Handlungsleitfaden

Kommunales Mobilitätsmanagement für Senioren

Impressum:

Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland"
angesiedelt bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Mobilitätsmanagement/ Verkehrssicherheit

Glockengasse 37-39
50667 Köln
Tel.: 0221/20808-732
Fax.: 0221-20808-8732
verkehrssicherheitsarbeit@vrsinfo.de

Redaktion: Theo Jansen, Katja Naefe

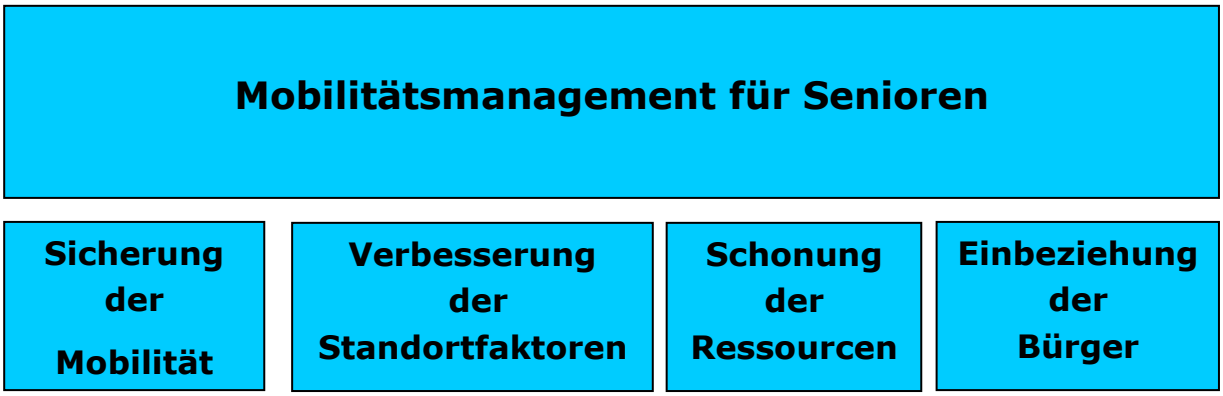
Das Projekt wird gefördert durch die

EUGEN-OTTO-BUTZ-STIFTUNG

Die in diesem Handlungsleitfaden wiedergegebenen Empfehlungen beruhen auf konkreten praktischen Erfahrungen aus verschiedenen Modellprojekten, die von der Eugen-Otto-Butz-Stiftung gefördert wurden.

Handlungsleitfaden

Kommunales Mobilitätsmanagement für Senioren



Der Landrat des Kreises Heinsberg Pusch stellte im Rahmen des Projektes „Mobilitätsmanagement für Senioren im Kreis Heinsberg" fest:

> „Dieses Projekt ist ein sehr gutes Beispiel dafür, dass man auch mit wenig Mitteln vieles erreichen kann. Diesen Weg soll man weitergehen."
>
> „Ich denke, was beim Projekt deutlich geworden ist, ist dass insbesondere die Behörden mit ihren Bürgern es einfacher haben, wenn man diesen Weg geht. […] Es findet auch gleich beim Workshop eine politische Meinung vor Ort statt und die Dinge, die dann umgesetzt werden, treffen auf eine große Akzeptanz vor Ort. Dies ist viel zeitschonender, wenn man diesen Weg geht. Die Bürger sind die geborenen Fachleute vor Ort und kommen dann mit denen zusammen, die Ahnung davon haben und das ganze umsetzen können."[1]

[1] Mitschnitt der Rede von Stephan Pusch, Landrat des Kreises Heinsberg, auf der Abschlussveranstaltung des Projektes „Mobilitätsmanagement für Senioren in der Region „Der Selfkant" am 1.11.2010 in Birgden.

Vorwort[2]

Angesichts der demographischen Entwicklung wird es für Städte und Gemeinden in zunehmendem Maße wichtiger, sich auf die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen einzustellen. Alleine die Tatsache, dass bereits 2035 mehr als die Hälfte der Bevölkerung über 50 Jahre alt und 2050 sogar jeder dritte Deutsche älter als 75 Jahre sein wird, macht die Mobilitätssicherung für ältere Menschen zu einem wichtigen Standortfaktor für die Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen.

Ziel ist, dass die Menschen so lange wie möglich selbstbestimmt mobil bleiben können. Dies ist die Voraussetzung für eine eigenständige Teilnahme am sozialen und gesellschaftlichen Leben und sichert somit ein großes Stück Lebensqualität. Mobilität erleichtert sozialen und kulturellen Austausch, vermeidet Einsamkeit und fördert indirekt die geistige Mobilität.

Ist die Mobilitätssicherung der älteren Menschen ein Handlungsfeld kommunalen Handelns, so führt kein Weg an einer Koordination und Kooperation der planungs- und umsetzungsrelevanten Akteure auf kommunaler Ebene vorbei.

Ein Mobilitätsmanagement bietet hier die Chance zu kosten- und ressourcenschonender Planung und Umsetzung von Maßnahmen auf kommunaler Ebene. Dabei werden „harte Maßnahmen" aus den Planungsbereichen mit „weichen" Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Koordination und Service strategisch zusammengeführt. Die Bürger werden über eine „kommunizierende Planung" frühzeitig einbezogen und „politisches Marketing" sorgt für konsensfähige Entscheidungen.

In diesem Vorhaben möchte der Verkehrsverbund-Rhein Sieg (VRS) die Kommunen der Region unterstützen. Die Kommunen brauchen alleine deshalb Unterstützung, weil nicht jede für sich die anstehenden Verkehrsprobleme innerhalb der Region lösen kann. Hierzu hat der VRS eine Koordinierungsstelle für Mobilitätsmanagement eingerichtet. Das Angebot der Koordinierungsstelle richtet sich über das Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland" an die kommunalen Gebietskörperschaften des Regierungsbezirks Köln. Dem Netzwerk gehören mittlerweile 57 Gemeinden, Städte und Kreise des Regierungsbezirks an.

Mit den vorliegenden Handlungsempfehlungen möchten wir den Kommunen Hilfen für den Aufbau eines „kommunalen Mobilitätsmanagements für Senioren" geben. Die Empfehlungen beruhen auf konkreten praktischen Erfahrungen aus verschiedenen Modellprojekten.

Mit einem kommunalen Mobilitätsmanagement für Senioren soll aber kein separates Aufgabengebiet innerhalb der Verwaltung aufgebaut werden. Vielmehr soll das

[2] Aus Gründen der Lesbarkeit wird nur die männliche Anredeform benutzt.

Handlungsfeld in ein kommunales Mobilitätsmanagement integriert werden – oder zum Aufbau desselben genutzt werden.

Zur Entscheidungsfindung darüber, ob die Anwendung des Mobilitätsmanagements überhaupt notwendig und /oder finanzierbar ist, sei darauf verwiesen, dass

- die Bürger dem Problemkreis "Verkehr" nach wie vor eine hohe Priorität

  einräumen

  und

- zudem gerade Fehlentscheidungen bei der Gestaltung des Gesamtverkehrssystems und seiner Anlagen den kommunalen Gebietskörperschaften erhebliche Kosten verursachen.

Im ersten Teil dieses Handlungsleitfadens werden das Netzwerk und die Aufgabenbereiche der Koordinierungsstelle beschrieben. Ebenso enthält er eine Darstellung des Handlungsansatzes des kommunalen Mobilitätsmanagements. Die Mobilitätsbelange der älteren Menschen werden im zweiten Teil dargestellt. Die folgenden Kapitel skizzieren die konkreten Empfehlungen zur Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagements für ältere Menschen. Im letzten Kapitel werden die konkreten Angebote der VRS-Koordinierungsstelle für die Kommunen im Bereich der Mobilitätsberatung für Senioren aufgeführt. Als konkrete Umsetzungshilfen zur Implementierung eines „Mobilitätsmanagements für Senioren" dienen die in der Anlage befindlichen Checklisten.

Die Nutzer, die bereits die Konzepte „Netzwerk" und „Mobilitätsmanagement" kennen, können die ersten Teile überspringen und zielgerichtet die für sie interessanten Kapitel ansteuern.

Liebe Leserinnen und Leser, wir würden uns sehr freuen, wenn dieser Handlungsleitfaden für Sie neue Impulse für die kommunale Praxis geben kann und Sie in Ihrem Engagement für mehr Lebensqualität in den Gemeinden und Städten unserer Region unterstützen kann. Gerne steht Ihnen die Koordinierungsstelle als regionale Kommunikationsplattform mit Rat und Tat zur Verfügung.

Köln, im Januar 2011

Inhalt

1. Grundlagen 9
1.1. Das Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland" 9
1.1.1 Ziele und Aufgaben des Netzwerkes 10
1.1.2 Die Handlungsfelder und Angebote der Koordinierungsstelle 11
1.1.3 Bisherige Erfahrungen der kommunalen Vernetzung 13
1.2. Das Konzept des Mobilitätsmanagements 13
1.2.1. Die Handlungsansätze 14
1.2.2. Die Kommune als Hauptakteur – kommunales Mobilitätsmanagement 15
1.2.3. Administrative Einordnung 17
1.2.4. Die Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements 19
1.2.5. Unterschiedliche Problemfelder – gemeinsame Strategie 19
1.2.6. Kommunizierende Planung 20
1.2.7. Die Vorteile des Mobilitätsmanagements 23
2. Mobilitätsbelange älterer Menschen 24
2.1. Demografische Entwicklung 25
2.2. Unfälle älterer Menschen im Straßenverkehr 25
2.3. Kennzeichen der Mobilität älterer Menschen 26
2.4. Anforderungen an ein seniorengerechtes Verkehrssystem 29
3. Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements für Senioren 30
3.1. Verkehrsraumgestaltung 30
3.2. Verkehrsüberwachung 32
3.3. Verkehrsaufklärung 32
4. Erfahrungen und Erkenntnisse der Koordinierungsstelle im Bereich des Mobilitätsmanagements für Senioren 34
4.1. Das Projekt „Mobilitätsmanagement für Senioren in zwei Modellkommunen" 34
4.2. Zielgruppenansprache 35
4.3. Informations- und Erfahrungsaustausch 37
5. Erfolgsfaktoren der kommunalen Vernetzung 37
5.1. Zieldefinition setzt Potenziale frei 37
5.2. Kontinuität schafft Identität 38
5.3. Informationsfluss schafft Motivation 38
5.4. Partizipation fördert Know-How und kommunizierende Planung 38

5.5. Vernetzung schafft effizienten Ressourceneinsatz 39
6. Möglichkeiten der Implementierung eines Mobilitätsmanagements auf kommunaler Ebene 39
6.1. Einzelmaßnahmenorientiertes Vorgehen 40
6.2. Aufbau einer institutionalisierten Vernetzung 40
6.3. Integration in bestehende Organisationsstruktur 40
6.4. Argumentationshilfen für die Einführung eines Mobilitätsmanagements 41
6.4.1. Nutzen des Mobilitätsmanagements 42
6.4.2. Befürworter des Mobilitätsmanagements 43
6.4.3. Mitgliedschaft im Netzwerk 43
6.4.4. Andere Begrifflichkeit 44
7. Empfehlungen zum Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements für Senioren 45
7.1. Einführungsbeschluss und Leitzielformulierung 45
7.2. Einstieg über ein Einzelprojekt 47
7.3. Festlegung der Ablauforganisation und der Ressourcen 48
7.3.1. Einrichtung eines Lenkungskreises 49
7.3.2. Benennung eines Mobilitätsbeauftragten 50
7.3.3. Festlegung der Entscheidungsebene 51
7.4. Festlegung der Rahmenkonzeption 51
7.5. Einbeziehung der Bürger 53
7.5.1. Beispiel Euskirchen 54
7.5.2. Beispiel „Der Selfkant"/Kreis Heinsberg 55
7.6. Die Erarbeitung eines Handlungskonzeptes 55
7.6.1. Beispiel Kreis Euskirchen 56
7.6.2. Beispiel „Der Selfkant"/Kreis Heinsberg 56
7.7. Maßnahmenumsetzung 57
7.7.1. Beispiel Kreis Euskirchen 57
7.7.2. Beispiel „Der Selfkant"/Kreis Heinsberg 58
7.8. Wirkungskontrolle und Institutionalisierung des Handlungsfeldes 59
8. Die Angebote der Koordinierungsstelle 60
8.1. Informations- und Erfahrungsaustausch 61
8.2. Qualifizierungsmaßnahmen 61
8.3. Mobilitätsberatung durch Kompetenzteams auf kommunaler Ebene 62

8.4. ÖPNV-Seminare 63
8.5. Stadtspaziergänge/ Wegepläne 64
8.7. Großelternbefragung 65
8.8. Ausleih- und Aktionsmaterialien 65

Checklisten

1. Bestandsaufnahme vor Ort – interne Zuständigkeiten
2. Bestandsaufnahme vor Ort – externe Partner
3. Bestandsaufnahme vor Ort – Aufgaben
4. Interne Integration
5. Externe Vernetzung
6. Musterdienstanweisung „Mobilitätsbeauftragter“

1. Grundlagen

Die VRS-Koordinierungsstelle unterstützt die Kommunen, die Verkehrsunternehmen und die Mobilitätsdienstleister bei der Förderung einer sicheren und umweltfreundlichen Mobilität durch Beratung, Wissenstransfer, Qualifizierungsmaßnahmen und die Organisation des Informations- und Erfahrungsaustausches. Handlungsfelder der Koordinierungsstelle sind die Bereiche Verkehrssicherheit, Schulberatung, Mobilitätsberatung für Senioren und betriebliche Mobilitätsberatung.

Ziel ist es, über eine vernetzte Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und den Mobilitätsdienstleistern das Mobilitätsmanagement in der Region zu fördern und zu verstetigen. Damit soll die Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen, eine Verbesserung der Standortvorteile der Region und eine Schonung der Ressourcen erreicht werden. Der Wirtschaftsraum wird gestärkt, die Wohn- und Freizeitqualität in der Region verbessert. Die Kernkompetenz der VRS-Koordinierungsstelle – regionale Koordination – kann hier gewinnbringend eingesetzt werden.

Eine solche Kooperation bedarf einer Organisationsstruktur, die die Kommunen in der Region unterstützt. Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg hat hierzu eine Koordinierungsstelle für Mobilitätsmanagement eingerichtet. Die Kommunikationsplattform bildet das Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland".

Mit Mobilitätsmanagement soll keine neue Organisationseinheit innerhalb der Verwaltung aufgebaut werden. Vielmehr geht es um die Verknüpfung bereits bestehender Ansätze auf kommunaler Ebene und ggf. um Ergänzungen. Oft existieren bereits verschiedene Elemente eines Mobilitätsmanagements. Es ist jedoch zu beachten, dass das Potenzial des Mobilitätsmanagements nur ausgeschöpft werden kann, wenn es in einer systematischen, breiten und dauerhaften Anwendung betrieben wird. Die teilweise parallel laufenden Elemente des Mobilitätsmanagements sind zusammenzuführen. Dann ist Mobilitätsmanagement sehr effektiv und kostengünstig und in vielen Fällen sogar profitabel.

1.1. Das Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland"

Ausgangspunkt für die Beschäftigung mit dem Thema „Mobilitätsmanagement" für die VRS GmbH war die Einrichtung der Koordinierungsstelle des Netzwerkes „Verkehrssichere Städte und Gemeinden" im Juni 2004 in Kooperation mit dem Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen, der Unfallkasse Rheinland und der Bezirksregierung Köln. Am 9. Juni 2005 haben sich 22 interessierte Kommunen und drei Kreise im Verkehrsverbund Rhein-Sieg zum Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im VRS" zusammengeschlossen. Mittlerweile hat sich das Netzwerk auf den gesamten Regierungsbezirk Köln ausgeweitet und nennt sich daher „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland". 57 Gemeinden, Städte und Kreise gehören dem Netzwerk an (Stand Januar 2011).

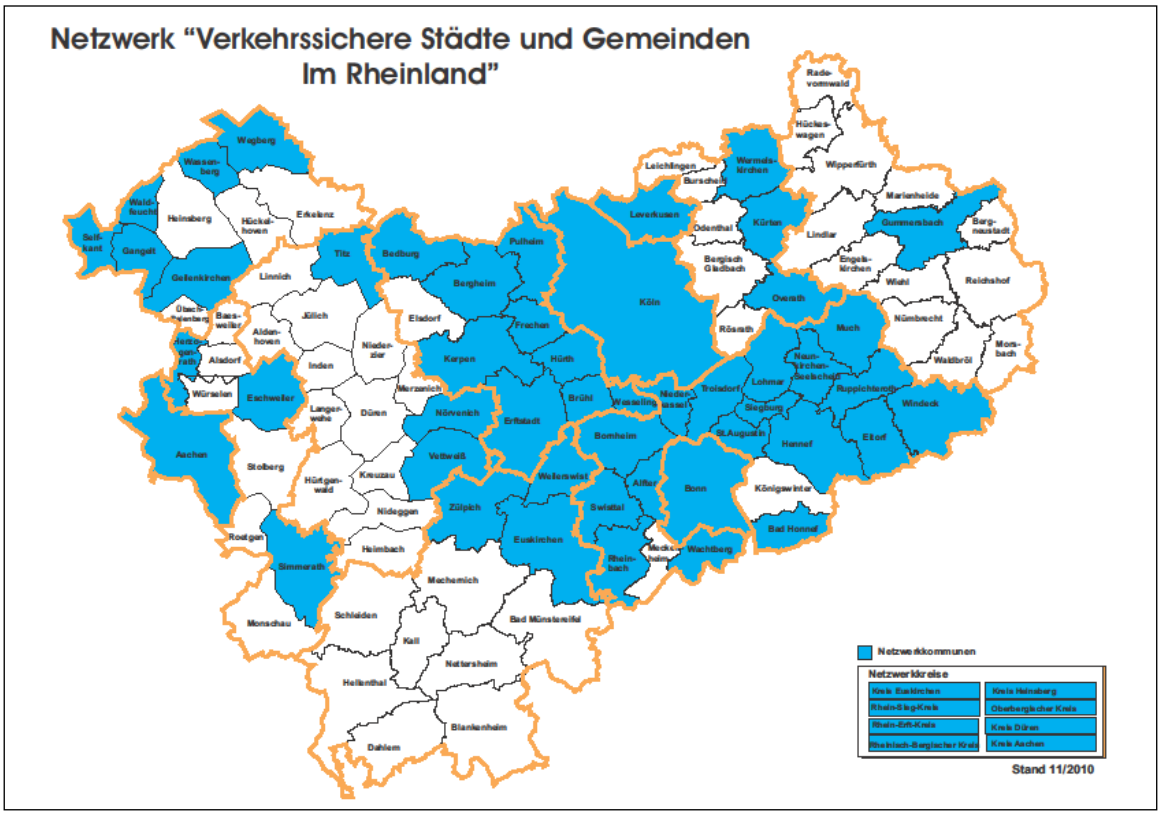


Abb.1: Die Mitgliedskommunen des Netzwerkes „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland"

1.1.1 Ziele und Aufgaben des Netzwerkes

Ziel der Netzwerkarbeit ist die Förderung der sicheren und eigenständigen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen. Zur Erreichung dieser Ziele sollen sich auf kommunaler Ebene sowohl die verwaltungsinternen Stellen als auch die vor Ort tätigen Institutionen zu einem Netzwerk zusammenschließen. Die Koordinierungsstelle berät und unterstützt die Kommunen beim Aufbau der verwaltungsinternen und lokalen Vernetzung und organisiert den Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Netzwerkkommunen.

Mitglied im Netzwerk kann jede Kommune im Regierungsbezirk Köln werden, die sich zu den gemeinsamen Zielen bekennt:

- Reduzierung der Verkehrsunfälle bei gleichzeitiger Förderung der sicheren und eigenständigen Mobilität
- Vernetzung der verwaltungsinternen und externen Akteure auf kommunaler Ebene
- Beteiligung am regionalen Erfahrungs- und Informationsaustausch

Grundlage der Arbeit bildet das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes NRW 2004.[3] Es stellt ausdrücklich den Zusammenhang mit anderen Handlungsfeldern im Bereich Verkehr und Mobilität heraus. Das Programm setzt auf die vernetzte Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteure im Bereich der Verkehrsplanung und

[3] Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW (2004): Das Verkehrssicherheitsprogramm 2004. Düsseldorf.

Verkehrsaufklärung auf kommunaler Ebene. Diese Ausrichtung entspricht dem strukturellen Ansatz des Mobilitätsmanagementkonzeptes der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen[4] und dem Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement „effizient mobil"[5] des Bundesumweltministeriums. Bei den genannten Konzepten geht es um die Vernetzung der verschiedenen Handlungsfelder bzw. Fachbereiche bzw. Akteure, die die Mobilität und den Verkehr in der Kommune beeinflussen.

Die Mitgliedschaft ist kostenfrei und bietet viele finanzielle und fachliche Vorteile für die Kommunen:

- Zugang zum Fördertopf des Landes "Örtliche Verkehrssicherheitsaktionen"
- Kostenlose Fortbildungen (Fachtagungen, Fachgruppen)
- Kostenloses Aktionsmaterial für Mobilitätsprojekte u.a. mit Schulen
- Problemlösungen durch Best-Practice anderer Kommunen
- Kompakter Überblick über die neusten fachlichen Entwicklungen und Innovationen im Bereich der Verkehrssicherheit und des Mobilitätsmanagements
- Interdisziplinärer Austausch zwischen Kommunen, Hochschulen, Ministerien und Fachbüros
- Anregungen für lokale Maßnahmen
- Standortsicherung durch Attraktivitätssteigerung des Lebens- und Wohnortes – insbesondere für Familien und ältere Menschen

1.1.2 Handlungsfelder und Angebote der Koordinierungsstelle

Auf dieser Basis sind zusätzlich zielgruppenspezifische Projekte in das Aufgabenportfolio der Koordinierungsstelle integriert worden: Mobilitätsberatung für Schulen und Mobilitätsmanagement für Senioren. Mit der Beauftragung der VRS GmbH durch das Bundesumweltministerium mit der Koordination des bundesweiten Aktionsprogramms Mobilitätsmanagement „effizient mobil" für die Region Köln/Bonn ist der Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement hinzugekommen. Das folgende Schau-

[4] Die Forschungsgesellschaft hat mittlerweile drei Papiere dazu erarbeitet:

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Arbeitspapier Nr. 38: Mobilitätsmanagement – ein neuer Ansatz zur umweltschonenden Bewältigung der Verkehrsprobleme. Köln 1995.
- Umweltbundesamt Berlin (Hrsg.): Mobilitätsmanagement – ein neuer Ansatz zur umweltschonenden Bewältigung der Verkehrsprobleme; 2. überarbeitete Auflage 2001.
- FGSV: Mobilitätsmarketing (Arbeitspapier Nr. 38). Köln 2006

Da der Verfasser dieses Handlungsleitfadens selbst zu den Verfassern der Papiere gehört, sind viele Passagen dieses Handlungsleitfadens den FGSV-Papieren entnommen.

