



## Die Alterung der Gesellschaft und das Fahrrad

### Spezifischer Mobilitätsbedarf älterer Menschen

Das dritte Lebensalter nach der Berufstätigkeit ist häufig mit verstärkter Fahrradnutzung verbunden. Die langen Distanzen für Arbeitswege entfallen, und die Orientierung an den Angeboten der näheren Wohnumgebung nimmt wieder zu. Gesundheit und geselliges Zusammensein gewinnen im Alltag an Stellenwert. All das spricht für mehr Rad fahren. Dafür ist nicht zuletzt der fahrradtouristische Boom unter kaufkräftigen Radfahrern im dritten Lebensalter ein Beleg.

In mehreren europäischen Ländern wird es nach übereinstimmenden Prognosen in den nächsten Jahrzehnten zu einem deutlich höheren Anteil älterer Menschen kommen. Derzeit sind rund 19 Prozent aller Deutschen mindestens 65 Jahre alt – bis 2020 steigt dieser Wert auf mehr als ein Viertel. Insgesamt werden dann knapp 22 Millionen ältere Menschen in Deutschland leben. Einzelne Regionen, wie zum Beispiel Ostdeutschland, der Niederrhein oder auch Süddeutschland, müssen sich gar auf eine massive Zunahme von Hochbetagten (80+) vorbereiten.

Bereits heute schon ist sichtbar, dass es sich bei den Seniorinnen und Senioren keineswegs um eine homogene Gruppe handelt: Sie unterscheiden sich deutlich hinsichtlich ihrer gesundheitlichen Verfassung, des zur Verfügung stehenden Einkommens bzw. Vermögens oder ihrer Mobilitätsstile. Gemeinsam haben Sie, dass ihre Lebenserwartung im Vergleich zu früheren Geburtsjahrgängen deutlich größer ist und sie nach dem Ausschei-

den aus dem Erwerbsleben über ihr Zeitbudget freier verfügen können. Bei der Betrachtung von aggregierten Daten – zum Beispiel aus der Untersuchung „Mobilität in Deutschland (MiD)“ – sind diese Gemeinsamkeiten, aber auch Unterschiede zu bedenken.

Der durchschnittliche Verkehrsaufwand geht ab einem Alter von 60 Jahren deutlich zurück wobei die Abstände zwischen den Generationen angesichts steigender Jahresfahrleistungen bei Senioren aber geringer werden. Die Mobilitätsquote – der Anteil von Personen einer Altersgruppe, die am Erhebungstag das Haus verlassen haben – steigt. Gleiches gilt für die Wegezahl, die bei den 60- bis 65-Jährigen heute bereits über dem deutschen Durchschnitt liegt. Erst nach 70 ist eine klare Reduktion

### Inhalt

Spezifischer Mobilitätsbedarf älterer Menschen 1

Wirkungen des Radfahrens im Alter 2

Verkehrssicherheitsaspekte 2

Radverkehrsförderung durch bauliche Maßnahmen 3

Radverkehrsförderung durch Kommunikation 3

Fazit 4



Ältere Fahrradtouristen als regionaler Wirtschaftsfaktor auf der Insel Usedom.

der pro Tag unternommenen Wege zu bemerken. Dass hier eine vom Auto bewegte und geprägte Generation langsam in den Ruhestand geht, spiegelt sich auch in der Verkehrsmittelwahl der über 65-Jährigen im Kontrast zu der jüngeren Generation in den Städten wider. Zwischen 2002 und 2008 verlor der öffentliche Nahverkehr in der Verkehrsmittelwahl der Seniorinnen und Senioren zwei Prozentpunkte, und das Auto konnte auf einen Anteil von 27% an allen Wegen zulegen. Mehr als 70% der über 65-Jährigen besitzen heute einen Führerschein – die Abschaffung des eigenen Pkw kommt altersbedingt erst ab 80 Jahren in Frage. Demgegenüber besitzen ungefähr drei Viertel aller Älteren zwischen 60 und 74 Jahren ein Fahrrad. Mit 11% liegt der Radverkehrsanteil in dieser Altersgruppe über dem deutschen Durchschnitt. Ab 75 Jahren besitzt jedoch nur noch weniger als die Hälfte ein Fahrrad, und der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen geht auf 7% zurück.

