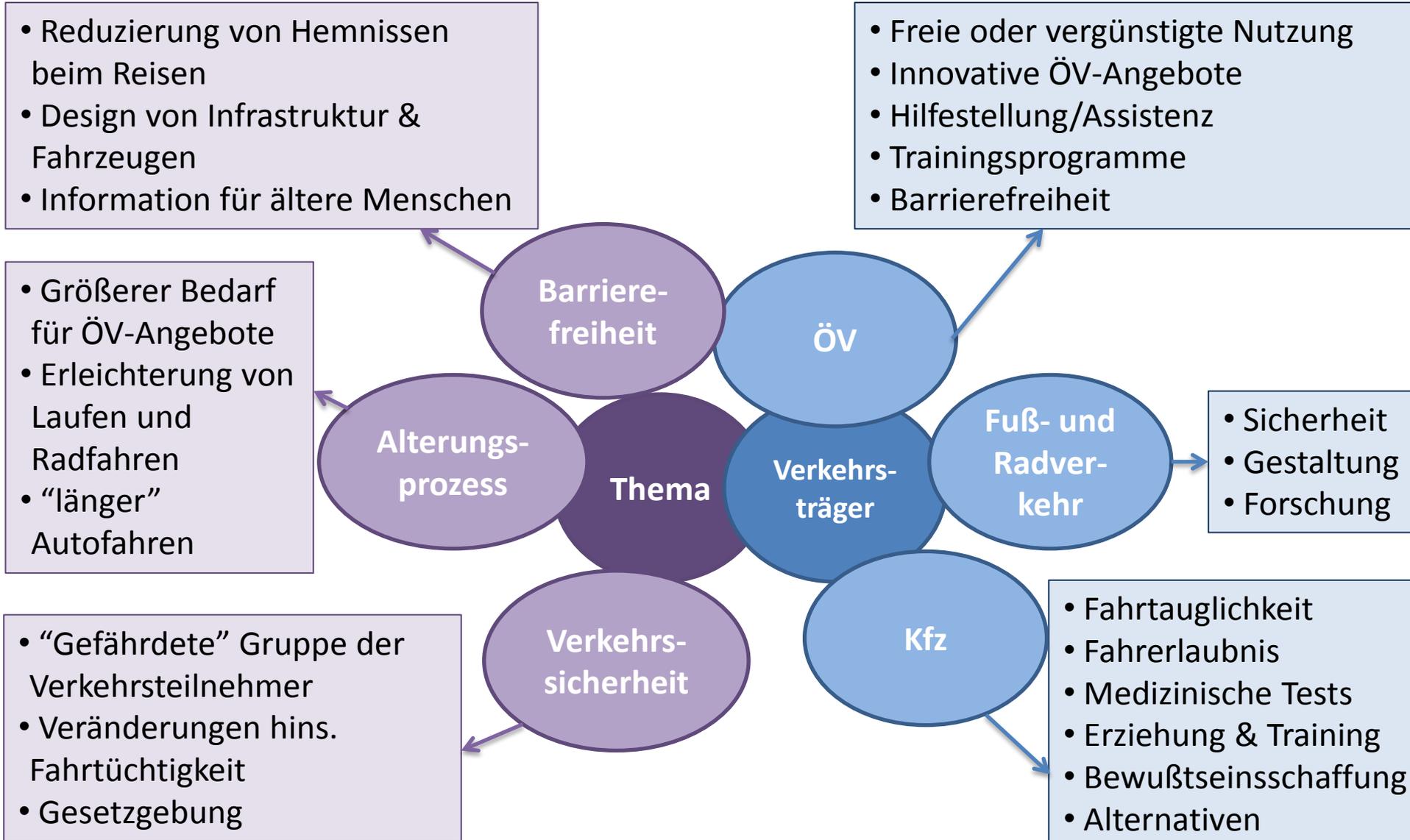
- Ableitung von Empfehlungen für zukünftige, bedarfsgerechte Politikmaßnahmen und zur Schließung identifizierter Forschungslücken



