

DOKUMENTATION

**3. Fachtagung
Mobilitätsmanagement für Senioren
am 29. Oktober 2014 in Essen**

Vielfalt der Möglichkeiten



VRS



Netzwerk Verkehrssicheres
Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Verkehrsverbund
Rhein-Sieg



Moderatorin Bianca Bendisch
IKU GmbH, Dortmund

Inhalt

Vorwort Minister Groschek
Seite 3

Fachvorträge
Seite 4

Projektsteckbriefe
Seite 8

Factsheets der Workshops
Seite 30

Kontakt

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Abtl. 8 Mobilitätsmanagement
Glockengasse 37–39
50667 Köln

Tel. 0221-20808-731
E-Mail Katja.naeffe@vrsinfo.de
www.vrsinfo.de

Gestaltung: zackpuffpeng
Fotos: Nola Bunke, Titel: Haus der Technik
Druck: Druckhaus Süd Medien GmbH

*Diese Broschüre ist klimafreundlich
und umweltschonend produziert:
gedruckt auf 100 % Altpapier ausge-
zeichnet mit dem „Blauen Engel“*

Vielfalt der Möglichkeiten

**Fachtagung bot Überblick und Austausch über ganzheitliche
Mobilitätskonzepte in NRW**

Die Mobilitätssicherung älterer Menschen wird infolge des demographischen Wandels immer mehr zu einem wichtigen Handlungsfeld der kommunalen Planungsbereiche. Ob im ländlichen Raum oder in städtischen Quartieren, gefragt sind neue innovative Konzepte.

160 Fachleute aus Kommunen und Verkehrsunternehmen aus ganz NRW diskutierten daher am 29. Oktober 2014 während der 3. Fachtagung zum „Mobilitätsmanagement für Senioren“ über verschiedene Lösungsansätze und nutzten die Chance zu Austausch und Vernetzung. Die im alten Essener Börsenbau stattfindende Tagung wurde ausgerichtet vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und unterstützt vom NRW-Verkehrsministerium.

„In Zeiten, in denen der Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung ansteigt, gilt es schon heute zu handeln. Angesichts knapper Kassen eine Herausforderung, aber gerade deshalb möchten wir die Akteure in ihrer Arbeit vor Ort unterstützen und dabei Synergieeffekte erzielen“, so VRS-Geschäftsführer Dr. Norbert Reinkober.

Der Rundgang über die „Innovationsbörse“ mit 21 Infoständen einzelner Projekte zeigte, was unter dem Motto „Vielfalt der Möglichkeiten“ schon geleistet wird. Egal ob es um barrierefreie Radwege, gezielte Beratung über Bus und Bahn oder um „Fußgängerchecks“ geht, bei denen die Betroffenen selbst Vorschläge zur Verbesserung ihrer täglichen Wege erarbeiten – die Vielfalt der Projekte ist groß.



Eröffnung der Veranstaltung Dr. Norbert Reinkober
Geschäftsführer Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH



Grußwort Michael Groschek
Minister für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen

Mobilitätsmanagement für Senioren

Die meisten Menschen wollen und sollen möglichst bis ins hohe Alter mobil bleiben – bequem und sicher. Die eigenständige Mobilität ist oft Voraussetzung dafür, am öffentlichen und sozialen Leben teilnehmen zu können. Mobilität ist und bleibt daher in jedem Alter ein wichtiges Stück Lebensqualität. Auch für viele Seniorinnen und Senioren bedeutet das nach wie vor, über einen eigenen Pkw zu verfügen. Irgendwann aber lassen Reaktionsvermögen, Sehkraft und Fahrsicherheit nach. Spätestens dann gewinnen Bus und Bahn an Bedeutung für ein selbstbestimmtes Leben.

Der ÖPNV muss sich auf die Anforderungen seiner älteren Kundinnen und Kunden einstellen und seine Angebote entsprechend bekannt machen. Barrierefreie Haltestellen spielen dabei eine ebenso große Rolle wie die Mitnahme von Rollatoren oder maßgeschneiderte Tür-zu-Tür-Angebote wie Taxibusse oder Anrufsammeltaxis. Um die Mobilitätsbedürfnisse gerade der Seniorinnen und Senioren bestmöglich zu erfüllen, müssen wir darüber hinaus die verschiedenen Verkehrsträger – Busse, Bahnen, Pkw, Taxi, Carsharing, Fahrrad und den fußläufigen Verkehr – noch stärker als ein Gesamtsystem begreifen. Durch ihre Vernetzung können wir ihr jeweiliges Potenzial voll ausschöpfen und den Menschen neue, attraktive Mobilitätslösungen anbieten. Angesichts der demographischen Entwicklung brauchen wir gerade im ländlichen Raum flexiblere Konzepte für den Nahverkehr.

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg hat diese Herausforderungen erkannt und arbeitet bereits seit Jahren intensiv am Thema „Mobilitätsmanagement für Senioren“. Seine Fachtagung gibt dazu wertvolle Anregungen und zeigt mit positiven Beispielen, was Kommunen, Verkehrsunternehmen und andere Dienstleister konkret für die Mobilitätssicherung älterer Menschen tun können. Dieser Erfahrungsaustausch ist unerlässlich. Klar ist für mich aber auch: Die mobilen Herausforderungen von morgen erfordern dauerhafte Kooperationen über die kommunalen Grenzen hinaus. Diese regionale Zusammenarbeit will begleitet und unterstützt werden. Die Landesregierung hat daher vier Koordinierungsstellen geschaffen, die den Kommunen ab 2015 Beratungen zum Mobilitätsmanagement anbieten – auch zum Thema Seniorenmobilität. Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg ist uns dabei ein wichtiger Partner. Gemeinsam sind wir auf gutem Weg zur Mobilität der Zukunft.

Ihr Michael Groschek
Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Die Fachtagung wurde unterstützt vom
Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen





Susanne Tatje
Stadt Bielefeld, Demographiebeauftragte

Fit in die Zukunft! – Demographische Planung als Strategie

Wie wirken sich demographische Veränderungen auf Kommunen aus und welche Möglichkeiten bieten sich für die städtische Politik darauf zu reagieren?

Die Stadt Bielefeld richtete als erste deutsche Kommune bereits 2004 den Arbeitsbereich „Demographische Entwicklungsplanung“ ein; zunächst als Stabsstelle und seit 2011 als eigenes Amt für Demographie und Statistik im Dezernat des Oberbürgermeisters.

Aufgabe der Demographiebeauftragten ist eine strategische, demographieorientierte Planung, die alle kommunalen Handlungsfelder umfasst, mit dem Ziel, zum Nutzen der Chancen bei der Bevölkerungsentwicklung anzuregen und vor städtischen Entscheidungen auf die Folgen demographischer Entwicklungen aufmerksam zu machen. Im Mittelpunkt der Arbeit steht die Umsetzung des Demographiekonzeptes „Demographischer Wandel als Chance?“ mit den sechs demographiepolitischen Zielen zu Integration, Gesundheit, Stadtentwicklung, Wirtschaft, Bildung und Familie.

Die Demographiebeauftragte befasste sich in ihrem Demographiekonzept auch mit der Frage, wie sich schrumpfende Bevölkerungszahlen und eine immer älter werdende Stadtgesellschaft auf die Verkehrsinfrastruktur auswirken und wie wichtig neue Handlungsstrategien sind. Von daher war die Teilnahme der Stadt Bielefeld am EU-Projekt BAPTS (Boosting Advanced Public Transport Systems) ein Glücksfall, da mit den finanziellen Mitteln die Untersuchung „Demographischer Wandel und ÖPNV in Bielefeld“ durchgeführt werden konnte, die Lösungswege aufzeigt.

Im Weiteren stellte Susanne Tatje einige ausgewählte Demographieprojekte vor, an denen sich auch Bürgerinnen und Bürger beteiligten und ihre Ideen einbrachten; wie bei der generationenübergreifenden Zukunftswerkstatt zur Frage „Wie wollen wir leben in Bielefeld im Jahr 2050?“, dem Projekt „Räume der Zukunft – Sichtwechsel im Liegestuhl“, bei dem sich 150 Schülerinnen und Schüler mit der Stadtteilentwicklung in ihren Quartieren befassten, auf „Demographischen Stadtrundgängen“, die mit konkreten Beispielen im Quartier die Demographie-Aspekte „weniger, älter, bunter“ vorstellten oder mit dem ersten Demographiebuch für Kinder „Unsere Zukunft – Meine Stadt“, das in Zusammenarbeit mit zwei Bielefelder Schulen entstand.

„Fit in die Zukunft!“ zu gehen, lässt sich aus Sicht von Susanne Tatje am besten erreichen, wenn eine Stadt die Chancen des demographischen Wandels nutzt und dabei alle Menschen in den Blick nimmt. Bürgerinnen und Bürger sollen sich an der Zukunftsgestaltung beteiligen und in die Diskussionen einmischen – in Workshops, Stadtteilkonferenzen oder Bürgerschafts-Foren.



Dr.-Ing. Minh-Chau Tran
Universität Duisburg-Essen, Institut für Stadtplanung + Städtebau

Städtebau und Walkability: Wie die gebaute Umwelt im Alltag Beine machen kann

Die Form einer Stadt und ihre Funktionen beeinflussen Mobilitätsgewohnheiten und umgekehrt. Stadt benötigt heute daher nicht nur technische Lösungen für die Mobilität von Senioren, sondern gleichrangig auch Gestaltungsqualitäten, um Lebensqualität zu schaffen. Besonders wichtig ist die Nahmobilität. Zu-Fuß-Gehen und Radfahren sind wichtige Elemente intermodaler Mobilität, die zweifellos Auswirkungen auf die Gesundheit, soziale Teilhabe und nachhaltige Stadtentwicklung haben. Das Konzept der Walkability verfolgt daher einen ganzheitlichen Ansatz und zielt aus planerischer Sicht auf eine bewegungsanimierende Umwelt. Walkability wird als Schlüsselement im Kontext aktueller und künftiger Herausforderungen begriffen sowie auf unterschiedlichen räumlichen Maßstabsebenen (Makro- und Mikroebene) bearbeitet. Merkmale von Stadtteilen mit hoher „Walkability“ reichen beispielsweise von Stadtstrukturen mit hoher Nutzungsmischung und engmaschigen, sicheren Wegenetzen bis hin zu Qualitäten des öffentlichen Raums – Bestandteile von nachhaltig gestalteten Stadtquartieren.

Es gilt, Initiatoren und Akteursgruppen zu identifizieren und zusammenzubringen, sinnvolle Instrumente zur Erfassung der Walkability (z.B. Walk-Audits) einzusetzen und vielfältige ineinandergreifende Strategien und Maßnahmen zusammen zu entwickeln. Für die Durchführung ganzheitlicher Ansätze sind Modellgebiete oder Pilotprojekte geeignet. Auch urbane temporäre Interventionen in öffentlichen Räumen können möglicherweise einen Anstoß zu langfristigen Verhaltensänderungen geben. Gelegenheitsfenster müssen erkannt und genutzt werden, indem diese Ideen beispielsweise mit bestehenden Initiativen oder städtischen Stadtumbauprojekten verknüpft werden. Ein effektiver Ansatz, um aktive Mobilität zu fördern, erfordert die Anwendung vielfältiger Strategien.

