

RAUMORDNUNG MACHT MOBIL:

MOBILITÄT IST LEBENSQUALITÄT – FÜR JEDES LEBENSALTER.

Unserer Gesellschaft gehören im Bereich Mobilität zwei Risikogruppen an: Jugend und Senioren. Diese beiden Gruppen nutzen die verschiedenen Mobilitätsformen, ihren Bedürfnissen, Fähigkeiten und den Angeboten entsprechend, auf unterschiedliche Art und Weise. Während bei der Jugend die Mobilitätsformen zunehmen, werden sie bei Senioren immer weniger. Die Bevölkerung zwischen diesen beiden Altersgruppen greift immer häufiger auf den eigenen PKW zurück, Jugendliche und Senioren hingegen müssen sich auch als Fußgänger, Radfahrer oder Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel zurechtfinden. Diese Mobilität zu sichern, ist Aufgabe der Raumordnung, insbesondere der Verkehrsplanung, Siedlungspolitik oder Versorgungspolitik.

„WISSENSCHAFT UND VERKEHR“

Unter diesem Titel läuft eine Schriftenreihe des Verkehrsclub Österreich (VCÖ). Die Beiträge befassen sich mit den Ursachen verschiedener Verkehrsproblematiken ebenso wie mit Lösungsansätzen.

Die letzten Ausgaben widmeten sich den beiden Risikogruppen Jugend und Senioren. Dabei wird neben Aufgaben für die Raumordnung zur Sicherung der betroffenen Menschen aufgezeigt, dass diesen beiden Gruppen folgende Eigenschaften gemeinsam sind:

- ein überdurchschnittliches Unfallrisiko
- ein hoher Anteil an Freizeit- und Einkaufswegen im täglichen Verkehrsverhalten
- besondere Ansprüche an das unmittelbare Wohnumfeld

JUGEND UND MOBILITÄT.

Kinder und Jugendliche lenken noch keine Fahrzeuge und sind trotzdem mobil. Zunächst lernen sie gehen, dann Rad fahren oder neuerdings Inline-Skaten und benutzen nicht selten öffentliche Verkehrsmittel. Die Nutzung dieser Mobilität fördert unter den Kindern und Jugendlichen den Blick für die Gefahr und das Verantwortungsbewusstsein gegenüber dem anderen Verkehrsteilnehmer. Weiters ergibt sich durch diese eigenständige Mobilität ein gewisses Maß an Selbständigkeit.

ELTERN SETZEN SCHRANKEN.

Immer häufiger werden Kinder und Jugendliche jedoch in ihrer eigenen Mobilität eingeschränkt, da sie von den Eltern mit dem Auto zur Schule, zu Freunden oder zu Veranstaltungen gefahren werden. Als Begründung dafür geben Eltern meist das große Gefahrenpotential auf den Straßen an. Für Kinder sind die zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegten Distanzen jedoch nicht nur durch stark befahrene Straßen ohne Gehsteig, sondern sehr oft gerade wegen der privaten Zubringerdienste durch Eltern gefährlich. Das heißt, in vielen Fällen gefährden damit Eltern selbst Kinder (anderer Eltern). Im ländlichen Bereich, den 90% aller Gemeinden Niederösterreichs bilden, verschärfen sich die Gefahren durch undiszipliniertes Verhalten der chauffierenden Eltern zusätzlich für deren „Passagiere“ wie auch für jene Jugendlichen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.

FREIHEIT + VERANTWORTUNG = UNFALLRISIKO?

Viele Jugendliche beginnen ihren Weg in die motorisierte Welt mit Motorfahrrädern („Mopeds“). Deren Gebrauch hat nach Meinung der betroffenen Eltern verschiedene

Ziele: Einerseits wird den Jugendlichen das tägliche Leben erleichtert, andererseits werden sie nicht von Gesellschaftsnormen ausgeschlossen. Im günstigsten Fall sehen Eltern in einem solchen Verkehrsmittel eine Möglichkeit für die Jugendlichen, Verantwortung im Verkehr zu lernen. Ohne entsprechende Ausbildung und Vorbereitung werden diese Verkehrsbenützer allerdings sehr oft selbst eine Gefahr. Bezogen auf die Fahrleistung ist das Unfallrisiko im Alter von 16 bis 18 Jahren mit dem Moped mehr als doppelt so hoch als mit dem Fahrrad und viermal so hoch als die Vergleichsgruppe der 35 bis 64-Jährigen (alle Verkehrsmittel). Dafür legt die Statistik, derzufolge pro Jahr einer von 300 Menschen zwischen 15 und 25 Jahren im motorisierten Verkehr stirbt, ein erschreckendes Zeugnis ab. Hingegen liegt der Anteil der im Verkehr verletzten Menschen der gleichen Altersgruppe im Umweltverbund (Gehen, Radeln und öffentlich fahren) bei nur 10%.