- 174 Politiken & Programme in 33 Ländern, 127 davon in EU27
- je Land 2 bis 13, durchschnittlich 5
- 64% der Maßnahmen mit Fokus speziell auf ältere Menschen
- Politiken generell bezogen auf einzelne Verkehrsträger, teils übergreifend
- Evaluation/Wirkkontrolle unüblich
- Auftreten einiger “größerer” Themen



TRACY - Überblick zu den Politiken



Ein Ansatz: Profile älterer Menschen



**Spezialisierte
Lösungen**



„Care-full“



„An oldie but a goodie“



„Hole in the heart“



„Happily connected“



„Fit as a fiddle“



**Allgemeine
Lösungen**



www.goal-project.eu

Qualitätsmerkmale eines altersfreundlichen Verkehrssystems



| Systemqualität | Erläuterung |
|---------------------|---|
| Bezahlbar | Die finanziellen Möglichkeiten älterer Menschen sollten die Nutzung des Verkehrssystems erlauben. |
| Verfügbar | Das Mobilitäts- und Verkehrssystem sollte in einer Weise verfügbar sein, die älteren Menschen die Nutzung ermöglicht. |
| Barrierefrei | Die Einrichtungen des Verkehrssystems sollten auch von Menschen mit Behinderung ohne besondere Schwierigkeit oder Hilfe von Dritten nutzbar sein. Sie sollten unter Berücksichtigung der im Alter (tendenziell) häufiger auftretenden physischen, sensorischen und kognitiven Beeinträchtigungen gestaltet sein. |
| Komfortabel | Das Verkehrssystem sollte so gestaltet oder angepasst werden, dass ältere Menschen es ohne Unannehmlichkeiten, Stress und Angst nutzen können. |
| Verständlich | Informationen über das Verkehrssystem sollten auf verschiedenen Wegen so kommuniziert werden, dass es für ältere Menschen einfach zu verstehen ist. |



Qualitätsmerkmale eines altersfreundlichen Verkehrssystems



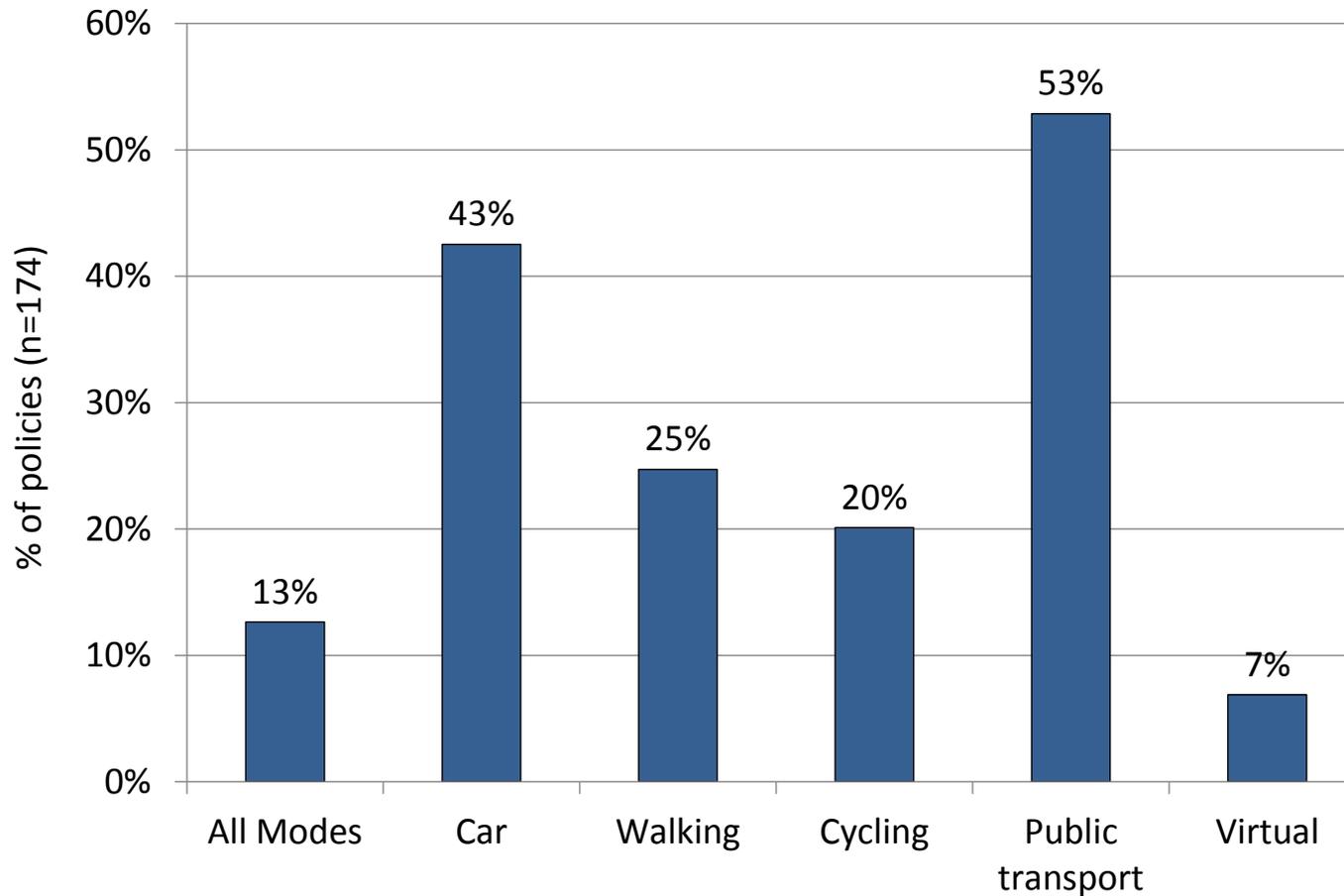
| Systemqualität | Erläuterung |
|--------------------|--|
| <i>Effizient</i> | Es sollte möglich sein, das gewünschte Reiseziel innerhalb einer annehmbaren und angemessenen Reisezeit zu erreichen. |
| <i>Freundlich</i> | Das Verkehrssystem sollte "offen" gegenüber älteren Menschen sein. Soweit möglich sollte Personal auf verschiedene Weise (Telefon, persönlich) ansprechbar und mit den besonderen Ansprüchen älterer Nutzer vertraut sein. |
| <i>Zuverlässig</i> | Der Verkehr sollte so funktionieren wie beschrieben und beworben, und auch Beeinträchtigungen durch schwer einschätzbare Ereignisse (z.B. unvorhergesehene Wettereinflüsse) tolerieren. |