Download



Die Vorträge der Veranstaltung stehen unter folgendem Link zum Download zur Verfügung:
www.vrsinfo.de/seniorentagung2014



Auf der Veranstaltung konnten die Teilnehmer mit Hilfe von kleinen Sendern zu verschiedenen Zeitpunkten ihre Einschätzung zu ausgewählten Fragen zum Thema Mobilitätsmanagement für Senioren abgeben. Die Antworten wurden unmittelbar in Form von Balkendiagrammen auf die Leinwand projiziert. Eine Auswahl der Fragen und Antworten finden sich in der Dokumentation.

Download



Alle Fragen und Antworten des E-Voting stehen hier zum Download zur Verfügung:
www.vrsinfo.de/seniorentagung2014

Wie wird das Thema Mobilität von Seniorinnen und Senioren bei Ihnen vor Ort bearbeitet?

1. Wir sind bereits gut aufgestellt und das Thema ist fest auf unserer Agenda. 14
2. Wir haben wichtige Handlungsfelder für uns erkannt, es geht voran. 50
3. Wir stehen noch ganz am Anfang, es gibt noch viel zu tun. 39
4. Das Thema wird bei uns bisher noch nicht bearbeitet. 13
5. Keine Einschätzung möglich. 6



GERT – Der Alterssimulationsanzug

Projektbeschreibung:

Der Alterssimulationsanzug ermöglicht, die Alltagsprobleme älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen durch eigenes Erleben nachzuvollziehen. Verschiedenste Arten der Seh-, Hör- und Bewegungseinschränkungen werden mit dem Alterssimulationsanzug erlebbar. Durch das körpereigene Erleben wird der Nutzer auf besondere Weise für die Probleme älterer Menschen sensibilisiert.

Der Alterssimulationsanzug simuliert folgende Einschränkungen:

- Eintrübung der Augenlinse, veränderte Farbwahrnehmung, verstärkte Blendempfindlichkeit, Gesichtsfeldeinschränkung
- Hochtonschwerhörigkeit
- Einschränkung der Beweglichkeit
- Gelenkversteifung
- Kraftverlust
- Einschränkung des Greifvermögens
- Einschränkung des Koordinationsvermögens
- Nachlassenden Gleichgewichtssinn

Bereits in der näheren Alltagsumgebung lassen sich leicht die Herausforderungen, die ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen bewältigen müssen, darstellen. Diese können durch die Gegebenheiten vor Ort, beispielsweise mit Hilfe einer Treppe oder einem klein gedruckten Fahrplan, gut veranschaulicht werden. Weiterhin bietet sich der probeweise Einstieg in einen Bus, die Nutzung eines Fahrrads oder ein Spaziergang an. Dabei ergibt sich ein guter Einblick in die Begebenheiten vor Ort.

Folgende Aufgaben können beispielsweise gestellt werden:

- Aufbau eines Parcours mit den Pylonen, möglichst mit Einbindung einer Treppe oder anderer Hindernisse. Der Parcours sollte mit dem Altersanzug und Rollator durchquert werden
- Bestimmte Busabfahrtszeiten bzw. Verbindungen von einem Plan ablesen
- Das Geräusch einer Fahrradklingel von Weitem erkennen und die Herkunftsrichtung des Geräusches einordnen können
- Einen bestimmten Geldbetrag aus der Geldbörse entnehmen
- Eine Rechenaufgabe mit dem Taschenrechner lösen (Tastsinn)
- Farberkennung mit runden Deckeln in roter bzw. grüner Fläche.
- Ausfüllen eines Formulars → Überweisungsträger

Region:

Netzwerk Verkehrssicheres NRW, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR

Beteiligte Institutionen:

Kommunen, Kreise und Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen

Laufzeit:

unbegrenzt

Ansprechpartner:

Claudia Aguilar
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR
Tel.: 0209-1484-431
E-Mail: aguilar@vrr.de

Jürgen Helmgens
Dortmunder Stadtwerke AG (DSW21)
Tel.: 0231-955-3520
E-Mail: j.helmgens@dsw21.de

Barrierefreier ÖPNV – Handreichung für ÖPNV-Aufgabenträger

Projektbeschreibung:

Die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) enthält neue Regelungen zur Barrierefreiheit. Insbesondere werden die Aufgabenträger dazu verpflichtet, in den Nahverkehrsplänen (NVP) das Ziel zu berücksichtigen, bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen. Diese Regelung ist weitaus konkreter als bisherige Vorgaben. Für die Aufgabenträger stellen sich dadurch mehrere Fragen:

- Was ist „vollständige Barrierefreiheit“ überhaupt?
- Welche Konsequenz hat die Nennung eines konkreten Stichtages?
- Welche Zielgruppen sollen erfasst werden?
- Wie kann die PBefG-Regelung im NVP angemessen berücksichtigt werden?
- Wie sieht ein angemessenes Beteiligungsverfahren aus?
- Wie kann das Zusammenspiel der Akteure verbessert werden?
- Wie lassen sich im NVP formulierte Ziele auch in der Praxis umsetzen?

Zur Beantwortung derartiger Fragen hat die BAG ÖPNV eine Handreichung mit dem Titel „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG“ erstellt. Diese Handreichung wurde jüngst fertig gestellt und auf der Innovationsbörse vorgestellt.

Region:

Deutschland

Beteiligte Institutionen:

Federführung: Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV)
Mitglieder der Arbeitsgruppe: Vertreter verschiedener ÖPNV-Aufgabenträger, des Deutschen Landkreistages, des Deutschen Städtetages und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen

Laufzeit:

Mai 2013 bis September 2014

Ansprechpartner:

Dr. Christoph Groneck
Rhein-Sieg-Kreis
Tel.: 02241-1322-20
E-Mail: christoph.groneck@rhein-sieg-kreis.de
Internet: www.bag-oepnv.de

E-ifel mobil – Dorfauto Eicherscheid

Projektbeschreibung:

Das Projekt „Dorfauto Eicherscheid“ ist Teil des LEADER-Projektes „E-ifel mobil“.

Wie in vielen anderen Mittelgebirgsregionen müssen in der Eifel für den Weg zur Arbeitsstätte, zu Freizeitaktivitäten und zur täglichen Versorgung vergleichsweise weite Distanzen überwunden werden. Der ÖPNV ist zwar vorhanden, bietet aber keine Alternative zur Nutzung des Pkw. 60 Prozent der Haushalte verfügen über mindestens zwei Autos. Im LEADER-Projekt „E-ifel mobil“ werden Organisationsformen für die geteilte Nutzung von Fahrzeugen im ländlichen Raum erprobt.

In vier Dörfern haben sich engagierte Personen zusammengeschlossen, um Elektroautos gemeinsam zu nutzen. Ziel ist es, vor Ort Elektromobilität zu erfahren und die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen zu erproben, um insgesamt das Bewusstsein zugunsten innovativer Mobilitätsangebote im ländlichen Raum zu schärfen.

Im Mittelpunkt stehen die Themen Mobilitätswandel, Elektromobilität und Regenerative Stromerzeugung in der Region und die Frage, wie man in örtlichen Prozessen und gemeinsam mit engagierten Bürgern vor Ort diese Themen verknüpfen kann. Gemäß dem Motto „Neue Mobilität selber erfahren“ – sollten anhand von mehreren lokal umgesetzten Modellprojekten Möglichkeiten für den Wandel zur nachhaltigen Mobilität aufgezeigt und erprobt werden.

Modellprojekte vor Ort, in den Dörfern, funktionieren aber nur da, wo es eine engagierte Dorfgemeinschaft gibt. ... und da ist Eicherscheid nun mal das „Vorzeigedorf“ in der StädteRegion Aachen. Dorfgemeinschaft, Vereinsleben, Erfolge im Dorfwettbewerb etc.

Zudem ist Eicherscheid mit dem aktuellen Motto „Neue Energie für ein starkes Miteinander“ prädestiniert für „E-ifel mobil“. Jeder aus Eicherscheid mit gültigem Führerschein kann das Dorfauto buchen und für seine Zwecke nutzen. Ob für Besorgungen, Arztbesuche oder Fahrten, nur zum Vergnügen – das „Dorfauto Eicherscheid“ ist vielseitig einsetzbar.

So geht's:

- Ein Blick in den Buchungskalender über die Webseite www.wir-in-eicherscheid.de oder ein Anruf im örtlichen Autohaus verrät, ob das Dorfauto zur gewünschten Zeit frei ist. Hier gibt es auch alle Informationen und Bedingungen zur Ausleihe.
- Online oder per Anruf kann das Auto mindestens 24 Stunden vor Beginn der Fahrt gebucht werden.
- Eine Buchungsbestätigung erhält man per E-Mail oder direkt am Telefon.
- Im Dorfladen kann man die Fahrt bezahlen, den Schlüssel abholen.

Region:

Eicherscheid – Gemeinde Simmerath – StädteRegion Aachen

Beteiligte Institutionen:

LEADER AG Eifel; EWV Stolberg; StädteRegion Aachen

Laufzeit:

April bis November 2014

Ansprechpartner:

Günter Scheidt
Ortsvorsteher Simmerath-Eicherscheid/
LAG der LEADER-Region Eifel
Tel.: 02473-8504
E-Mail: gr.scheidt@t-online.de
Internet: www.wir-in-eicherscheid.de

FUSS e.V. – Projekte zur Seniorenansprache – www.senioren-sicher-mobil.de

Projektbeschreibung:

FUSS e.V. hat sich im Rahmen der verbandsübergreifenden Zusammenarbeit in der „Berliner Charta für die Verkehrssicherheit“ in den letzten Jahren modellhaft auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Senioren konzentriert. Dabei wurden im Jahr 2010 die Aufbereitung von Informationen zum Themenkomplex: „Verkehrssicherheit und Mobilität bis ins hohe Alter“, 2011/12 die bundesweite Zusammenstellung von umgesetzten Verkehrsaufklärungsmaßnahmen, 2010/11 die Ansprache von Senioren über Auslagen und Plakate in Berlin und Hamburg, 2012 bis 2014 die Aufarbeitung von Verhaltens-Tipps und 2014 das Modellvorhaben „Schüler befragen Senioren zu ihrem Verkehrsverhalten“ mit Mitteln der Verkehrslenkung Berlin (VLB), der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, mit Lotto-Geldern und durch Projektspenden gefördert.