MEHR MOBILITÄT – MEHR LEBENSQUALITÄT.

Das Mobilitätsverhalten der Jugend und damit auch deren Sicherheit im Verkehr wird also in einem hohen Ausmaß von den Eltern bestimmt. Dieser Einfluss auf die Sicherheit wirkt auch auf die Freizeitgestaltung und die spätere Wahl des Wohn- oder Arbeitsortes der Jugendlichen. Die Einschränkung der Mobilität der Jugend wird daher auf lange Sicht gesehen auch eine Einschränkung der Lebensqualität mit sich bringen. Es liegt also an den Eltern, ihren Kinder unterschiedliche Mobilitätsformen aufzuzeigen, weg von der Einbahn des motorisierten Individualverkehrs, hin zu den Angeboten des Öffentlichen Verkehrs und zu sportlichen Fortbewegungsarten; weg von der Verwendung technischer, schadstoffbelasteter Energie, hin zum Verantwortungsgefühl gegenüber der Natur und zur Sicherung einer lebenswerten Zukunft in unserer Umwelt.

VERKEHRSSITUATION VERBESSERN – MOBILITÄT STEIGERN.

Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation - und damit zur Steigerung der Mobilität - gibt es viele:

- *Verringerung des autoorientierten Einkaufs- und Freizeitangebotes außerhalb von Siedlungen*
- *Verkehrsunterricht auch nach der Pflichtschule*
- *vermehrter Einsatz von „Discobussen“ oder ähnlichen Verkehrsmitteln*
- *Imageverbesserungsmaßnahmen für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren*
- *Radabstellmöglichkeiten am richtigen Ort*
- *Forcierung von Fahrsicherheitstrainings für Radfahrer und Kraftfahrzeuglenker*
- *Menschengerechte Straßengestaltung*
- *Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls in Gehbereichen (Haltestellen, Unterführungen, Wege durch Grünanlagen, auch an Hauptverkehrsstraßen)*

SENIOREN UND MOBILITÄT

Für ältere Menschen wird die Mobilität mit zunehmendem Alter immer mehr eingeschränkt. In Niederösterreich leben etwa 300.000 Menschen in kleinen Dorfgemeinschaften, die entweder keine öffentliche Verbindung in die Gemeinde oder den nächsten Ort haben oder in diesem Bereich großteils auf den Schulverkehr ausgerichtet sind. 867.000 Menschen leben in Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohnern, hier kann das Verkehrsbedürfnis in der Gemeinde im Regelfall nicht durch eine Buslinie abgedeckt werden. Eine Bahnverbindung ist oft noch problematischer.

Daher bleibt den Senioren oft nur der eigene PKW. 1999 liegt der Anteil der über 60-Jährigen am Bundesvolk bei etwa 22%. Im Jahre 2030 wird der Anteil der über 60-Jährigen auf etwa 35% steigen. Der Anteil der Besitzer einer Lenkerberechtigung für Kraftfahrzeuge und auch der Anteil des Kraftfahrzeugbesitzes wird ebenso zunehmen. Die individuelle Mobilität scheint daher gesichert zu sein. Allerdings ist im Jahr 2030 aufgrund des steigenden Seniorenanteiles im Kraftfahrzeugverkehr mit etwa 3.000 verunglückten älteren Menschen und mit 60 toten Senioren mehr als heute zu rechnen.

INGESCHRÄNKTE BEWEGLICHKEIT.

Mit zunehmendem Alter bewegen sich Senioren verstärkt zu Fuß. Im Alter von 65 bis 75 Jahren liegt der Fußgängeranteil bei etwa 44%, zwischen 75 und 84 Jahren bereits bei 55% und über 85 Jahren bei fast 68%. Falls Gehsteige vorhanden sind, kann die Absenkung an Querungsstellen und die Erhöhung von Buseinstiegsstellen die Situation der älteren Fußgänger verbessern. Die Breite vorhandener Gehsteige ist für ältere Menschen enorm wichtig, denn sie brauchen immer mehr Raum, um sicher gehen zu können. Eine Gehsteigbreite von 1,5 m sollte daher generell als Mindestmaß angesehen werden, an Stellen mit erhöhtem Fußgängeraufkommen sollen Breitenzuschläge erfolgen.

