

6. FUKO 2026 – Forum 2b B - Straßengestaltung

Aktiv mobil: Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen

Forschungshypothese

A photograph of a woman in a purple jacket holding a young child with blonde hair and a backpack. They are on a city street. In the background, a person wearing a yellow helmet is riding a bicycle. The scene is slightly blurred, suggesting movement.

„Ist der Straßenraum optimal für Kinder und ältere Menschen gestaltet, so ist er für alle Bevölkerungsgruppen optimal gestaltet und leistet damit der aktiven Mobilität und der Nutzung des Umweltverbunds im Nahverkehr den für die kommunale Verkehrswende notwendigen Vorschub.“

Umweltbundesamt 2023

Ziele des Projekts

- Erkenntnisse über die Bedürfnisse und Anforderungen von Kindern und älteren Menschen an die Gestaltung des Straßenraums und an den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr zusammenzutragen
- Hinweise für eine bedarfsgerechte Gestaltung der Straßenräume sowie der Zugänge zum öffentlichen Nahverkehr



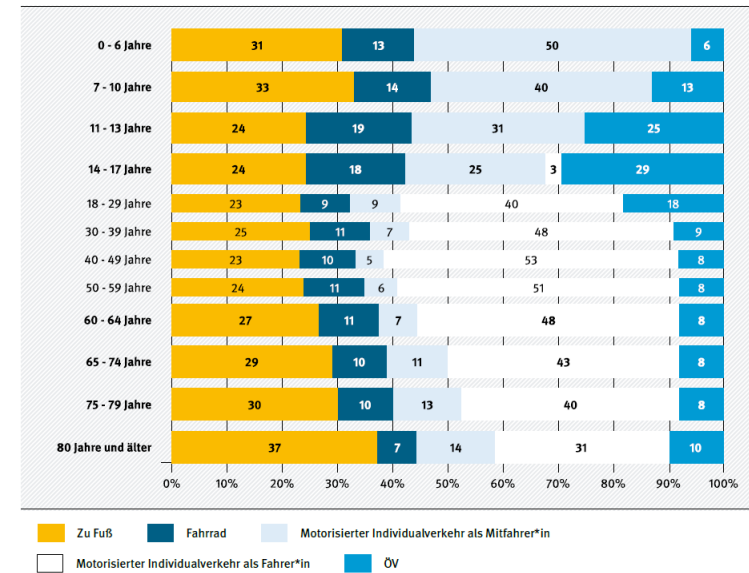
Quelle: © 2023 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg CC BY-SA

Ergebnisse der Projektarbeit

Ausgangslage

- Aktive Mobilität = Fortbewegung mit eigener Muskelkraft
- Kinder und ältere Menschen besonders auf aktive Mobilität angewiesen
- Beide Gruppen häufiger von Verkehrsunfällen betroffen
- Ausgangshypothese: „Ist der Straßenraum optimal für Kinder und ältere Menschen gestaltet, so ist er für alle Bevölkerungsgruppen optimal gestaltet.“
- Städtischer Straßenraum bisher oft autogerecht statt am Menschen ausgerichtet