Entstanden ist die im deutschsprachigen Raum einmalige Internet-Plattform www.senioren-sicher-mobil.de, die kontinuierlich weiterentwickelt wird. Zentrale Aussage ist für alle Beteiligten, dass Verkehrssicherheitsarbeit zukünftig inhaltlich und auch organisatorisch breiter aufgestellt werden muss. Der Internet-Service bietet Hintergrundinformationen für Multiplikatoren zur Verkehrssicherheitsarbeit, zur Kommunikation mit älteren Menschen und über die Evaluation von Maßnahmen, Veranstaltungen und Kampagnen. Darüber hinaus aber wird die Zielgruppe ganz direkt angesprochen. Für die vier Mobilitätsarten Fuß-, Rad, ÖPNV- und MI-Verkehr wurden etwa 200 Tipps für die Verkehrsmittelwahl und das Verkehrsverhalten formuliert und sie sind als „Hilfe zur Selbsthilfe“ sehr kleinteilig strukturiert abrufbar. Zielgruppe waren zwar ältere Menschen, jedoch sind die daraus entstandenen Hinweise und Hintergrundinformationen weitgehend generationsübergreifend (www.menschen-sicher-mobil.de). Erstmals konnten Verhaltens-Tipps an Rad- und Autofahrer auch aus der Sicht von Fußgängern formuliert werden. Neben der Verteilung von Werbeflyern und Kleinplakaten in Senioren-Freizeitstätten und -Wohnungen, in Quartiermanagements-Länden, Bürgerbüros, Büchereien, Volkshochschulen, Senioren-Beiräten etc. wurden diese in Berlin erstmals in Deutschland auch etwa 2.500 Arztpraxen für die Auslage in den Wartezimmern zur Verfügung gestellt. Dies hat sich als effektive Kontaktaufnahme herausgestellt.

Seit Anfang 2014 wird ebenfalls in Berlin ein etwas ungewöhnliches Projekt erprobt: Schüler der Klassenstufen 4 bis 6 führen mit ihren Großeltern oder anderen ihnen bekannten älteren Menschen Interviews zur Verkehrssicherheit durch. Die im September abgeschlossene Testphase hat eindeutig ergeben, dass dadurch generationsübergreifende Gespräche zwischen älteren Menschen (Großeltern-Generation) und der Enkel-Generation über ausgesuchte – möglicherweise auch strittige – Fragestellungen zum Verkehrsverhalten und über die Entscheidung zur Verkehrsmittelwahl angeregt werden können. Die Bewerbung der Unterrichtseinheit ist in Vorbereitung.

Region:

In Berlin entstanden, auf Hamburg ausgeweitet, in andere Städte übertragbar

Beteiligte Institution:

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland, Berlin

Laufzeit:

2010 bis 2014, 2015 f. in Vorbereitung

Ansprechpartner:

Bernd Herzog-Schlagk
FUSS e.V.
(Fachverband Fußverkehr Deutschland)
Tel.: 030-492-7473
E-Mail: bernd.herzog-schlagk@fuss-ev.de
Internet: www.senioren-sicher-mobil.de

BAIM plus – Mobilität durch Information Die barrierefreie Fahrplanauskunft im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

Projektbeschreibung:

Ziel des Forschungsprojektes BAIM plus war es, die aktive und selbstständige Teilnahme aller Menschen am öffentlichen Personenverkehr zu unterstützen. Im Mittelpunkt standen mobilitätseingeschränkte Menschen, Best Ager und Senioren.

Durch innovative Informationsdienste wurden den Reisenden aktuelle und detaillierte Informationen in Echtzeit über verschiedene Kanäle zur Verfügung gestellt. Die Dienste wurden für viele Nutzergruppen auf jeweils geeigneten Wegen zugänglich gemacht und an die individuellen Informationsbedürfnisse angepasst.

Die Herausforderung im Projekt bestand insbesondere darin, alle notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen, um barrierefreie Reiseketten planen und durchführen zu können. Die Einbeziehung der Nutzer in die Entwicklung der Dienste war ein wesentliches Merkmal des Projekts und hat die Entwicklung erheblich befruchtet.

Die Forschungsprojekte BAIM und BAIM plus bilden die Basis für die barrierefreie Fahrplanauskunft des RMV. Im aktuellen Auskunftssystem des RMV sind die Ergebnisse umgesetzt und werden seither im laufenden Betrieb beauskunftet.

Aufbauend auf der barrierefreien Fahrplanauskunft, entwickelt und erprobt der RMV derzeit im Rahmen des laufenden Forschungsprojektes „namo – Nahtlose, barrierefreie Informationsketten für ältere Menschen“ ein mobiles Reiseassistenzsystem. Hierbei sollen zielgruppengerechte Informationen über durchgängige, zugängliche Reiseketten von Haus zu Haus gegeben werden. Dafür wird die RMV-Fahrplanauskunft unter anderem ergänzt um ein Fußgängerouting im öffentlichen Raum, um Routing und Information zu wichtigen Einrichtungen und Dienstleistungsangeboten für ältere Menschen, um Informations- und Service-Angebote zur Orientierung in Umsteigesituationen sowie zur Bewältigung der sogenannten ersten bzw. letzten Meile. Im Mittelpunkt stehen dabei insbesondere die Themen Orientierung, Fußwege zwischen Start- oder Zielhaltestelle und Adresse sowie die Erhöhung des Sicherheitsgefühls von älteren Reisenden.

Region:

Rhein-Main-Gebiet

Beteiligte Institutionen am Forschungsprojekt BAIM plus:

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, IVU Traffic Technologies AG, SemanticEdge GmbH, Forschungsinstitut Technologie und Behinderung der Evangelischen Stiftung Volmarstein. Das Projekt wurde gefördert durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Laufzeit:

Juli 2008 bis Dezember 2010

Ansprechpartnerin:

Claudia Bohner-Degrell

Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (RMS)
Tel.: 069-27307-414
E-Mail: cdegrell@rms-consult.de
Internet: www.rms-consult.de

„Sicher unterwegs auf dem Elektrofahrrad!“ – Schulungen für ältere Pedelec-Fahrer

Projektbeschreibung:

Ausgangsbasis für das Projekt sind die rasant ansteigenden Zahlen älterer Pedelec-Fahrer sowie eine eigens in Auftrag gegebene Studie der Westfälischen Provinzial, in der exemplarisch für den Kreis Steinfurt die polizeilich aufgenommenen Pedelec-Unfälle 2012 untersucht wurden. Im Ergebnis wurde deutlich, dass gerade mal 2,2% der 2012 im Kreis Steinfurt verunfallten Radfahrer mit Pedelecs unterwegs waren. Allerdings gehörten hiervon 80 Prozent zur Altersgruppe über 65. Unfälle mit dem Pedelec passieren nicht häufiger als mit herkömmlichen Fahrrädern. Jedoch werden sie oft durch den Fahrer selbst verursacht, ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer. Wenn ältere Fahrer stürzen, ist die Schwere der Verletzung oft deutlich höher als bei Jüngeren.

Damit Kommunen den sicheren Umgang auf dem Elektrofahrrad präventiv schulen können, haben das Netzwerk „Verkehrssicheres NRW“ und die Westfälische Provinzial Versicherung AG unter Mitarbeit der Kreise Borken und Steinfurt, deren Polizeibehörden und Verkehrswachten, Kreissportbünde Borken und Steinfurt sowie der Regionalverkehr Münsterland GmbH ein Schulungskonzept entwickelt. Wesentliche Elemente bilden fünf Theoriemodule (Technik, Recht, Sicherheitsrisiken, ÖPNV-Verknüpfung, Kosten, Energie- und Umweltbilanz) sowie drei Praxismodule (Bewegungsübungen sowie Trainings im Schon- und Verkehrsraum). Referenten sind in der Regel Vertreter der Kommunen, der Polizeibehörden, Kreissportbünde, Fachexperten der Fahrradbranche sowie Verkehrsunternehmen. Zur Wahrung einer hohen Schulungsqualität in allen Kommunen wurde ein einheitlicher Schulungskoffer erstellt. Darin enthalten sind Anschauungsmedien und Lehrmaterialien für Referenten sowie Informationsmedien für die Teilnehmer. Für öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen und Räume stehen zusätzlich themenbezogene Roll-Ups zur Verfügung. Der Startschuss für den Einsatz des Schulungskoffers wurde am 29. September 2014 in der Mobilstation Mettingen (Kreis Steinfurt) gegeben. Seitdem können westfälische Kommunen den Schulungskoffer kostenlos ausleihen.

Region:

Westfälische Kommunen

Beteiligte Institutionen:

Netzwerk „Verkehrssicheres NRW“ und die Westfälische Provinzial Versicherung AG; Mitarbeit der Kreise Borken und Steinfurt, deren Polizeibehörden und Verkehrswachten, Kreissportbünde Borken und Steinfurt, Regionalverkehr Münsterland GmbH

Laufzeit:

Praxisstart: September 2014 – fortlaufend

Ansprechpartnerin:

Silke Schmidtman

Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH
Tel.: 0251-6270-121
E-Mail: silke.schmidtman@wvg-online.de
Internet: www.verkehrssicher.nrw.de

Inmod – intermodal elektromobil auf dem Land

Projektbeschreibung:

Im November 2011 startete die Hochschule Wismar inmod, ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie vom Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern gefördertes Forschungsvorhaben, das den öffentlichen Personennahverkehr im ländlichen Raum attraktiver macht.

Inmod geht in den vier Regionen, Klützer Winkel, Salzhaff, Usedom und in der Mecklenburgischen Seenplatte, als ergänzende Bedienform auf die Strecke. Hierbei fährt seit August 2012 ein umweltschonender Elektro- bzw. Hybridbus auf der Hauptverkehrsstraße, ohne in die kleinen Ortschaften rechts und links abzubiegen. Dadurch reduziert sich die Fahrtzeit und die Taktung kann steigen, sodass tagsüber, in Regionen in denen es vorher zum Teil keinen Busverkehr gab, fast stündlich ein Bus fährt.

Das Besondere an inmod: Als Zubringer von den Orten und Ortsteilen abseits der Hauptverkehrsstraße zur Bushaltestelle werden Elektrofahräder eingesetzt. Mit diesen kann jeder, ob Anwohner, in der Region Beschäftigter oder Tourist, kostenlos zur nächsten Bushaltestelle gelangen, um dort einen der Busse zu nehmen.

Die Pedelecs stehen in den inmod-Boxen entlang der Strecke bereit. Um eines der Elektroräder nutzen zu können, muss sich die interessierte Person vorher registrieren und erhält dann die inmod-smartcard. Mit dieser Karte kann dann jederzeit und so oft man möchte das Angebot genutzt werden.

Selbstverständlich ist es auch möglich, den Bus zu nutzen, ohne dass man mit dem Elektrofahrzeug zur Haltestelle kommt und es ist möglich einen anderen Bus auf dieser Strecke zu nutzen, auch wenn man mit einem Elektrofahrzeug zur Haltestelle fährt.