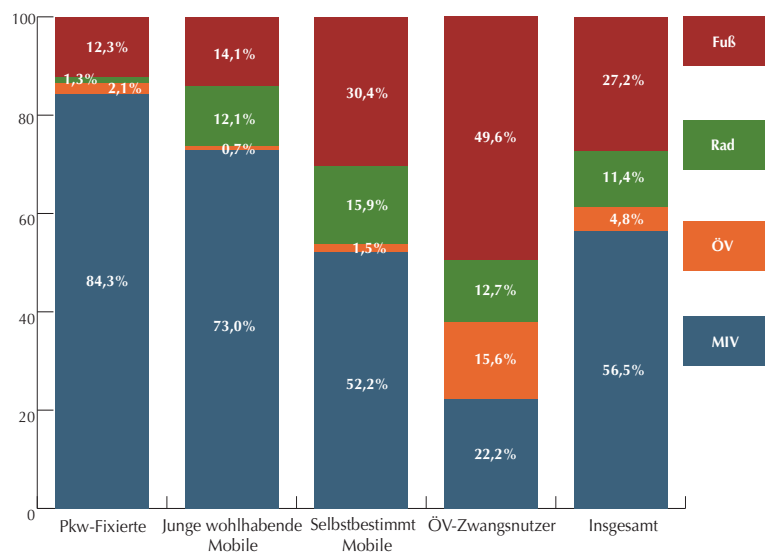
## Wirkungen des Radfahrens im Alter

Radfahren im Alter bietet eine große Zahl an Vorteilen, von denen vor allem der positive gesundheitliche Effekt auf die Radfahrenden hervorzuheben ist. Regelmäßig ausgeübt, weist es die folgenden Wirkungen auf:

- Es trainiert den Gleichgewichtssinn und verringert so das Risiko von Stürzen und Knochenbrüchen.
- Es sorgt für gesündere Muskeln und stärkere Knochen bzw. unterstützt die Ausdauer.
- Es hilft bei Gelenkschwellungen und Schmerzen im Zusammenhang mit Arthritis.
- Es reduziert die Gefahr, an Herzkrankheiten, Bluthochdruck, Krebs oder Diabetes zu erkranken.
- Es verbessert den Schlaf, das Wohlbefinden und mindert depressive Symptome.

Einige medizinische Untersuchungen belegen, dass eine Stunde Rad fahren pro Woche die Lebenserwartung einer 50-jährigen Person um bis zu fünf Jahre verlängern kann. Ein zusätzlicher Vorteil ist, dass Radfahrende wesentlich länger in guter körperlicher Verfassung bleiben als Menschen mit bewegungsarmen Lebensstilen.

Gerade Hochbetagten fällt das Rad fahren leichter als der Weg zu Fuß, besonders mit einer schweren Tasche vom Einkauf. Auch ist das Fahrrad für viele leichter zu beherrschen, als im schnellen, hektischen Verkehr einen Pkw sicher zu lenken. Schließlich gewinnt der Aspekt der kostengünstigen und allzeit verfügbaren Mobilitäts-sicherung durch den Radverkehr vor allem in ländlichen und suburbanen Gebieten beständig an Bedeutung.



Verkehrsmittelwahl für Einkaufswege von Seniorinnen und Senioren nach Mobilitätsstilgruppen. (Haustein/Stiewe, ILS 2010)

## Verkehrssicherheitsaspekte

Mit dem Radverkehr im Alter sind auch Unfallrisiken verbunden. Bezogen auf die Unfallgefahr wird das Fahrrad von allen Verkehrsmitteln am häufigsten als eher unsicheres bzw. sehr unsicheres Verkehrsmittel beschrieben. Ein knappes Viertel der Radfahrenden im Alter fühlt sich bei der Nutzung dieses Verkehrsmittels sehr bzw. eher unsicher. Als subjektiv besonders gefährliche Situationen werden von älteren Radfahrenden vor allem Probleme mit unübersichtlichen Situationen beschrieben:

- das Fehlen von Radwegen oder Fahrradstreifen auf Hauptstraßen, v.a. das Linksabbiegen in eine andere Straße,

### Zum Weiterlesen

Projektseite LifeCycle: Tipps für ein Leben lang radeln:  
[www.lifecycle.cc/](http://www.lifecycle.cc/) [Englisch]

Europäisches Projekt Energieeffiziente Mobilität in einer älter werdenden Gesellschaft: [www.aeneas-project.eu/de](http://www.aeneas-project.eu/de)

Mobilitätswegweiser für Ältere der Stadt München:  
[www.aeneas-project.eu/docs/SeniorenMobiWegweiser.pdf](http://www.aeneas-project.eu/docs/SeniorenMobiWegweiser.pdf)

Projektseite von FUSS e.V.: [www.senioren-sicher-mobil.de](http://www.senioren-sicher-mobil.de)

**Bildrechte**  
 alle bei Jörg Thiemann-Linden

- Einbahnstraßen (für Fahrradfahrer in Gegenrichtung frei) sowie Einmündungen anderer Straßen und Grundstückszufahrten,
- Kreisverkehre und Busspuren, die für Fahrradfahrer freigegeben sind.