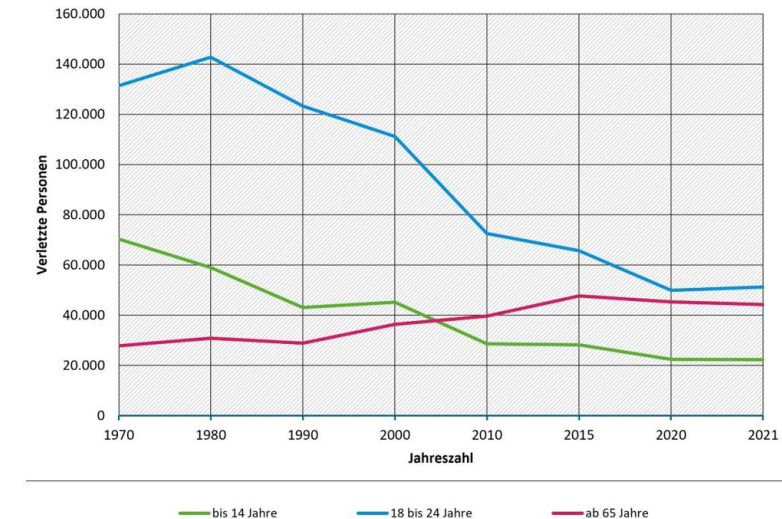
Modal Split nach Altersgruppen



Quelle: Umweltbundesamt nach Infas, 2026

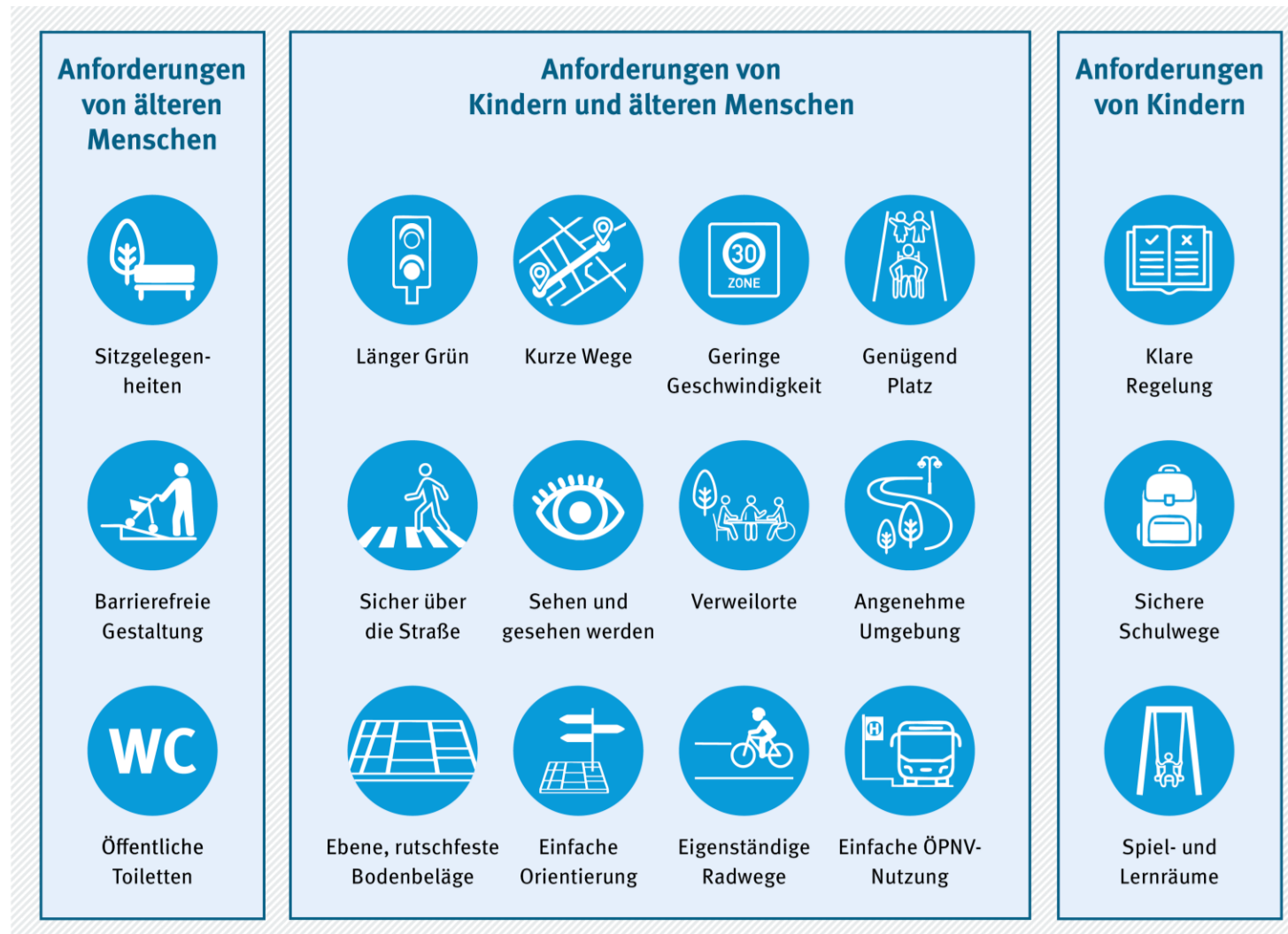
Absolute Verteilung der verletzten Personen im Straßenverkehr in Deutschland

