



POLICY BRIEF

Altersgerechte Stadtgestaltung: Bedürfnisse von benachteiligten Gruppen in Klein- und Mittelstädten

Zusammenfassung

Schon heute liegt der Anteil der Personen im Alter von 65 Jahren und älter in den EU-Ländern durchschnittlich bei 20% (Eurostat 2020). In den nächsten Jahren wird dieser Anteil weiter ansteigen und bis zum Jahr 2060 wird in Deutschland voraussichtlich jede dritte Person 65 Jahre und älter sein (bpb 2021). Durch den demographischen Wandel steht auch die Stadtplanung vor neuen Herausforderungen. Dabei stehen besonders die veränderten Mobilitätsbedürfnisse im Fokus, welche mit dem höheren Alter einhergehen. Eine Stadtgestaltung, die sich an den Bedürfnissen der älteren Bevölkerung orientiert, stellt einen Ansatzpunkt für die Förderung der aktiven Mobilität dar. Aktive Mobilität wie das Zufußgehen und Fahrradfahren können dazu beitragen, bis ins hohe Alter gesund und mobil zu bleiben. Dieser Policy Brief fasst die wichtigsten Ergebnisse zu den Gestaltungspräferenzen der Bevölkerung ab 65 Jahren bezüglich des Straßenraums zusammen und stellt Unterschiede nach individuellen und kontextbezogenen Aspekten vor. Die Befragung, die im Rahmen des inter- und transdisziplinären Forschungsprojektes AFOOT durchgeführt wurde, fand im Jahr 2019 in Gemeinden und Städten mit weniger als 100.000 Einwohner*innen in der Metropolregion Nordwest statt. Die Studie bietet konkrete Ansatzpunkte für die Klein- und Mittelstädte sowie die Landgemeinden in der Metropolregion Nordwest, die für eine altersfreundliche Stadtgestaltung genutzt werden können.

Wichtigste Ergebnisse

- **Sicherheitsaspekte** wie die **Sicherheit in Bezug auf Verkehrsunfälle** wurden von den Befragten am häufigsten als sehr wichtig bewertet.
- Die Gestaltungspräferenzen unterschieden sich insbesondere nach **Geschlecht, Alter, Bildungsstatus** und **Mobilitätstyp**.

Handlungsempfehlungen

- **Sichtweise älterer Verkehrsteilnehmer*innen** in Planungs- und Entscheidungsprozessen stärker in den Blick nehmen
- Bedürfnisse von Frauen, Personen der Altersgruppe 80+, Personen mit einem niedrigen Bildungsniveau sowie von Personen, die ihre Alltagswege hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen, berücksichtigen, um **umweltbedingten gesundheitlichen Ungleichheiten** entgegenzuwirken
- Möglichkeit der Stellungnahme in städteplanerischen Verfahren nutzen, um eine **altersfreundliche Stadtgestaltung** zu fördern
- **Stärkere Vernetzung** und **Zusammenarbeit** mit weiteren Interessenvertretungen und Akteuren, um die Gestaltung des Straßenraums noch stärker an den **Bedürfnissen der Bewohner*innen** auszurichten

Steckbrief der Studie

- BMBF-gefördertes Projekt mit Fokus auf Förderung der aktiven Mobilität Älterer: „AFOOT - Alternnd zu Fuß oder mit Fahrrad - urban mobil ohne Stress“
- Querschnittstudie 2019 in der Metropolregion Nordwest (11 Landkreise und zwei Stadtgemeinden < 100.000 Einwohner*innen): „Wohnumgebung und aktive Mobilität“: Schriftliche Befragung von 2242 älteren Erwachsenen (≥ 65 Jahre)



Ergebnisse: Gestaltungspräferenzen nach individuellen und kontextbezogenen Aspekten

Geschlecht

Insgesamt bewerteten Frauen alle aufgeführten Merkmale (siehe Tabelle auf Seite 3) häufiger als wichtig als Männer. Die größten Unterschiede (>10%) zeigten sich bei den Sicherheitsaspekten „Gute Beleuchtung“, „Getrennte Fuß- und Radwege“ und „Sichere Querungsmöglichkeiten“, den Qualitätsmerkmalen „Viel Platz zum Gehen“ und „Barrierefreie Wege“ und den Nutzungsangeboten „Plätze für alle Generationen“ und „Parkplätze für Fahrräder“.

Alter

In der Altersgruppe der 65- bis 69-Jährigen wurden Sicherheitsaspekte wie die Sicherheit in Bezug auf Kriminalität, wenig KFZ-Verkehr und niedrige Geschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs als weniger wichtig erachtet als in den höheren Altersgruppen ab 70 Jahren. Ausreichend Platz zum Gehen und getrennte Fuß- und Radwege waren für die Altersgruppe 80+ wichtiger als für die anderen Altersgruppen, insbesondere im Vergleich zur jüngsten Altersgruppe (>10% Unterschied).