Qualitätsmerkmale eines altersfreundlichen Verkehrssystems



| Systemqualität | Erläuterung |
|--------------------------------------|--|
| <i>Sicher(safe) objektiv</i> | Die Nutzung des Verkehrssystems sollte nicht gefährlich für ältere Menschen (mit besonderen Bedürfnissen) sein und sie sollten sich nicht unsicher bei der Nutzung fühlen. |
| <i>Sicher (secure) subjektiv</i> | Das Verkehrssystem sollte zuverlässig sein und älteren Menschen das Vertrauen vermitteln, sich bei der Nutzung keinem unnötigen Risiko aussetzen. |
| <i>Transparent</i> | Ältere Menschen sollten Kenntniss über die verfügbaren Verkehrs- und Mobilitätsangebote haben und verstehen, wie diese zu nutzen sind. |
| <i>Ergänzende Merkmale</i> | Das Verkehrssystem sollte durch andere Politikbereiche und Maßnahmen flankiert werden, die die Autonomie älterer Menschen zusätzlich zur persönlichen Mobilität unterstützen (z.B. mobile/virtuelle Dienstleistungsangebote; stadtplanerische Aspekte etc.). |

Anteil der Politiken je Verkehrsträger



“sehr gut verstanden”

- 33-56 sehr fokussierte Maßnahmen
- In mehreren Interviews als bedeutend beschr.

Bezahlbar

Barrierefrei

Sicher (safe)

“einigermaßen gut verstanden”

- 7 - 12 sehr fokussierte Maßnahmen
- In einigen Interviews als bedeutend beschr.