[5] Der Verkehrsverbund ist eine von 15 bundesweiten Modellregionen des vom Bundesumweltministerium geförderten Aktionsprogramms Mobilitätsmanagements „effizient mobil". Das Programm wird von der Deutschen Energieagentur (dena) betreut. Ein wesentliches Handlungsfeld ist die betriebliche Mobilitätsberatung zur Einsparung von CO2-Emissionen im Verkehrsbereich (www.effizient-mobil.de).

bild fasst den Aufgabenbereich der Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement/Verkehrssicherheit bei der VRS GmbH zusammen:

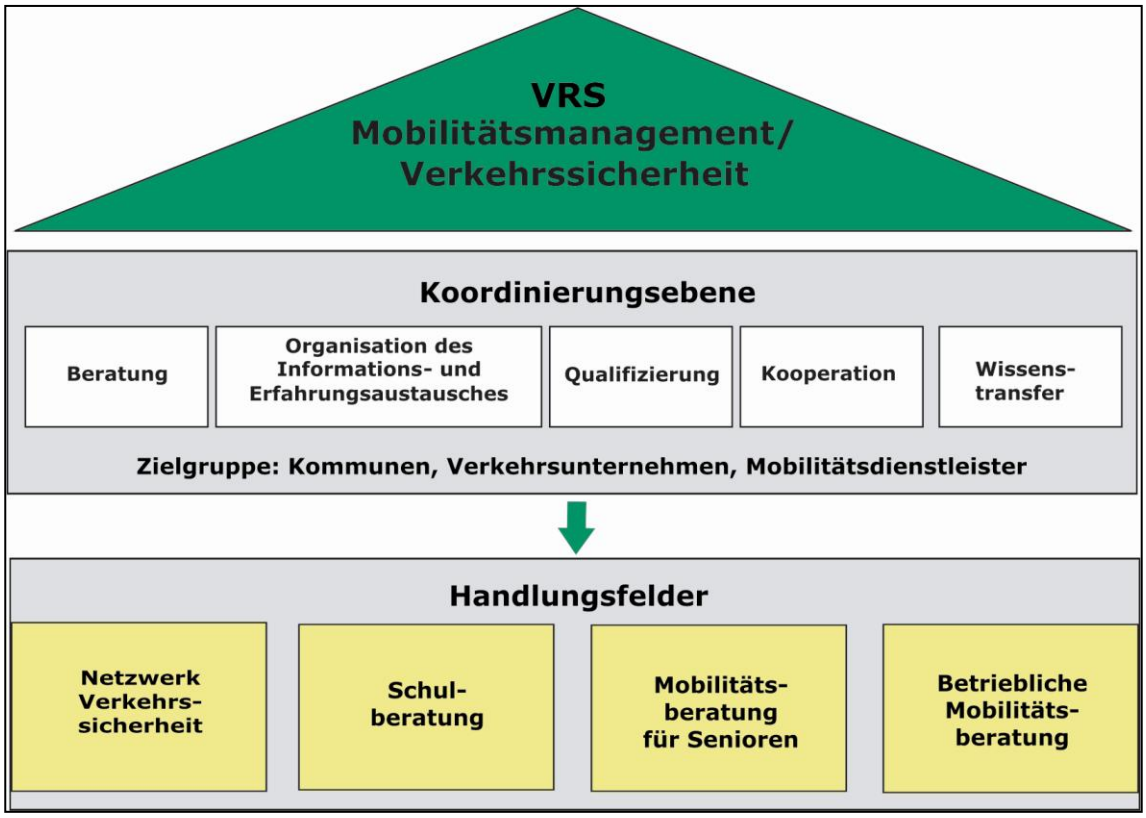


Abb. 2: Angebote der Koordinierungsstelle

In verschiedenen Fachgruppen und auf Fachtagungen wird der Erfahrungsaustausch zwischen interessierten Kommunen und Mobilitätsdienstleistern organisiert. Ebenso berät die Koordinierungsstelle vor Ort zu einzelnen Elementen des Mobilitätsmanagements und stellt kostenloses Aktionsmaterial zur Verfügung.

Die Angebote für Kommunen und Mobilitätsdienstleister in der Region:

- Organisation des Informations- und Erfahrungsaustausches in Fachgruppen
- Qualifizierung in Fachforen und auf Fachtagungen
- Organisation und Durchführung von Workshops auf regionaler und kommunaler Ebene zum Mobilitätsmanagement im Allgemeinen und zu den einzelnen Bausteinen
- Unterstützung vor Ort beim Aufbau und bei der Betreuung eines kommunalen Mobilitätsmanagements
- Schulische Mobilitätsberatung
- Beratung und Unterstützung beim Aufbau eines Mobilitätsmanagements für Senioren sowie eines Mobilitätsmanagements für Kinder
- Vermittlung von Beratern zum betrieblichen Mobilitätsmanagement

1.1.3 Bisherige Erfahrungen der kommunalen Vernetzung

Die Erfahrungen zeigen, dass bisher nur wenige Kommunen des Netzwerkes eine Vernetzung vor Ort aufgebaut haben. Die Gründe mögen vielseitig sein. Grundsätzlich spielen aber ökologische, soziale und sicherheitsrelevante Themen nicht die Rolle, die sie oft in offiziellen Verlautbarungen haben. Jedoch ist festzustellen, dass in den Kommunen, die vernetzt zusammen arbeiten, verschiedene Maßnahmen Erfolg versprechend umgesetzt werden. Wichtig ist, dass die Aufgabe als Querschnittsaufgabe verstanden wird, die einer Organisation bedarf. Für die Koordination ist Arbeitszeit zur Verfügung zu stellen und es ist eine Dienstweisung, die die Zuständigkeiten und Art der Zusammenarbeit regelt, zu erstellen.

Auch bundesweit wurden im Bereich des Mobilitätsmanagements die gleichen Erfahrungen gemacht. In den Städten, in denen eindeutige Zuständigkeiten bestehen und Arbeitsbudgets zur Verfügung gestellt worden sind, wird Mobilitätsmanagement mit Erfolg betrieben.[6]

1.2. Das Konzept des Mobilitätsmanagements

Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage sowie des Verkehrsmittelwahlverhaltens auf kommunaler Ebene. Ziel ist es, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten und lokale Akteure zu motivieren, Verkehrsteilnehmer gezielt zum Umstieg vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, Fußverkehr und Fahrgemeinschaften zu motivieren. Dabei werden „harte Maßnahmen" aus den Planungsbereichen mit „weichen" Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Koordination und Service strategisch zusammengeführt. Die Bürger werden durch eine „kommunizierende Planung" frühzeitig einbezogen und „politisches Marketing" sorgt für konsensfähige Entscheidungen.

Als Akteure von Mobilitätsmanagement kommen vor allem Kommunen sowie Verkehrsunternehmen und verkehrsauslösende Institutionen wie öffentliche und private Wirtschaftsbetriebe, Schulen, Krankenhäuser u. a. in Betracht.

Im Mittelpunkt steht die Gewährleistung bzw. Optimierung der Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen. Mobilitätsmanagement führt zu kosten- und ressourcenschonender Planung und Umsetzung von Infrastrukturen und Maßnahmen.

Ein Mobilitätsmanagement bietet die Chance, ein neues und ganzheitliches Verständnis von Mobilität unter Einbeziehung der Fachleute, Bürger und Politik auf kommunaler und regionaler Ebene zu implementieren. In diesem Ansatz wirkt Mobilitätsmanagement gegen die allgemeine Entfremdung zwischen Staat und Gesellschaft.

---

[6] Im Rahmen des Aktionsprogramms „effizient mobil" zur Förderung des Mobilitätsmanagements sind folgende Städte für das kommunale Mobilitätsmanagement ausgezeichnet worden: München, Dortmund und Brühl (www.effizient-mobil.de).

Der nachfrageorientierte Ansatz des Mobilitätsmanagements ist ein Perspektivwechsel in der verkehrspolitischen Steuerung. Die Zusammenführung der Angebotsseite (Infrastrukturausbau, Ordnungs- und Preispolitik)[7] mit Kommunikationsstrategien unter Einbeziehung der „Verkehrserzeuger" und Verkehrsteilnehmer erfordert eine ressortübergreifende Vorgehensweise und schließt die Beteiligten (Unternehmen, Betriebe, Schulen und Wohnungsunternehmen) ein.

1.2.1. Die Handlungsansätze

Ein so definiertes Mobilitätsmanagement verfolgt folgende Handlungsansätze:

- Organisationsstruktureller Ansatz
- Multimodaler Ansatz (Ausbau und Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes)
- Informationsbezogener Ansatz (Mobilitätsberatung)
- Nachfrageorientierter Ansatz (Kundenorientierung, Bürgerbeteiligung)

Der organisationsstrukturelle Ansatz erfordert die verwaltungsinterne Strukturierung ressortübergreifender Kommunikations- und Abstimmungsprozesse sowie die externe, interkommunale und interinstitutionelle Vernetzung. Eine wichtige Voraussetzung für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement ist die Koordination und Kooperation der planungs- und umsetzungsrelevanten Akteure bzw. der Handlungsfelder. Dies bedarf der Initiierung, Verstetigung und Steuerung. Den Kommunen kommt dabei die Lenkungsfunktion zu.

Der multimodale Ansatz erfordert Verkehrsinfrastrukturen, die zumindest eine gleichberechtigte und sichere Nutzung für alle Verkehrsarten bzw. -teilnehmer gewährleisten und schrittweise deren Privilegierung ermöglichen. Darunter ist der Ausbau und die Verknüpfung des „Umweltverbundes" (Bus & Bahn, das Fahrrad, zu Fuß, Carsharing und Fahrgemeinschaften) zu verstehen.

Die Mobilitätsberatung als informationsbezogener Ansatz bietet den Verkehrsteilnehmern durch Information, Beratung und Anreize Anstöße und Möglichkeiten für eine Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens. Beschäftigte und Bürger sollen zum Umstieg auf den „Umweltverbund" motiviert werden. Aber auch Carsharing und Fahrgemeinschaften tragen zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei. Ebenso unterstützen indirekte verkehrliche Maßnahmen wie beispielsweise die Unterstützung der Haushalte bei Umzügen in die Nähe des Arbeitsortes, Telearbeit sowie die Anpassung der Arbeitsorganisation von Betrieben an die Fahrzeiten des ÖPNV, Möglichkeiten, das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Das Spektrum der Handlungsfelder reicht von Informations-

[7] Auch in die Stadtplanung bzw. der Bauleitplanung kann Mobilitätsmanagement integriert werden. Vgl: Ulrike Reutter, Mechtild Stiewe: Integration von Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung – Rechtliche Möglichkeiten und Stand der Praxis. In: direkt 65, Urbane Mobilität –Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis. Hrsg: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin 2009, S. 357 ff.

und Marketingaktivitäten (z.B. zu den Möglichkeiten und Kostenersparnissen einer ökologischen Nahmobilität) über betriebliche Maßnahmen (z.B. die - u.a. gesundheitsförderliche - Privilegierung von Fußgängern, Fahrradfahrern und Pkw-Mitfahrern) bis hin zu Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen.

1.2.2. Die Kommune als Hauptakteur – kommunales Mobilitätsmanagement

Den kommunalen Gebietskörperschaften kommt beim Mobilitätsmanagement eine Schlüsselrolle zu. Sie haben im Bereich der Mobilität klar gesetzlich definierte Aufgaben übertragen bekommen, z. B. als Straßenbaulastträger, Aufgabenträger des ÖPNV und Straßenverkehrsbehörde. Gleichzeitig tragen sie Verantwortung für die Sicherstellung von Mobilität im Rahmen der Daseinsvorsorge. Kommunale Gebietskörperschaften haben eine aktive Rolle bei der Gestaltung des gesamten kommunalen Mobilitätsangebotes. Abb. 3 stellt einzelne Bereiche dar, durch die die Kommune Einfluss auf den „Mobilitätsmarkt" ausübt.

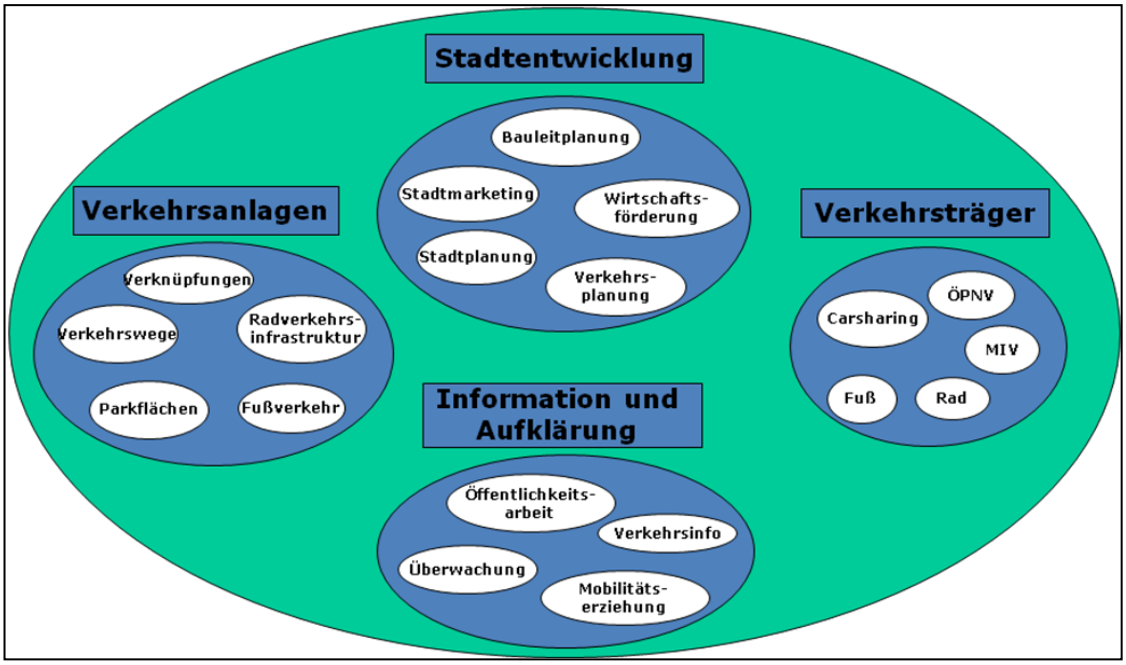


Abb. 3: Mobilität in kommunaler Verantwortung

Es wird deutlich, dass es sich hier um ein komplexes System handelt, das ein integriertes und vernetztes Handeln erfordert. Jedoch sind Zuständigkeiten für die einzelnen Verkehrsarten örtlich unterschiedlich zugeordnet:

- Flächennutzung und Bauleitplanung im Planungsamt,
- Verkehrsplanung im Planungsamt und beim Verkehrsbetrieb,
- Ausführungsplanung (Bau) im Tiefbauamt, u.U. des Baulastträgers,
- Linien- und Taxenkonzessionen bei der Ordnungsbehörde,

- Anordnungen (z.B. von Busbuchten, Lichtsignalanlagen) bei der Straßenverkehrsbehörden,
- Fragen des Schülerverkehrs beim Schulverwaltungsamt,
- haushaltsrechtliche Fragen im Bauverwaltungsamt und bei der Kämmerei.
- Zu Hören sind das Dezernat Verkehrsangelegenheiten beim Polizeipräsidenten und bei größeren Planungsaufgaben weitere Dienststellen.

Ist es Ziel, ein nachhaltiges Mobilitätsangebot auf kommunaler Ebene zu schaffen und die Bürger für die Nutzung dessen zu motivieren, so führt kein Weg an einer abgestimmten Steuerung des kompletten Verkehrsangebotes vorbei.

Es bietet sich die Möglichkeit, durch das Festlegen von Zielen, ein abgestimmtes und zielgerichtetes Handeln in *verschiedenen* Handlungsfelder zu bewirken – und eben nicht nur in häufig folgenlosen weil „am Markt vorbeigehenden" Rahmenplänen für einzelne Aspekte zu beschreiben.

Vergleicht man die Kommune mit einem Unternehmen, welches den wesentlichsten Player im Bereich der Nahmobilität darstellt, so verlangt dies auch marktorientierte Strukturen im Sinne eines integrierten Managementsystems. Bedient man sich des in der Wirtschaft üblichen Managementansatzes, so hat die Kommune alle Entscheidungen und alles Handeln auf dem Gebiet der Mobilitätsgestaltung systematisch sowohl verwaltungsintern als auch mit den verschiedenen Akteuren abzustimmen. Es geht letztendlich um das Gestalten, Lenken und Entwickeln eines Angebotes zur Befriedigung der Nahmobilität. Schwerpunkt sind hier aber nicht nur die „weichen" Maßnahmen, sondern auch die Schaffung von Angeboten im ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr und bei alternativen Mehrfachnutzungen im motorisierten Individualverkehr (z.B. Carsharing, Fahrgemeinschaften).

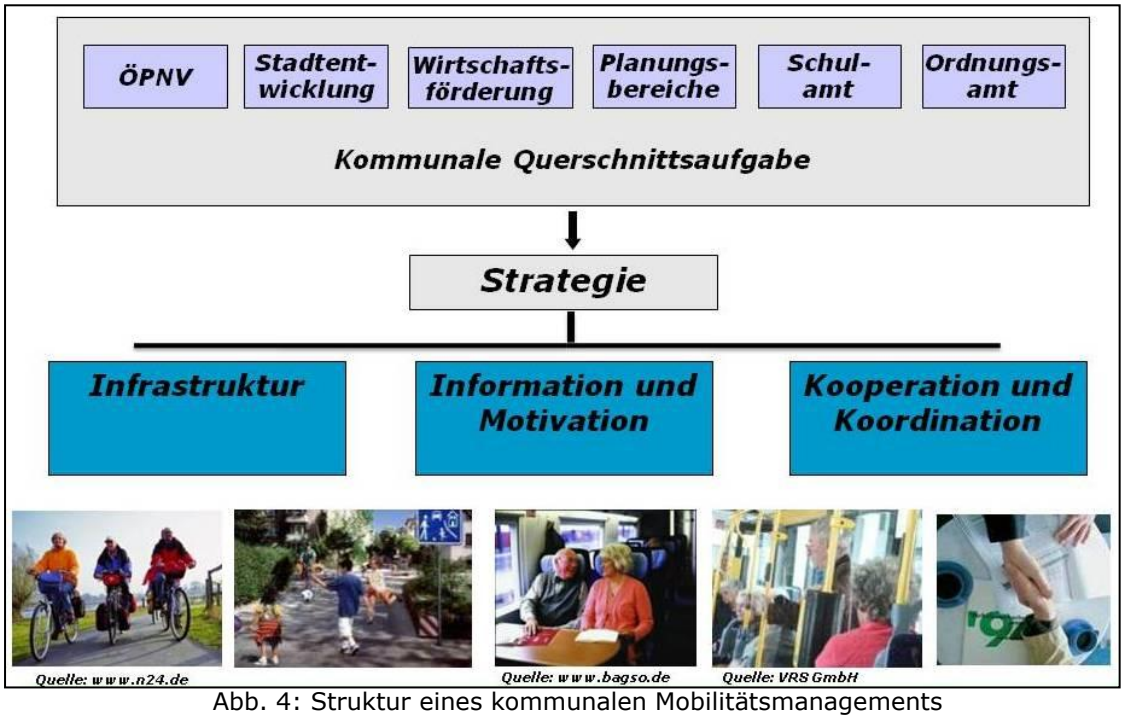


Abb. 4: Struktur eines kommunalen Mobilitätsmanagements

Grundlage ist immer eine gemeinsame Strategie: Kommunen, Betriebe und öffentliche Einrichtungen arbeiten mit Einwohnern, Mitarbeitern, Kunden, Schülern etc. einerseits sowie mit Verkehrsunternehmen und Dienstleistern andererseits zusammen, um ein integriertes und umfassendes Konzept für eine effiziente, also klimafreundliche und kostengünstige Mobilität zu erarbeiten und umzusetzen.

Wer die unterschiedlichen Hierarchieebenen vieler Verwaltungen sowie die politischen Gremien und die öffentlichen Meinungsbildner analysiert und systematisch durchleuchtet, wird feststellen, dass bereits heute in normativen, strategischen und operativen Ebenen gewirkt und gearbeitet wird. Dies trifft ebenfalls für Verkehrsunternehmen und die anderen Mobilitätsdienstleister zu. Vielfach laufen aber die durchaus richtigen Prozesse unkoordiniert, unabhängig voneinander ab, so dass parallel oder gar gegeneinander gearbeitet wird – oft ohne Absicht.

Was in der Praxis vielfach fehlt, ist eine koordinierte stringente Vorgehensweise unter einer abgestimmten Marketingstrategie. Dies ist der Ansatz eines kommunalen Mobilitätsmanagements. Mobilität und Verkehrsgeschehen wirken sich direkt und indirekt auf das gesamte Gemeinwesen, die dort wohnenden Menschen und angesiedelten Unternehmen aus. Aufgrund dieser Bedeutung ist zu entscheiden, ob die Mobilitätsstrukturen gegenüber anderen Politikfeldern nachrangig, gleichberechtigt oder sogar vorrangig angesehen werden. Je bewusster und strukturierter sich die Gesamtausrichtung einer Kommune im Mobilitätsbereich darstellt, desto besser lässt sich eine breit akzeptierte Marketingstrategie entwickeln und umsetzen. Dies vermeidet zudem die Gefahr, dass durch unterschiedliche Dezernatszuständigkeiten gegenläufige Konzepte entwickelt werden.

1.2.3. Administrative Einordnung

Das kommunale Mobilitätsmanagement bedarf der Kooperation und Koordination der planungs- und umsetzungsrelevanten Handlungsfelder sowie der systematischen Information, Beratung und Motivation der Bevölkerung unter Einsatz von Marketing- und Kommunikationsinstrumenten. Dies erfordert Funktionsträger mit klaren Aufgabenbeschreibungen und Verantwortlichkeiten.

Eine offizielle Berufsbezeichnung gibt es bisher für diesen Aufgabenbereich nicht. Jedoch können aufgrund der bisherigen Erfahrungen und Empfehlungen folgende Funktionsbeschreibungen differenziert werden.

Ein „Mobilitätsmanager bzw. Mobilitätsbeauftragter" innerhalb der Kommunalverwaltung hat die Aufgabe, vorhandene und neue intermodale Mobilitätsdienstleistungen durch ein Zusammenführen verschiedener Handlungsebenen und Schlüsselpersonen zu verbessern bzw. zu initiieren. „Mobilitätsberater" führen die konkrete Beratung von interessierten Institutionen durch und entwickeln Mobilitätskonzepte. "Mobilitätskoordinatoren" sind für die Umsetzung von Mobilitätskonzepten in den unterschiedlichsten Einrichtungen zuständig.

Die übergreifende Integration der Einzelaktivitäten muss ein Mobilitätsmanager wahrnehmen, der in leitender Position bei der kommunalen Gebietskörperschaft beheimatet sein sollte. Er muss im Sinne verkehrspolitischer Zielvorgaben initiativ werden und Erkenntnisse, die von den obengenannten Institutionen gewonnen worden sind, aufbereiten lassen und in den politischen Entscheidungsprozess einbringen ("Politisches Marketing"). So gesehen fallen auch strukturelle Grundsatzfragen in seinen Aufgabenbereich. Es bietet sich an, diese Funktion einem Dezernenten zuzuordnen.

Mobilitätsbeauftragte sind die „Umsetzer" im Bereich von Mobilitätsmanagement und deshalb auf der operativen Ebene tätig. Sie sind für die Prozesssteuerung zuständig. Ebenso dienen sie als Anlaufstelle für die Bevölkerung, um das unbefriedigende Verweisen von einer zur anderen Dienststelle zu vermeiden.

Diese Aufgabenbeschreibung erfordert in erster Linien eine sozial-kommunikative Kompetenz des Stelleninhabers. Für das Berufsbild eines Mobilitätsbeauftragten existieren weder eine Ausbildung noch ein Studiengang. Es lassen sich keine (!) fachlichen Kompetenzen identifizieren, die notwendig oder gar hinreichend für einen Mobilitätsbeauftragten sind. Als förderliche Kompetenzen gelten:

- Organisations- und Koordinationsfähigkeit
- Grundverständnis und ein Basiswissen um politische Zusammenhänge zwischen politischer Willensbildung, Entscheidungsfindung und Umsetzung von politischen Beschlüssen
- Basiswissen von Aufgaben, Kompetenzverteilungen und Entscheidungsprozessen der Kommunalverwaltung
- Grundwissen über verkehrliche Zusammenhänge im Bereich der Verkehrs- und Raumplanung sowie Nachhaltigkeit und Umweltschutz
- Konflikt- und Moderationsfähigkeiten, Gesprächsführung und Kommunikationsfähigkeiten
- Kenntnisse im Bereich des Projektmanagements
- kritisches, selbstständiges und verantwortliches Denken - Handlungsorientierung

Diese umfangreichen Anforderungen erfordern eine besondere Qualifizierung des Stelleninhabers. Die Koordinierungsstelle führt zu den verschiedenen Bereichen kostenlose Qualifizierungsmaßnahmen für die Kollegen aus den Netzwerkkommunen durch.

Die Handlungsfelder und Aufgabenfelder der Mobilitätskoordinatoren liegen in den mobilitätsauslösenden Institutionen. Sie arbeiten „vor Ort" in Haushalten, Unternehmen, Einkaufs- und Freizeitstätten, Schulen, Seniorenwohnheimen, Vereinen u. a. Dort koordinieren und fördern sie unternehmensintern Mobilitätskonzepte und informieren über Verkehrssysteme und Mobilitätsmöglichkeiten. Sie sind Brücke zwischen dem Mobilitätsmanagement der Kommune und dem Betrieb.