Da diesen Anforderungen nicht immer Rechnung getragen wird, steigen mit Einschränkung der Mobilität die Gefahrenpotentiale für Senioren, eine Tatsache, die eine Parallele zur Mobilität der Jugend darstellt. Diese Einschränkung gipfelt unter Umständen darin, dass jene älteren Menschen, die nur mehr als Fußgänger mobil sind und keine Verbindung zu Nahversorgern, Ärzten etc. haben, vereinsamen und sich von der Umwelt abkapseln. Damit bekommt das Thema „Senioren und Mobilität“ auch einen gesellschaftspolitischen Aspekt. Daher sollten bedarfsorientierte öffentliche Verkehrsmittel eingesetzt werden, die auf bestimmte Verkehrssituationen oder Bevölkerungsgruppen abgestimmt werden und auf Wünsche älterer Menschen flexibel reagieren können.

MOBILITÄT BEDINGT DURCH RAUMORDNUNG.

Die Raumordnung, nach deren Grundsätzen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen erstellt werden, verfügt über einige klassische Instrumente zum Schutz dieser beiden gefährdeten Altersgruppen. Daher sollten in Stadt- und Landgemeinden folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Verdichtete Siedlungsformen führen zu kurzen Wegen in der Stadt: Dadurch wird es Kindern und Senioren ermöglicht, die erforderlichen Wege zu Fuß oder mit dem Rad zu absolvieren und so ihre Mobilität zu nutzen.
- Sicherung von Nahversorgung und sozialen Einrichtungen in allen Bereichen: Jugendliche und Senioren können sich mittels ihrer eigenen Mobilität mit dem Notwendigsten versorgen und soziale Dienste oder Einrichtungen in Anspruch nehmen. Diese Selbstständigkeit fördert außerdem Handel und Gemeinschaft vor Ort.
- Vermeidung von Großstrukturen außerhalb der Erreichbarkeit von Fußgängern, die eine Abhängigkeit vom Auto erzeugen: Große Lebensmittel- oder Fachmärkte aber auch Kino- und Veranstaltungszentren, die wegen ihrer räumlichen Ausdehnung weit ab vom Siedlungsgebiet liegen, können meist nur mit dem Auto erreicht werden, was für Jugendliche und Senioren gar nicht oder nur über „Chauffeurdienste“ durch Bekannte und Verwandte möglich ist. Dadurch wird die Mobilität erzwungenermaßen eingeschränkt, was oft auch die Lebensqualität

beeinträchtigt oder die nötige tägliche Versorgung sowie die Bildung von Gemeinschaftsstrukturen erschwert.

- *Eindämmen der Zersiedelung, Ausweisen von Wohnbauland nur in Einzugsbereichen von Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs: Öffentliche Verkehrsmittel stellen für Jugend und Senioren eine willkommene Alternative zum eigenen PKW und die Möglichkeit zur Ausschöpfung der eigenen Mobilität dar. Daher sollten sie für diese beiden Gruppen auch stets leicht erreichbar sein.*
- *Gestaltung von Straßenräumen als Aufenthaltsräume und Treffpunkte: Die Erweiterung von Straßenräumen zu öffentlichen Treffpunkten in Verbindung mit Grünflächen ermöglicht es Jugendlichen und Senioren, Verkehrsflächen in ihre Bewegungsabläufe mit einzubeziehen und sich ihrer Mobilität bewusst zu werden.*

Mit diesen Instrumenten kann die Raumordnung die gefährdeten Bevölkerungsgruppen nicht nur schützen, sie trägt auch dazu bei, die Mobilität dieser Personen zu erhalten. Damit sichert sie diesen Menschen auch ein Stück Lebensqualität.

GEMEINSCHAFTSPROJEKT MOBILITÄT.

Die Sicherung der Mobilität von Jugendlichen und Senioren liegt somit in den Händen der Gesellschaft. Unterstützung dabei bieten Verkehrsfachleute und die Raumordnung.

Ing. Christian Hofecker

Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, St. Pölten