Sozioökonomische Lage

Insgesamt bewerteten Personen mit einem niedrigen Bildungsniveau die meisten aufgeführten Merkmale im Vergleich zu Personen mit einem hohen Bildungsniveau häufiger als wichtig. So wurden z.B. Sitzmöglichkeiten/Bänke von Personen mit einem niedrigen Bildungsniveau doppelt so häufig als wichtig bewertet. Weitere große Unterschiede (>10%) zwischen diesen beiden Bildungsgruppen zeigten sich in Bezug auf eine gute Beleuchtung, eine hohe Oberflächenqualität und niedrige Geschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs sowie bei den Aspekten „barrierefreie Wege“, „viel Platz zum Gehen“ und „Plätze für alle Generationen“. Bezüglich des Haushaltseinkommens war ebenfalls der größte Unterschied bei dem Merkmal „Sitzmöglichkeiten/Bänke“ erkennbar: Für die niedrigste Einkommensgruppe war dieses Merkmal wichtiger als für die anderen beiden Einkommensgruppen.

Die zehn wichtigsten Gestaltungsmerkmale des Straßenraums

Sicherheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

- Sicherheit in Bezug auf Kriminalität
- Sicherheit in Bezug auf Verkehrsunfälle
- Hohe Oberflächenqualität
- Gute Beleuchtung
- Sichere Querungsmöglichkeiten
- Niedrige Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs

Städtebauliche Gestaltqualität

- Barrierefreie Wege
- Viel Platz zum Gehen
- Bäume und Bepflanzung entlang der Bürgersteige

Nutzungsangebote im öffentlichen Raum

- Orientierungshilfen



Ergebnisse: Gestaltungspräferenzen nach individuellen und kontextbezogenen Aspekten

Mobilitätseinschränkung

Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gaben im Vergleich zu denen ohne Einschränkungen häufiger an, dass ihnen Sitzmöglichkeiten und barrierefreie Wege wichtig sind.

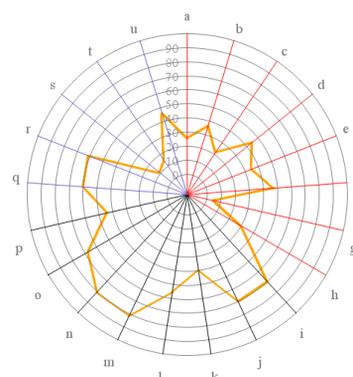
Mobilitätstyp

Personen, die hauptsächlich aktiv mobil zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, zeigten deutlich höhere Ansprüche an die Gestaltung des Straßenraums und bewerteten fast alle Gestaltungsmerkmale häufiger als wichtig als andere Mobilitätstypen. Der größte Unterschied zeigte sich in Bezug auf niedrige Geschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs. Dieser Aspekt wurde von aktiv mobilen Personen häufiger als wichtig erachtet als von Personen, die seltener oder gar nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind und eher autoorientiert sind. Für aktiv mobile Personen waren auch sichere Querungsmöglichkeiten, wenig KFZ-Verkehr, Parkplätze für Fahrräder sowie Bäume und Bepflanzung entlang der Bürgersteige wesentlich wichtiger als für autoorientierte Personen. Zudem gaben aktiv mobile Personen im Vergleich zu weniger mobilen häufiger an, dass ihnen die Sicherheit in Bezug auf Verkehrsunfälle und viel Platz zum Gehen wichtig sind. Weniger mobile Personen legten mehr Wert auf Sitzmöglichkeiten. Autoorientierte Personen beurteilten Sicherheitsaspekte seltener als wichtig als andere Mobilitätstypen.

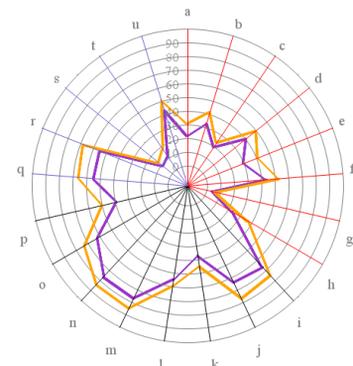
Gemeindegröße

Die meisten Sicherheitsmerkmale und auch einige Nutzungsangebote im öffentlichen Raum wurden von Personen aus Mittelstädten häufiger als wichtig erachtet als von Personen, die in kleineren Städten oder Gemeinden wohnen. Zum Beispiel wurden sichere Querungsmöglichkeiten und getrennte Fuß- und Radwege von Personen aus Mittelstädten häufiger als wichtig bewertet als von Personen, die in kleineren Städten oder ländlichen Gemeinden leben.