Mobilitätsberater erstellen für Institutionen Mobilitätskonzepte, in denen sowohl die Mitarbeitermobilität als auch Dienstreisen und Flottenmanagement berücksichtigt werden. In der Regel wird diese Funktion von privaten Büros ausgeübt.

1.2.4. Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements

Die kommunale Gebietskörperschaft schafft mit der Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements die Voraussetzung für die Umsetzung der einzelnen zielgruppenspezifischen Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements. Abb. 5 stellt die einzelnen Handlungsfelder dar.

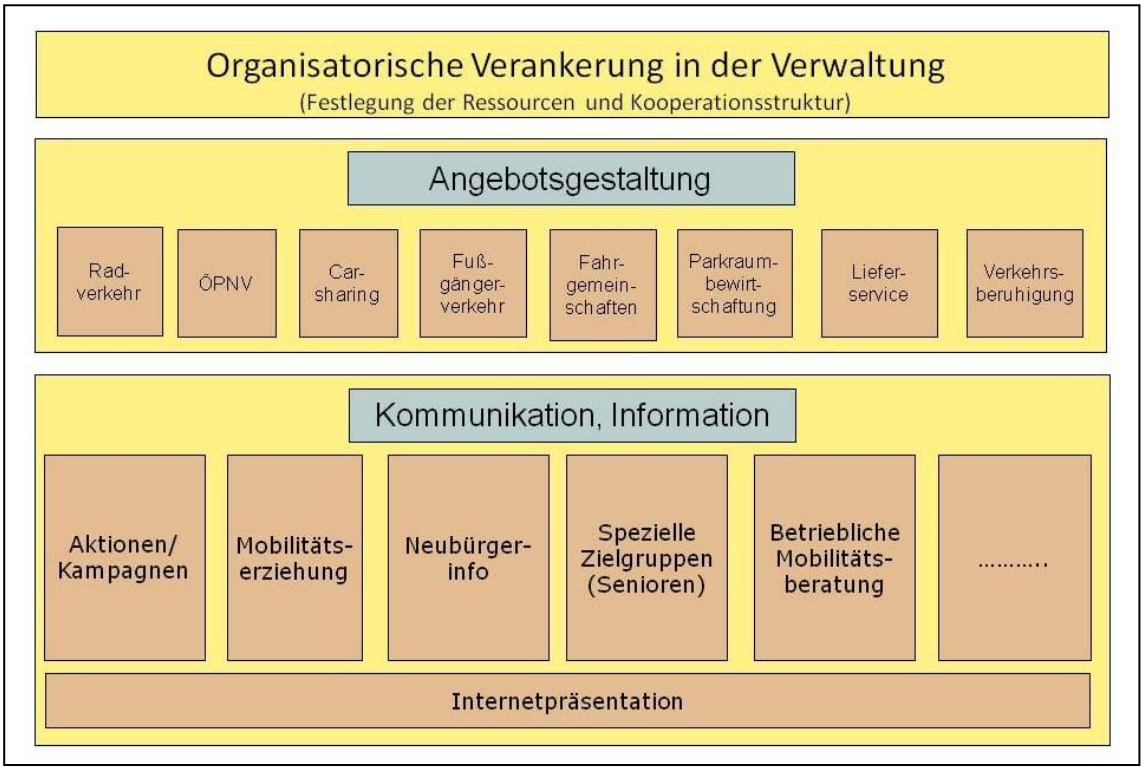


Abb. 5: Mögliche Handlungsfelder des kommunalen Mobilitätsmanagements

Betrachtet die Kommune die einzelnen Handlungsfelder als kommunale Aufgabe ist eine wesentliche Voraussetzung gegeben, dass ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement dauerhaft und damit Erfolg versprechend betrieben wird. So kann z.B. die kommunale Wirtschaftsförderung die betriebliche Mobilitätsberatung als Serviceleistung für die ortsansässigen Betriebe zur Standortsicherung in das Aufgabenportfolio aufnehmen. Die Zusammenarbeit mit Schulen im Bereich der Mobilitätserziehung bietet die Möglichkeit, die Angebote des Umweltverbundes vor Ort nicht nur den Schülern sondern auch den Eltern besser bekannt zu machen, um so eine effektive Nutzung des Angebotes zu gewährleisten.

1.2.5. Unterschiedliche Problemfelder – gemeinsame Strategie

Ob aus Gründen von Verkehrssicherheitsfragen, Gesundheitsförderung, Luftreinhaltung und Umweltzonen, Lärmminderung, Klimawandel, Mobilitätskosten als soziales

Problem, Haushaltsbelastungen oder städtebaulichen Aspekten – Ziel ist es, den heutigen Verkehr ökonomischer, sicherer, umweltfreundlicher, gesünder und sozialer zu gestalten. Aufgrund der unterschiedlichen Entwicklungen im ökologischen, demografischen, städtebaulichen und sozialen Bereich (siehe Abb. 6) wächst der Druck auf die Städte gerade die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern – Stichwort Nahmobilität.

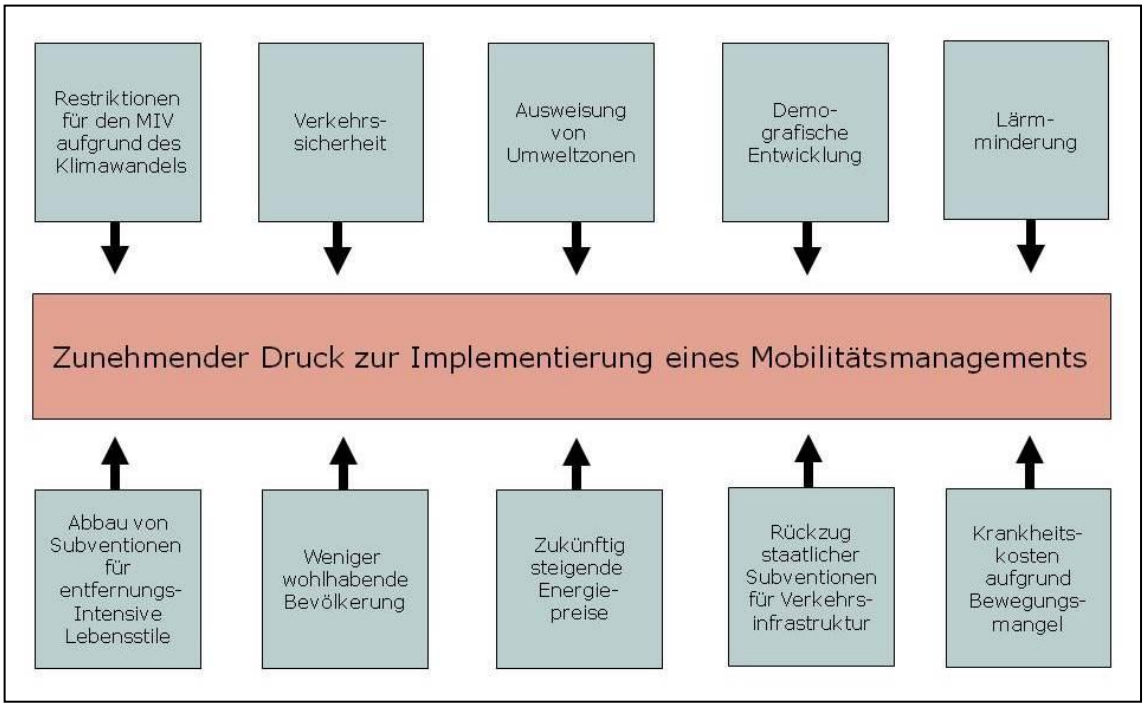


Abb. 6: Handlungsbedarf für ein kommunales Mobilitätsmanagement

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen kommt dem Mobilitätsmanagement dabei eine wesentliche Rolle zu. Dies wird deutlich, wenn die Effekte eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements betrachtet werden.

1.2.6. Kommunizierende Planung

Nicht erst seit Stuttgart 21 hat sich gezeigt, wie schwierig die Umsetzung insbesondere von Infrastrukturprojekten geworden ist. Mobilitätsmanagement als kommunizierende Planung kann hier nicht nur Entscheidungsprozesse verkürzen, sondern auch erste Entscheidungen ermöglichen. Mobilitätsmanagement bezieht die Zivilgesellschaft mit ein und schafft Vertrauen in die staatlichen Institutionen und die Politik. Es ist ein Teil einer partizipativen Demokratie. Es ist notwendig, die Bürger stärker als bisher mitzunehmen, wenn man Veränderungen gerade in so einem sensiblen Bereich wie dem Themenkomplex Verkehr erreichen möchte.

Verkehrsplanerische Absichten werden in Verkehrsentwicklungsplänen (VEP) und in den Nahverkehrsplänen niedergelegt. Aber auch in Luftreinhalte- und Lärmminderungsplänen spielt der Verkehr eine wesentliche Rolle. Insgesamt wird den umweltbezogenen Überlegungen und den Fußgänger-, Fahrrad- und öffentlichen Personen-

nahverkehren als auch den Mobilitätsbelangen der mobilitätseingeschränkten Personen ein wesentlicher Raum zugestanden. Jedoch erschweren folgende Faktoren eine Umsetzung:

- nur noch bedingte Ausweitung von Verkehrsflächen,
- verstärkte Orientierung an umweltverträglichen Lösungen,
- erhöhte Artikulations-, Beteiligungs- und Interventionsinteressen der Betroffenen, verbunden mit der Aktivierung von Öffentlichkeit und dem Ausschöpfen der Rechtsmittel,
- Finanzknappheit auf Seiten der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsbetriebe,
- geringere Fördermittel seitens des Bundes und der Länder,
- viel komplexer gewordene Aufgabenstellungen,
- sachfremde Ergebnisvorgaben seitens der Entscheidungsträger,
- Die Gesellschaft ist einem immer schnelleren Wandel ausgesetzt, der zunehmend auch den sozialen Bereich, noch mehr allerdings den technologischen Bereich betrifft und enorme Veränderungen in kürzester Zeit hervorruft, so dass die heute üblichen Planungszeiten z.B. für Verkehrsentwicklungspläne zu lange sind.
- Planungen werden zunehmend durch private Investoren beeinflusst, die wenig Rücksicht auf bestehende Rahmenplanungen oder z.B. umweltverträgliche Aspekte nehmen.
- Der Unmut über vermeintliche Missstände oder die Ablehnung umstrittener Projekte vermischt sich mit einem generellen Misstrauen gegenüber staatlichen Entscheidungen und ihre Akteure. Dabei ist es nicht mehr ganz leicht zwischen den konkreten Anlässen und der allgemeinen Skepsis gegenüber der Politik und ihren Institutionen zu entscheiden.

Diese Aspekte erschweren häufig den politischen Konsens über die Planungsaussagen, zumal sich die Bearbeitungszeiten in der Regel über mehrere Jahre, unter Umständen über eine Legislaturperiode hinaus, hinziehen. Die aufgeführten Schwierigkeiten stehen offensichtlich mit dem konventionellen Vorgehen im Planungsbereich im Zusammenhang. Die wichtigsten Ursachen scheinen zu sein:

- Die Zielsetzung des Vorhabens ist häufig zu vage und politisch nicht genügend abgesichert, weil eine grundlegende Zielorientierung und Rahmenkonzeption fehlen, die auch Fachunkundigen einsichtig sind und in die sich später auch unpopuläre Maßnahmen einordnen lassen.
- Selbst unmittelbar vor der Planung werden Betroffene gar nicht oder zu spät in den Planungsprozess eingeschaltet.
- Für die beauftragen Planer scheint ein häufig gewählter Ausweg in der Entwicklung einer Vielzahl von Alternativvorschlägen zu bestehen.

- Ergänzt um umfangreiche Beschlussvorlagen und abstrahierende Erläuterungsvorschläge ist es dann Sache der Politik, in Unkenntnis fachlich komplexer Folgewirkungen die notwendigen Entscheidungen zu treffen. Vielfach wird dieses Dilemma durch Vertagung und Erteilung weiterer Gutachten abgewehrt.

Um die dargestellten Defizite zu reduzieren oder gar zu beseitigen, ist es zweckdienlich und effizient, sowohl die Planung als auch die Realisierung in Form des übergreifenden kommunizierenden Prozesses des Mobilitätsmanagements anzugehen. Die folgende Grafik macht den Unterschied zwischen Anpassungsplanung und beeinflussender Planung deutlich:

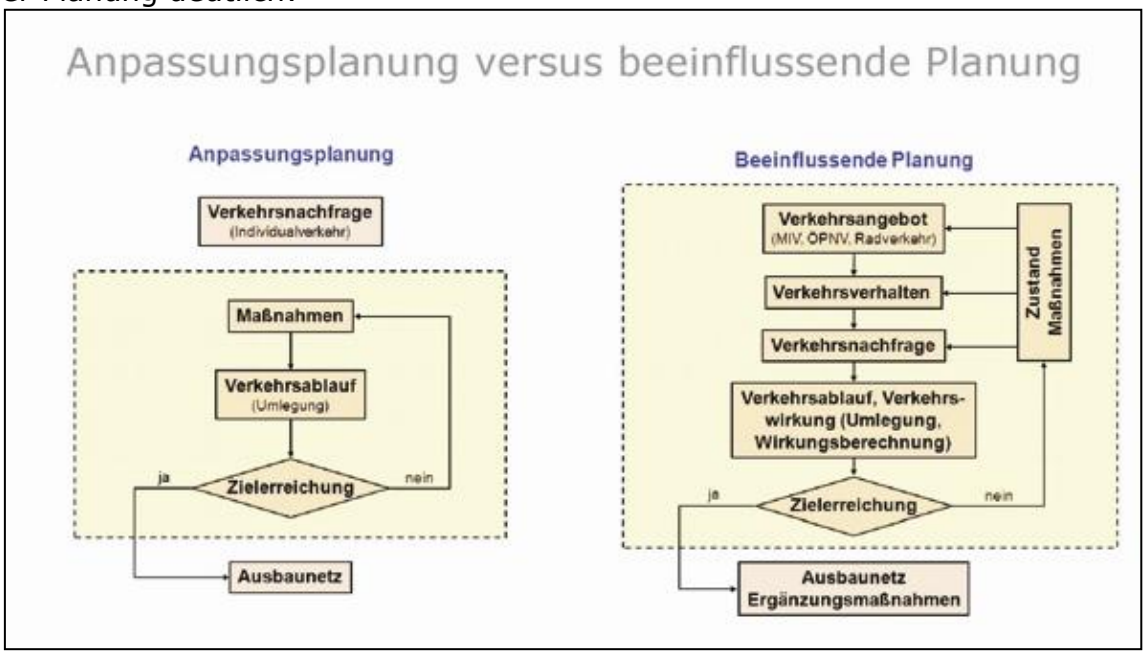


Abb. 7: Anpassungsplanung versus beeinflussende Planung. Quelle: Prof. Ahrens, TU Dresden, 10.6.2010 in Berlin

Die bisherigen Hauptmängel,

- dass während des Planungsprozesses zwischen allen Beteiligten zu wenig Informationsaustausch stattfindet und nicht gemeinsam nach "der" Lösung gesucht wird und
- dass die politisch notwendigen Entscheidungen erst am Ende der Planung herbeigeführt werden, mit der Gefahr, dass schon sehr früh getroffene Planungsannahmen zur Ablehnung des Gesamtwerkes führen,

können durch das schrittweise Erarbeiten umsetzungsrelevanter Lösungen, im ständigen Zusammenwirken aller an dem Vorhaben unmittelbar und mittelbar Beteiligten, bei einer abschnittsweisen Beschlussfassung und zügigen (ggf. schrittweisen) Umsetzung beseitigt werden. Im Kapitel 7 wird der konkrete Ablaufprozess beschrieben.

1.2.7. Die Vorteile des Mobilitätsmanagements

Ein kommunales Mobilitätsmanagement führt zu einer Attraktivitätssteigerung des Lebens- und Wirtschaftsstandorts. Die Kommunen profitieren nicht „nur" von verbesserter Luftreinhaltung und geringeren Ausgaben im Verkehrsbereich. Ebenso sind eine attraktive Wohnumfeldgestaltung und eine verbesserte Nahversorgung und deren leichte Erreichbarkeit wesentliche Entscheidungskriterien zur Wohnortentscheidung von Familien und älteren Menschen. Unternehmen können z.B. an der Unterhaltung von Stellflächen sparen, wenn weniger Mitarbeiter mit dem Auto kommen. Mitarbeiter, die den Umweltverbund nutzen, sind konzentrierter, gesünder und sparen das bisher in Kraftstoff und Pkw investierte Geld.

Mobilitätsmanagement bietet folgende Vorteile:

Wie bereits im Vorwort erwähnt, sei bei der Entscheidungsfindung darüber, ob die Anwendung des Mobilitätsmanagements überhaupt notwendig und /oder finanzierbar ist, darauf verwiesen, dass

- die Bürgerinnen und Bürger dem Problemkreis "Verkehr" nach wie vor eine hohe Priorität einräumen

  und

- zudem gerade Fehlentscheidungen bei der Gestaltung des Gesamtverkehrssystems und seiner Anlagen den kommunalen Gebietskörperschaften erhebliche Kosten verursachen.

Infolge der kommunizierenden Planung werden Planungsprozesse beschleunigt. Ein solches Vorgehen unterstützt ein politisches Marketing, das sich am Allgemeinwohl orientiert. Die Interessen und die Potenziale der Zivilgesellschaft können so frühzeitig eingebunden werden und erleichtern somit den politischen Abstimmungsprozess.[8]

- Dass Mobilitätskonzepte für die Standortentscheidung von Unternehmen wichtig sind, zeigt das Beispiel Brühl. Dort hat sich ein Call-Center der Telekom mit 900 neuen Arbeitsplätzen angesiedelt. In einem Bericht des Kölner Stadtanzeigers vom 16.12.2010 heißt es. „Die Entscheidung für Brühl fiel nach Angaben der Telekom aufgrund der guten Infrastruktur und Anbindung der Schlossstadt. Für die zahlreichen Pendler aus Köln, Bonn und Aachen haben die Stadtwerke unter anderem eine neue Haltestelle für den Stadtbus eingerichtet und auch die Anbindung an den Brühler Bahnhof und die jeweiligen Anschlusszüge sichergestellt."
- Infolge der Beschlüsse der Weltklimakonferenz in Cancun ist in den Folgejahren mit weitreichenden Entscheidungen zum Klimaschutz zu rechnen. Insbesondere der Verkehrsbereich kann hiervon mit Restriktionen betroffen sein. Die Kommunen, die schon frühzeitig eine konsequente Förderung des Umweltverbundes betreiben und auf Mobilitätsmanagement setzen, sind vor etwaigen Zwangsmaß-

[8] Praxisbeispiele sind unter Kapitel 3 aufgeführt.

nahmen gewappnet und haben somit Standortvorteile gegenüber anderen Kommunen.

- Auch verwaltungsintern führt die Querschnittsaufgabe Mobilitätsmanagement zu Vorteilen. Sowohl Zeit- als auch finanzielle Ressourcen werden effizienter genutzt. Der Informationsfluss und das gemeinsame Arbeiten wecken das Verständnis für übergreifende Wirkungszusammenhänge und sind so sinnstiftend für die eigene Arbeit. Diese fördert die Motivation der Beteiligten und setzt zusätzliche Potenziale frei.

Nutzen eines kommunalen Mobilitätsmanagements:

- Entlastung von Verkehrsbudgets
- Mehreinnahmen im ÖPNV
- Verringerung des Verkehrsaufkommens ohne Einbußen der Mobilität
- Höhere Lebensqualität (Luftreinhaltung, verminderte Lärmbelastung)
- Geringerer Parkraumdruck
- Standortentwicklung bzw. Standortsicherung (Arbeitsplätze)
- Imagegewinn
- Attraktivitätssteigerung des Lebens- und Wohnortes – insbesondere für Familien und ältere Menschen
- Verkürzt Planungsabläufe
- Frühzeitige Einbeziehung der Zivilgesellschaft erschließt Potenziale und vereinfacht politische Entscheidungsprozesse

2. Mobilitätsbelange älterer Menschen

Es ist ein Ziel des Mobilitätsmanagements, dass alle relevanten Ziele für alle Menschen, auch für Senioren, möglichst gut erreichbar sein sollen. Doch aufgrund der Massenmotorisierung und der damit zusammenhängenden Zentralisierung von Dienstleistungen (z.B. Behörden, Arztzentren, Einkaufszentren am Stadtrand) bestehen hier gerade für ältere Menschen Einschränkungen. Außerdem sind ältere Menschen im Allgemeinen durch geringere psychische und physische Leistungsfähigkeit gekennzeichnet, so dass besondere Ansprüche an die Verkehrssicherheit gestellt werden müssen. Angstverursachende Mobilitätsbarrieren bergen die Gefahr, dass ältere Menschen sich in ihrer Mobilität nicht nur eingeschränkt fühlen, sondern sich erst gar nicht „auf die Straße trauen".

Die folgenden Ausführungen geben einen kurzen Überblick über Aspekte der Mobilitätsbelange älterer Menschen. Zur Vertiefung der einzelnen Aspekte sind folgende Werke zu empfehlen:

- J. Gerlach, P. Neumann, D. Boenke, F. Bröckling, W. Lippert, B. Rönsch-Hasselhorn: Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr – Forschungsdokumentation. Bd. 2 der Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung: Forschungsergebnisse für die Praxis. Köln 2007.

- Limburg, Maria; Matern, Stefan: Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr. Köln 2009.
- D. Boenke, J. Gerlach, B. Rönsch-Hasselhorn, V. Conrad: Empfehlungen zur Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr. Bd. 1 der Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung: Leitfaden Mobilität und Verkehr. Köln 2010.

2.1. Demografischen Entwicklung

Berechnungen des Statistischen Landesamtes NRW[9] verdeutlichen, dass für Nordrhein-Westfalen grundsätzlich ein Bevölkerungsrückgang zu erwarten ist. Bei einer differenzierten Betrachtung stellt sich dar, dass diese Entwicklung auf verschiedene Altersgruppen hin betrachtet, stark unterschiedlich verläuft. Während der prozentuale Anteil der Kinder und Jugendlichen an der Gesamtbevölkerung zurückgeht, steigert sich der Anteil der Bevölkerungsgruppe über 65 Jahre von derzeit ca. 20% auf ca. 27% im Jahr 2030 und steigt bis 2050 auf über 30% an.

Der Anstieg des Anteils der Bevölkerungsgruppe 65plus verteilt sich bis 2030 relativ gleichmäßig auf die Untergruppen 65-74 Jahre und über 75 Jahre. Im Zeitraum zwischen 2030 und 2050 ist dann innerhalb der Altersgruppe 65-74 Jahre ein prozentualer Rückgang zu erwarten, während in der Gruppe derer über 75 Jahre ein deutlicher Anstieg prognostiziert ist.

2.2. Unfälle älterer Menschen im Straßenverkehr

Die Altersgruppe 65plus wächst kontinuierlich und ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung beträgt inzwischen bereits gut 20% - Tendenz steigend. Wie aus der Unfallstatistik NRW 2009 hervorgeht, wächst die Zahl der verunglückten Senioren in etwa parallel zur Zunahme am Anteil an der Gesamtbevölkerung (2005-2009). Die Beteiligung von Senioren an Verkehrsunfällen mit PKW wächst im gleichen Zeitraum jedoch doppelt so stark. Und im Bereich der Verursachung von Verkehrsunfällen mit dem PKW ist in dieser Altersgruppe sogar ein dreimal höheres Wachstum zu beobachten[10]. Dies spiegelt sich auch im Führerscheinbesitz wider. Besaßen 2002 nur 47% der über 75jährigen einen Führerschein, so liegt der Anteil 2008 bereits bei 63%[11]. Die Unfallzahlen legen nahe, dass eine Nutzung des eigenen PKW trotz bestehender Unsicherheiten bei einem Teil der älteren Kraftfahrer in fortgeschrittenem Alter vollzogen wird. Gründe für die Nutzung des PKW trotz bestehender Unsicherheiten liegen u. a. in der fehlenden Kenntnis bestehender Mobilitätsalternativen einerseits und aus Mangel an Nutzungserfahrung hervorgehenden Zugangshemmnissen zu Mobilitätsalternativen andererseits. An dieser Stelle setzen so genannte Busschulen / Bustrainings bzw. ÖPNV-Seminare an.