in den Jahren 1970 bis 2021 nach Altersstufen



Quelle: Umweltbundesamt nach BAST, 2026

Anforderungen beider Zielgruppen an den Straßenraum



Quelle: Umweltbundesamt, 2026

Acht Handlungsfelder spielen Schlüsselrolle in der Gestaltung

1. Gehwege und ihre Gestaltung - Genügend Platz und barrierefrei unterwegs
2. Radverkehr - Durchgängige Radwegenetze und sichere Abstellmöglichkeiten
3. Öffentlicher Personennahverkehr - Barrierefreie Mobilitätsangebote
4. Querungsmöglichkeiten - Sicher über die Straße
5. Aufenthaltsqualität - Verweilorte, Stadtgrün und sozialer Austausch
6. Information und Kommunikation - Einfache Orientierung, Kontraste und Symbole
7. Geringere Geschwindigkeiten - Tempo runter, sicher unterwegs
8. Schulstraßen und sichere Schulwege - Vorrang für aktiv mobile Kinder

Visualisierung Aufenthaltsqualität



Quelle: Umweltbundesamt, 2026

Visualisierung Schulweg



Quelle: Umweltbundesamt, 2026

Von der Vision zur Umsetzung

1. Sicherheit geht vor:

- Tempo reduzieren (Tempo 30 innerorts, Verkehrsberuhigte Bereiche)
- Sichere Quermöglichkeiten in kurzen Abständen
- Ausreichend breite und barrierefreie Gehwege (mind. 2,50 m)
- Gute Sichtbeziehungen

2. Doppelter Nutzen:

- Maßnahmen identifizieren, die für beide Zielgruppen wirken
 - Kurze Wege
 - Aufenthaltsqualität
 - Einfache Orientierung
 - Barrierefreie ÖPNV-Nutzung

Von der Vision zur Umsetzung

3. Mit einfachen „Sofortmaßnahmen“ starten:

- Schulstraßen einrichten
- Bänkeprogramme initiieren
- Gehwegparken konsequent unterbinden
- Markierungen und Beschilderungen verbessern

4. Die richtigen Akteure einbinden:

- Kommunalverwaltung (Verkehr und Mobilität, Stadtplanung, Soziales, Gesundheit, Bildung)
- Politische Entscheidungsebene
- Betroffene Personengruppen
- Relevante Einrichtungen und Institutionen
- Vereine und Initiativen von Bürgerinnen und Bürgern



Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2025

Von der Vision zur Umsetzung

5. Möglichkeiten der StVO nutzen:

- Leichter umsetzbar
 - Streckenbezogenes Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen und die Verknüpfung bestehender Tempo 30-Abschnitte, die nicht mehr als 500 m auseinander liegen
 - Bereitstellung angemessener Flächen für den Fußverkehr



Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2024

Mobilitätsbildung

Von der Verkehrserziehung zu Mobilitätsbildung

- Ehemals Erlernen von Verkehrsregeln, um den Gefahren des Straßenverkehrs zu entkommen
 - Zentrierung auf die autogerechte Stadt („der Verkehr muss fließen“)
- Schulische Mobilitätsbildung und Mobilitätsbildung für ältere Menschen
 - Zentrierung auf den Menschen, frühzeitiges (Wieder-)Erlernen der eigenständigen aktiven Mobilität
- Berücksichtigung von Sozialisationseffekten
 - Langfristig zur Gewohnheit gewordene Verhaltensweisen lassen sich in der breiten Masse nicht in kurzen Zeiträumen verändern

Fazit

- Aktive Mobilität fördert Gesundheit, soziale Teilhabe und Klimaschutz
- Mit einfachen Maßnahmen bereits erhebliche Verbesserungen möglich
- Neue Möglichkeiten durch StVO-Novelle 2024/2025
- Kommunale Masterpläne für aktive Mobilität entwickeln
- Beteiligung der Zielgruppen an deren Fähigkeiten anpassen und systematisch verankern



Quelle: Umweltbundesamt, 2026

UBA-Broschüre „Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen“ – Als Download und als Print verfügbar unter:
<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/strassenraumgestaltung-fur-kinder-altere-menschen>

6. FUKO 2026 – Forum 2B - Straßengestaltung

Der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl sagte einmal:
„Schauen Sie, wie viele Kinder und alte Menschen auf Straßen
und Plätzen unterwegs sind. Das ist ein ziemlich zuverlässiger
Indikator für eine lebenswerte Stadt.“

Quelle: Planersocietät