Region:

Mecklenburg-Vorpommern

Beteiligte Institution:

Hochschule Wismar, Kompetenzzentrum ländliche Mobilität

Laufzeit:

November 2011 bis März 2015

Ansprechpartner:

Markus Krüger
Hochschule Wismar
Tel.: 03841-3031 858
E-Mail: markus.krueger@hs-wismar.de
Internet: www.inmod.de

Mobia – Mobil bis ins Alter

Projektbeschreibung:

Durch den Einsatz von Servicekräften (Lotsen) in Verbindung mit einer auf die Bedürfnisse der Nutzer abgestimmten Kommunikationstechnik will Mobia Zugangsbarrieren zum ÖPNV überwinden. Mit Hilfe einer entwickelten App können Fahrgäste vor Reiseantritt Lotsen als Reisebegleitung (Tür-zu-Tür-Service) oder gezielt als Umstiegshilfen zu bestimmten Haltestellen anfordern. Außerdem erhalten Nutzer Informationen über die aktuelle ÖPNV-Fahrplanlage. Die Lotsen verfügen über eine Dispositionssoftware, die unterschiedliche Anfragen koordiniert. So ist ein mobiler Einsatz der Lotsen über das gesamte Stadtgebiet von Saarbrücken möglich.

Ziele:

- Hilfen für mobilitätseingeschränkte Personen im ÖPNV durch den Einsatz von Serviceleistungen und moderner Kommunikationstechnologie
- Schaffung neuer Beschäftigungsmöglichkeiten für Geringqualifizierte
- Gewinn zusätzlicher Fahrgäste für den ÖPNV

Im Kern verbindet das Projekt Mobia technische Innovation mit personenbezogenen ÖPNV-Dienstleistungen. Es testet, ob die Entwicklung technischer Assistenzsysteme in Kombination mit personenbezogenen Dienstleistungen, Mobilitätsprobleme älterer und mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV lösen kann. Eine sozialwissenschaftliche Begleitforschung soll mithelfen, Mensch, Technik und Dienstleistung in ein tragfähiges Interaktionsverhältnis zu bringen. Erprobte und bewährte Komponenten (Technik, Dienstleistungen) sollen zu einem Gesamtkonzept zusammengefügt werden, dessen Funktionsfähigkeit unter realen Alltagsbedingungen älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen getestet wird. Dadurch ergeben sich Vorschläge, die sowohl den Bedürfnissen der Zielgruppe als auch den Anforderungen des ÖPNV entsprechen. Zur Erhöhung der Akzeptanz der eingesetzten Technik dienen niederschwellige Dienstleistungen. Sie sollen dazu beitragen, vorhandene Ängste gegenüber der Technik zu minimieren und das Sicherheitsgefühl zu verbessern. Am Ende des Projektes steht ein „Dienstleistungsmodell“, das die Übertragbarkeit von Mobia auf andere Städte und Verkehrsbetriebe im ÖPNV gewährleisten soll.

Die Dienstleistung findet eine hohe Akzeptanz bei den Fahrgästen der Saarbahn. Am Forschungsprojekt selbst beteiligen sich derzeit 60 Personen. Im ständigen Dialog wurden ihre Erfahrungen im Umgang mit der Technik und der Gestaltung des Service bei der Entwicklung der beiden Komponenten berücksichtigt und im Betrieb umgesetzt. Das Dienstleistungsmodell befindet sich derzeit in der Bearbeitung. In einem Anschlussprojekt soll das Vorhaben auf das gesamte Saarland ausgedehnt werden. Die Fortführung des Projektes in Saarbrücken über die im November endende Forschungsphase hinaus wird derzeit mit politischen Entscheidern auf kommunaler und auf Landesebene abgestimmt.

Region:

Saarbrücken

Beteiligte Institutionen:

Saarbahn GmbH, Saarbrücken, Institut für Sozialforschung und Sozialwirtschaft e.V., Zentrum für Bildung und Beruf Saar gGmbH, Deutsches Forschungsinstitut für Künstliche Intelligenz GmbH und B2M AG, Karlsruhe

Laufzeit:

1. November 2011 bis 31. Oktober 2015

Ansprechpartner:

Manfred Backes
Saarbahn GmbH
Tel.: 0681-5003-170
E-Mail: m.backes@vvs-konzern.de
Internet: www.mobia-saar.de

Mobile Menschen – Internetplattform für barrierefreie Einrichtungen

Projektbeschreibung:

Was für viele Menschen kein Problem darstellt, kann gerade für Ältere und Menschen mit Behinderung eine unüberwindbare Barriere darstellen. Die Rampe vor dem Eingangsbereich, der für den Rollstuhl ausreichend große Aufzug, die vorhandene Behindertentoilette – Einrichtungen, die für mobilitätseingeschränkte Personen die Nutzung eines öffentlichen Gebäudes und somit die Teilhabe am sozialen Leben möglich machen.

Viele Gebäude sind noch nicht oder nur eingeschränkt barrierefrei zugänglich. Andere, wie z.B. viele öffentliche Einrichtungen, Haltestellen oder Restaurants, sind bereits barrierefrei umgebaut. Die Vorabinformation zum Status der Barrierefreiheit erleichtert die eigenständige Mobilität. Mit mobilemenschen.de stellt die ivm GmbH im Auftrag ihrer öffentlichen Gesellschafter und mit Unterstützung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes und Hessen Mobil eine kommunenübergreifende Informationsplattform für die Region Frankfurt RheinMain mit Informationen zur Barrierefreiheit von öffentlichen und privaten Einrichtungen zur Verfügung.

Funktionsweise:

Mit Mobile Menschen wurde 2012 eine Datenbank aufgebaut zur qualitätsgesicherten Beschreibung von privaten und öffentlichen Einrichtungen, die als „Points of Interest (POI)“ hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit bewertet werden. Über eine einfache Symbolik kann unterschieden werden, ob zu einer Einrichtung nur rudimentäre Informationen oder bereits qualitätsgesicherte Informationen vorliegen. Die vorhandenen Informationen lassen sich über die Auswahl der Symbole anzeigen und auch vervollständigen. Gleichzeitig erhält man über eine Kennzeichnung der POIs nach dem Ampelsystem einen schnellen Überblick über den Zustand der Barrierefreiheit einer Einrichtung. Diese POIs können von verschiedenen Nutzergruppen neu angelegt, gepflegt und aktualisiert werden.

Dabei ist jedoch zwischen zwei Nutzungsbereichen – dem öffentlichen und dem geschlossenen Bereich – zu unterscheiden: im öffentlichen Bereich können neue POIs eingegeben werden und einige wenige ausgewählte Schlüsselkriterien, wie z.B. Kontaktdaten und der Zustand der Barrierefreiheit, gepflegt werden. Der geschlossene Bereich ermöglicht eine weitaus detailliertere Beschreibung der Einrichtungen anhand von über 100 einzelnen Attributen wie beispielsweise Türbreiten, Aufstellflächen, Treppen und Stufenhöhen.

In der einjährigen Pilotphase lag der Fokus auf der Informationsbereitstellung für Menschen mit Gehbehinderungen. Nach der erfolgreichen Einführung und Erprobung des Systems wurde in einer zweiten Phase der Informationsumfang auf Informationen für Seh- und Hörbehinderte ausgeweitet. Außerdem wurde die Homepage barrierefrei umgestaltet. Seit Ende 2013 sind zudem alle RMV-Haltestellen in Mobile Menschen integriert und eine haltestellenbezogene Verbindungsauskunft auf der RMV-Homepage ist abfragbar.

Region:

Hessen, Rheinland-Pfalz

Beteiligte Institutionen:

ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain), RMV GmbH (Rhein-Main-Verkehrsverbund) und Hessen Mobil

Laufzeit:

seit 2012

Ansprechpartnerin:

Stefanie Hartlep
ivm GmbH
Tel.: 069-6607-5934
E-Mail: s.hartlep@ivm-rheinmain.de
Internet: www.mobilemenschen.de

GENIAAL Mobil

Projektbeschreibung:

Im Supermarkt einkaufen gehen, Geld von der Bank holen, die Familie besuchen: Auch außerhalb ihrer Wohnung wollen ältere Menschen selbstständig und unabhängig sein. Ihnen die Sicherheit zu vermitteln, ohne fremde Hilfe von der Haustür bis zum Ziel zu gelangen, ist die Absicht der Partner des Förderprojektes GENIAAL Mobil. Das Projekt zielt darauf ab, körperlich eingeschränkten Menschen den Zugang zu Mobilitätsstrukturen bedarfsgerecht zu erleichtern, um deren Mobilität zu erhalten, deren Eigenständigkeit zu stärken und somit die Lebensqualität der Nutzer zu steigern.

Um dieses Ziel zu erreichen, wurde auf Basis bestehender Informationssysteme ein Assistenz- und Informationssystem entwickelt, welches eine selbstständige Routenplanung je nach Grad der individuellen Funktionseinschränkung durch intelligente Kombination von Information, Ortung und Kommunikation unterstützt. Dabei konzentriert sich GENIAAL Mobil auf Routen in der bestehenden Infrastruktur, die zu Fuß, mit dem Taxi, dem ÖPNV oder einer Kombination dieser Mobilitätsarten zurückgelegt werden. Das System enthält sowohl eine Fußgänger- als auch eine Nahverkehrsroutenplanung, um die Nutzer von der Haustür bis zum Ziel und wieder zurück zu geleiten. Im Vordergrund steht dabei vor allem der Übergang zwischen verschiedenen Mobilitätsanbietern.

Die Routenplanung wird direkt an die jeweiligen Einschränkungen der Nutzer angepasst. So erhält jeder Nutzer die Möglichkeit, ein individualisiertes Profil anzulegen, in dem festgelegt werden kann, ob die zu ermittelnden Wege rollstuhl- oder rollatorgerecht sein müssen. Ergänzend kann über das Assistenzsystem ein Notruf an die Johanniter-Unfall-Hilfe abgegeben werden.

Die geplante Gesamtarchitektur wurde zunächst für den Braunschweiger Stadtteil Heidberg, der über einen relativ hohen Anteil älterer Menschen verfügt, umgesetzt. Aus einer Befragung der älteren Menschen konnte abgeleitet werden, dass mobile Geräte derzeit nur im geringen Maße von der Zielgruppe genutzt werden. So wurde eine Gesamtarchitektur konzipiert, die den Zugang zu den Mobilitätsdienstleistungen sowie zu den genannten flexiblen Zielpunkten nicht nur über eine mobile App, sondern auch über ein Webinterface und eine Service-Säule ermöglicht. Im Fokus steht die einfache Bedienbarkeit, die den altersbedingten Funktionseinschränkungen gerecht wird. Die Service-Säule kann an belebten Orten aufgestellt werden und eine Orientierungshilfe bzw. eine Hilfe im Notfall darstellen.

Nutzbar für jedermann soll das System ab Januar 2015 sein.