[9] Vgl. Statistisches Landesamt NRW, Bevölkerungsstand und Bevölkerungsvorausberechnungen: http://www.it.nrw.de/statistik/a/index.html
[10] Vgl. Unfallstatistik NRW 2009
[11] Vgl. Mobilität in Deutschland MiD 2008, Ergebnisbericht S. 70

Bei der Bewertung der Verringerung der Unfallzahlen im höheren Lebensalter ist jedoch kritisch zu hinterfragen, inwieweit dieser Rückgang mit einer reduzierten Aufenthaltsquote der älteren Menschen im öffentlichen Raum einhergeht**.**

In der folgenden Auflistung sind kurz die häufigsten Unfallursachen bezogen auf die verschiedenen Verkehrsträger genannt:[12]

- Autofahrer
  Häufigste Unfallursache: „Vorfahrtsfehler" (19%), gefolgt von „Abbiegefehlern" (9,6%). „Abstandsfehler", „nicht angepasste Geschwindigkeit", „falsche Straßenbenutzung", „Fehler beim Überholen" sowie „Alkoholeinfluss" spielen im Vergleich zu den jüngeren Altersklassen eine geringere Rolle.
- Fußgänger
  Das Überschreiten der Fahrbahn ist die mit Abstand wichtigste Unfallursache. Nur bei 38% der Unfälle wurde dies den älteren Fußgängern selbst angelastet. Erst ab einem Alter von 75 und mehr Jahren verunglückten Fußgänger häufiger als die 25- bis 65-jährigen.
- Radfahrer
  Bei den Radfahrern sind „Vorfahrtsfehler", „falsche Straßennutzung" sowie „Fehler beim Abbiegen" die häufigste Unfallursache.

Die Unfallursachen deuten somit eher auf altersbedingte Einschränkungen der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit, als auf leichtsinniges Verhalten hin.

2.3. Kennzeichen der Mobilität älterer Menschen

Der Erhalt sicherer und eigenständiger Mobilität auch im fortgeschrittenen Lebensalter spielt eine entscheidende Rolle hinsichtlich der Freizeitgestaltung sowie der Gestaltung und Teilhabe am öffentlichen und sozialen Leben. Jedoch ist aufgrund der mit dem Alter abnehmenden Leistungsfähigkeit die Teilnahme sowohl objektiv wie auch subjektiv eingeschränkt. Wichtig ist für ältere Menschen, dass die Wege zum Supermarkt, Arzt oder zu Bekannten möglichst kurz sind und sicher zurückzulegen sind. Hierbei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Vielfach ist Mobilität an das eigene Auto gekoppelt. Mit zunehmendem Alter kann es jedoch zu Einschränkungen kommen, die auch das Fahrvermögen beeinträchtigen. Auch Unsicherheiten hinsichtlich der eigenen Leistungsfähigkeit treten vermehrt auf.
- Gleichzeitig findet mit zunehmendem Alter eine Verschiebung im Modal Split statt – gerade der Anteil der überwiegend zu Fuß zurückgelegten Wege steigt signifikant an und liegt in der Gruppe der 65jährigen und älteren Personen bei rund einem Drittel (gegenüber 21% bei den 30-39jährigen). Dies geht überwiegend auf einen Rückgang des Anteils der Wege zurück, die mit dem PKW als Hauptver-

[12] vgl. Limbourg, Reiter (2001): Das Verkehrsunfallgeschehen im höheren Lebensalter. In: Flade, Limbourg, Schlag (Hrsg.): Mobilität älterer Menschen, Opladen; Nicodemus (2000): Senioren im Straßenverkehr. In: Ratgeber – Fit bleiben im Straßenverkehr, Bonn.

kehrsmittel zurückgelegt werden. Während in der Gruppe der 30 bis 39jährigen der Anteil bei 56% liegt, geht er bei den 65-74jährigen auf 39% bzw. bei den über 75jährigen 31% zurück[13].

- Trotz des Rückgangs der anteiligen Wege mit dem PKW in höherem Alter steigt also das Risiko der Beteiligung oder Verursachung von Verkehrsunfällen in dieser Altersgruppe. Dies spricht dafür, wo Unsicherheiten bestehen, Mobilitätsalternativen aufzuweisen.
- Parallel zu der Zunahme der anteiligen Zahl der Wege als Fußgänger läuft eine zweite Entwicklung: Aufgrund von nachlassender Widerstandskraft des Körpers wächst die Gefahr als „schwächerer" Verkehrsteilnehmer, sprich als Fußgänger oder Radfahrer, bei Verwicklung in einen Unfall sehr schwer oder lebensbedrohlich verletzt zu werden. Auf das Jahr 2006 bezogen waren 32% der tödlich verunglückten Personen über 65 Jahre als Fußgänger unterwegs – in der Gruppe der 25-64jährigen waren es lediglich 9%[14].
- Hinsichtlich der Nutzung des ÖPNV als Hauptverkehrsmittel bezogen auf alle zurückgelegten Wege ergibt sich ein Anteil von 6% der 65-74jährigen bzw. 11% der über 75jährigen (gegenüber 6% in der Altersgruppe 30-39 Jahre)[15]. Zu dem relativ niedrigen Anteil trägt neben vielen anderen Faktoren möglicherweise auch ein subjektiv empfundenes Unsicherheitsempfinden bei. Der öffentliche Verkehr ist bezogen auf die Zahl der Verunglückten je 1 Mio. Personenkilometer das sicherste Verkehrsmittel. Im Verhältnis zur Straßenbahn ist das Risiko im Auto tödlich zu verunfallen um das Zehnfache, bezogen auf den Bus sogar um das Zwanzigfache höher[16]. Dennoch wird teilweise eine subjektive Bedrohung wahrgenommen, die sich auch aus Berichten über Gewalt im öffentlichen Personennahverkehr speist. Hier gilt es, Ängste abzubauen und Handlungsmöglichkeiten zum Umgang mit kritischen Situationen zu vermitteln.
- Aufgrund des Klimawandels und der prognostizierten Steigerung der Energiepreise ist die Mobilitätssicherung zukünftig noch eine stärkere soziale Frage als heute. Hier gilt es frühzeitig durch Mobilitätsmanagement-Maßnahmen zur Sicherung der Mobilität von Senioren beizutragen. Dies ist ein wichtiger Standortfaktor für die Region.

Mobilität ist für ältere Menschen ein Stück Lebensqualität und die notwendige Voraussetzung zur sozialen Teilnahme am Leben. In der heutigen Zeit, in der viele Verwandte und Freunde nicht mehr in der Nachbarschaft wohnen, wird Mobilität zunehmend wichtiger. Studien (u.a. Aemeis[17]) zeigen, dass 40% der älteren Bevölke-

[13] Vgl. Mobilität in Deutschland MiD 2008, Ergebnisbericht S. 77
[14] Vgl. Kubitzi, Jörg und Janitzek, Timmo: Sicherheit und Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer, Ismaning und Brüssel, 2009
[15] Vgl. Mobilität in Deutschland MiD 2008, Ergebnisbericht S. 77
[16] Vgl. Limburg, Maria; Matern, Stefan: Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr, S. 256f.; 2009, Köln
[17] vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen (2001) (Hrsg.): Ältere Menschen im künftigen Sicherheitssystem Straße/Fahrzeug/Mensch, Projekt „AEMEIS – Ältere Menschen im Straßenverkehr".

rung in Deutschland in ihrer Freizeit Unternehmungen bevorzugen, die Mobilität voraussetzen.

Zusammenfassend lassen sich folgende Kennzeichen der Mobilität älterer Menschen festhalten:[18]

- Ältere Menschen können nicht generell als „mobilitätseingeschränkt" bezeichnet werden. Zukünftig wird es eine größer werdende Gruppe Älterer geben, die sogar hochmobil ist.
- Ältere Menschen sind in ihrer Freizeit durchschnittlich mehr als einmal täglich außer Haus, abhängig von Gesundheitszustand, finanziellen Möglichkeiten, Alter, Geschlecht und Wohnort.
- Die meisten Aktivitäten sind auf den eigenen Wohnort fokussiert.
- Einkaufen empfinden Senioren überwiegend als Freizeitbetätigung und gehen zur Gesundheitsförderung gerne zu Fuß und fahren mit dem Rad; in der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sind sie unterrepräsentiert.
- Das zu Fuß gehen ist die wichtigste Fortbewegungsart, je älter die Personen sind um so mehr. Über die Hälfte aller Freizeitwege werden zu Fuß zurückgelegt.
- Die Bewohner suburbaner Regionen legen die weitesten Distanzen zurück.
- Viele Senioren kennen sich mit dem ÖPNV nicht aus, sie haben Vorbehalte/Ängste im Zusammenhang mit einer möglichen Nutzung. Dennoch ist die generelle Wertschätzung des ÖPNV unter älteren Menschen sehr hoch.
- Senioren wünschen einfach handhabbare Verkehrsangebote.

Die demographischen Veränderungen in Verbindung mit der Entwicklung der Verkehrswelt erfordern die Beschäftigung mit der Sicherstellung und Verbesserung der Mobilität älterer Menschen. Mobilität ist u.a. abhängig von folgenden Faktoren:

- Persönliche Verfügbarkeit über Verkehrsmittel
- Vorhandene Infrastruktur
- Persönliche Fitness bzw. Leistungsfähigkeit
- Kenntnisse über die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel

Die Entwicklung unseres Verkehrswesens und die Voraussetzungen der älteren Menschen zur Mobilitätsteilnahme zeigen die Schwierigkeiten der Vereinbarkeit auf:

Mobilitätsprobleme älterer Menschen[19]

- Verringerte Bewegungsfähigkeit und körperliche Kraft

[18] vgl. Rudinger, Grotz, Holz-Rau (2004) (Hrsg.): Freizeitmobilität älterer Menschen, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Verkehr 4, Dortmund. (Abschlussband zum Verbundprojekt „FRAME – Freizeitverkehr älterer Menschen")

[19] vgl. Deutsche Verkehrswacht (2000): Ratgeber Fit bleiben im Straßenverkehr, Bonn; VCS (Hrsg.) (2006): Senioren und Verkehrssicherheit, Bern.

- Schnellere Ermüdung
- Verminderte Aufmerksamkeit und Konzentrationsfähigkeit
- Abnehmende Sehfähigkeit (insbesondere bei Dämmerung)
- Bewältigung ungünstiger Wohnumfeldbedingungen nur noch mit großen Mühen oder gar nicht mehr möglich
- Überforderung durch komplexe Verkehrssituationen

Diese Probleme werden oft durch Krankheiten und die Einnahme von Medikamenten verstärkt.

Entwicklung des Verkehrsgeschehens

- Steigende Motorisierung
- Technikfortschritt
- Komplexe Verkehrsabläufe
- Computergesteuerte Informationssysteme

2.4. Anforderungen an ein seniorengerechtes Verkehrssystem

Obwohl in manchen Bereichen der Mobilitätsbelange älterer Menschen und der Anforderungen an ein seniorengerechtes Verkehrssystem noch Forschungsbedarf besteht, sind viele Faktoren bekannt, die die Situation verbessern. Bei den Überlegungen über die Anforderungen an ein seniorengerechtes Verkehrssystem gilt es die Bedürfnisse der Senioren sowohl als Nutzer des Systems als auch als Betroffene zu berücksichtigen:

Nutzerperspektive:

- Kurze direkte Wege
- Gleichmäßiger Verkehrsfluss
- Leichte Verständlichkeit und Nutzbarkeit
- Mobilitätsberatung und Information
- Verkehrsabläufe verlangsamen

Betroffenenperspektive

- Schutz vor Unfällen und Unsicherheitsgefühlen
- Beeinträchtigungen des Aufenthalts (z.B. Lärm, ruhender Verkehr) im Straßenraum minimieren
- Schutz des nicht-motorisierten Verkehrs
- Minimierung der Lärm- und Schadstoffimmissionen

Es ergeben sich folgende Handlungsfelder:

- Wohnungsnahbereich
- Fußgängerverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Pkw

3. Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements für Senioren

Die zunehmende Zahl älterer Menschen verlangt deutliche Veränderungen des Verkehrssystems, der Angebote und die Stärkung der Nahbereiche sowie der verkehrlichen Sicherheitsaspekte.

Verkehrliche Programme für ältere Menschen konzentrierten sich in der Vergangenheit oft in erster Linie auf die älteren Verkehrsteilnehmer selber, das heißt auf die Anpassung der Senioren an die Verkehrsverhältnisse. Für eine ganzheitlichere und wirkungsorientiertere Verkehrssicherheitsarbeit ist aber die Anpassung des Verkehrs an die Möglichkeiten der Senioren ebenso zentral.

Im Kontext der Begrifflichkeit aus der Verkehrssicherheitsarbeit ergeben sich folgende Handlungsfelder:

- Verkehrsraumgestaltung (engineering)
- Verkehrsüberwachung (enforcement)
- Verkehrsaufklärung und Bildung (education)

3.1. Verkehrsraumgestaltung

Die planerischen Maßnahmen sind derzeit zu sehr auf Dimensionierung und Leistungsfähigkeit der Straßen für den Autoverkehr ausgerichtet. Sehr wirkungsvolle Möglichkeiten für die Verbesserung der Mobilitätsbelange der älteren Menschen sind eine Verlangsamung und eine Vereinfachung des Straßenverkehrs.

Die Maßnahmen im Einzelnen[20]:

- Reduzierung der Geschwindigkeit (Tempo30, Verkehrsberuhigung mit Hilfe entsprechender Verkehrsraumgestaltung)
- Komplexe Situationen entzerren (Lichtsignalgeregelte Kreuzungen, Gesichertes Linksabbiegen, Verzicht auf freie Rechtsabbieger, Umbau nicht signalgeregelter

[20] vgl. D. Boenke, J. Gerlach, B. Rönsch-Hasselhorn, V. Conrad: Empfehlungen zur Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr. Bd. 1 der Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung: Leitfaden Mobilität und Verkehr. Köln 2010.
VCS (Hrsg.) (2006): Senioren und Verkehrssicherheit, Bern;
Limbourg (2000): Mobil und sicher im Alter: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Seniorinnen und Senioren. In: Deutsche Verkehrswacht: Ratgeber Fit bleiben im Straßenverkehr, Bonn.

Knotenpunkte in Kreisel, Richtungsgetrennte Fahrspuren) Umbau von Knotenpunkten ohne Signalregelung in Kreisverkehre

- Querungsstellen (Mittelinseln, abgesenkte Bordsteine, Gehwegnasen)
- Signalisierung anpassen (ausreichend lange Grünphasen, akustische Ampelsignale)
- Verkehrsarten trennen (z.B. kombinierte Rad/-Gehwege vermeiden)
- Mindestmaße vermeiden (ausreichende breite Gehwege), bzw. Mindestmaße der EFA[21] einhalten
- Kontrastreiche Gestaltung von baulichen Elementen (Kanten, Trennstreifen, Trennung der Verkehrsarten)
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur
  - gut ausgebautes zusammenhängendes Radwegenetz
  - ausreichend breite Radwege
  - Abbiegespuren an Kreuzungen
  - konfliktarme Querungen
  - Maßnahmen zur Sicherung des Linksabbiegens
- Seniorengerechter ÖPNV
  - Niederflurtechnik
  - barrierefreie Haltestellen
  - kurze Wege zu den Haltestellen
  - dichte Taktfahrpläne
  - einfaches Ticket- und Tarifsystem
  - soziale Sicherheit
  - nutzerfreundliche Automatenbedienung
- Komfortnetz für Fußgänger
  - Zusammenhängendes, komfortables, sicheres Netz für den Fußverkehr
  - Ausreichend breite Gehwege (mindestens 2,50m) mit Ruhe- und Verweilzonen
  - Genügend Querungsstellen einbauen
  - Freihaltung der Gehwege von parkenden Autos
  - Vermeidung von kombinierten Geh- und Radwegen
  - Gepflegte Infrastruktur (Vermeidung von Schlaglöchern etc.)

[21] vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen(2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA).

- ausreichende Straßenbeleuchtung

- Straße als Lebensraum begreifen
  - Großzügig dimensionierte, barrierefreie Aufenthalts- und Bewegungsflächen schaffen
  - Dreiteilung des Straßenraums etwa im Verhältnis 3:4:3 (Seitenraum – Fahrbahn – Seitenraum)
  - Zahlreiche Ruhe- und Verweilmöglichkeiten einrichten
  - Ausgewogene Mischung der Funktionen Wohnen/Arbeiten/Freizeit
  - Hochwertige wohnungsbezogene Naherholungsangebote gestalten
  - Kurze vernetzte Wege zwischen Wohnung und anderen Funktionsbereichen

3.2. Verkehrsüberwachung

Zu den Maßnahmen der Verkehrsüberwachung zählen[22]:

- Verstärkung der polizeilichen Geschwindigkeitskontrollen insbesondere in Tempo30-Zonen und auf Hauptstraßen
- Überwachung des ruhenden Verkehrs (zugeparkte Gehwege, Radwege und Fußgängerüberwege)

3.3. Verkehrsaufklärung

Ältere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger und Radfahrer, die im Verkehr relativ ungeschützt sind, müssen über ihre Risiken aufgeklärt und gezielt über die Vermeidung von Gefahren informiert werden. Für ältere Kraftfahrer ist es wichtig, sie über die verkehrsrelevanten altersbedingten Leistungseinbußen und über die Auswirkungen von Medikamenten auf die Verkehrstüchtigkeit zu informieren. Darüber hinaus ist die frühzeitige Vermittlung von ÖPNV-Nutzungskompetenzen eine weitere wichtige Maßnahme zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen.

Beispielhafte Maßnahmen bezogen auf die einzelnen Verkehrsträger sind[23]:

<u>Fußgänger</u>

[22] vgl. Limbourg (2000): Mobil und sicher im Alter: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Seniorinnen und Senioren. In: Deutsche Verkehrswacht: Ratgeber Fit bleiben im Straßenverkehr, Bonn; VCS (Hrsg.) (2006): Senioren und Verkehrssicherheit, Bern.

[23] vgl. Limburg, Maria; Matern, Stefan: Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr. Köln 2009.
Bundesanstalt für Straßenwesen (2001): Perspektiven der Verkehrssicherheitsarbeit mit Senioren, Heft M131, Bergisch Gladbach.

- Stadtspaziergänge mit Anleitungen zu bewusstem und sicherheitsorientiertem Verhalten verbinden (Verkehrssicherheitslage thematisieren, Problemlösungsansätze für Gefahrenstellen entwickeln)
- Informationsveranstaltung „Mehr Sicherheit durch Sichtbarkeit"
- InSelParc – Interaktions- und Selbstüberprüfungsparcours
- Flyer mit Sicherheitstipps für Senioren im Straßenverkehr
- Imagekampagne Fußverkehr
- Seniorenwegepläne

Radfahrer

- Trainingskurse für Erwachsene
- Radwanderungen, -touren (inkl. Training schwieriger Verkehrssituationen)
- Rallye
- Radwanderungen in Kombination mit ÖPNV, PKW
- Informationsveranstaltung Radfahren im Alter
- Imagekampagne Radverkehr

ÖPNV

- Bus- und Bahntraining mit regionalen ÖPNV-Unternehmen, Vorstellung konkreter Nutzungshilfen (Lesen der Fahrpläne, Tarifstruktur, evt. PC-Nutzung); erlebnisorientiert
- Senioren-Begleitservice für Bus und Bahn
- ÖPNV- Exkursionen zu Freizeitzielen der Region inkl. Training der Alltagssituationen (Ein-und Ausstieg, Fahrkartenkauf etc.)
- Besuch des örtlichen Verkehrsunternehmens
- Barrierefreies Informationsmaterial

Ältere Autofahrer

- Vorstellung neuer technischer Fahrerleichterungen (Kooperation mit Autohäusern)
- Fahrsicherheitstraining
- Orientierungsfahrten

- Seminar zur Verkehrssicherheit für ältere Autofahrer (Theorie/Praxis: Seh-/Hörtest, Reaktionstest, Einfluss von Medikamenten, Neuerungen der StVO; Fahrsicherheitstraining)
- Imagekampagne CarSharing, Mitfahrzentralen, Mitfahrbörsen

4. Erfahrungen und Erkenntnisse der Koordinierungsstelle im Bereich des Mobilitätsmanagements für Senioren

Im Rahmen des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement hat sich die VRS-Koordinierungsstelle in den letzten Jahren in folgenden Projekten intensiv mit den Mobilitätsbelangen von Senioren beschäftigt und hierzu für die Region eine Koordinierungsfunktion übernommen:

- Koordinierungsstelle des Netzwerkes „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland" (Ein Baustein: Verkehrssicherheit für Senioren)
- Initiator und Koordination des Projektes: „Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements für Senioren durch Betreuung, Beratung und Qualifizierung vor Ort in zwei „Modellkommunen". Der Kreis Euskirchen und die Region „Der Selfkant" in Kooperation mit dem Kreis Heinsberg werden als Modellkommunen betreut (Laufzeit 09/2008 – 10/2010)
- Projekt: „Aktiv60 – Sicher und bequem mit Bus und Bahn unterwegs": Konzeption und Realisierung eines Beratungs-, Informations- und Schulungsangebotes für ältere Menschen zur Förderung der ÖPNV-Nutzung (Förderprogramm des MBV NRW, Sicherheit und Service - Laufzeit: 11/2008-12/2010)
- Der VRS ist eine von bundesweit 15 Modellregionen des Aktionsprogramms Mobilitätsmanagement „effizient mobil" der Bundesregierung. Es ist Aufgabe, regionale Strukturen und Netzwerke aufzubauen, die eine zentrale Grundlage darstellen, um Mobilitätsmanagement erfolgreich praktizieren zu können.

Auf der Grundlage der bisherigen Projekterkenntnisse sowie der Erfahrungen aus Projekten anderer Akteure verfolgt die Koordinierungsstelle die Verstetigung und Weiterentwicklung des „Mobilitätsmanagements für Senioren" in der Region.

Insbesondere mit dem Projekt „Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements für Senioren durch Betreuung, Beratung und Qualifizierung vor Ort in zwei „Modellkommunen" konnten handlungsorientierte Erfahrungen gesammelt werden.

4.1. Das Projekt „Mobilitätsmanagement für Senioren in zwei Modellkommunen"

Durch Betreuung, Beratung und Qualifizierung vor Ort ist ein kommunales Mobilitätsmanagement für Senioren exemplarisch in zwei „Modellkommunen" implemen-

tiert worden. Die „Modellkommunen" sind im Rahmen eines Wettbewerbes ermittelt worden. Dazu hat die Koordinierungsstelle alle Hauptverwaltungsbeamten der Netzwerkkommunen und -kreise im August 2008 angeschrieben und aufgerufen sich an dem Wettbewerb zu beteiligen. Insgesamt wurden sechs Bewerbungen eingereicht. Eine Jury wählte folgende Sieger des Wettbewerbs aus:

1. Die Region „Der Selfkant" (Gemeindeverbund der Kommunen Gangelt, Waldfeucht und Selfkant) in Kooperation mit dem Kreis Heinsberg
2. Der Kreis Euskirchen

Das Projekt hatte eine Laufzeit von November 2008 bis Dezember 2010.

Die Region „Der Selfkant" hat ein überzeugendes Konzept ganzheitlicher Maßnahmen zur Steigerung der Lebensqualität älterer Menschen eingereicht. Das Projekt „Der Selfkant" - sicher mobil! verknüpft Maßnahmen zur Verkehrs- und Wohnumfeldgestaltung mit der Verbesserung der Nahversorgung. Der Kreis Heinsberg fungiert gemeinsam in Kooperation mit der Region „Der Selfkant" als Modellregion. Anzumerken sei hier, dass im Zeitraum 2007-2013 der Gemeindeverbund „Der Selfkant" durch das EU-Förderprogramm LEADER[24] unterstützt wird.