Als weitere Hemmnisse für eine Nutzung des Fahrrades werden von älteren Radfahrern glatte und rutschige Straßen, unebene oder beschädigte Wege sowie schlechte Sicht genannt. Alle genannten Faktoren stellen bei geringer Fahrerfahrung eine größere Herausforderung dar. Umgekehrt geht mit zunehmender Nutzungshäufigkeit das Unsicherheitsgefühl zurück. Eines der Hauptprobleme liegt darin, dass mit zunehmendem Alter der Senioren die Unfallschwere signifikant ansteigt: 22% der schwer Verletzten sowie 48% der getöteten Fahrradfahrer sind 65 Jahre oder älter. Dies liegt vor allem auch daran, dass die Fähigkeit des Körpers zur Regeneration nachlässt und somit selbst leichte Frakturen bereits langwieriger Heilungsprozesse bedürfen. Ein weiteres Problem ist die Tatsache, dass sich Ältere durch die Benutzung von Gehwegen oder separierten Radwegen einen Sicherheitsgewinn erwarten. Bei schlechter Einsehbarkeit an Kreuzungen, Grundstückszufahrten und Querungen sind Radfahrende jedoch gerade auf diesen vermeintlich sicheren Anlagen einem hohen Risiko ausgesetzt.

### Radverkehrsförderung durch bauliche Maßnahmen

Bedarfs- und nutzergerechte Infrastruktur ist ein essentieller Beitrag für einen sicheren und attraktiven Radverkehr. So stellen zum Beispiel Kreuzungen und Einmündungen Unfallhäufungspunkte für ältere Radfahrer dar. Ein Lösungsweg ist es, komplexe Handlungserfordernisse wie das Linksabbiegen in mehrere einzelne Schritte aufzuteilen. Dafür braucht es die nötigen Aufstellflächen und gegebenenfalls Lichtsignalanlagen. Münden Straßen in Radverkehrsanlagen ein, so müssen ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Radverkehr hergestellt werden. Dies ist nötigenfalls durch das Freihalten von Bewuchs und die Wegnahme von Kfz-Stellplätzen zu unterstützen.

Durch Geschwindigkeitsbeschränkungen des Kfz-Verkehrs gewinnen ältere Radfahrer wertvolle Zeit, um verzögerte Wahrnehmungsleistungen und Reaktionen zu kompensieren und Fehler revidieren zu können. In Anbetracht der stark steigenden Radverkehrszahlen und

einer zu erwartenden weiteren Ausdifferenzierung der Nutzeransprüche erscheint es jedenfalls sinnvoll, attraktive Alternativrouten für sportlichere und für langsamere Radfahrerinnen und Radfahrer anzubieten. Ausreichend bemessene Radfahrstreifen auf Hauptverkehrsstraßen, für den Gegenverkehr in deutlicher Weise geöffnete Einbahnen, kombinierte Rad-/Gehwege sowie verkehrsberuhigte Bereiche sollen nicht als sich gegenseitig ausschließende Optionen, sondern als sinnvolle Bestandteile eines dichten und zusammenhängenden Netzes für den Radverkehr verstanden werden.

Schließlich betrifft Barrierefreiheit, z.B. beim Zugang zum Bahnsteig, nicht nur Personen mit Behinderung oder mit Kinderwagen. Bei einer Radtour mit Gepäck kann eine längere Treppe zum Bahnsteig für Ältere das größte Hindernis darstellen. Auch das Fahrrad aus dem Keller die Treppe hoch zutragen, ist ein dominantes Hindernis für die Fahrradnutzung. Auch hier sind bauliche Lösungen gefragt.

### Radverkehrsförderung durch Kommunikation

Ähnlich wie bei baulichen Maßnahmen müssen auch in der Kommunikation die Heterogenität der Zielgruppe und ihre unterschiedlichen Lebensstile, Lebenslagen und persönlichen Werthaltungen berücksichtigt werden. Ansätze, die nur auf das Alter fokussieren, erwiesen sich als wenig zielführend, da sich das Eigenbild der Zielgruppe nicht vorrangig über den Lebensabschnitt definiert. Werbung und Kommunikation sollten daher auch innerhalb der Gruppe der Älteren nach Lebensstilmerkmalen oder Ähnlichem differenzieren. So lassen sich auch bei Älteren deutliche Unterscheide in der Affinität zum Fahrrad in den Mobilitätsstilen unterscheiden. Gerade unerfahrene und unsichere Radfahrer bedürfen speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittener Angebote, um ihnen den Einstieg ins Rad fahren zu erleichtern.