Region:

Braunschweig

Beteiligte Institutionen:

Braunschweiger Verkehrs-GmbH, Braunschweiger Informatik- und Technologie-Zentrum, Johanniter-Unfall-Hilfe, OECON Products & Services GmbH, Peter L. Reichertz Institut für Medizinische Informatik (der TU Braunschweig und der Medizinischen Hochschule Hannover), Institut für Gerontopsychologie (TU Braunschweig), Braunschweiger Taxenzentrale, Landesinitiative Niedersachsen Generationengerechter Alltag (LINGA)

Laufzeit:

1. Februar 2012 bis 31. Januar 2015

Ansprechpartnerin:

Annika Geue
Braunschweiger Informatik- und Technologiezentrum GmbH (BITZ)
Tel.: 0531-8852-2100
E-Mail: annika.geue@bitz.it
Internet: www.geniaal-mobil.de

Klimaverträglich mobil 60+

Projektbeschreibung:

Mit dem Verbundprojekt „Klimaverträglich mobil 60+“ unterstützen der ökologische Verkehrsclub VCD, die Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO) und der Deutsche Mieterbund (DMB) ältere Menschen dabei, im Alltag und auf Reisen möglichst klimafreundlich unterwegs zu sein – sei es spritsparend mit dem eigenen oder dem Carsharing-Auto, sicher und bequem mit Bus und Bahn, zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

Im Rahmen von **Aktionen, Info-Veranstaltungen** und **persönlicher Mobilitätsberatung** erhalten ältere Menschen **Tipps zu klimabewusstem Autokauf, Autoteilen, Spritsparen** oder **Fahrradfahren**, Informationen zu **Bus und Bahn** oder zu **klimaverträglichem Reisen**. Bei **E-Rad-Touren, Sesseldreirad-Tests** oder **ÖPNV-Ausflügen** können neue oder bisher wenig genutzte Mobilitätsformen **ausprobiert** und im wahrsten Sinne des Wortes „**erfahren**“ werden.

Vor Ort durchgeführt werden diese Projekt-Aktivitäten von **VCD-Regionalkoordinatoren**, die als **lokale Ansprechpartner** des Projektes allen Interessierten mit Rat und Tat zur Verfügung stehen. Alle Aktionen des Projektes finden Sie im **Veranstaltungskalender** unter: www.60plus.vcd.org

Darüber hinaus richtet sich das Projekt an **Wohnungs- und Einzelhandelsunternehmen, Tourismusverbände**, Dienstleister für Senioren im Bereich der häuslichen Versorgung und Anbieter von **Mobilitätsdienstleistungen**. Ziel ist hierbei die gemeinsame Entwicklung klimaverträglicher Mobilitätsprodukte bzw. -dienstleistungen für ältere Menschen.

Region:

bundesweit, NRW

Beteiligte Institutionen:

Verkehrsclub Deutschland e.V., BAGSO, DMB, gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Nationale Klimaschutz Initiative

Laufzeit:

2 Jahre, bis Sommer 2015

Ansprechpartnerin:

Britta Rohr
VCD-Landesverband NRW
Tel.: 0211-164-6460
E-Mail: mobil60plus@vcd.org
Internet: www.60plus.vcd.org

Inklusionsamt der StädteRegion Aachen (A 58) und Inklusionsbeirat (Unterausschuss) der StädteRegion Aachen

Projektbeschreibung:

Die StädteRegion Aachen hat 2013 zwei Inklusionskonferenzen veranstaltet und Ende 2013 hat der Städteregionstag einen Inklusionsplan beschlossen. Ziel ist das gleichberechtigte Miteinander von Menschen mit und ohne Behinderung. Dafür möchte die Städteregion Vorbild sein.

Die 70 Handlungsempfehlungen aus den Konferenzen werden vom neu gegründeten Inklusionsamt A 58 der StädteRegion (ab 1. April 2014) begleitet und umgesetzt. Zusätzlich ist ein Inklusionsbeirat, der paritätisch aus Mitgliedern der Politik und Vertretern der Menschen mit Behinderung besetzt ist, gegründet worden. Die konstituierende Sitzung war am 16. September 2014.

Die Themen des Inklusionsplans werden zusätzlich mit Hilfe von Fachtagungen weiter ausgearbeitet. Am 7. Mai haben wir die Fachtagungsreihe mit dem Thema „Mobilität und Barrierefreiheit im ÖPNV“ begonnen und möchten nun mit dem Thema „Arbeit und Behinderung“ am 6. November weitermachen.

Region:

StädteRegion Aachen (Zusammenschluss Stadt Aachen und Kreis Aachen)

Beteiligte Institutionen:

Menschen mit und ohne Behinderung, Politik und Verwaltung der StädteRegion Aachen

Laufzeit:

unbegrenzt

Ansprechpartnerin:

Bettina Herlitzius
Inklusionsamt der StädteRegion Aachen
Tel.: 0241-5198-5800
E-Mail: inklusionsamt@staedteregion-aachen.de
Internet: www.staedteregion-aachen.de/inklusion

Checkliste barrierefreier Radweg

Projektbeschreibung:

Im Rahmen eines VRS-Modellprojektes zur Seniorenmobilität im Kreis Euskirchen wurden in Akteurswerkstätten auch 3 Teilprojekte zum Radverkehr definiert:

- „Rauf aufs Rad helfen“ – Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren
- Barrierefreier Radweg Euskirchen-Zülpich
- Eifelraderlebnis ohne Hindernisse

Dabei wurde unter anderem die Frage gestellt, ob Barrierefreiheit auch ein Kriterium für Radwege sein kann. Es stellte sich heraus, dass es hierzu noch keine Vorarbeiten gab. So wurde in Zusammenarbeit mit engagierten Senioren anlässlich der Landesgartenschau 2014 zwischen Euskirchen und Zülpich ein barrierefreier Radweg entwickelt. Dabei wurde eine Doppelstrategie verfolgt, wobei planerische Überlegungen und Ortsbefahrungen mit Planern und Alltagsexperten kombiniert wurden.

Ergebnis war die

- Auswahl einer geeigneten Trasse, da mehrere zur Verfügung standen
- Definition von 10 Kriterien auf der Grundlage der gültigen Regelwerke:
 - Abbau von Hindernissen
 - Sichtbarmachen von Sperrpfosten
 - Verdeutlichen der Verkehrsregeln durch Markierung
 - Verdeutlichen der Verkehrsführung durch Markierung
 - Gut lesbare und verständliche Informationen
 - Sicherung der Fahrbahnquerung auch bei mittleren Kfz-Verkehrsstärken
 - Schaffung ebener und zugleich griffiger Oberflächen
 - Vermeidung überflüssiger Steigungen (>6%)
 - Konflikte mit Fußgängern vermeiden
 - Rastplätze und ergänzende Infrastruktur
- Befahrung mit Planern und Alltagsexperten
- Entwicklung und Abstimmung eines Maßnahmenplanes

Die Ergebnisse wurden dokumentiert und sollten Grundlage für die Umsetzungsplanung sein. Die Umsetzung erfolgte jedoch nur teilweise, da Vorhaben dieser Art „baulastträgerübergreifend“ sind und so von der jeweiligen Finanzlage der Kommunen, des Kreises und des Landesbetriebes Straßen NRW abhängen.

Region:

Kreis Euskirchen (Eifel)

Beteiligte Institutionen:

Kreis Euskirchen, Stadt Euskirchen, Stadt Zülpich

Laufzeit:

Werkstatt- und Planungsphase in den Jahren 2009 und 2010, Realisierung des barrierefreien Radweges nur teilweise im Rahmen der Landesgartenschau Zülpich 2014

Ansprechpartner:

Peter Gwiasda
Planungsbüro VIA, Köln
Tel.: 0221-789527-20
E-Mail: peter.gwiasda@viakoeln.de
Internet: www.viakoeln.de

Regionale Mobilität 2030 – RegioM 2030 Zukunftskonzepte für die Mobilitätsversorgung ländlicher Räume

Projektbeschreibung:

„Wohin rollt der Öffentliche Personennahverkehr der Zukunft?“ Mit dieser Fragestellung startete die Regionalverkehr Köln (RVK) die Initiative für ein umfangreiches Projekt unter dem Titel „Regionale Mobilität 2030“ (RegioM 2030). Projektkosten: 150.000 Euro.

Der demographische Wandel – mehr Alte, weniger Junge – führt im ÖPNV nicht nur zu einer sinkenden ÖPNV-Nachfrage und sinkenden Schülerzahlen sondern auch zu steigendem Aufwand und weniger Fahrgeldeinnahmen, was den Kostendruck der öffentlichen Haushalte verschärft. Wenn die Menschen insbesondere in ländlichen Regionen über immer weniger Einrichtungen zur Grundversorgung verfügen und sukzessive auch ihre Mobilitätschancen eingeschränkt werden, dann müssen sie zur Teilhabe am öffentlichen Leben einen anderen Wohnstandort wählen. Es sei denn, sie verfügen über die körperlichen, zeitlichen und materiellen Voraussetzungen zur Aufrechterhaltung ihrer Mobilität, also über Pkw oder Fahrrad oder ein angemessenes ÖPNV-Angebot.

Diese Überlegungen waren bereits in der Vergangenheit mehrfach Anlass für Untersuchungen durch die RVK. Auf diesen Ergebnissen baut das Projekt RegioM 2030 auf. Ziel von RegioM 2030 ist daher eine Fortschreibung bewährter Maßnahmen und die Entwicklung neuer innovativer Mobilitätskonzepte und -angebote.

Im Rahmen des Projektes wurden Pilotkommunen aus dem Bedienungsgebiet der RVK ausgewählt, die geeignet sind, Lösungsansätze zu konzipieren, die dann auf weitere Kommunen übertragbar sind. Die Auswahl fiel auf die Referenzkommunen Bad Münstereifel, Erftstadt, Swisttal und Aldenhoven. In den Kommunen wurden zunächst die örtlichen Mobilitätsorientierungen und -defizite ermittelt. Anschließend wurden Ideen entwickelt, die grundsätzlich als Lösungsansätze geeignet erschienen. Diese „Ideen“ wurden in Maßnahmensteckbriefen mit den jeweiligen Zielsetzungen, Wirkungen, Voraussetzungen, Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten beschrieben. Insgesamt wurden 14 Einzelmaßnahmen in den Bereichen Angebotsentwicklung, Marketing, Vertrieb und Sicherheit/Service entwickelt und in Steckbriefen dokumentiert. Im nächsten Schritt erfolgte dann in den Referenzkommunen die Detaillierung der ortsspezifischen Vorschläge und die Auswahl der Umsetzungsmaßnahmen.

Die Palette der Maßnahmen führt von alternativen Bedienungsformen, wie TaxiBus und KombiBus, über Vertriebs- und Servicevorschläge wie Mobilitätspaten, Dorfticket und ÖPNV-Verkehrsfunk, bis hin zu Marketingkampagnen zur ÖPNV-Resensibilisierung.