Transparent

Verfügbar

Verständlich

Sicher (secure)

Ergänzend

“schlecht verstanden”

- 0 -2 sehr fokussierte Maßnahmen
- In Interviews nicht erwähnt

Komfortabel

Freundlich

Effizient

Zuverlässig



▼
▶ **BEWUSSTSEINSSCHAFFUNG!!!**
▶ **HANDLUNGSBEDARF!!!**

TRACY - Ansätze & Maßnahmen im Bereich Fuß- und Radverkehr



| Politik-/ Maßnahmen- bereich | Beschreibung | Variationen |
|-------------------------------------|---|--|
| Verkehrssicherheit für Fußgänger | Fokus auf Berücksichtigung älterer Menschen in Verkehrssicherheitsstrategien, auch als Fußgängergruppe mit erhöhtem Risiko für schwere Verletzungen | <ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung von Entscheidungsträgern und Planern für Bedürfnisse und veränderte Fähigkeiten Älterer • Identifizierung von (Fuß)Verkehrsbewegungsmustern Älterer (Wege und Distanzen, modal split, versch. Altersgruppen...) • Identifizierung von Gründen für Fußgängerunfälle (wetterbedingt, Barrieren, Geschwindigkeit...) |

| Politik-/Maßnahmenbereich | Beschreibung | Variationen |
|--|---|--|
| Orientierung für Stadt-/Raumplanung in einer alternden Gesellschaft | Anleitungen und Instrumente für den Prozess der Planung und Gestaltung städtischer Umwelt, teils mit Fokus auf barrierefreiem Fußgängerumfeld | <ul style="list-style-type: none"> • Formulierung von Maßnahmen und Erfordernissen für die Gestaltung von Querungsstellen, Kreuzungen, Fußwegen, Pflaster und Oberflächen... • Erfordernisse von Fußwegenetzen • Gestaltung von Eingangsbereichen von Verknüpfungspunkten als Schnittstellen zum ÖV (Sitzbereiche, bf. Toiletten...) • Betonung einfacher Orientierung und uneingeschr. Beweglichkeit als Fußgänger zur Vermeidung von Konflikten mit anderen V-TN, • Geschwindigkeitsreduzierung anderer Verkehrsarten, ausreichend lange Grünphasen f. Fußverkehr, Bedeutung angemessener Beleuchtung, serviceorient. Maßnahmen wie Winterdienst... |

TRACY - Ansätze & Maßnahmen im Bereich Fuß- und Radverkehr



| Politik-/ Maßnahmen- bereich | Beschreibung | Variationen |
|-------------------------------------|---|--|
| Training und Information | Theoretisches und praktisches Training zur Beibehaltung individueller Mobilität; Sensibilisierung zur Befähigung Älterer zu einem sicheren Verhalten als Fußgänger | <ul style="list-style-type: none">• Broschüren, Flyer, Guides zur Erläuterung von Risiken und sicherem Verhalten als Fußgänger (z.B. passive Sicherheitsmaßnahmen zur erhöhten Sichtbarkeit in der Dunkelheit)• Informationen über Gesundheitsaspekte des Fußverkehrs• Hinweise zur Planung individueller Routen und persönlicher Mobilitätsmuster |

| Politik-/ Maßnahmen- bereich | Beschreibung | Variationen |
|---|--|---|
| Verkehrssicherheit für Radfahrer | <p>Fokus auf Berücksichtigung älterer Menschen in Verkehrssicherheitsstrategien als Radfahrergruppe mit erhöhtem Risiko für schwere Verletzungen</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Aufbereitung statistischer Daten über ältere Radfahrer, die in Verkehrsunfälle involviert sind • Training für Ältere zur Verbesserung der Radfahrfähigkeiten (z.B. in Kooperation mit Radverbänden) • Bewußtseinsschaffung und Ermutigung zum freiwilligen Helmtragen |

| Politik-/ Maßnahmen- bereich | Beschreibung | Variationen |
|-------------------------------------|--|--|
| Training und Information | <p>Theoretisches und praktisches Training, Hinweise zu relevanten rechtlichen Aspekten; Befähigung Älterer zu einem sicheren Verhalten als Radfahrer</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Empfehlung, Fokus auf Schutz, Information und Erziehung zu legen (“elderly are not risky, they are at risk”) • Broschüren, Flyer etc. mit Hinweisen und konkreten Tipps zum sicheren Verhalten • PR und öfftl. Informationskampagnen zur Aufklärung über gesunde Mobilität und positive Effekte des Radfahrens |