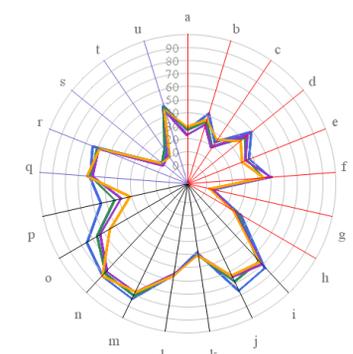
Bewertung der Gestaltungsmerkmale als „wichtig“



alle Studienteilnehmer*innen



Frauen Männer



ländliche Gemeinde Kleinstadt
größere Kleinstadt mittelgroße Stadt

Legende zu den Abbildungen für die Gestaltungsmerkmale bezüglich des Straßenraums		
Nutzungsangebote im öffentlichen Raum	Sicherheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	Städtebauliche Gestaltqualität
(a) Sitzmöglichkeiten/Bänke	(i) Hohe Oberflächenqualität	(q) Barrierefreie Wege
(b) Mülleimer	(j) Gute Beleuchtung	(r) Viel Platz zum Gehen
(c) Öffentliche Toilette	(k) Wenig KFZ-Verkehr	(s) Erdgeschosszone mit Schaufenstern
(d) Parkplätze für Autos	(l) Niedrige Geschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs	(t) Attraktive Gebäude
(e) Parkplätze für Fahrräder	(m) Sicherheit in Bezug auf Kriminalität	(u) Bäume und Bepflanzung entlang der Bürgersteige
(f) Orientierungshilfen	(n) Sicherheit in Bezug auf Verkehrsunfälle	
(g) Öffentliche Trinkwasserspender	(o) Sichere Querungsmöglichkeiten	
(h) Plätze für alle Generationen	(p) Getrennte Fuß- und Radwege	

Handlungsempfehlungen

- **Bedürfnisse der älteren Bevölkerung** stärker bei Planungsprozessen berücksichtigen.
- In Entscheidungsprozessen häufig **unterrepräsentierte und benachteiligte Gruppen** wie Frauen, Personen mit einem niedrigen Bildungsniveau, Personen der Altersgruppe 80+ sowie Personen, die ihre Alltagswege hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen, besser in Planungsprozesse einbeziehen. Stadt- und Verkehrsplaner*innen berücksichtigen die **Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer*innen**, hierzu zählen auch Personengruppen mit besonderen Anforderungen an den Straßenraum.
- **Strategische Zusammenarbeit von Gesundheitsbehörden und Stadt- und Verkehrsplaner*innen** etablieren, um umweltbedingten gesundheitlichen Ungleichheiten entgegenzuwirken. Gesundheitsbehörden können ihr Wissen in Konzepte der Gemeindeentwicklung und Verkehrsplanung einbringen und die Möglichkeit der Stellungnahme in städteplanerischen Verfahren nutzen, um eine altersfreundliche Stadtgestaltung zu fördern.
- Einschätzung der Einwohner*innen zu **Sicherheitsaspekten** besonders in den Blick nehmen und in Kooperation mit verschiedenen Interessenvertretungen und lokalen Akteuren, wie z.B. der örtlichen Polizei, ermitteln. Hierzu sind Zukunftswerkstätten und Fokusgruppeninterviews geeignete Formate. Die Berücksichtigung der Perspektive der Einwohner*innen in Planungsprozessen erhöht das **Sicherheitsgefühl**.
- **Hohe Oberflächenqualität der Wege und die Sicherheit in Bezug auf Verkehrsunfälle** auch bei begrenzten Ressourcen verbessern. Die Instandhaltung von Wegen, z.B. durch die Ausbesserung von Schlaglöchern, und die Einführung von Tempolimits sind Maßnahmen, welche auch in kurzer Zeit mit wenig Geld in kleineren Gemeinden umgesetzt werden können.



Impressum

Herausgebende: AFOOT-Projektteam

Weitere Informationen zum Projekt AFOOT:
<https://www.uni-bremen.de/afoot/>

Zitierte Literatur:

Bundeszentrale für politische Bildung (bpb). Bevölkerung und Demografie. 2021. Verfügbar unter: <https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/datenreport-2021/bevoelkerung-und-demografie/329495/demografischer-wandel> (letzter Zugriff: 08.11.2022).

Eurostat; Statistics Explained. Population structure and ageing. 2022. Verfügbar unter: Population structure and ageing - Statistics Explained (europa.eu) (letzter Zugriff: 08.11.2022).

Dieser Policy Brief bezieht sich auf die folgende Publikation:

Brüchert, T.; Baumgart, S.; Bolte, G.
Social determinants of older adults' urban design preference: a cross-sectional study. *Cities & Health* 2021
<https://doi.org/10.1080/23748834.2020.1870845>

Bilder:

© Tanja Brüchert, AFOOT-Projektteam