Der Abschlussbericht kann unter folgendem Link heruntergeladen werden: www.rvk.de/fileadmin/00_customer/images/Medien_Downloads/RegioM_2030_Bericht.pdf

Region:

Kerngebiete: Kreis Euskirchen, linksrheinischer Rhein-Sieg-Kreis, Rhein-Erft-Kreis, Kreis Düren sowie die assozierten Gebiete: Kreis Heinsberg, Rheinisch-Bergischer Kreis, Oberbergischer Kreis

Beteiligte Institutionen:

Projektinitiator: Regionalverkehr Köln GmbH (RVK)
Projektdurchführung: Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV)
Begleitgutachter: Prof. Dr. Hebel, Fachhochschule Aachen
Projektbeteiligte Kreise: s.o.
Fördergeber: Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MWEBWV NRW)

Laufzeit:

Herbst 2012 bis Mai 2014

Ansprechpartner:

Peter Haag
Regionalverkehr Köln GmbH (RVK)
Tel.: 0221-1637-324
E-Mail: peter.haag@rvk.de
Internet: www.rvk.de

Fußgängercheck – Senioren untersuchen ihr Quartier Beispiel Bonn

Projektbeschreibung:

Ältere Menschen wissen selbst am besten, was gut für sie ist. Was liegt also näher, als sie bei Planung und Gestaltung ihrer Alltagsmobilität direkt mit einzubeziehen? Daher hat die Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS) mit finanzieller Unterstützung durch die Eugen-Otto-Butz-Stiftung unter den Mitgliedskommunen des Netzwerks Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Köln im Jahr 2011 einen Wettbewerb ausgeschrieben: Eine Jury wählte sechs Kommunen aus, die im Rahmen des „Fußgängerchecks“ die Alltagswege älterer Bürger und in ihrer Mobilität eingeschränkter Personen unter die Lupe nehmen konnten. Darunter die Städte Köln, Bonn, Kerpen, Herzogenrath und Brühl sowie der Kreis Düren mit der Gemeinde Merzenich.

Zentrales Element des Fußgängerchecks sind gemeinsame Begehungen von kommunalen Planern, Vertretern von Verkehrsunternehmen und von Verbänden mit den „Betroffenen“ selber. Die Gruppen nehmen wichtige Alltagsziele für ältere Menschen auf und untersuchen gleichzeitig die Wege auf bestehende Gefahrenstellen und Barrierefreiheit. Die Beurteilung des Ist-Zustandes und die Erarbeitung von Lösungsvorschlägen erfolgt dabei direkt vor Ort. Wichtig bei dem Projekt ist der Dialog vor Ort zwischen Vertretern der Betroffenen und Entscheidungsträgern. Dies macht Entscheidungen transparent und sensibilisiert für die Belange der Betroffenen.

Die Einbeziehung von Zielgruppen in Planungsprozesse erhöht nicht nur die Akzeptanz seitens der Bürger für kommunale Entscheidungen, sondern liefert auch kommunalen Ansprechpartnern wichtige Hinweise für eine bedarfsgerechte Planung, die sich an den Bedürfnissen der Nutzer ausrichtet.

Ergebnisse des Fußgängerchecks können ein Maßnahmenkatalog, ein Seniorenwegeplan, in dem die erhobenen Daten grafisch aufbereitet werden, oder eine Informationsbroschüre für die ältere Bevölkerung sein. Der Fußgängercheck ist letztendlich eine Methode, einen Prozess in der Kommune zu initiieren, die Zielgruppe (besser) zu beteiligen.

Die Koordination und Begleitung des Prozesses erfolgt von Seiten der Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement beim VRS im Rahmen ihrer Aufgabe als regionale Unterstützungsstelle der Kommunen im Handlungsfeld Mobilitätssicherung für Senioren.

Region:

Netzwerk Verkehrssicheres NRW im Regierungsbezirk Köln, hier Beispiel Bonn

Beteiligte Institutionen:

AK „Sicher unterwegs – ein Leben lang“ mit Stadtwerke Bonn, Verkehrswacht Bonn, Polizei Bonn, Stadt Bonn, VRS GmbH

Laufzeit:

Herbst 2011 bis Herbst 2013

Ansprechpartner:

Ortrud Wittig
Stadtwerke Bonn
Tel.: 0228-711-4663
E-Mail: ortrud.wittig@stadtwerke-bonn.de

Erich Klaus
Polizei Bonn
Tel.: 0228-1561-23
E-Mail: erich.klaus@polizei.nrw.de

Zugänglichkeit zum ÖPNV – Gestaltung im Straßenraum

Projektbeschreibung:

Mit UN-Konvention, BGG, LGG und PBefG wurde Barrierefreiheit auch für den ÖPNV gesetzlich geregelt. Die Definition von Barrierefreiheit ist dort jedoch sehr allgemein – die Tücken liegen im Detail. Regelwerke und Normen helfen bei der konkreten (Haltestellen-) Planung, aber dennoch gibt es Situationen, bei denen Normlösungen nicht umsetzbar sind (Denkmalchutz, Topografie, bauliche Gegebenheiten).

Das hat die Stadt Freiburg bewogen, ein Konzept „Barrierefreie öffentliche Räume und Innenstadt Freiburg“ erstellen zu lassen, um sukzessive die öffentlich zugänglichen Räume barrierefrei(er) zu gestalten und dabei auch ganz bewusst den Bestand zu verbessern.

Die Erschließung mit einem hochwertigen ÖPNV und dessen barrierefreie Zugänglichkeit sind dabei wesentliche Elemente. Basierend auf dem Regelwerk wurden konkrete Vorschläge entwickelt oder, wo notwendig, spezifische Freiburger Lösungen, z.B. für die denkmalgeschützte Innenstadt. Mit der „Arbeitsgruppe Barrierefreie öffentliche Räume“, die aus Verwaltung, Verkehrsunternehmen und Verbänden (Menschen mit Behinderungen, Senioren u.a.) besteht, wurden diese diskutiert und abgestimmt. Zur guten Kommunikation und Konsensbildung haben dabei auch die Begehungen der Innenstadt mit der Arbeitsgruppe und vielen weiteren Betroffenen beigetragen.

Gezeigt werden Auszüge aus dem aktuellen Regelwerk zur Zugänglichkeit und dem Umfeld barrierefreier Haltestellen sowie Best-Practice-Beispiele (sichere Zugänge, Haltestellen-Formen, Bordhöhen, Leitsysteme, ...) und Erkenntnisse aus der Freiburger Konzeptentwicklung.

Region:

Baden-Württemberg/bundesweit

Beteiligte Institutionen:

Stadt Freiburg/Arbeitsgruppe Barrierefreie öffentliche Räume, Institut für Mobilität & Verkehr (imove) der TU Kaiserslautern, protze + theiling GbR, Bremen, akp_Stadtplanung + Regionalentwicklung, Kassel

Laufzeit:

November 2013 bis Ende 2014 (Frühjahr 2015)

Ansprechpartnerin:

Andrea Rau
Institut für Mobilität und Verkehr der TU Kaiserslautern
Tel.: 0631-205-2945
E-Mail: andrea.rau@bauing.uni-kl.de
Internet: www.bauing.uni-kl.de/imove

MobilAgenten – Ihre Berater für Bus und Bahn

Projektbeschreibung:

Wer sind die MobilAgenten und was machen sie?

- MobilAgenten sind Nachbarn, die über Bus und Bahn informieren,
- Tipps zum Fahrkartenkauf geben,
- sich um Probleme und Schwierigkeiten mit Verkehrsunternehmen kümmern.
- Sie sind in der Nähe, man kennt sie und ihnen vertraut man eher als Fremden.
- Man muss keine weiten Wege zurücklegen, um sich zu informieren. Man kann sie anrufen, auch mal außerhalb fester Geschäftszeiten, vielleicht sogar am Wochenende.
- Die MobilAgenten können aktive Hilfe leisten. Sie kommen nicht nur einmal im Jahr an den Ort des Geschehens, sondern sie sind persönlich immer in der Nähe.
- Sie kennen sich in der Umgebung aus, wissen um die Besonderheiten.

Die MobilAgenten gehen mit ihrer Arbeit ein großes soziales Problem in den ländlichen Regionen an und helfen wesentlich mit, die negativen Spitzen abzubauen. Sie können den Menschen erklären, warum es nicht mehr oder anderen Bus-/Bahnverkehr in ihrem Ort gibt.

- Sie helfen den Bürgerinnen und Bürgern (sowohl jung als auch alt), auch ohne eigenes Auto mobil zu bleiben.
- Sie können den Betroffenen die Unsicherheiten nehmen und ihnen Eigenständigkeit vermitteln.
- Andererseits sind sie der direkte Draht zu den Verkehrsunternehmen, um bei Schwierigkeiten und Unstimmigkeiten nachzuhaken.
- Sie vermitteln Wissen, mit dem jeder einzelne sicherer wird im Umgang mit Bus und Bahn.
- Sie helfen unbürokratisch.
- Es ist keine kurzfristige Hilfe, die die MobilAgenten geben, sondern es ist Hilfe zur Selbsthilfe.
- Mit dem Wissen und der Sicherheit, das bzw. die die MobilAgenten vermitteln, kann jeder einzelne Ratsuchende langfristig eigenständig zurechtkommen:
 - Er wird um den Tarif besser Bescheid wissen.
 - Er wird den Fahrplan kennen und lesen können.
 - Er wird wissen, wo er sich weiteren Rat holen kann, wenn mal eine außergewöhnliche Tour auf dem Programm steht.

Und: Die MobilAgenten sind immer in der Nähe! Sie sind auf jeder Fahrgastinformation zu sehen!

Region:

Kreise Herford und Minden-Lübbecke

Laufzeit:

Seit 2005

Ansprechpartner:

Gunter Kramer
 MobilAgenten e.V.
 Tel.: 05772-8041
 E-Mail: gunter.kramer@mobilagenten.de
 Internet: www.mobilagenten.de

Nahmobilität in Frankfurt Nordend

Projektbeschreibung:

Im Frankfurter Nordend hat das Verkehrsdezernat mit finanzieller Unterstützung aus Bundesmitteln für den „Experimentellen Wohnungs- und Städtebau“ seit April 2007 vielfältige Vorschläge aus der Bürgerschaft aufgegriffen und verwirklicht, welche die Alltagsorte im Stadtteil beleben und zum Aufenthalt „auf der Gass“ einladen. Kleine Plätze, Grünflächen, Straßenecken und Straßen wurden so gestaltet, dass insbesondere Kinder und ältere Menschen sich wohler und sicherer fühlen.

So z.B. die **Gehwegnasen** an Straßenecken, die Fußgängerinnen und Fußgängern mehr Platz geben, die Straßeneinmündungen schmaler und das Überqueren sicherer machen. Oder die rund **40 Bänke**, die zu einer kleinen Pause und zum Schwatz einladen.

Oder die nach Schweizer Vorbild eingerichteten **Begegnungszonen**. Hier wurden mit geringem baulichen Aufwand ausgewählte Wohnstraßen als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Es gilt Schrittgeschwindigkeit, alles läuft gleichberechtigt.

Auch die „**Offenen Bücherschränke**“ werden rege genutzt und entwickeln sich zu einem neuen Begegnungsort.

Um im Sommerhalbjahr mehr Spielraum vor der eigenen Haustür zu schaffen, wurden **temporäre Spielstraßen** eingerichtet, die einmal pro Woche autofrei bleiben.

Ein kleiner Kreuzungsbereich wurde gemeinsam mit Anwohnerinnen und Anwohnern zu einem **Platz umgestaltet**, der zum Verweilen und Spielen einlädt.

Nun gilt es, die Erfahrungen aus dem Nordend zu verstetigen und auch in anderen Stadtteilen umzusetzen.