Das Forschungsprojekt LifeCycle empfiehlt gezieltes Marketing in persönlichen Umbruchssituationen, in denen Verhaltensänderungen – wie zum Beispiel der Umstieg vom Pkw auf das Rad – leichter zu erzielen sind. Zu solchen Gelegenheiten zählen u.a. die Pensionierung, ein Wohnortwechsel, der Verlust des Führerscheins oder die Fahrradprüfung eines Enkelkindes. Erfolgreich waren im Rahmen des europäischen Projekts AENAS verschiedene Ansätze, die Zielgruppe über sogenannte „peers“ oder „buddies“ zu erreichen. Damit

ist gemeint, dass der Kontakt mit dem Thema Radverkehr über Familienangehörige, Freunde oder Bekannte sowie in Vereinen hergestellt wird. Auch Lokale Agenda 21-Gruppen oder ähnliche Formen der organisierten Bürgergesellschaft können in derartige Initiativen eingebunden werden.



Elektrisch betriebene oder unterstützte Fahrzeuge können eine Verlängerung der eigenständige Mobilität bedeuten.

In Swindon, Großbritannien, wurden die Besucher von Tageszentren sowie Mitglieder von Fußballvereinen und Kirchen von „peers“ zum Radverkehr gebracht. Ebenfalls in Großbritannien wurde mit der Möglichkeit experimentiert, Radfahrtrainings „auf Rezept“ von Ärzten im Rahmen eines speziellen „Fahrradgesundheitsplans“ anzubieten. In Odense, Dänemark, wurden mehr als 20 geführte Fahrradtouren von älteren, erfahrenen Radfahrern angeboten und vorher in Zeitungen, auf Homepages und in Vereinen beworben. Kombiniert wurden diese Ausflüge mit Treffen der Vertreter der Stadtverwaltung, die über den Radverkehr in Odense informierten.

Weitere Angebote sind z.B. Internettrainings, wo auch der Umgang mit einem Fahrradroutenplaner erlernt werden kann, sowie Senioren-Testtage für Pedelecs (z.B. in Graz, Österreich). Die in München von der Umweltorganisation Green City organisierten, kostenlosen Radl-Informationsnachmittage an den Alten-Service-Zentren bieten in Zusammenarbeit mit der Polizei eine Auffrischung der Verkehrsregeln sowie der Rechte und Pflichten als Radfahrer. Mit einer Ergotherapeutin wurden Beweglichkeit und Leistungsfähigkeit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer geschult und kleine Übungen zur Erhaltung der Beweglichkeit vorgestellt. Höhepunkt war der

praktische Testparcours mit verschiedenen Radtypen: vom Fahrrad mit tiefem Einstieg über Drei- und Mehräder bis hin zu Batterie-betriebenen Rädern.

## Fazit

Eigenständige Mobilität hat im Alter einen hohen Wert: zur Pflege privater Kontaktnetzwerke, für die körperliche Fitness und für alltägliche Erledigungen. Verkehrsplanung hat auf die besonderen Sicherheitsanforderungen der Älteren vor allem mit übersichtlichen Verkehrssituationen zu reagieren. Barrierefreiheit der baulichen Umwelt kommt auch den Rad fahrenden Seniorinnen und Senioren zugute. Wie sie für mehr Fahrradnutzung zu gewinnen sind, zeigen mehrere Projekte; dabei wollen Ältere als „normale Erwachsene“ statt als Senioren angesprochen werden.

## Quellen

Boehnke, D., et al.: Empfehlungen zur Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenraum, Leitfaden Mobilität und Verkehr, Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Köln 01/2010

Limbourg, M., Matern, S.: Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr, Mobilität und Alter, Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Köln 04/2009

Gerlach, J., et al.: Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr – Forschungsdokumentation, Forschungsergebnisse für die Praxis, Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Köln 02/2007

Unfallforschung der Versicherer (2010): Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer, Berlin: [www.udv.de/uploads/](http://www.udv.de/uploads/)

Haustein, S., Stiewe, M: Mobilitätsverhalten von Seniorinnen und Senioren - zur Entwicklung zielgruppenspezifischer Mobilitätsangebote. In: ILS-Trends. Entwicklungen in NRW, Dortmund, 1/2010.



Gefördert durch:  Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

„Forschung Radverkehr“ steht Ihnen auch online zur Verfügung: [www.nrvp.de/transferstelle](http://www.nrvp.de/transferstelle)

### Impressum

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH  
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin  
Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur  
Redaktion: Jörg Thiemann-Linden, Wolfgang Aichinger  
Auflage: 500  
[forschung-radverkehr@difu.de](mailto:forschung-radverkehr@difu.de)