| Politik-/ Maßnahmen- bereich | Beschreibung | Variationen |
|---|--|--|
| Orientierung für Stadt- /Raum- planung in einer alternden Gesellschaft | Schaffung sicherer Infrastruktur und eines sicheren Umfeldes zum Radfahren unter Berücksichtigung der Fähigkeiten und Bedürfnisse Älterer | <ul style="list-style-type: none"> • Intermodale Terminals für gute Verknüpfung von Rad und weiteren Verkehrsmitteln • Forderung nach strengerer Verfolgung des Mißbrauchs von Radwegen etc. durch motorisierten Verkehr • Bau von Radwegen unter stärkerer Beachtung der belange Älterer (z.B. Vermeidung von Kreuzungen zw. Rad und motoris. Verkehr) |



1. Die Alterung der Bevölkerung ist – beginnend in Mitteleuropa – ein gesamteuropäisches Phänomen.
2. Herausforderungen an die Verkehrspolitik sind Finanzierung, Inklusion, gesundheitliche Vorsorge sowie ein geändertes Mobilitätsverhalten.
3. Es gibt eine große Heterogenität innerhalb der Bevölkerungsgruppe "ältere Menschen" hinsichtlich individ. Anforderungen und Fähigkeiten.
4. Ein Schwerpunkt der nationalen Verkehrspolitiken liegt in der EU-27 derzeit im Straßenverkehr bei der Verkehrssicherheit, im ÖV bei der Bezahlbarkeit sowie der Barrierefreiheit.
5. Eine systematische Erfolgs- und Wirkungskontrolle nationaler Politiken wird in den Mitgliedsstaaten nicht durchgeführt.
6. Das besondere Problem öffentlicher Verkehrsangebote in ländlichen Räumen wird oft erkannt, aber nicht systematisch angegangen.
7. Die Tür-zu-Tür-Wegekette sollte stärkere Berücksichtigung finden.
8. Insgesamt ein heterogenes Bild, aber: Es lohnt sich vom Nachbarn zu lernen!

Empfehlungen für künftige Forschungsthemen – für ein besseres Verständnis von Problemen und Bedürfnissen



1. Harmonisierung von Verkehrs- und Mobilitätsuntersuchungen zur Schaffung eines europäischen Überblicks über Verkehrsbedürfnisse
2. Erstellung von Statistiken und Informationen zu Unfällen und Risiken bezogen auf alle Verkehrsträger
3. Verbesserung der Wissensbasis zu individuellen Verkehrsmitteln für ältere Menschen
4. Forschung zur virtuellen Mobilität und zu begleitenden Mobilitätsangeboten
5. Kritische Untersuchung von Fahr(sicherheits)trainings und Vorbereitung des Umstiegs vom Auto auf andere Verkehrsmittel
6. Schaffung eines Überblicks über gute Lösungen auf der lokalen Ebene und die Lehren für die EU-Politik

Empfehlungen für künftige Politiken – für ein effektiveres Angehen von Problemen und Bedürfnissen



7. Förderung eines verkehrsmittelübergreifenden Ansatzes, unter besonderer Berücksichtigung von Laufen und Radfahren
8. Aufforderung zur Evaluation von Politiken und Analyse der Zielerreichung in bestimmten Bereichen
9. Entwicklung europäischer Leitlinien für eine altengerechte Straßenplanung und -gestaltung
10. Entwicklung europäischer Leitlinien zu den weniger berücksichtigten Qualitäten eines altengerechten Verkehrssystems



Dipl.-Geogr. Jörn Berding
Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt
joern.berding@fh-erfurt.de

www.tracy-project.eu

FH **ERFURT** **UNIVERSITY**
OF APPLIED SCIENCES

TRACY
PROJECT
WITH
PLYMOUTH
UNIVERSITY

PRO  **solutions**

 **VISTA**
UTREDNING AS



The research leading to these results has received funding from the European Community's Seventh Framework Programme (FP7- TPT-2011-RTD-1) under grant agreement n° 285613.

This publication solely reflects the author's views. The European Community is not liable for any use that may be made of the information contained herein.