Region:

Stadt Frankfurt am Main

Beteiligte Institutionen:

Dezernat Verkehr, Grünflächenamt und Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt am Main, Ortsbeirat 3 (Nordend), Kinderschutzbund, Frankfurter Kinderbüro, Initiative „Alte für Frankfurt“, Projektbegleitung: Planersocietät Dortmund

Laufzeit:

2006 bis 2010

Ansprechpartnerin:

Mona Winkelmann
 Stadt Frankfurt am Main, Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung
 Tel.: 069-212-37370
 E-Mail: mona.winkelmann@stadt-frankfurt.de
 Internet: www.urbanes.nordend.de

SmartMove – innovatives ÖPNV Marketing für den ländlichen Raum

Projektbeschreibung:

Der ÖPNV im ländlichen Raum ist aufgrund der sich verändernden gesellschaftlichen Rahmenbedingung mit zahlreichen Herausforderungen wie Überalterung der Gesellschaft, Abwanderung der (jüngeren) Bevölkerung sowie sinkenden Schülerzahlen (und damit sinkende Finanzierungsgrundlage des ÖPNV) konfrontiert. Zudem ist der bestehende ÖV im ländlichen Raum durch viele Haltepunkte, wenige Schnellverbindungen und teilweise reduziertes Angebot mitunter wenig attraktiv. Subjektive Beschränkungen (z.B.: „Bus und Bahn? Kenne ich nicht!“) sowie mangelnde Information über das Angebot minimieren dessen Nutzung.

Da weder die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen noch die bestehende Infrastruktur auf absehbare Zeit einschneidend verändert werden können, hat sich das Projekt SmartMove zum Ziel gesetzt, die Wahrnehmung und Nutzung des ÖPNV und dessen Zubringersysteme in ländlichen Räumen durch aktive Kommunikationsmaßnahmen zu verbessern. In acht Regionen Europas werden hierzu Dialogmarketing sowie ergänzende Maßnahmen wie z.B. Seniorenschulungen und Mobilitätschecks eingesetzt. Zielgebiet im VRS ist der Kreis Euskirchen.

Übergeordnetes Projektziel ist, mittels Kommunikationsmaßnahmen die Nutzung des ÖPNV sowie dessen Bedeutung für die tägliche Verkehrsmittelwahl zu erhöhen. Damit einhergehend soll eine Verringerung des Anteils des MIV am täglichen Verkehrsaufkommen erzielt werden, verbunden mit einer hieraus resultierenden Reduzierung von CO₂-Emissionen.

Erwünschter Nebeneffekt ist die Ermittlung von Informationen und Wünschen seitens (potenzieller) Kunden des ÖPNV im Zielgebiet, um diese Informationen ggf. zur Verbesserung des Angebotes zu nutzen.

EU-gefördertes Projekt (IEE/12/970/S12.670555)

Region:

EU-Projekt, Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Beispielregion Kreis Euskirchen

Beteiligte Institutionen:

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Kreis Euskirchen

Laufzeit:

Februar 2014 bis Juli 2016

Ansprechpartner:

Bernd Knieling
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Köln
Tel.: 0221-20808-21
E-Mail: bernd.knieling@vrsinfo.de
Internet: www.smartmove-project.eu
und www.vrsinfo.de

Mobilfalt

Projektbeschreibung:

Mobilfalt ergänzt vorhandene Nahverkehrsangebote wie Bus und Bahn um täglich stündliche Fahrten mit dem privaten Auto oder Taxi von früh bis spät. Jede Person in den Pilotregionen kann seine regelmäßigen oder unregelmäßigen privaten oder geschäftlichen Autofahrten im Rahmen der Mobilfalt zu Rahmenbedingungen des „Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)“ – d.h. z.B. nach Fahrplan, von und zu Haltestellen, auf vorhandenen Buslinienverläufen als Verbindung im kleinörtlichen Bereich zwischen Orts-/Stadtteil und Kernort – anbieten und erhält dafür eine festgelegte Kostenerstattung (30 Cent/km). Fahrgäste entrichten einen einheitlich günstigen Ticketpreis (1 oder 2 Euro). Nicht privat angebotene Fahrtwünsche werden durch eine beförderungsgarantierte Rückfallebene mit Taxen (ohne erhöhten Fahrpreis) abgedeckt. Jeder Teilnehmer (Fahrer oder Mitfahrer) muss sich zur Teilnahme am System nur einmalig per Internet, bei der Gemeinde oder in der Mobilitätszentrale registrieren und bekommt dann ein virtuelles Konto, über das die Fahrgelder und -entschädigungen abgewickelt werden. Auch alle Fahrten werden über ein internetbasiertes System gesteuert. „Drehkreuz“ für das Modell ist eine Mobilitätszentrale, bei der auch persönlich oder telefonisch Fahrten angeboten oder abgerufen werden können. Das Mobilfalt-Angebot unterliegt nicht dem Personenbeförderungsrecht.

Zwischenzeitlich sind über 800 Personen aus den Pilotregionen, davon rd. 100 Fahrer, als Mobilfalt-Teilnehmer registriert. In den Modellkommunen stehen geschulte sog. Starthelfer als Ansprechpartner für das Projekt für Fragen/Hilfestellung der Teilnehmer zur Verfügung.

Region:

5 Modell-Kommunen – Raum Werra-Meißner-Kreis integriert im Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV)

Beteiligte Institutionen:

Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV), Nahverkehr Werra-Meißner (NWM), Land Hessen, Universität Kassel, Landkreis Werra-Meißner u. Modell-Kommunen im Landkreis

Laufzeit:

2012 bis 2014 (vorläufig) – Praxis-Projektstart im April 2013

Ansprechpartner:

Horst Pipper
Nahverkehr Werra-Meißner GmbH
Tel.: 05651-7457-0
E-Mail: horst.pipper@nwm-esw.de
Internet: www.mobilfalt.de

Wheelmap.org

Projektbeschreibung:

Wheelmap ist eine Karte zum Suchen und Finden rollstuhlgerechter Orte. Wie bei Wikipedia kann jeder mitmachen und öffentlich zugängliche Orte entsprechend ihrer Rollstuhlgerichtigkeit markieren – weltweit. Markiert wird nach dem einfachen Ampelsystem (grün=rollstuhlgerecht, gelb=eingeschränkt rollstuhlgerecht, rot=nicht rollstuhlgerecht).

Unmarkierte Orte sind grau gekennzeichnet und können von jedem schnell und einfach markiert werden. Die so gemeinsam gesammelten Informationen sind frei zugänglich, einfach zu verstehen und können jederzeit geteilt werden.

Neben der Markierung der Rollstuhlgerichtigkeit können auch Fotos zu einem Ort hochgeladen werden oder besondere Hinweise in Kommentarform verfasst werden. So ergibt sich ein noch umfassenderes Bild der Rollstuhlgerichtigkeit des Ortes und Nutzer können besser abwägen, ob der Ort für sie zugänglich ist.

Wheelmap.org gibt es als Anwendung im Netz oder als App für iPhone und Android. Wheelmap.org ist ein Projekt zum Mitmachen. Als Mapper kann jeder selbstständig die Rollstuhlgerichtigkeit öffentlicher Orte in der Karte markieren – ohne sich registrieren zu müssen!

Die gesammelten Informationen auf der Karte zeigen darüber hinaus, wie viele Orte auf der ganzen Welt schon rollstuhlgerecht sind – und wie viele noch nicht. Wheelmap.org ist dadurch auch ein Aufruf zum Handeln.

Zahlen und Erfolge:

- Mehr als 470.000 markierte Orte weltweit seit 2010
- Mehr als 35.000 Nutzer pro Monat
- In 22 Sprachen verfügbar
- Umfangreichste Datensammlung zur Rollstuhlgerichtigkeit öffentlicher Orte
- Initiierung zahlreicher öffentlicher Diskussionen zum Thema
- Ausgezeichnet mit mehreren nationalen und internationalen Preisen

Region:

unbegrenzt

Beteiligte Institution:

Projekt des SOZIALHELDEN e.V.

Laufzeit:

unbegrenzt

Ansprechpartner:

Andi Weiland
SOZIALHELDEN e.V.
Tel.: 0176-21059720
E-Mail: andi@sozialhelden.de



Factsheet Workshop 1: Ältere Menschen und Radverkehr

Handlungsfeld

Die Fahrradnutzung und insbesondere die Pedelec-Nutzung von Senioren ist überdurchschnittlich hoch und steigt weiter an. Diesen Trend gilt es weiter zu stärken. Leider ist auch der Anteil der schwerverletzten und getöteten Unfallopfer unter den Senioren besonders hoch. Der Ansatz ist es, ein höheres Maß an Verkehrssicherheit bei steigender Fahrrad- und Pedelec-Nutzung zu erreichen.

Projektziel

Es soll eine Strategie für mehr Verkehrssicherheit von Senioren entwickelt werden, die sowohl aus verhaltensorientierten Ansätzen besteht, als auch barrierefreie Infrastruktur zum Ziel hat.

Erste Handlungsschritte

Neben den Projekten aus der Innovationsbörse „Schulungen für ältere Pedelec-Fahrer“ und „barrierefreier Radweg“ wurden weitere Projektansätze gesammelt und kurz dokumentiert. Dabei handelt es sich zu ganz überwiegenden Teilen um verhaltensorientierte Projekte, wie Informationen zu StVO-Neuerungen, Sicherheitstraining für Senioren und Stadtradeln. In der Diskussion wurde deutlich, dass sich in vielen Fällen Synergieeffekte ergeben, wenn dies im Kontext mit anderen Radnutzergruppen gesehen wird. Generationsübergreifende Projekte z.B. mit Schulkindern und Senioren haben hier noch einen besonderen Reiz, zumal es dem Gedanken der Inklusion Rechnung trägt. Im Handlungsfeld Infrastruktur wurde eine ähnliche Sichtweise entwickelt. Anforderungen der Senioren überschneiden sich mit denen anderer Verkehrsteilnehmer. Senioren können aber als besonders sensibilisierte „Radwegescouts“ eingebunden werden. Das Schlagwort ist in diesem Fall die „zielgruppenorientierte Radverkehrsplanung“, die eine Beteiligung der entsprechenden Zielgruppen am Planungsprozess vorsieht. Diese Beteiligung sollte bei Radverkehrskonzeptionen grundsätzlich erfolgen. Es kommt darauf an, innerhalb der Radverkehrskonzeptionen grundsätzlich Projekte zu Information und Verhalten sowie zur Optimierung der Infrastruktur einzubinden.

Wesentliche Initiatoren, Partner, beteiligte Institutionen

Bei den verhaltensorientierten Projekten wurden folgende Projektpartner benannt: Seniorenbeiräte, Kreissportbund, Verkehrswacht, Fahrradhändler, Polizei, Kommune/Stadtverwaltung, Volkshochschule, ADFC, Privatfirmen, Versicherungswirtschaft und die zuständigen Stellen der Verkehrserziehung. Bei Infrastrukturprojekten kommen noch Baulastträger und Straßenverkehrsbehörde dazu.