Der Kreis Euskirchen beabsichtigt im Rahmen des Projektes im gesamten Kreisgebiet in einem kooperativen Verfahren mit möglichst vielen Kommunen verschiedene Maßnahmen in den Bereichen Informationsmanagement ÖPNV, seniorengerechte ÖPNV- und Verkehrsinfrastruktur und barrierefreie Fahrradnutzung umzusetzen.

Die Erfahrungen aus den Modellkommunen bilden die Grundlage für diesen Handlungsleitfaden.

4.2. Zielgruppenansprache[25]

Erreichbarkeit der Senioren:

- Presse (Tagespresse, Lokalfernsehen, Radio, Wochenblätter) Postwurfsendungen, ggf. Internet
- Vereine (u.a. Wander-/Musikvereine), Chöre, Pfarrgemeinden, Seniorenclubs, Seniorennachmittage
- Hausärzte, Apotheken,
- Führerscheinstelle, Einwohnermeldeamt (direkte Ansprache z.B. bei Jubiläen)
- Einrichtungen betreutes Wohnen, Mehrgenerationenhäuser, Familienzentren
- ÖPNV-Kaffeefahrt, Fahrradhändler
- Großelternbefragung, Schulwegprüfung Enkel-Großeltern

[24] LEADER (frz. Liaison entre actions de développement de l'économie rurale; dt. Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft) ist eine Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union mit der seit 1991 modellhaft innovative Aktionen im ländlichen Raum gefördert werden. Lokale Aktionsgruppen erarbeiten mit den Akteuren vor Ort maßgeschneiderte Entwicklungskonzepte für ihre Region. Ziel ist es, die ländlichen Regionen Europas auf dem Weg zu einer eigenständigen Entwicklung zu unterstützen.

[25] Mehr Informationen finden Sie in der Dokumentation der Fachtagung des Netzwerks 2008, Workshop 5 „Zielgruppe ältere Menschen – wie erreichbar?" Die Dokumentation kann über die Koordinierungsstelle bezogen werden.

Die bisherigen Erfahrungen im Bereich des „Mobilitätsmanagements für Senioren" legen in der Gestaltung von Angeboten und der Ansprache der Zielgruppe Folgendes nah:

- „Senioren" sind eine sehr heterogene Zielgruppe, die – etwa im Gegensatz zu Schülern – nicht als Gesamtheit in Strukturen organisiert sind. Die Bewerbung von Angeboten erfordert daher eine genaue Analyse auf welchem Weg die Zielgruppe erreichbar ist.
- Im Kreis Euskirchen wurden in einem Grundlagenarbeitskreis (u. a. mit Beteiligung der Zielgruppe) verschiedene Möglichkeiten diskutiert, wie die Zielgruppe der Senioren erreichbar ist.
- Thematisch hat sich eine Ansprache über den Themenkomplex „Aktivität – Mobilität – Teilhabe – Erlebnis" als zielführend erwiesen.
- Eine vernetzte Vorgehensweise aller beteiligten Akteure – unter Einbeziehung der Zielgruppe selber – hat sich als Erfolg versprechend herausgestellt. Hieraus ergeben sich Synergieeffekte. Die Einbeziehung von Beteiligten aus der Zielgruppe selber liefert Expertenwissen aus erster Hand und erhöht sowohl die Passgenauigkeit als auch die Akzeptanz von Maßnahmen. Zudem trägt es zur Verbreitung der Bekanntheit von Maßnahmen bei.
- Darüber hinaus hat es sich als sinnvoll erwiesen, bereits bestehende Strukturen zu nutzen. Dies gilt sowohl für die Ansprache der Zielgruppe über bestehende Einrichtungen und Gruppen als auch für begleitende Beratungsarbeit im Rahmen von Veranstaltungen. Hier bieten sich entweder Veranstaltungen mit einem starken thematischen Bezug an (wie Mobilitätsmessen, Verkehrssicherheitstage) oder spezifische Veranstaltungen für die Zielgruppe zwar ohne thematischen Bezug, aber mit Wartezeiten. Dieses Vorgehen wurde im Projekt „Aktiv60" etwa durch den Besuch eines Seniorenkinos in Euskirchen, sowie Veranstaltungen des Seniorenkarnevals in Aachen erfolgreich erprobt.
- Bei der Konzipierung von Angeboten für die Zielgruppe direkt ist zu beachten, dass es sich bei älteren Menschen um eine Zielgruppe handelt, die eine zeit- und personalintensive Beratung erfordert. Bei der Konzeption von Angeboten muss daher berücksichtigt werden, dass für die Durchführung auf kleine Gruppengrößen zu achten ist und ausreichend Zeit für weiterführende Erklärungen und Fragen zu kalkulieren ist.
- Bei vielen älteren Menschen ist die Akzeptanz bestehender Verhältnisse stark ausgeprägt und über die Zeit werden diese als gegeben angenommen und nicht weiter hinterfragt. Hier gilt es, das Problembewusstsein zu stärken und zu vermitteln, dass bestehende Verhältnisse verändert werden können. Hierüber ist es möglich, die Bereitschaft zu stärken, eigene Beobachtungen einzubringen, welche an Entscheidungsträger weitergegeben werden sollen und in die Planung neuer Angebote einfließen können. Es gilt, wie im „Fünften Bericht zur Lage der älteren

Generation in der Bundesrepublik Deutschland" des BMFSFJ aus dem Jahr 2005 gefordert, ältere Menschen stärker als mitverantwortliche Bürger anzusprechen[26].

4.3. Informations- und Erfahrungsaustausch

Die Förderung des Austausches zwischen den Kommunen und darüber die Übertragung positiver Beispiele und die Fortentwicklung von Projekten schaffen einen besseren Informations- und Erfahrungsaustausch und fördern Synergien. Dazu sind zwei Arbeitsgruppen auf VRS-Ebene installiert worden: Fachgruppe Seniorenmobilität und AG Projekte.

- Die Fachgruppe Seniorenmobilität hat zur Aufgabe, gute kommunale Beispiele zur Förderung der sicheren und eigenständigen Mobilität der Senioren für die Region nutzbar zu machen. Zweimal jährlich treffen sich Vertreter der Kommunen und der Verkehrsunternehmen. Je nach Bedarf werden auch Fachleute aus der Wissenschaft und anderen Ressorts eingeladen.
- Die AG Projekte, die für die Verkehrsunternehmen eingerichtet worden ist, dient der Absprache über die Umsetzung von Projekten. Hier sollen Parallelarbeiten vermieden werden und Synergien genutzt werden.

5. Erfolgsfaktoren der kommunalen Vernetzung

Für die Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements gibt es kein Patentrezept. Die Vorgehensweise muss sich nach der spezifischen Situation und den Zielen der Kommune richten. „Richtschnur" ist die Kommune mit ihren Eigenheiten und Eigenarten. Jedoch lassen sich aus den bisherigen Erfahrungen und den Erfolgsperspektiven des strukturellen Ansatzes des Mobilitätsmanagements verschiedene Erfolgsfaktoren ableiten.

5.1. Zieldefinition setzt Potenziale frei

„Wenn ein Seemann nicht weiß, welches Ufer er ansteuern muss, dann ist kein Wind der richtige".[27] Diese Erkenntnis galt bereits bei den alten Seefahrern. Solange die Ziele nicht bekannt sind, weiß man nicht, ob sowohl die personellen und finanziellen Mittel als auch die Maßnahmen richtig eingesetzt sind.

Die Verfügbarkeit eines gemeinsamen Verständnisses von Mobilität unter den zuständigen Stellen innerhalb der Verwaltung ermöglicht Entwicklungsspielraum für Motivation und Innovation. Die Potentiale der jeweiligen Partner kommen so besser

[26] Bericht der Sachverständigenkommission an das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend; Fünfter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland, 2005, Berlin

[27] Lucius Annaeus Seneca (4v.Chr. – 65 n. Chr.)

zum Tragen. Es können so erste – und sind es nur kleine – Erfolge rasch herbeigeführt werden.

5.2. Kontinuität schafft Identität

Die regelmäßigen Treffen mit der Verabschiedung konkreter Maßnahmenpläne und deren Überprüfung schafft Vertrauen in der Zusammenarbeit. Transparenz und gemeinsame Aktivitäten schaffen eine Netzwerkidentität.

5.3. Informationsfluss schafft Motivation

Wichtig ist auch der Informationsfluss zwischen Steuerungs- und Arbeitsebene. Er fördert den Blick für übergreifende Wirkungszusammenhänge. Diese fördert die Motivation und die Bereitschaft Zeit und Arbeit zu investieren. Nutzen und Aufwand werden so in ein nachvollziehbares Verhältnis gerückt.

5.4. Partizipation fördert Know-How und kommunizierende Planung

Die Einbeziehung der Betroffenen mobilisiert kommunalspezifisches Know-How der Akteure vor Ort und schafft vertrauensvolle Beteiligungsformen. Der frühzeitige Austausch zwischen Fachleuten, Bürgern und Politik schafft demokratische und transparente Entscheidungsprozesse. Durch die Einbeziehung der Wortführer der Zivilgesellschaft besteht die Chance, dass vorher umstrittene Maßnahmen konsensfähig werden. Es muss für die Argumente der „Betroffenen" Raum geschaffen werden.

Der Landrat des Kreises Heinsberg Pusch stellte im Rahmen des Projektes „Mobilitätsmanagement für Senioren im Kreis Heinsberg" fest:

> „Ich denke, was beim Projekt deutlich geworden ist, ist dass insbesondere die Behörden mit ihren Bürgern es einfacher haben, wenn man diesen Weg geht. […] Es findet auch gleich beim Workshop eine politische Meinung vor Ort statt und die Dinge, die dann umgesetzt werden, treffen auf eine große Akzeptanz vor Ort. Dies ist viel zeitschonender, wenn man diesen Weg geht. Die Bürger sind die geborenen Fachleute vor Ort und kommen dann mit denen zusammen, die Ahnung davon haben und das ganze umsetzen können."

Die frühzeitige Einbeziehung der Betroffenen schafft das Vertrauen der Bürger in die Entscheidungen ihrer Volksvertreter und der Verwaltungen. Mobilitätsmanagement wirkt so dem Gefühl vieler Menschen entgegen, dass die Entscheidungen nicht mehr im Sinne der Menschen getroffen werden, sondern sich an den Interessen der Investoren orientieren. Mobilitätsmanagement steht für bürgernahe Politik.

5.5. Vernetzung schafft effizienten Ressourceneinsatz

Dass eine Vernetzung sowohl Zeitressourcen als auch finanzielle Ressourcen effizient nutzen kann, zeigen die folgenden Aussagen. Der Landrat des Kreises Heinsberg, Stefan Pusch, führte bei der Abschlussveranstaltung im Rahmen des Projektes „Mobilitätsmanagement für Senioren" aus:

> „Die Vernetzung ist im Rahmen des Projektes beispielhaft gelungen. Auch der Kreis, der bei dem Thema „Älter werden" viele Hüte aufhat, wir reden da über Gesundheitswirtschaft, wir reden um Beteiligung der Senioren bei der Kreispolitik -was wir noch vorantreiben müssen-. Wir haben gerade - und das wurde beim Thema Mobilität und Verkehr deutlich - mehrere Hüte auf, wir haben Querschnittsaufgaben für den gesamten Kreis. Als Chef der Kreispolizeibehörde machen einem die Unfallzahlen Sorgen."

Der Bürgermeister der Gemeinde Gangelt, Bernhard Tholen, zog folgendes Fazit:

> „Für uns Politiker ist es manchmal schlimm. Man kommt mehrmals zu Veranstaltungen und wird gleich wieder auf Maßnahmen und Problemfälle angesprochen. ´Das hatten wir doch schon vor zwei oder drei Jahren, es scheitert immer an den gleichen Sachen wie zum Beispiel fehlendes Geld oder Baulastträger'. ... Dieses Projekt ist ein sehr gutes Beispiel dafür, dass man auch mit wenig Mitteln vieles erreichen kann. Mit geringsten Mitteln wurde sehr viel erreicht, man hat einen messbaren Erfolg. Diesen Weg soll man weitergehen."

6. Möglichkeiten der Implementierung eines Mobilitätsmanagements auf kommunaler Ebene

Für den Entschluss, ein Mobilitätsmanagement einzuführen, gibt es verschiedene inhaltliche Kontexte und Problemsichten. Auslöser können sein: Hohe Unfallzahlen, Parkdruck, Kostendruck und Wirtschaftlichkeitsüberlegungen, politische Beschlussfassungen z. B. im Hinblick auf Lärmminderungspläne, Nahverkehrs- oder Verkehrsentwicklungspläne, auch in der Folge von Investitionsplänen.

Ebenso können sozial-ökologische Gründe wie Gesundheitsprogramme die Nachfrage nach Mobilitätsmanagement nach sich ziehen. Nicht selten sind es auch verborgene Problemlagen oder Problemsichten, die Mobilitätsmanagement auslösen. So z. B. engagierte Personen in öffentlichen Instituten oder Wirtschaftsbetrieben, die sich mit dem Thema befasst haben, es für bedeutsam halten und in ihrem beruflichen oder betrieblichen Handlungsfeld umsetzen möchten.

Im Bereich des Mobilitätsmanagements für Senioren können hohe Unfallzahlen oder grundsätzlich die demographische Entwicklung als Auslöser für die Implementierung

gesehen werden. Idealtypisch ist bei der Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements für Senioren zwischen drei Vorgehensweisen zu unterscheiden:

- Einzelmaßnahmenorientiertes Vorgehen
- Aufbau einer institutionalisierten Vernetzung
- Integration in bestehende Organisationsstruktur

6.1. Einzelmaßnahmenorientiertes Vorgehen

Ein definiertes Ziel führt zur Auswahl spezifischer Maßnahmen. Diese können jeweils von einer Organisationseinheit der Kommunalverwaltung umgesetzt werden. Beispiel: Wenn es das Ziel ist, über den barrierefreien Zugang zum ÖPNV diesen für ältere Menschen attraktiver zu machen, so können die Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Dies ist Aufgabe der Planungsbereiche.

Vorteile dieses Vorgehens sind der geringere Aufwand sowie kurzfristige, schrittweise Umsetzungsmöglichkeiten. Nachteile bestehen im eher unsystematischen Vorgehen und dem nicht vollständigen Ausschöpfen der möglichen Potenziale.

Diese Nachteile zeigen sich auch am Beispiel vom barrierefreien Ausbau der Haltestellen. Neben dem Ausbau der Haltestelle ist auch der barrierefreie Zugang zu den Haltestellen („barriefreies Fußwegesystem"), die barrierefreie Information (Fahrpläne, Informationen im Internet) und Angebote wie „Busschulen" oder gemeinsame Ausflüge wesentlich, um die ÖPNV-Nutzung der älteren Menschen zu sichern bzw. zu fördern. Hier bietet sich auch die Einbeziehung der Zielgruppe in der Planungs- und Umsetzungsphase an.

6.2. Aufbau einer institutionalisierten Vernetzung

Die Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements innerhalb der Verwaltung führt zu einer fachübergreifenden abgestimmten Zielsetzung und sorgfältig aufeinander abgestimmten Maßnahmen. Dadurch können die einzelnen Maßnahmen optimiert, besser bekannt gemacht, weiter verbreitet und finanziell besser abgesichert werden. Diesen Vorteilen stehen ein höherer verwaltungsinterner Abstimmungsaufwand und längere Vorlaufzeiten in der Gründungsphase gegenüber. Jedoch ist nach der Etablierung der Zusammenarbeit mit einer effizienten Umsetzungsrelevanz zu rechnen (siehe Punkt 5.5.).

6.3. Integration in bestehende Organisationsstruktur

Wenn auf kommunaler Ebene entsprechende Vernetzungsstrukturen zu dem Themenkomplex Verkehr und Mobilität bestehen, dann soll das Mobilitätsmanagement für Senioren mit in das Aufgabenportfolio aufgenommen werden. Z.B. existieren in einigen Kommunen „Kinderunfallkommissionen". Eine Integration der Mobilitätsbelange der Senioren lässt sich in die Arbeit vornehmen. Durch die Verknüpfung der

beiden Zielgruppen ergibt sich die Chance, den Stellenwert der Belange von Kindern und Jugendlichen in der kommunalen Planungspraxis zu erhöhen.

Zum anderen ist eine kontinuierliche Zielgruppenarbeit über die verschiedenen Lebensphasen Erfolg versprechend. Die Grafik stellt die Zielgruppenarbeit über verschiedene Generationen (Kohorteneffekt) dar:

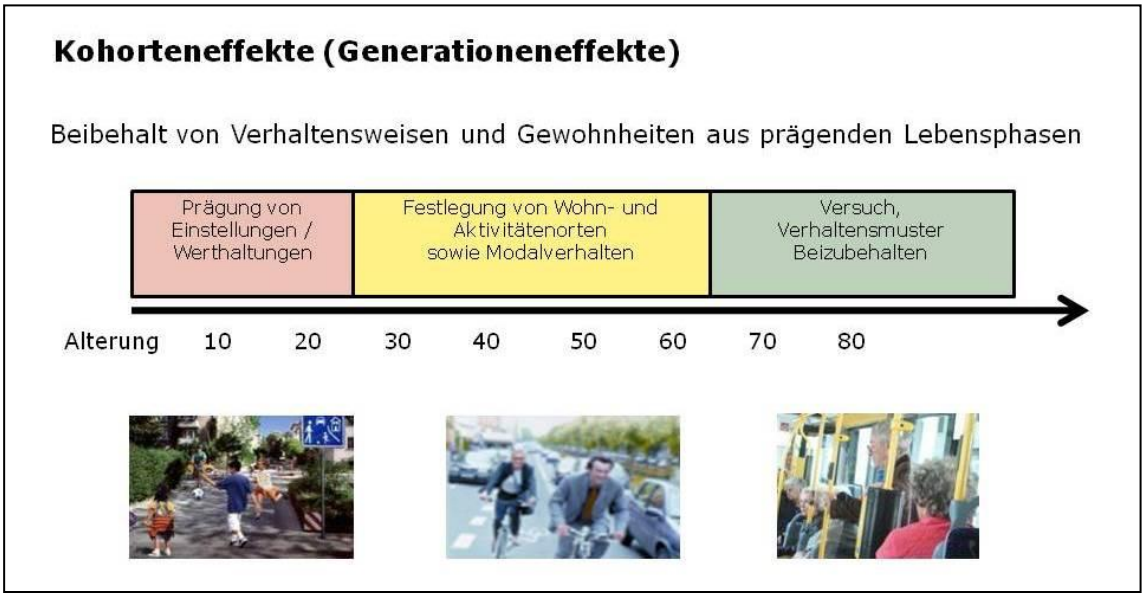


Abb.8: Mobilitätsberatung in verschiedenen Lebensphasen (eigene Darstellung nach Vorlage von Prof. Dirk Vallée, RWTH Aachen)

Demnach lässt sich das Verhalten in einer späten Lebensphase nur schwer beeinflussen. Hier geht es in erster Linie um die Beibehaltung der gewonnenen Verhaltensmuster. D.h. eine Erfolg versprechende Beeinflussung der Verkehrsnachfrage über das Mobilitätsverhalten ist über eine frühzeitige und kontinuierliche Mobilitätsberatung zu gewährleisten. Als Handlungsfelder bieten sich u.a. die schulische Mobilitätserziehung als auch die betriebliche Mobilitätsberatung an.

Jedoch führen Lebensumbrüche auch in der späten Lebensphase, wie z.B. Umzug oder der Übergang in das Rentnerleben, zum Überdenken der bisherigen Gewohnheiten. Hier haben gute Marketingmaßnahmen der Mobilitätsdienstleister Chancen, die gewünschte Verhaltensänderung in der Verkehrsmittelwahl herbeizuführen.

6.4. Argumentationshilfen für die Einführung eines Mobilitätsmanagements

Die Koordinierungsstelle unterstützt die Kommunen vor Ort bei der Einführung eines Mobilitätsmanagements für Senioren und bietet konkrete Hilfestellungen an. Diese Hilfestellungen sind jeweils in grauen Kästen hinterlegt.

Bisher gibt es in Deutschland nur wenige Kommunen, die ein kommunales Mobilitätsmanagement offiziell auch umsetzen. In den Kommunalverwaltungen fehlt die

Zuordnung für Mobilitätsmanagement im Allgemeinen und für die Mobilitätsbelange der Senioren im Besonderen. Ebenfalls selten vorhanden ist die institutionalisierte vernetzte Zusammenarbeit zwischen Mobilitätsdienstleistern und Kommune vor Ort. Daher gilt es zunächst, Überzeugungsarbeit bei den Entscheidungsträgern zu leisten.

Politische Entscheidungen unterliegen gerade im Verkehrsbereich neben rein sachlichen und rationalen Abwägungen hoch emotionalen Einflüssen. Dabei ist zu beachten, dass nutzungsfreundliche Verhaltensangebote zugunsten einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität der steten Konkurrenz zu anderen kommunalpolitisch gleichgewichtigen oder wichtiger erscheinenden Aufgaben ausgesetzt sind. Zum anderen sind die politischen Entscheidungsträger zumeist MIV-Nutzer, die die alltäglichen Mobilitätsprobleme Nichtmotorisierter aus eigener Erfahrung kaum kennen.

Außer den politischen Mandatsträgern beschäftigen sich auch innerhalb der politischen Parteien unterschiedliche Gremien mit dem Thema Verkehr. Hier ist ein weiterer Ansatzpunkt zur Einflussnahme zu sehen. Diese Gremien sind allerdings in den wenigsten Fällen mit Fachleuten besetzt. Die erforderliche Verbesserung der Grundkenntnisse kann nur langfristig angelegt sein, denn nur eine kontinuierliche Information und Erläuterung - allgemeinverständlich dargestellt - kann erfolgreich sein:

- Eine seitens der Verwaltung und der Verkehrsbetriebe sachgerechte und umfassende Information, die alle Konsequenzen jeder einzelnen Maßnahme beinhalten muss, trägt zu einer Objektivierung bei. So können die Folgen politischen Handelns deutlich gemacht werden. Kommt es zu einer Beschlussfassung, sind klare Terminvorgaben für die weitere Vorgehensweise unabdingbar, so dass eine fristgerechte Umsetzung möglich ist.
- Ebenso sind Einzelgespräche mit Multiplikatoren, die aus ihrer politischen Arbeit heraus bei Anderen Gehör finden, von besonderer Bedeutung. Die dem Fachmann gegenüber oft vorhandene Skepsis kann so abgebaut werden.

Als Argumentationshilfe für die Entscheidungsträger sind folgende Aspekte zu nennen:

- Nutzen des Mobilitätsmanagements
- Befürworter des Mobilitätsmanagements
- Mitgliedschaft im Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden"
- Andere Begrifflichkeit

6.4.1. Nutzen des Mobilitätsmanagements

Der Nutzen des Mobilitätsmanagements ist unter Kapitel 1.2.5. aufgeführt. Wichtig ist es, den Prozess sowie dessen Wirkungen herauszustellen. Dabei geht es sowohl um die Effizienz der „neuen" Strukturen sowie der kommunizierenden Planung als auch um die kostenmindernden Wechselwirkungen zu anderen Bereichen sowie der erfolgreichen Einbindung der Zivilgesellschaft als politisches Marketing.

6.4.2. Befürworter des Mobilitätsmanagements

Ebenso kann die Aufzählung der Befürworter des Mobilitätsmanagements von Vorteil sein. Führte das Mobilitätsmanagement in Deutschland jahrelang nur ein Schattendasein in wenigen Kommunen, so erfährt es mittlerweile immer mehr Unterstützung:

- Das Bundesumweltministerium finanziert das bundesweite Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement „effizient mobil". Der VRS und die Region Aachen sind zwei der 15 Modellregionen.
- Der TÜV Rheinland veranstaltet einmal jährlich eine Veranstaltung zum Thema Mobilitätsmanagement.
- Das Mobilitätsmanagement gewinnt in den Kommunen der Region eine immer wichtigere Bedeutung. Die Luftreinhalte- und Lärmminderungspläne der Kommunen beschreiben das Mobilitätsmanagement als wichtiges Handlungsfeld.
- Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat in verschiedenen Papieren den Nutzen des Mobilitätsmanagements herausgestellt.
- Der Städtetag als auch der Städte-und Gemeindebund plädieren in Positionspapieren für die Umsetzung von Mobilitätsmanagement.
- Auch der ADAC sieht das Mobilitätsmanagement aufgrund der zahlreichen positiven Wirkungen bei vergleichsweise niedrigen Kosten als sinnvollen Baustein zur Bewältigung des Stadtverkehrs an (ADAC – Zur Sache: Mobilitätsmanagement, März 2009.).

6.4.3. Mitgliedschaft im Netzwerk

Eine Möglichkeit der Initiative ist der Hinweis auf die Mitgliedschaft der Kommune im Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland". Die Mitgliedsurkunden sind von den Behördenleitern unterzeichnet und diese haben sich damit zu folgenden Zielen bekannt:

- Reduzierung der Verkehrsunfälle bei gleichzeitiger Förderung der sicheren und eigenständigen Mobilität
- Vernetzung der verwaltungsinternen und externen Akteure auf kommunaler Ebene
- Beteiligung am regionalen Erfahrungs- und Informationsaustausch

Hier gilt es zu überprüfen, ob seit Beginn der Mitgliedschaft Schritte zur verwaltungsinternen Vernetzung unternommen worden sind.

6.4.4. Andere Begrifflichkeit

Falls der Begriff des Mobilitätsmanagements vor Ort nicht „hoffähig" sein sollte, kann aus taktischen Gründen auch eine andere Begrifflichkeit gewählt werden. Nach dem Motto „Der Wurm muss nicht dem Angler schmecken" ist es geboten, einen gängigen Begriff für die Arbeit vor Ort zu wählen. Genau wie beim Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden" bietet sich hier die „Förderung der Verkehrssicherheit" an.

Unterstützung durch die Koordinierungsstelle:

- **Gemeinsame Erarbeitung einer ortsspezifischen Argumentations- und Umsetzungsstrategie**
- **Vorstellung des Projektes durch die Vertreter der Koordinierungsstelle und/oder Geschäftsführer des VRS in den politischen Gremien und/oder der Behördenleitung**
- **Organisation eines „Stadtteilspaziergangs" mit den Entscheidungsträgern unter Nutzung eines Alterssimulationsanzuges, eines Rollstuhls und eines Rollators**
- **Bei Erstellung eines Kurzvermerks an die Behördenleitung**
- **Bei Erstellung einer Vorlage für die politischen Gremien**

7. Empfehlungen zum Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements für Senioren

Die folgenden Empfehlungen beziehen sich auf den Aufbau des strukturellen Ansatzes des Mobilitätsmanagements auf kommunaler Ebene zur Mobilitätssicherung älterer Menschen. Insbesondere fließen hier die Erfahrungen aus den Modellregionen „Der Selfkant"/Kreis Heinsberg und des Kreises Euskirchen ein.

Die folgende Übersicht stellt den möglichen idealtypischen Ablaufprozess dar.

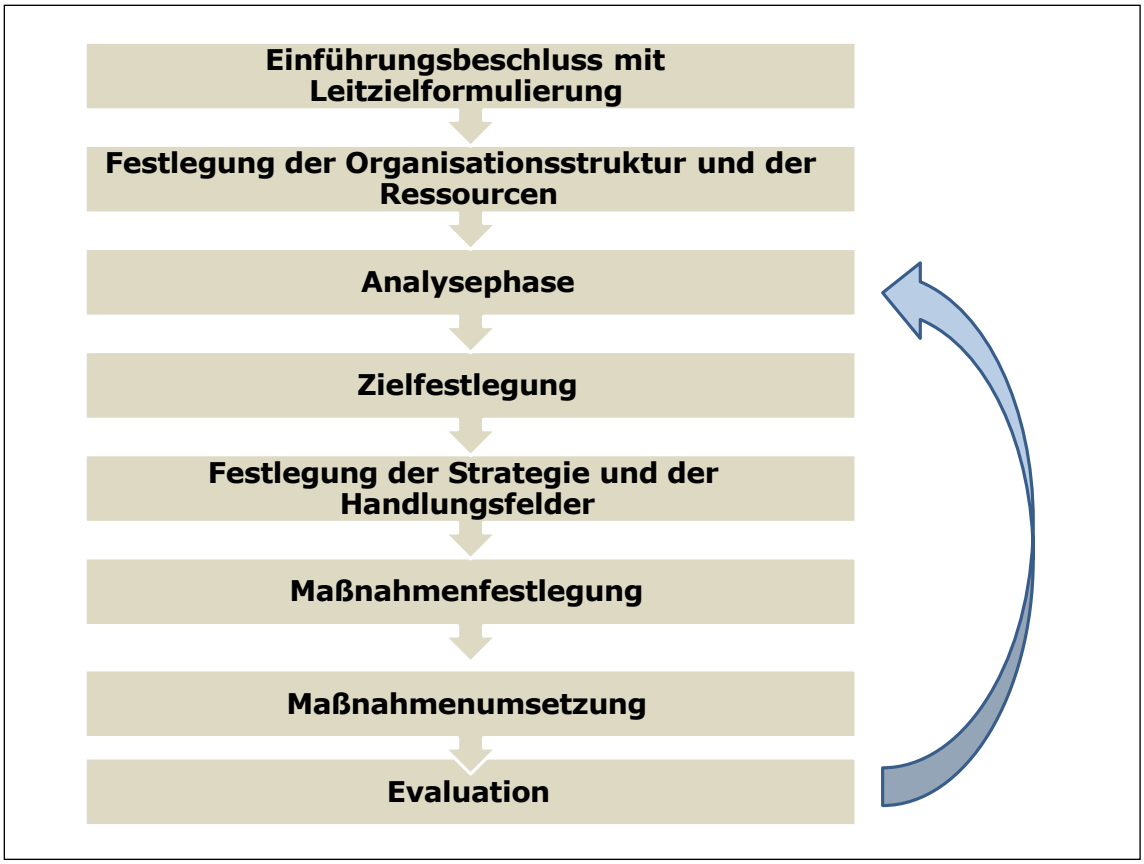


Abb.9: Idealtypischer Ablaufprozess des Mobilitätsmanagements

Ziel ist, dass die Kommunen bzw. die Mobilitätsdienstleister das Aufgabenfeld mittelfristig in ihr Aufgabenportfolio integrieren, so dass die Arbeit verstetigt wird. Dies bedarf sowohl der Überzeugungsarbeit bei den entscheidungskompetenten Stellen als auch der Qualifizierung des ausführenden Personals bzw. dessen Unterstützung für die hausinterne Umsetzung. Wichtig ist, dass jede Bearbeitungsphase in einen entsprechenden politischen Beschluss mündet, bevor der nächste Schritt erfolgt.

7.1. Einführungsbeschluss und Leitzielformulierung

Die Effizienz siedlungsstruktureller und verkehrsplanerischer Aktivitäten ist in hohem Maße von politischen Entscheidungen abhängig. Denn nur durch zeitgemäße Grundsatzentscheidungen ist es möglich, den notwendigen Handlungsrahmen zu schaffen. Der Einführungsbeschluss mit einer Leitzielformulierung ist entweder von der politi-

schen Seite (Gemeinde-, Stadtrat bzw. Kreistag) oder der Behördenleitung vorzunehmen.

Eine solche Vorgehensweise dokumentiert den Stellenwert des Themas verwaltungsintern aber auch nach außen:

- Der Stellenwert in der Öffentlichkeit ist ungleich höher, wenn sich die Behördenleitung mit dem Projekt identifiziert.
- Die Querschnittsaufgabe Mobilitätsmanagement erfordert ein fachbereichsübergreifendes Arbeiten. Dies bedarf einer Absicherung durch die Behördenleitung.

Es gilt, einen Beschluss über die Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagements zur Mobilitätssicherung und der Förderung einer sicheren Mobilität für Senioren zu formulieren. Folgende Leitziele können formuliert werden:

1. Verringerung der Unfälle
2. Sicherung der Erreichbarkeit der täglichen Mobilitätsziele für Senioren
3. Verbesserung der Stadt- und Wohnqualität (z.B. Lärm, Schadstoffe)
4. Verbesserung des Wohnumfeldes (Bewegungsräume)
5. Klimaschutz durch weniger Treibstoffverbrauch

Die Stadt Tübingen hat beispielsweise folgende Leitziele für den Bereich Mobilität und Verkehr formuliert, die vom Gemeinderat im Mai 2009 beschlossen worden sind[28]:

1. Klimaschutzziel: 50% weniger CO2 im Verkehr bis 2030
2. Sicherung der Erreichbarkeit der täglichen Mobilitätsziele für alle Bürgerinnen und Bürger
3. Verbesserung der Stadt- und Wohnqualität (z.B. Lärm, Schadstoffe, Wohnumfeld, Versorgung)
4. Stärkung von Wissenschaft und Wirtschaft in den Stadtteilen, der Innenstadt und den Quartieren
5. Kostenreduktion durch 50 % weniger Treibstoffverbrauch bis 2030

In den Modellkommunen waren in den Wettbewerbsunterlagen Ziele formuliert. Diese sind jeweils durch die Lenkungskreise bestätigt worden.

„Der Selfkant" hat folgende Leitziele für ein Mobilitätsmanagement für Senioren formuliert:

- Die Berücksichtigung der Mobilitätsbelange älterer Menschen soll als Standard bei den künftigen Verkehrs- und Versorgungsplanungen eingeführt werden.

[28] Vgl. Vortrag Tim von Winning (Leiter des Fachbereichs Stadtentwicklung bei der Stadt Tübingen) auf der Netzwerkfachtagung in Düren am 23/24.11.2010.

- Die optimale bedürfnisorientierte Mobilität soll als Standortfaktor einer zukunftsfähigen Region "Der Selfkant" definiert und herausgearbeitet werden.
- Die Vernetzung und der Informationsfluss zwischen den relevanten regionalen Akteuren und der Zielgruppe (hier: Senioren) soll effektiver gestaltet und etabliert werden.
- Die Region „Der Selfkant" soll als ein attraktiver Wohnort und Lebensraum mit leicht zugänglichen Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten, sozialen Kontakten, geeigneten Freizeitaktivitäten und einer sicheren und eigenständigen Mobilität gestaltet werden.

Der Kreis Euskirchen verfolgt mit der Umsetzung des Projektes „Mobilitätsmanagement für Senioren" folgende Oberziele:

- Die Bereitstellung einer funktionierenden, einfach zu verstehenden Angebotsalternative zum MIV
- Schaffung einer weitreichenden Barrierefreiheit für den ÖPNV
- Schaffung von Anreizen zum Umstieg auf bislang weniger bekannte alternative Verkehrsangebote
- Die Anpassung der Verkehrssicherheitsarbeit an die veränderten demographischen Rahmenbedingungen
- Seniorengerechte Angebote im Radverkehr für Freizeit und Alltag
- Umsetzung eines integrierten Ansatzes zur seniorengerechten Ausgestaltung des Verkehrsraums

Unterstützung durch die Koordinierungsstelle bei:

- **Erstellung eines hausinternen Vermerks**
- **Erstellung einer Entscheidungsvorlage**

7.2. Einstieg über ein Einzelprojekt

Sollte die Umsetzung eines Mobilitätsmanagements über einen Einführungsbeschluss nicht möglich sein, so kann der Weg über die Umsetzung eines Einzelprojektes erfolgen. Hierzu ist eine Maßnahme auszusuchen, die die Zusammenarbeit mit verschiedenen internen und externen Partnern erfordert. Im Kapitel 8 sind verschiedene mögliche Maßnahmen beschrieben. Sinnvoll ist die Aufnahme einer besonderen Problemlage vor Ort.

Unterstützung durch die Koordinierungsstelle:

- **Gemeinsame Erarbeitung einer ortsspezifischen Maßnahme und Umsetzungsstrategie**
- **Bei der Erstellung eines hausinternen Vermerks**
- **Bei der Umsetzung vor Ort**

7.3. Festlegung der Ablauforganisation und der Ressourcen

Der strukturelle Ansatz des Mobilitätsmanagements erfordert die verwaltungsinterne Regelung der Zuständigkeiten, der Ablauforganisation und der Festlegung der finanziellen und personellen Ressourcen.

Mobilitätsmanagement führt nach den bisherigen Erfahrungen am besten zum Ziel, wenn es als struktureller Ansatz schon frühzeitig in der Verwaltung institutionalisiert wird und seine Teilaspekte „kommunizierende Planung" – unter Einschluss der Bürgerinnen und Bürger – und „politisches Marketing" parallel betrieben wird.

Im folgenden Schaubild ist der idealtypische Ablaufprozess dargestellt:

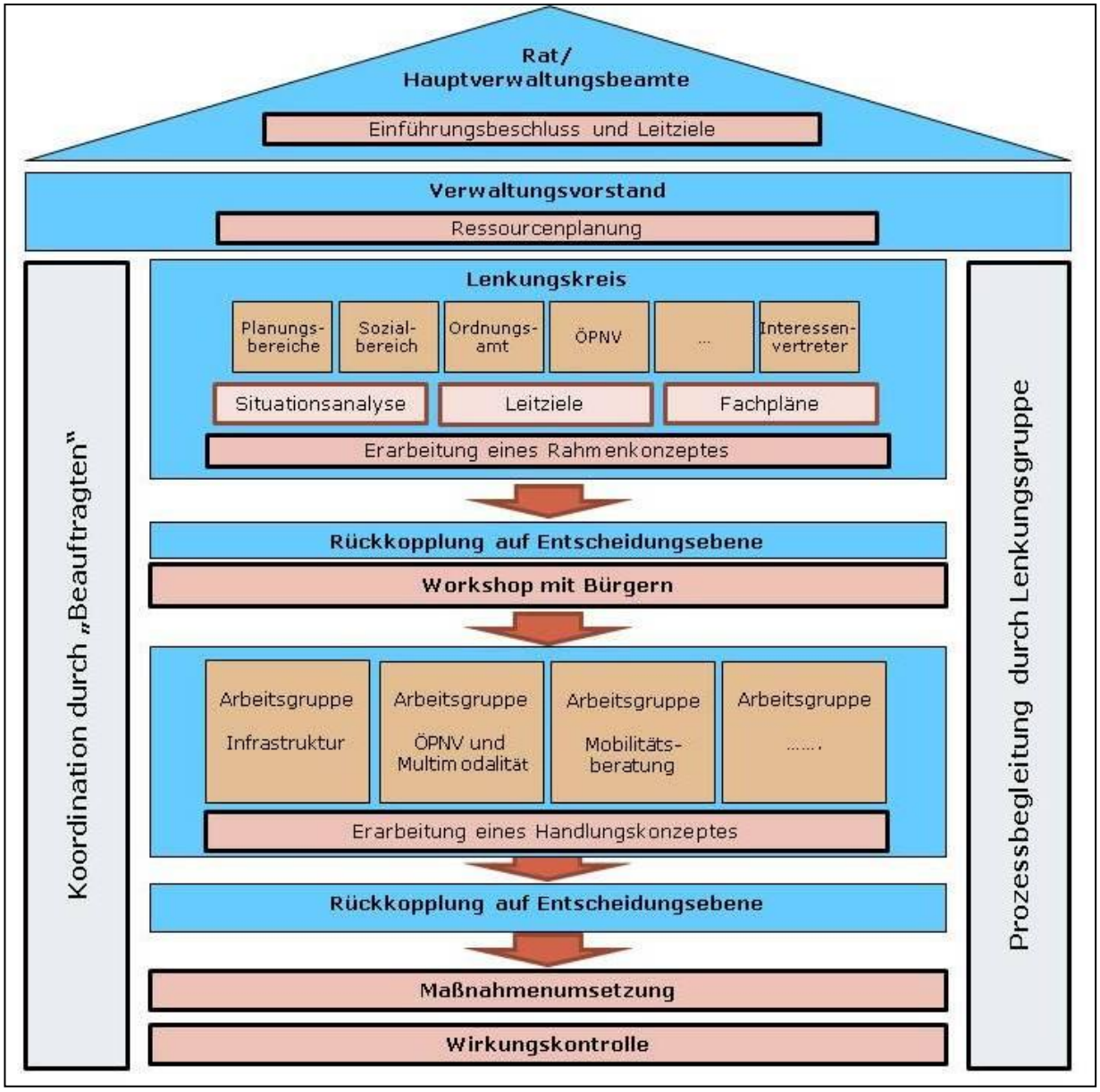


Abb.10: Ablaufstruktur eines kommunalen Mobilitätsmanagements für Senioren

Da es sich beim Mobilitätsmanagement um eine dezernatsübergreifende Querschnittsaufgabe handelt, ist die Regelung der Zuständigkeiten, der Ablauforganisation und der Festlegung der finanziellen und personellen Ressourcen Aufgabe der Füh-

rungsebene. Auf der Ebene des Verwaltungsvorstandes gilt es, die entsprechenden Entscheidungen zu treffen. Er hat die Aufgabe, die strategische Vorgehensweise und die Ressourcen festzulegen.

Als zielführend hat sich die frühzeitige Einrichtung eines dezernatsübergreifenden Lenkungskreises herausgestellt. Ebenso bedarf der Ablaufprozess einer Koordination durch einen Mobilitätsbeauftragten.

7.3.1. Einrichtung eines Lenkungskreises

Die frühzeitige Einrichtung eines Lenkungskreises ist zu empfehlen. Er übernimmt die Gesamtleitung des Mobilitätsmanagements innerhalb der Verwaltung. Er ist verantwortlich für das Voranbringen der Vorhaben und ihrer politischen Unterstützung sowie projektbezogenen Kooperation zwischen den Akteuren.

Die Frage, aus welchen Fachbereichen die Mitglieder des Lenkungskreises kommen sollen, lässt sich nicht allgemein festlegen. Hier ist die jeweilige Situation einer Kommune zu berücksichtigen bzw. der jeweilige Anlass zur Einführung des Mobilitätsmanagements. Sinnvoll ist auf jeden Fall die Einbindung der Planungsbereiche, der Straßenverkehrsbehörde und der Bereiche der Zielgruppen. Die Teilnehmer sollen leitende Positionen in den Fachabteilungen innehaben.

Der Lenkungskreis (Projektteam) in der Modellregion „Der Selfkant" besteht aus dem Bürgermeister der Gemeinde Selfkant, der Regionalmanagerin der LEADER Region „Der Selfkant", einem Vertreter des ÖPNV-Aufgabenträgers, einem Vertreter der Straßenverkehrsbehörde des Kreises, einem Vertreter der Kreispolizeibehörde und dem Seniorenbeauftragten des Kreises Heinsberg sowie den Vertretern der VRS-Koordinierungsstelle. Im Kreis Euskirchen gehörten der Projektgruppe der Geschäftsbereichsleiter für Bauen, Umwelt und ÖPNV, zwei Vertreterinnen der Fachabteilung ÖPNV, der Fahrradbeauftrage und die Vertreter der VRS-Koordinierungsstelle an. Der Kreis hat zudem als fachliche Betreuung das Kölner Planungsbüro VIA einbezogen.

Die Leitung des Lenkungskreises soll eine Person in leitender Stellung übernehmen. Damit soll der Zugang zu den verwaltungsinternen und ggf. auch politischen Entscheidungsgremien gewährleistet sein. Unter Anleitung dieser Person ist zu klären, was unter den strukturellen und finanziellen Gegebenheiten in welchen Zeiträumen leistbar ist. Durch ihre leitende Stellung vertritt sie das Mobilitätsmanagement nicht nur im Innenverhältnis der Verwaltung, sondern auch in der Öffentlichkeit.

In der Modellregion „Der Selfkant" hat der Bürgermeister die Leitung des Lenkungskreises übernommen. In der Modellregion Euskirchen ist es der Geschäftsbereichsleiter für Bauen, Umwelt, ÖPNV und Abfall. Diese prominente Besetzung hat es möglich gemacht, dass bei den öffentlichen Veranstaltungen zu dem Thema immer die Behördenleitungen eingebunden waren und somit für eine entsprechende Öffentlichkeit gesorgt haben.

7.3.2. Benennung eines Mobilitätsbeauftragten

Die Geschäftsführung des Lenkungskreises sollte bei der Stelle angesiedelt sein, die auch insgesamt für die Koordination des Mobilitätsmanagements bzw. mit der Umsetzung von Mobilitätsprojekten betraut ist. Entsprechend der unter Kapitel 1.2. geläufigen Funktionszuordnung, ist der Aufgabenbereich eines Mobilitätsbeauftragten einzuführen.

Mobilitätsbeauftragte sind für die Prozesssteuerung zuständig und Umsetzer im Bereich von Mobilitätsmanagement. Sie sind auf der operativen Ebene tätig.

Daraus ergeben sich folgende Handlungsfelder und Arbeitsaufgaben:

- Geschäftsführung des Lenkungskreises
- Koordinierung des verwaltungsinternen Prozesses über die Fachabteilungen hinweg
- Organisation der Kommunikation zwischen den betroffenen Fachbereichen (projektbezogen)
- Vorhabenplanung
- Vermittlung zwischen dem Lenkungskreis und der operativen Ebene
- Initiierung von Mobilitätsmanagementvorhaben

Die Aufgabenerledigung ist nur dann erfolgreich durchzuführen, wenn der Funktionsinhaber mit einem entsprechenden Zeitbudget für die Aufgaben ausgestattet ist. Die Koordinierungstätigkeit lässt sich nicht „nebenher" erledigen.

Innerhalb des Ablaufprozesses hat der Mobilitätsbeauftragte die Aufgabe, innovative Vorschläge zu unterbreiten, Anregungen und Bedenken der Prozessbeteiligten beschlussfähig aufzubereiten und bei der sachgerechten Umsetzung behilflich zu sein.

Diese Querschnittsaufgabe kann zu internen Abstimmungsproblemen führen. Eine eindeutige Dienstanweisung kann hier Klarheit schaffen und damit Reibungsverluste verhindern bzw. verringern. Eine Musterdienstanweisung ist der Anlage beigefügt.

Das Anforderungsprofil erfordert eine besondere Qualifizierung des Stelleninhabers. Die Koordinierungsstelle führt zu den verschiedenen Bereichen kostenlose Qualifizierungsmaßnahmen für die Kollegen aus den Netzwerkkommunen durch. Hierbei handelt es sich sowohl um Fortbildungen im Bereich der Moderationstechniken und Gesprächsführung als auch um inhaltliche Aspekte des Mobilitätsmanagements.

Es ist zielführend, mit dieser Aufgabe den Ansprechpartner des Netzwerkes zu beauftragen. Dadurch ist ein direkter Informationsfluss zwischen der Koordinierungsstelle und der Kommune gegeben. Dies macht den Informations- und Erfahrungsaustausch mit den anderen Kommunen leichter und ermöglicht die Teilnahme an den von der Koordinierungsstelle angebotenen Qualifizierungsmaßnahmen.

Sollte der Begriff „Mobilitätsbeauftragter" nicht gewünscht sein, so kann unter der Berücksichtigung der ortsspezifischen Gegebenheiten z.B. der Begriff „Verkehrssicherheitsbeauftragter" verwendet werden.

Unterstützung durch die Koordinierungsstelle:

- **Muster einer Dienstanweisung**
- **Kostenlose Qualifizierungsmaßnahmen für die Mobilitätsbeauftragen**
- **prozessbegleitende Beratung vor Ort**
- **Organisation des Informations- und Erfahrungsaustausches mit anderen Kommunen**

7.3.3. Festlegung der Entscheidungsebene

Wichtig ist, dass zu verschiedenen Planungsstufen die Rückkoppelung mit der Entscheidungsebene stattfindet. Damit ist die Gefahr gebannt, dass ein erarbeitetes Handlungskonzept zum Schluss von der Entscheidungsebene abgelehnt wird. Etwaige Anregungen und Bedenken werden so in Entstehungsprozesse frühzeitig eingebunden.

Welche Ebene für die Entscheidungen letztendlich zuständig ist, ist im Wesentlichen von den ortsspezifischen Entscheidungsprozessen abhängig. Zum anderen ist entscheidend, welcher Bereich die Umsetzung des Mobilitätsmanagementprozesses initiiert hat. Beruht die Umsetzung auf einem politischen Beschluss, so ist der Rat bzw. der zuständige Fachausschuss die Entscheidungsebene. Wenn die Initiierung durch die Behördenleitung bzw. den Verwaltungsvorstand erfolgte, kann die Entscheidungsebene auch innerhalb der Verwaltung belassen bleiben. Jedoch bietet sich die frühzeitige Einbeziehung der politischen Ebene in den Entscheidungsprozess an. Damit ist die Chance gegeben, widersprüchliche Zielsetzungen von Politikern, Planern und Bürgern frühzeitig zugunsten pragmatisch machbarer Lösungen aufzulösen und somit beschlussfähige Vorlagen zu erarbeiten und sachgerecht umzusetzen. Die weiteren Vorteile der kommunizierenden Planung sind unter Kapitel 1.2.6 aufgeführt.

7.4. Festlegung der Rahmenkonzeption

Basis aller Planungen muss eine Rahmenkonzeption sein, die allgemeine Fakten und Aussagen zur grundsätzlichen Gestaltung des Ablaufprozesses und der Handlungsfelder enthält. Aufgrund der politischen Vorgaben (Leitziele) und der Analysen der Ist-Situation ist, unter Beachtung personengruppen- und ereignisbezogener Anliegen, eine Rahmenkonzeption zu entwickeln. Der Aufbau der entsprechenden Struktur und die Entscheidung über die einzelnen Handlungsfelder sind verwaltungsintern gemeinsam zwischen den einzelnen Fachbereichen zu erarbeiten.

Die Klärung folgender jeweils ortspezifischer Aspekte ist die Grundlage für die Benennung von Handlungsfeldern:

- Welche Auswirkungen hat die demographische Entwicklung auf die Verkehrsnachfrage vor Ort?

- Welche Anforderungen haben ältere Personen an eine seniorengerechte Verkehrsinfrastruktur und an eine Steuerung des Verkehrsablaufs?
- Welche Mobilitätsdaten (Unfallzahlen, modal split, Weglänge, Lärm, Luftschadstoffe, Trennwirkungen von Verkehrsinfrastruktur) liegen vor?
- Wie sind die täglichen Mobilitätsziele auf dem Stadtgebiet verteilt und wie durch die unterschiedlichen Verkehrsträger erschlossen?
- Was sehen die sektoralen Fachpläne (NVP-Nahverkehrspläne, VEP, Rahmenpläne, FNP-Flächennutzungspläne, Bebauungspläne, Einzelhandelsgutachten, etc.) zur Berücksichtigung der Mobilitätsbelange älterer Menschen vor?
- Wie kann die Zielgruppe in die Arbeit einbezogen werden?
- Was sind die Mobilitätsansprüche im Alltag und welche Verbesserungsvorschläge können aus Sicht der Betroffenen gemacht werden?
- Welche Verkehrsmittel der differenzierten Bedienungsformen sind seniorengerecht?
- Wie kann eine Mobilitätsberatung für Senioren installiert werden?

In den Modellkommunen wurden folgende Vorgehensweisen vereinbart:

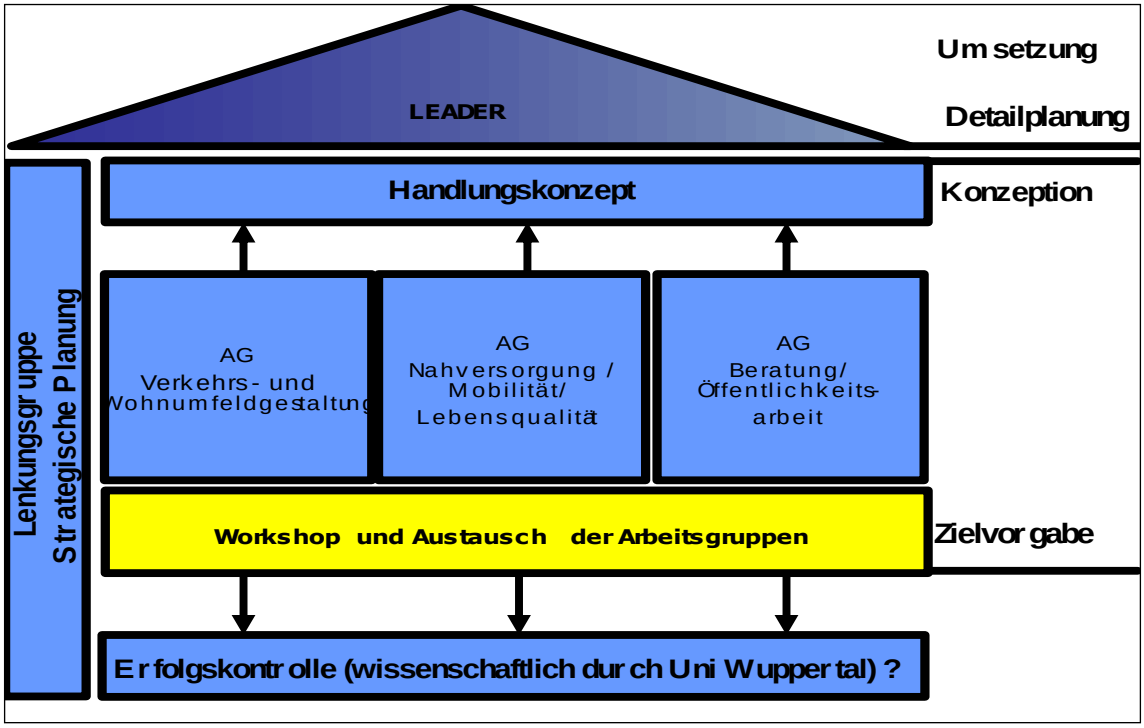


Abb. 11: Projektstruktur „Der Selfkant" (eigene Darstellung)

Abb. 12: Projektstruktur Kreis Euskirchen (Quelle Planungsbüro VIA eG)

Unterstützung durch die Koordinierungsstelle:

- **Beratung bei der Erstelllung der Rahmenkonzeption**
- **Vermittlung von Moderatoren bzw. Fachreferenten**
- **Beratung über finanzielle Fördermöglichkeiten**

7.5. Einbeziehung der Bürger

Sobald die Entscheidungsebene ein Rahmenkonzept beschlossen hat, werden die Betroffen eingebunden. In einem offen angelegten Prozess unter Beteiligung von Senioren sowie relevanten Institutionen soll das beschlossene Rahmenkonzept in ein Handlungskonzept überführt werden.

Hier bietet sich ein Workshop mit Bürgern an. Es empfiehlt sich, im Vorfeld der konstituierenden Sitzung mit den in Frage kommenden Institutionen Einzelgespräche zu führen, um ihre Mitwirkungsmöglichkeiten bzw. –wünsche abzuklären.

In den Modellkommunen wurden in sogenannten „Auftaktveranstaltungen" die Ziele und die Angebote mit den Bürgern diskutiert und für eine Mitarbeit geworben. Ziele der Veranstaltung waren, die allgemeine Öffentlichkeit über das Projekt und seinen Ablauf zu informieren, Senioren/Multiplikatoren und Institutionen für die Mitarbeit in

dem Projekt zu gewinnen sowie über Fachvorträge einen Wissenstransfer in die Region herzustellen.

7.5.1. Beispiel Euskirchen

Unter dem Titel „Kommunales Mobilitätsmanagement für Senioren" führte der Kreis Euskirchen im Kreishaus eine Auftaktveranstaltung durch. Insgesamt nahmen rund 100 Teilnehmer von Städten und Gemeinden, Seniorenineinstitutionen, Touristikeinrichtungen und Verkehrsunternehmen aus dem Kreisgebiet teil.

Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand die Einführung in die Thematik über verschiedene Fachvorträge und der Aufruf an alle interessierten Bürger sich an dem Prozess zu beteiligen und eigene Vorschläge einzubringen. Zum Abschluss der Veranstaltung erfolgte die Vorstellung des weiteren Projektablaufs. Vertreter von Kommunen und Institutionen sollten gemeinsam mit den Senioren in thematischen Arbeitsgruppen konkrete Handlungsansätze für die Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements erarbeiten.

Im Rahmen der Veranstaltung waren die Teilnehmer aufgerufen, anhand eines Fragebogens die Stärken und Schwächen des Mobilitätsangebotes für Senioren im Kreis Euskirchen zu bewerten.

Darüber hinaus wurden folgende Probleme genannt, die ein kommunales Mobilitätsmanagement für Senioren berücksichtigen soll:

- ortsbezogene Probleme behandeln, evtl. Personen dafür installieren
- bessere und zielgruppenorientiertere Kommunikation der Angebote, verständlichere Kommunikation der Angebote führt zur verbesserten Akzeptanz
- Weg bis zur Haltestelle
- öffentliche Toiletten
- spezielle Sicherheitsbedürfnisse der Senioren beim Fahrradfahren (Sehen, Reaktion)
- Mobilitätssicherung für die alltägliche Versorgung
- Finanzierbarkeit

Nachstehende Projektideen wurden von den Teilnehmern genannt:

- Interkommunale Zusammenarbeit fördern
- Seniorenbeauftragte als „Kümmerer" benennen
- Aktivierung und Qualifizierung der Leiter von Seniorentreffs
- Fehlende Infrastruktur in den Dörfern durch ÖPNV ausgleichen
- Mehr Transparenz im Fahrplanangebot schaffen
- Einfache Handhabung von Handys zur Bestellung von TaxiBus und AST

- Tipps für eine seniorengerechte Freizeitgestaltung mit dem Rad
- Subjektive Sicherheit, „Angsträume" beseitigen, Notruf an Haltestellen
- Für alle (Kinder, „Mittelalte", Senioren) öffentliche Bewegungsspielplätze einrichten

7.5.2. Beispiel „Der Selfkant"/Kreis Heinsberg

Der Startschuss für die Umsetzung des Projektes *„Der Selfkant" - sicher mobil!* erfolgte ebenfalls auf einer Auftaktveranstaltung. Rund 40 Teilnehmer aus Politik, Senioreneinrichtungen, Vereinen und sonstigen Institutionen sowie Privatpersonen nahmen an der Veranstaltung teil.

Ähnlich wie in Euskirchen waren die Teilnehmer aufgerufen anhand eines Fragebogens die Stärken und Schwächen des Mobilitätsangebotes für Senioren in der Region zu bewerten.

Unterstützung durch die Koordinierungsstelle:

- **Beratung bei der Programmkonzeption eines Workshops bzw. Auftaktveranstaltung**
- **Beratung über seniorengerechte Ansprechformen**
- **Vermittlung von Moderatoren bzw. Fachreferenten**

7.6. Die Erarbeitung eines Handlungskonzeptes

Das Handlungskonzept enthält konkrete Maßnahmen. Diese werden auf der Grundlage des Rahmenkonzeptes und der Einbeziehung der Bürger erarbeitet. Hierzu werden themenspezifische Arbeitskreise gebildet, die sich aus der Veranstaltung mit den Bürgern ergeben haben.

In verschiedenen Arbeitskreisen werden die Aspekte bearbeitet. Sie haben das Ziel, konkrete Handlungsfelder auszuarbeiten und gemeinsam Maßnahmen abzustimmen. Im Mittelpunkt stehen die personengruppen- und ereignisbezogenen Anliegen der Bevölkerung. Dazu ist die Zielgruppe einzubeziehen. Es geht um die Entwicklung von Ideen und um die Gewinnung von Akteuren für die Umsetzung.

In diesem Prozessstadium sind die einzelnen Parameter zur Erfolgskontrolle festzulegen. Da in der Regel keine professionelle Evaluierung aus Kostengründen durchzuführen ist, sind Methoden zu wählen, die leicht umzusetzen sind. Die Koordinierungsstelle bietet hierzu für die interessierten Kommunen eine Fortbildung an und berät auch bei der Erstellung der Untersuchungsdesigns.[29]

[29] Die Fortbildung wird vom Dipl. Psych. Sebastian Rabe von der Unfallkasse NRW über das Netzwerk „Verkehrssicheres NRW" angeboten.

Zudem gilt es, die Leitung der Arbeitskreise zu bestimmen. Hier bietet sich an, je nach inhaltlicher Ausrichtung, die Vertreter der jeweiligen Fachbereiche zu benennen.

Die Ergebnisse der Arbeitskreise fließen in ein Handlungskonzept ein. Es ist sinnvoll, dies durch eine Rückkoppelung auf die Entscheidungsebene beschließen zu lassen. Ebenso ist die Öffentlichkeit einzubeziehen.

Beispielhaft kann der Ablauf an der Vorgehensweise in den beiden Modellkommunen skizziert werden.

7.6.1. Beispiel Kreis Euskirchen

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind drei Arbeitsgruppen mit folgenden Themen gebildet worden:

1. AK Information – seniorengerechtes Informationsmanagement im ÖPNV
2. AK Radverkehr – seniorengerechtes Radfahren
3. AK Infrastruktur – seniorengerechte Gestaltung von Haltestellen und Verkehrswegen

Im Projektablauf des Kreises Euskirchen ist im Vorlauf zu der ersten Arbeitskreisrunde ein „Grundlagenarbeitskreis" durchgeführt worden.

Ziele dieses Grundlagenarbeitskreises waren bestehende Strukturen im Kreis Euskirchen aufzuzeigen, gute Beispiele anderer Regionen vorzustellen sowie im Wesentlichen Möglichkeiten zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Senioren zu benennen und konkrete Projektideen zu entwickeln. Insbesondere sollten Betroffene mobilisiert werden, um gemeinsam Lösungen in den Arbeitskreisen zu erarbeiten.

An den konstituierenden Sitzungen der Arbeitskreise nahmen 15 bzw. 30 Personen teil. Ziele der ersten Sitzung waren, die bereits gesammelten Projektideen aus dem Grundlagenarbeitskreis zusammenzufassen und zu ergänzen sowie im zweiten Schritt konkrete Projekte mit Hilfe eines Projektsteckbriefes zu entwickeln. Für die Durchführung der Projekte wurden ein Hauptansprechpartner sowie weitere Mitarbeiter aus dem Teilnehmerkreis gefunden.

7.6.2. Beispiel „Der Selfkant"/Kreis Heinsberg

In der Region „Der Selfkant" erfolgten bereits bei der Auftaktveranstaltung die konstituierenden Sitzungen der drei Arbeitsgruppen:

- Verkehrs- und Wohnumfeldgestaltung,
- Nahversorgung, Mobilität und Lebensqualität sowie
- Beratung und Öffentlichkeitsarbeit.

Aufgrund der Tatsache, dass vornehmlich Politiker und Multiplikatoren und weniger die Zielgruppe selber die Veranstaltung besuchten, waren die Arbeitsgruppen nur

gering besetzt. Insbesondere waren Teilnehmer zur Mitarbeit in den Arbeitsgruppen bereit, die bereits in einem anderen Projekt aktiv waren. Der Gemeindeverbund „Der Selfkant" wird im Zeitraum 2007-2013 durch das EU-Förderprogramm LEADER[30] unterstützt. Um Parallelarbeiten zu vermeiden wurden zwei der Arbeitsgruppen in bestehende LEADER Handlungsfelder integriert.

Unterstützung durch die Koordinierungsstelle:

- **Beratung zu den einzelnen Handlungsfeldern**
- **Beratung zu Möglichkeiten der Wirkungskontrolle**
- **Vermittlung von Moderatoren bzw. Referenten**
- **Moderation von Arbeitskreisen**

7.7. Maßnahmenumsetzung

Bevor die ausgearbeiteten Maßnahmen zur Umsetzung kommen, ist eine Rückkoppelung auf die Entscheidungsebene sinnvoll. In Abhängigkeit der Zustimmungspflicht beschließen natürlich die zuständigen Fachausschüsse über die jeweiligen Maßnahmen.

Die Umsetzung der Projekte erfolgt unter Federführung und Zuständigkeit der jeweiligen Dienststellen.

7.7.1. Beispiel Kreis Euskirchen

In den Arbeitskreisen bearbeiteten Senioren, Vertreter des Kreises, beteiligte Städte, Gemeinden und Verbände verschiedene Einzelprojekte. Dies geschah z.T. in Unterarbeitsgruppen. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Projekte im Kreis Euskirchen:

[30] LEADER (frz. Liaison entre actions de développement de l'économie rurale; dt. Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft) ist eine Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union mit der seit 1991 modellhaft innovative Aktionen im ländlichen Raum gefördert werden. Lokale Aktionsgruppen erarbeiten mit den Akteuren vor Ort maßgeschneiderte Entwicklungskonzepte für ihre Region. Ziel ist es, die ländlichen Regionen Europas auf dem Weg zu einer eigenständigen Entwicklung zu unterstützen.

Nr.	Projekte	Ort
AK Information – Seniorengerechtes Informationsmanagement im ÖPNV		
1	Informationsbroschüre zur Nutzung von Bus und Bahn („Mobil in ... „)	Für alle Kommunen im Kreis Euskirchen, außer Stadt Euskirchen
2	Bus- und Bahntraining für Senioren	Veranstaltungen in Euskirchen, Kall, Blankenheim, Mechernich, Gemünd
3	Großelternbefragung	Kreis Euskirchen
AK Infrastruktur – Seniorengerechte Gestaltung von Haltestellen und Verkehrswegen		
4	Sichere und barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen	Schleiden, Hellenthal, Kall
5	Wege zum ÖPNV – „Seniorenbegehungen": Barrierefreiheit für Fußgänger	Blankenheim, Blankenheimerdorf, Kall, Sistig
6	Neue Tarif-Angebote	VRS- und AVV-Gebiet
AK Radverkehr – Seniorengerechtes Radfahren		
7	„Radwege für alle" - seniorenfreundlicher Radweg	Euskirchen – Zülpich
8	„Rauf auf´s Rad helfen" – sicheres Radfahren im Alltag (Veranstaltungen)	Kreis Euskirchen
9	Eifel-Raderlebnis ohne Hindernisse	Nordeifel

Tab.1: Maßnahmen im Kreis Euskirchen

Auf einer Abschlussveranstaltung wurden der Öffentlichkeit die Ergebnisse der Arbeitskreise und die Umsetzung der Einzelprojekte vorgestellt.

Insgesamt nahmen ca. 60 Teilnehmer aus Städten und Gemeinden, Senioreninstitutionen, politische Vertreter und Verkehrsunternehmen aus dem Kreisgebiet teil. Im Mittelpunkt stand die Präsentation der Einzelprojekte durch die Beteiligten selber. So wurde deutlich, dass die Projekte von den unterschiedlichsten Beteiligten initiiert und getragen wurden. Die Rückmeldungen der Teilnehmer waren durchweg positiv, so dass die Beteiligten bestärkt wurden, an der Umsetzung der Einzelprojekte weiterzuarbeiten, um die Mobilität älterer Menschen weiter zu fördern und zu erhalten.

7.7.2. Beispiel „Der Selfkant"/Kreis Heinsberg

In den drei Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht sind gemeinsam mit interessierten Bürgern verschiedene Maßnahmen vor Ort umgesetzt worden, die in der folgenden Tabelle aufgeführt sind:

Nr.	Projekt	Ort
1	Verkehrs- und Wohnumfeldgestaltung	Birgden (Gangelt), Tüddern (Selfkant)
2	Seniorenfreundliche Platzgestaltung	Waldfeucht
3	Seniorenfreundliche Vermarktung MultiBus	Kreis Heinsberg
4	Seniorenwegepläne	Birgden (Gangelt)

Tab.2: Maßnahmen in der Region „Der Selfkant"

Um die Ergebnisse der Einzelprojekte vorzustellen und einen Ausblick über die Projektlaufzeit hinaus zu geben, hat eine Abschlussveranstaltung des Projektes „Der Selfkant –sicher mobil" stattgefunden. Rund 70 Teilnehmer aus Senioreninstitutionen, Politik, Vereinen sowie Vertreter der Gemeinden Gangelt, Waldfeucht und Selfkant besuchten die Veranstaltung. Hervorzuheben ist besonders, dass rund ein Drittel der Teilnehmer interessierte Bürger waren. Dies zeigt, dass das Thema und die Einzelprojekte in der Region auf großes Interesse gestoßen sind. Darüber hinaus zeigt die Tatsache, dass die Bürgermeister der drei Gemeinden Selfkant, Gangelt, Waldfeucht sowie der Landrat des Kreises Heinsberg über den gesamten Zeitraum an der Veranstaltung teilnahmen, welchen Stellenwert das Projekt in der Region hat.

Unterstützung durch die Koordinierungsstelle:

- **Beratung zu Einzelprojekten**
- **Vermittlung von Moderatoren bzw. Referenten**
- **Moderation von Arbeitskreisen**

7.8. Wirkungskontrolle und Institutionalisierung des Handlungsfeldes

Anhand der Evaluationsmuster werden die einzelnen Vorhaben bewertet. Der Lenkungskreis trifft sich in regelmäßigen Abständen zur Abstimmung über die weitere Vorgehensweise. Durch diese Rückkoppelung ist gewährleistet, dass die Rahmenkonzeption aufgrund der Wirkungsergebnisse und sich eventuell ändernder Rahmenbedingungen im ökologischen, demographischen, städtebaulichen und sozialen Bereich fortgeschrieben wird. Dies ist die Grundlage, um Maßnahmen anzupassen und evtl. neue Maßnahmen zu realisieren. Andernfalls können die Maßnahmen ihre Wirksamkeit einbüßen und somit ein nicht sachgerechter Ressourceneinsatz zur Folge haben.

Damit wird das Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement für Senioren" zu einem festen Bestandteil des Verwaltungshandelns. Dies erfordert auch, dass notwendige Finanzmittel in den Haushaltsansätzen auszuweisen sind.

Unterstützung durch die Koordinierungsstelle:

- **Vorstellung des Projektes durch die Vertreter der Koordinierungsstelle im Arbeitskreis**
- **Durchführung einer konstituierenden Sitzung**

8. Die Angebote der Koordinierungsstelle

Wie bereits dargestellt, unterstützt die VRS-Koordinierungsstelle die Verstetigung und Weiterentwicklung des „Mobilitätsmanagements für Senioren" in der Region.

Die VRS-Koordinierungsstelle übernimmt folgende Aufgaben:

- Unterstützung der Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen beim Aufbau lokaler Netzwerke und Klärung von Zuständigkeiten
- Initiierung von Mobilitätsmanagementprojekten für Senioren
- Impulsgeber für Maßnahmen zur Umsetzung vor Ort (Wissensplattform)
- Unterstützung bei der konzeptionellen und organisatorischen Vorbereitung von Veranstaltungen und Aktionen auf lokaler Ebene
- Wissenstransfer und Verknüpfung in übergeordneten Programmen
- Koordination und Moderation zwischen den einzelnen Akteuren

In der folgenden Abbildung sind die einzelnen Bausteine dargestellt:

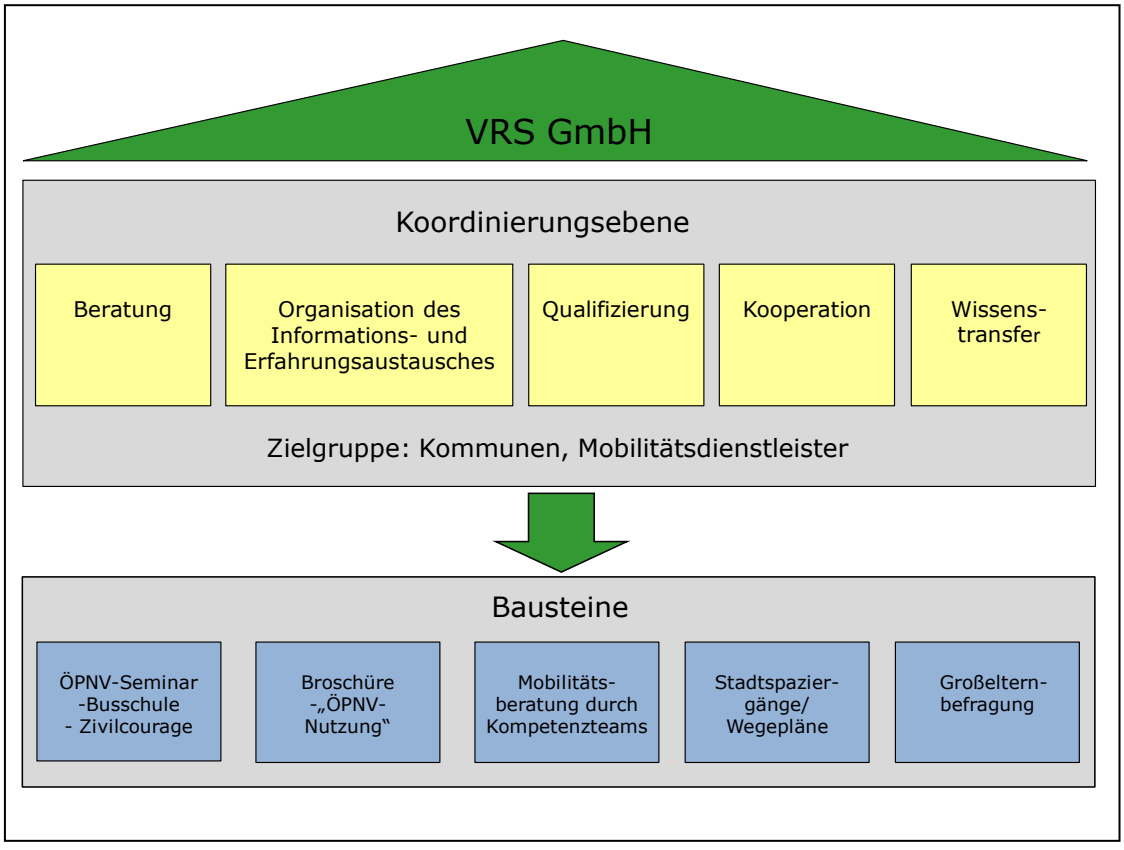


Abb. 13: Mobilitätsmanagement für Senioren im Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Im Folgenden werden die einzelnen Angebote für die Kommunen kurz dargestellt. Zu den einzelnen Vorhaben bietet die Koordinierungsstelle eine persönliche Beratung an.

8.1. Informations- und Erfahrungsaustausch

Die Förderung des Austausches untereinander und die Übertragung positiver Beispiele sowie die Fortentwicklung von Projekten schaffen einen besseren Informations- und Erfahrungsaustausch und fördern Synergien. Dazu bietet die Koordinierungsstelle folgende Angebote für die Kommunen und die Mobilitätsdienstleister der Region an:

- Die Fachgruppe Seniorenmobilität hat zur Aufgabe, gute kommunale Beispiele zur Förderung der sicheren und eigenständigen Mobilität der Senioren für die Region nutzbar zu machen. Zweimal jährlich treffen sich Vertreter der Kommunen und der Verkehrsunternehmen. Je nach Bedarf werden auch Fachleute aus der Wissenschaft und anderen Ressorts eingeladen.
- Die AG Projekte, die für die Verkehrsunternehmen eingerichtet worden ist, bietet ein Forum, um Projektideen zu diskutieren, Erfahrungen auszutauschen und gemeinsame Vorgehensweisen abzustimmen. Hier sollen Parallelarbeiten vermieden und Synergien genutzt werden.
- Das Jahrestreffen mit den Mitgliedskommunen des Netzwerkes „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland"
- Herausgabe des Maßnahmenkatalogs: „Verkehrssicherheitsaktionen für Senioren"
- Redaktion des Newsletters für das Landesnetzwerk Verkehrssicherheit (Rubrik: Seniorenmobilität)

8.2. Qualifizierungsmaßnahmen

Die Koordinierungsstelle organisiert jährlich eine Fachtagung für die Region zu mobilitätsrelevanten Themen. Hierbei werden insbesondere auch Mobilitätsbelange der Senioren berücksichtigt.

- Fachtagung 2006: Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im VRS"
- Fachtagung 2007: AktivCleverMobil: Kinder und Senioren – sicher unterwegs
- Fachtagung 2008: Kinder- und seniorenfreundliche Verkehrssicherheitsarbeit – kommunale Investition in die Zukunft
- Fachtagung 2009: Gehen bewegt Stadt und Land – Förderung des Fußgängerverkehrs
- Fachtagung 2010: Mobilität sicher und zukunftsfähig gestalten

Die Tagungsdokumentationen sind über die Koordinierungsstelle zu beziehen.

Im November 2010 hat die VRS-Koordinierungsstelle eine landesweite Fachtagung zum Thema „Mobilitätsmanagement für Senioren" durchgeführt. Die Tagung machte die bestehenden Erkenntnisse und Handlungsansätze für die Förderung einer sicheren und eigenständigen Mobilität älterer Menschen einem breiten Publikum aus Kommunalverwaltungen, Verkehrsunternehmen, Polizei und Verbänden zugänglich und gewährleistete einen praxisorientierten Wissenstransfer. Ca. 150 Teilnehmer beschäftigten sich in Workshops mit folgenden Themen:

- Workshop 1: Straßenräume für alle - Barrierefreiheit
- Workshop 2: Flexible Bedienformen im ÖPNV – Attraktive Angebote für ältere Menschen?
- Workshop 3: Kommunikation und Marketing für Senioren – Best Practice im ÖPNV
- Workshop 4: Zielgruppe ältere Menschen – wie erreichbar?

Die Vorträge können unter www.vrsinfo.de abgerufen werden. Für 2012 ist eine Folgeveranstaltung vorgesehen.

Darüber hinaus hat im Juni 2010 im Rahmen des von der Koordinierungsstelle durchgeführten „Fachforums Mobilitätsmanagement" ein Workshop „Mobilitätsmanagement für Senioren" stattgefunden. Die Fortführung wird über die Arbeitsgruppe „Seniorenmobilität" gewährleistet. Die Arbeitsgruppe steht für die Kollegen aus den Mitgliedskommunen offen. In der Regel findet zweimal jährlich ein Treffen statt.

8.3. Mobilitätsberatung durch Kompetenzteams auf kommunaler Ebene

Die Kompetenzteams sollen auf Kreisebene bzw. in den kreisfreien Städten eingesetzt werden und setzen sich aus Vertretern verschiedener Institutionen (Verwaltung, Kreispolizeibehörde, Verkehrsunternehmen, Seniorenvertreter bzw. Behindertenbeauftragter) zusammen. Darüber hinaus kann das Kompetenzteam durch verschiedene Akteure z.B. aus dem Themenfeld Mobilität (z.B. TÜV, ADAC, ADFC), Gesundheit (z.B. Gesundheitsamt) oder auch Freizeit (z.B. VHS, Ehrenamtsagentur) ergänzt werde. Durch die vernetzte Zusammenarbeit verschiedener Akteure kann ein umfangreiches Informations- und Beratungsangebot zu den Themenfeldern Mobilität, Freizeit, Gesundheit usw. gewährleistet werden.

In folgenden kommunalen Gebietskörperschaften sind auf Initiative oder unter Beteiligung der VRS-Koordinierungsstelle sogenannte „Kompetenzteams" als Mobilitätsberatung für Senioren im Aufbau oder bereits umgesetzt:

➔ Aachen, Köln, Bonn, Kreis Euskirchen, Rhein-Erft-Kreis

Die VRS-Koordinierungsstelle unterstützt und berät die Kommunen bzw. Kreise beim Aufbau und der Institutionalisierung der Kompetenzteams.

8.4. ÖPNV-Seminare

Die ÖPNV-Seminare dienen dem Abbau von Zugangsbarrieren und Unsicherheiten hinsichtlich der Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Konzeption und Durchführung stehen im Rahmen von Kooperationen zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg und den lokal operierenden Verkehrsunternehmen und den kommunalen Gebietskörperschaften.

Das Schulungskonzept bezieht eine erlebnisorientierte Ausrichtung ein. Zudem integriert es alternative Bedienformen (AST, Taxibus,etc.).

Das ÖPNV-Seminar ist dreigliedrig aufgebaut:

1) Information und Beratung
2) Training bzw. Schulung
3) Event bzw. Erlebnis

Grundsätzlich ist auch die Durchführung nur eines Bausteines bzw. eine Kombination einzelner Bausteine möglich.

Um die Zielgruppe optimal informieren zu können, bedarf es eines ortsspezifisch angepassten Angebotes, welches die jeweiligen räumlichen Gegebenheiten und die Angebotsstruktur entsprechend berücksichtigt. Die ortspezifische Konzipierung des Veranstaltungsangebotes erfolgt jeweils in Kooperation zwischen den Verkehrsunternehmen, der Kommune und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg.

Neben der Unterstützung in der konzeptionellen und organisatorischen Vorbereitung der Veranstaltung bietet die VRS-Koordinierungsstelle die Unterstützung in der Durchführung vor Ort an.

Für 2011 ist geplant, ein Rollenspiel zum Thema „Zivilcourage", welches in die ÖPNV-Seminare integriert werden kann, anzubieten. Ggf. aber kann es auch als eigener Baustein – losgelöst vom ÖPNV-Seminar – durchgeführt werden.

Subjektiv empfundene Unsicherheiten hinsichtlich der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel beziehen sich teilweise nicht nur auf Fragen des Ticketkaufes, der Fahrtplanung und der Fahrtdurchführung als solcher. Gerade angesichts mehrerer gewalttätiger Übergriffe in Bussen und Bahnen bzw. an den Haltestellen besteht teilweise die Furcht vor Verwicklung in Gefahrensituationen.

Das Rollenspiel bezieht ältere Menschen direkt ein, um ihre Erfahrungen weiterzugeben. Darüber hinaus dient das Rollenspiel der Stärkung wechselseitigen Verständnisses zwischen Fahrgästen und dem Servicepersonal der Verkehrsunternehmen und zum Abbau von Zugangsängsten zum ÖPNV.

Neben der Reduktion der Unsicherheiten der Teilnehmer selber wird zudem deren Zivilcourage gestärkt – was einerseits Wertschätzung der älteren Menschen als wichtige Mitgestalter des Miteinanders in Bus und Bahn generiert und andererseits tatsächlich die Sicherheit auch für andere Fahrgäste stärkt.

8.5. Stadtspaziergänge/ Wegepläne

Ziel der Projekte ist es, die passive und subjektive Sicherheit der älteren Menschen zu erhöhen. Hierzu bieten die Verwaltungen oder andere städtische Partner Stadtteil- bzw. Ortsspaziergänge mit Senioren an. Die Senioren selbst sind als die besten Experten in eigener Sache einzubinden.

Die möglichen Bedürfnisse älterer Menschen müssen bekannt sein - wo gibt es Hindernisse, die mit Rollator oder Rollstuhl nur schwer zu meistern sind, wo sind Apotheken und Arztpraxen, Treffpunkte, Senioreneinrichtungen etc.?

Mit Hilfe einer Ausrüstung (Fragebögen, Mängelkarten, Maßband etc.) – „Fußgängercheck-Taschen" - untersuchen die Senioren ihre Alltags- und Freizeitwege auf Gefahrenpunkte und Barrierefreiheit.

Es geht um die Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, um die Entschärfung bestehender Gefahrenpunkte und um das Aufzeigen sicherer Fußwege. Die identifizierten Gefahrenstellen werden mit Experten aus der Kommunalverwaltung, der Polizei und ggf. anderen Verbänden (ADAC, ADFC, Verkehrswacht etc.) diskutiert und Lösungsmöglichkeiten erarbeitet. Die Umsetzung ist anschließend Aufgabe der jeweils zuständigen Dienststellen.

Erkenntnisse und Beobachtungen aus den Spaziergängen können z.B. in Wegepläne oder Infoflyer aufgenommen werden. Diesen können auch barrierefreie Freizeitrouten zugefügt werden.

Die Koordinierungsstelle unterstützt die Kommunen bei der Suche nach Projektpartnern, Teilnehmern der Spaziergänge, initiiert den Austausch der Projektbeteiligten, übernimmt die Vorbereitungen der Untersuchung und begleitet diese vor Ort und nimmt eine Auswertung der Ergebnisse vor. Voraussetzung ist die Zusicherung der projektbezogenen Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene zwischen der Polizei, dem Amt für Stadtentwicklung, dem Aufgabenträger ÖPNV, sowie eines Seniorenvertreters.

8.6. Broschüre „ÖPNV-Nutzung"

Unter dem Motto „Mobil auf ganzer Linie" hat der VRS speziell für die Generation „60plus" eine Mobilitätsbroschüre mit Basisinformationen zur Nutzung von Bus und Bahn herausgegeben. Denn eine sichere Mobilität ist ein Stück Lebensqualität, das es lange zu erhalten gilt. Unter den Rubriken „Richtig planen", „Sicher fahren" und „Gut ankommen" findet sich alles Wichtige zu Fahrplan und Ticketkauf oder zum barrierefreien Reisen. Die Broschüre bietet außerdem die schönsten Ausflugsziele der Region – vom „Klassiker" bis zum echten Geheimtipp.

Die Broschüre wird im Rahmen der Bustrainings und auf Veranstaltungen mit der Zielgruppe „60plus" verteilt.

8.7. Großelternbefragung

Ziel der „Großelternbefragung" ist es, zu Beginn eines Projektes in ausgewählten Kommunen bzw. in den Stadtteilen das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse von älteren Menschen als Fußgänger, Radfahrer, Bus- und Bahn-Nutzer sowie als Autofahrer zu erfahren. Darüber hinaus sollen Informationen über die Mobilitätsprobleme und Mobilitätsbehinderungen in der derzeitigen Straßenverkehrssituation der Kommune gewonnen werden. Die bereits durchgeführte „Großelternbefragung" in dem Projekt „Modellkommunen" (Kreis Euskirchen) hat gezeigt, dass hier nützliche Hinweise gesammelt werden können.

Unter der „Großelternbefragung" ist eine quantitative Erhebungsmethode zu verstehen, bei der die Schüler ihre Großeltern oder Senioren aus ihrem Familien- und Bekanntenkreis befragen. Durch diese Methode können insbesondere ältere Menschen erreicht werden, die zurückgezogen leben und nicht an Angeboten verschiedener Institutionen teilnehmen können oder wollen. Zudem kann das Misstrauen älterer Menschen gegenüber einer Befragung reduziert werden.

Die Koordinierungsstelle stellt den interessierten Kommunen Muster von Befragungsbögen zur Verfügung und berät über die Umsetzungsmöglichkeiten vor Ort.

8.8. Ausleih- und Aktionsmaterialien

Um die Durchführung von Veranstaltungen (Verkehrssicherheitstage, Messen, Trainings) vor Ort zu unterstützen, verfügt der Verkehrsverbund Rhein-Sieg über verschiedene Ausleihmaterialien, die für diesen Zweck zur Verfügung gestellt werden. Neben Prospektständern und einem Pavillon, welche zur Standgestaltung genutzt werden können, stellt der VRS eine Ausstellungswand zum Thema Sichere Mobilität im Alter zur Verfügung (welche in Abhängigkeit von den Veranstaltungsinhalten ergänzt werden kann, um die Ausstellungswände zu den Themen Sichere Mobilität von Kindern und Fahrradbeleuchtung).

Ein Glücksrad und Give-Aways können ebenfalls für Veranstaltungen gebucht werden, um so die Aufmerksamkeit zu erhöhen.

Zur Sensibilisierung für die Mobilitätsbelange älterer Menschen verfügt die Koordinierungsstelle überdies über zwei Alterssimulationsanzüge. Diese können z. B. gemeinsam mit einem ebenfalls verfügbaren Rollator im Vorfeld von Planungsprozessen, bei Aktionstagen oder im Rahmen von schulischen Veranstaltungen eingesetzt werden, um durch eigenes Erleben den Blick für die Bedürfnisse der Zielgruppe zu schärfen.

Checklisten

- **Bestandsaufnahme vor Ort – interne Zuständigkeiten**
- **Bestandsaufnahme vor Ort – externe Partner**
- **Bestandsaufnahme vor Ort – Aufgaben**
- **Interne Integration**
- **Externe Vernetzung**
- **Musterdienstanweisung „Mobilitätsbeauftragter"**

Arbeitshilfen für Kommunen

Checkliste 1

Bestandsaufnahme vor Ort

Interne Zuständigkeiten im Rahmen der Mobilitätssicherung älterer Menschen

Bereich	Aufgabe	Ansprechpartner	Anmerkungen
Planungsamt			
Ordnungsamt			
Straßenverkehrsbehörde			
Grünflächenamt			
Tiefbauamt			
Schulverwaltungsamt/ Schulamt			
Umweltamt			
Lokale Agenda			
ÖPNV (Aufgabenträger)			
Seniorenbeauftragte			
Sonstige			

Arbeitshilfen für Kommunen

Checkliste 2

Bestandsaufnahme vor Ort

Externe Zuständigkeiten

Bereich	Aufgabe	Ansprechpartner	Anmerkungen
Polizei			
Verkehrsunternehmen			
Freie Träger			
Seniorenvertretungen			
VCD			
ADAC			
Verkehrswacht			
ADFC			
Kinderschutzbund			
Sonstige			

Ermittlung der Grundlagendaten

Checkliste 3

Bestandsaufnahme vor Ort

Aufgaben vor Beginn des Projektes

Aufgaben	Zuständigkeiten	Ergebnisse
Ermittlung der Unfallzahlen		
Ermittlung der Unfall-schwerpunkte		
Ermittlung der Interessen-vertretungen für Senioren vor Ort		
Ermittlung der demogra-phischen Daten		
Ermittlung Modal Split (Kenngröße über Verhält-nis der Verkehrsmittelnut-zung)		
Bisherige Aktivitäten im Bereich Verkehrssicher-heitsarbeit für Senioren (Polizei, Verwaltung)		
Sonstiges		

Arbeitshilfen für Kommunen

Checkliste 4

Interne Integration der Mobilitätsbelange älterer Menschen in die bisherige Arbeit

Aufgabe	Umsetzungsmöglichkeit Teilaufgaben	Koordinierungsstelle des VRS bietet an
Vorstellung des Projektes bei der Behördenleitung bzw. Dezernenten	• Hausintern • Präsentation durch VRS	• Unterstützung bei der Erstellung eines Vermerks • Präsentation des Vorhabens
Hausinterne Vernetzung	• Einzelgespräche • Konstituierende Sitzung des hausinternen AK	• Vorstellung der Projekte • Vermittlung von Referenten
Vereinbarung über die Implementierung des Aufgabenbereiches	• Dienstanweisung • Aufnahme im Geschäftsverteilungsplan	• Muster einer Dienstanweisung (siehe Anlage)
Prozessablauforgansiation	• Vorstellung des Projektes bei potenziellen Mitgliedern • Konstituierende Sitzung	• Vorstellung des Projektes • Informationen über Aktivitäten in anderen Kommunen • Vorstellung von Maßnahmen zur Verkehrssicherheitsarbeit / Handbuch • Materialien • Referentenvermittlung

Arbeitshilfen für Kommunen

Checkliste 5

externe Vernetzung

Aufgabe	Umsetzungsmöglichkeit Teilaufgaben	Koordinierungsstelle des VRS bietet an
Konzeptentwurf	• Ausarbeitung Konzeptes	• Handlungsempfehlungen zur Einrichtung eines MM • Beispiele für eine vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit
Einbindung der Polizei	• Vorstellung des Projektes • (Polizeiwache, Verkehrsdezernat, Kommissariat Vorbeugung)	• Ansprechpartner bei der Bezirksregierung und anderen Polizeidienststellen
Bestandsaufnahme der Institutionen vor Ort	Abfrage Kontaktaufnahme • Mündlich • Schriftlich	• Kontaktvermittlung • Anschreiben • Fragebogen • Rückmeldebogen
Konstituierende Sitzung	• Einladung • Veranstaltung • Vereinbarung über die Zusammenarbeit • Pressekonferenz	• Präsentation des Vorhabens • Beratung für den Sitzungsablauf • Referentenvermittlung
Regelmäßige Sitzungen des AK		• Referentenvermittlung • Informationen über andere lokale Erfahrungen • Vorstellung von Maßnahmen • Materialien • Handbuch

Dienstanweisung für den Mobilitätsbeauftragten

Entwurf

1. Geltungsbereich

Mit dieser Dienstanweisung werden die Aufgaben, Befugnisse und Verantwortlichkeiten des Mobilitätsbeauftragten zur Förderung einer sicheren und selbständigen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen, insbesondere von Kindern, Jugendlichen und Senioren geregelt.

2. Verantwortlichkeiten

Der Mobilitätsbeauftragte wird vom Bürgermeister bestellt und ist organisatorisch ……. zugeordnet. Der Behördenleiter unterstützt den Mobilitätsbeauftragten bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben im Rahmen dieser Dienstanweisung.

3. Ziele

Er baut ein kommunales Mobilitätsmanagement für Kinder, Jugendliche und Senioren mit folgenden Zielen auf:

- Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfälle
- Sicherung der Erreichbarkeit der täglichen Mobilitätsziele für alle Bürgerinnen und Bürgern
- Verbesserung der Stadt- und Wohnqualität (z.B. Lärm, Schadstoffe, Wohnumfeld, Versorgung)
- Förderung einer eigenständigen Mobilität
- Ressourcenschonende Verkehrsgestaltung
- Einbeziehung der Betroffenen

4. Aufgaben

Der Mobilitätsbeauftrage hat die Aufgabe, den Prozess des kommunalen Mobilitätsmanagements und zu koordinieren.
Hierzu zählen insbesondere:

- Die geschäftsführende Leitung eines Arbeitskreises unter Einbeziehung der verschiedensten hausinternen Dienststellen und der Institutionen, die sich auf kommunaler Ebene mit dem Themenbereich beschäftigen. In dem Arbeitskreis werden die einzelnen Maßnahmen und Aktion beraten und abgestimmt.
- Die Erstellung eines Berichtes einmal jährlich über den Stand des Mobilitätsmanagements, der der Behördenleitung und dem zuständigen Ausschuss vorzulegen ist.
- Die Funktion als Ansprechpartner für die Bürger in Mobilitätsbelangen. Gehört eine konkret zu veranlassende Maßnahme nicht zu seinem dienstlichen Aufgabenbereich, so sorgt er für die Weiterleitung des Vorgangs an die zuständige Stelle.

- Die Einbeziehung der Schulen in das Mobilitätsmanagement. Hierzu kann der Mobilitätsbeauftragte die schulischen Koordinatoren für Mobilitätserziehung zu Arbeitstreffen einladen.
- Die Koordinierung der Mitwirkung mit überörtlichen Behörden und Kommunen.
- Die Zusammenarbeit mit fachlich zuständigen Verbänden, Interessenvertretungen und Institutionen.
- Die Verwaltung der für Mobilitätsmanagement zur Verfügung stehenden Haushaltsstelle.
- Stellungnahmen zu wesentlichen mobilitätsrelevanten Planungen (infrastrukturelle Maßnahmen) und Handlungen (Öffentlichkeitsarbeit) der Verwaltung.

5. Verantwortlichkeiten

- Der Mobilitätsbeauftragte ist verantwortlich für die Entwicklung und Umsetzung eines Handlungskonzeptes zum kommunalen Mobilitätsmanagement auf kommunaler Ebene.
- Der Mobilitätsbeauftragte ist verantwortlich dafür, dass die Behördenleitung in allen grundsätzlichen und wichtigen Fragen informiert und beraten wird.

6. Beteiligung und Mitwirkung der Fachämter

- Der Mobilitätsbeauftragte ist in dieser Funktion direkt dem Dezernenten oder Bürgermeister unterstellt. Maßnahmen, die er veranlasst, verantwortet er gegenüber diesem.
- Der Mobilitätsbeauftragte ist berechtigt, fachbereichsübergreifend zu Arbeitssitzungen einzuladen. Dieser Arbeitskreis hat die Aufgabe, die einzelnen Maßnahmen zu einem abgestimmten Konzept zu bündeln. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen obliegt den jeweilig zuständigen Stellen.
- Die Planungen der Fachämter, die mobilitätsrelevante Themenbereiche für Kinder, Jugendliche und Senioren betreffen, sind mit dem Mobilitätsbeauftragten bzw. im oben erwähnten Arbeitskreis abzustimmen. Die Federführung der Fachämter bleibt jedoch unberührt.
- Der Mobilitätsbeauftragte hat für Initiativen und Maßnahmen, die andere Fachbereiche betreffen, diese bei der Konzeption zu beteiligen und deren Zustimmung einzuholen. Bei Abstimmungsproblemen ist der Mobilitätsbeauftragte berechtigt, den Behördenleiter – Dezernenten- Fachbereichsleiter einzuschalten.
- Auf Anforderung haben die Fachämter die erforderlichen Unterlagen der/dem Mobilitätsbeauftragten zur Verfügung zu stellen bzw. dieser/diesem Akteneinsicht zu gewähren und notwendige Auskünfte zu erteilen.