Finanzierung, Fördermöglichkeiten

Förderprogramme und fördernde Institutionen sind: Verkehrswacht, Landessportbund „Bewegt älter werden in NRW“, Sponsoring durch Firmen, Klimaschutzprogramme, Mittel zur Beseitigung von Unfallhäufungspunkten.

Widerstände, Konfliktpotenzial

Das Konfliktpotenzial ist als gering einzustufen. Es besteht ein hoher gesellschaftlicher Konsens darüber, dass Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sinnvoll sind. Der Hauptwiderstand ist die Mittelknappheit der Baulastträger, wenn es um Baumaßnahmen geht.



Moderation:
Peter Gwiasda
Planungsbüro VIA eG, Köln

Factsheet Workshop 2: Barrierefreiheit im ÖPNV – Was rollt auf die Nahverkehrsplanung zu?

Projektziel

Broschüre mit Handlungsempfehlungen und Beispielen guter Praxis veröffentlichen

Erste Handlungsschritte – Handlungsempfehlungen für einen barrierefreien ÖPNV

- Ängste (Zugangsängste/Versagensängste etc.) bei allen Betroffenen abbauen (11 Punkte)
- Institutionalisierte Zusammenarbeit aller Beteiligten verbessern/herbeiführen (10)
- Harmonisierung von Richtlinien (Auflösung der Widersprüchlichkeiten bzgl. der baulichen, finanziellen und organisatorischen Vorgaben in Richtlinien) (4)
- Leitfaden mit Fördermöglichkeiten (3)
- Teilhabe am NVP (2)
- Überzeugungsarbeit bei Entscheidungsträgern (1)
- ÖPNV-Fahrschule (-)

Wesentliche Initiatoren, Partner, beteiligte Institutionen

- Aufgabenträger (kreisfreie Städte, Kreise, Stadtbustädte, SPNV-Zweckverbände)
- Verkehrsunternehmen (Verkehrsverbände)
- Fördergeber (Ministerien) → Zweckverbände für den SPNV
- Bahnhofsmanagements der DB
- Privatwirtschaftliche Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen (Carsharing etc.)
- Mobilitätstrainer/-berater
- Verkehrsverbände und -initiativen
- Behindertenbeiräte aus politischen Gremien
- Behindertenbeauftragte aus Behörden
- Fahrzeug-/Waggonindustrie
- Politik (WS-TN beklagen fehlendes Bewusstsein für Barrierefreiheit bei PolitikerInnen)

Finanzierung, Fördermöglichkeiten

- Gestiegene öffentliche Aufmerksamkeit und Bedeutung spielen dem Thema in die Karten
- Leitfaden für Fördermöglichkeiten (s.o.) wird für sinnvoll erachtet

Widerstände, Konfliktpotenzial

- Zielkonflikt Schnelligkeit vs. Barrierefreiheit („Mobis“ benötigen mehr Zeit für Ein-/Ausstieg)
- „barrierefreie“ Ausbauten, die das System tatsächlich nicht barrierefrei machen, z.B. kurze Busbucht mit Hochbord und schräg darin haltendem Bus
- Fehlende/zu geringe ÖPNV-Angebote in den Neben-/Schwachverkehrszeiten, Fahrplanausdünnungen. Barrierefreiheit bringt wenig, wenn kein (kaum) ÖPNV da ist!
- Zielkonflikt finanzielle Ressourcen vs. Barrierefreiheit: Kreative Ideen kommen mangels Finanzmitteln nicht zum Zuge. Hier werden fragmentierte räumliche bzw. fördertechnische Zuständigkeiten beklagt



Moderation:
Christian Schirmer
Rhein-Erft-Kreis

Weitere Informationsmöglichkeiten, Literatur

Die sog. „Leitfrage 2“ im Workshop 2 „Was muss (noch) getan werden, um die Hemmnisse zu beseitigen/zu überwinden?“ wurde von den sechs Arbeitsgruppen auf jeweils einem Plakat sehr umfassend bearbeitet (s. Fotodokumentation). Hier finden sich noch eine Reihe von Widerständen bzw. Konfliktpotenzial. Andererseits sind dort, wie auch auf den Karten zu „Leitfrage 1“, einige Hinweisen/Andeutungen zu finden, bei denen Dinge auf einem guten Weg sind.

Factsheet Workshop 3: Altersgerechte Informations- und Kommunikationstechnologien

Maßnahmenbeschreibung/Projektziele

Die sieben vertretenen Projektbeispiele aus der Innovationsbörse beinhalteten unterschiedliche Qualitäten eines Einsatzes von Informations- und Kommunikationstechnologien (IuK) für eine Verbesserung der Mobilität von Seniorinnen und Senioren und bildeten den Rahmen für die gemeinsame Diskussion. Es ging z.B. um den Aufbau einer Internetplattform, die Informationen zur Barrierefreiheit von Einrichtungen bereithält (regional und bundesweit). In einem anderen Projekt ging es um den Aufbau einer barrierefreien Fahrplanauskunft für den ÖPNV, die aktuell ausgeweitet werden soll zu einer „Haustür-zur-Haustür-Beratung“. Dieses Ziel verfolgte auch ein weiteres Projekt und setzte dazu ein ausgeklügeltes „Assistenzsystem“ in einem Modellquartier um.

Erste Handlungsschritte

In der Diskussion wurde klar: In den Projekten stecken viele zukunftsweisende Ansätze eines modernen Mobilitätsmanagements, das an den Mobilitätsbedürfnissen von älteren Menschen anknüpft und dazu IuK gezielt nutzt. Es kristallisierte sich aber auch eine zentrale Herausforderung heraus: Wie bekommt man die notwendigen Informationen bzw. Daten, um die IuK-Lösungen mit „Leben zu füllen“? Interessant war auch die Frage: Inwieweit kann und will man Informationen über Nutzer einspeisen (Crowdsourcing)? Auf der einen Seite erhalte man dadurch Informationen, die sonst nicht oder nur schwer verfügbar seien. Auf der anderen Seite sei die Qualitätssicherung schwierig.

Wesentliche Initiatoren, Partner, beteiligte Institutionen

Die Generierung/Umsetzung von Informationen für entsprechende IuK-Lösungen benötigt in der Regel Kooperationen von unterschiedlichen Partnern. Als Zwischenergebnis für eine mögliche „Arbeitsteilung“ mit Blick auf Crowdsourcing wurde festgehalten: Man könnte „gesichertes Wissen“ über glaubwürdige Institutionen (z.B. Öffentliche Hand, Verkehrsunternehmen u.a.) gezielt um Informationen von Nutzern ergänzen (z.B. Informationen vom Start bis zur Haltestelle bzw. von der Haltestelle bis zum Ziel).

Finanzierung, Fördermöglichkeiten

Die Umsetzbarkeit im eigenen Tätigkeitsfeld wurde teilweise noch als schwierig eingeschätzt. Die Projekte seien zwar inspirierend, um innovative und zukunftsfähige Mobilitätsangebote für Senioren voranzubringen. Man verfüge aber nicht über die gleichen finanziellen Mittel wie einschlägige Forschungsprojekte, die explizit innovative, zukunftsfähige Ansätze erproben sollen. Hinzu komme, dass bei einigen Beteiligten bereits erste (technische) Lösungen und Angebote bestehen. Hier müsse geklärt werden: Wie kann man daran gezielt „andocken“ und ergänzende Lösungen anbieten?

Widerstände, Konfliktpotenzial

Keine Überraschung war der Diskussionspunkt „Zugang zu Technik“, z.B. Internet, Apps etc., über den Senioren heute häufig noch nicht verfügten. Hier gebe es viele „Übergangslösungen“ (z.B. Info-Säulen, Telefon etc.). Tablets böten zudem einfache Zugangsmöglichkeiten ohne Apps und erhöhten den Komfort bei der Bedienung. Angeregt wurden auch „Mensch-Technik-Lösungen“, z.B. über Lotsen als Reisebegleiter oder Ehrenamtliche als Berater mit „Bürgernähe“. Eine große Herausforderung sahen einige darin, mit eigenen IuK-Lösungen „anschlussfähig“ zu bleiben in einem dynamischen und schnellen Markt, der ständig technische Innovationen hervorbringe.



Moderation:
Bianca Bendisch,
IKU GmbH, Dortmund

Factsheet Workshop 4: Zu Fuß mobil im Quartier – Handlungsempfehlungen für Kommunen

Eine zentrale Herausforderung für den Stadtverkehr der Zukunft ist die Sicherstellung von Zugänglichkeit und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum für alle Bevölkerungsgruppen, insbesondere der Alltagsmobilität zu Fuß für SeniorInnen.

Gleichzeitig ist die Nahmobilität ein Ansatz, um den CO₂-Ausstoß zu reduzieren und so dem Klimawandel zu begegnen.

Innerhalb von Verwaltung und Politik wird heute oft noch dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr eine höhere Wichtigkeit zugestanden. Ziel muss aber die Gleichbehandlung der Verkehrsarten sein, um die Städte lebenswert zu gestalten.

Diese Aufgabe ist nur in einem Miteinander aller Interessenträger und Verantwortlichen in Politik, Verwaltung und Planung zu bewältigen, worin auch gleichzeitig die größte Schwierigkeit liegt.

- Die Politik muss Nahmobilität als Daueraufgabe begreifen und unterstützen. Sinnvoll ist es, durch einen Grundsatzbeschluss die Voraussetzung für weitere Maßnahmen und Projekte zu schaffen. Um diesen vorzubereiten, hat es sich als hilfreich erwiesen, schon vorher politische Allianzen zu bilden wie auch um Unterstützung innerhalb der Verwaltung zu werben.
- Hilfreich ist es, wenn z.B. im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung auch ein Nahmobilitätskonzept erarbeitet wird. So kann der Rahmen des Themenfelds geklärt und Maßnahmen können priorisiert werden.
- Ein Baustein des Grundsatzbeschlusses sollte auch die Bildung eines Netzwerks sein. Der „Runde Tisch Nahmobilität“, dem alle mit dem Thema befassten Institutionen und Personen angehören und das durch einen verantwortlichen „Kümmerer“ geleitet wird, hilft die Fragestellungen ergebnisorientiert anzugehen.
- Durch den Austausch im Netzwerk entsteht ein Verständnis für das Thema. Projekte können gemeinsam angegangen werden, Synergien genutzt und Reibungsverluste minimiert werden.
- Das Netzwerk dient dem Austausch zu allen Fragen, die die Nahmobilität mit Fokus auf die Mobilität von SeniorInnen betreffen, und klärt, wie die oft kleinen Maßnahmen, die die Wege „gehbarer“ machen, umzusetzen sind. Einige typische Fragestellungen sind: Bänke an geeigneter Stelle („Sitzroute im Nordend“, ein WC (Aktion „Nette Toilette“), die Beleuchtung, der Bürgerbus zum Einkaufen.

Finanzielle Unterstützung für die Planung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten durch

- Komplementärmittel aus der Städtebauförderung, u.a. „Soziale Stadt“/Stadtumbau West/Stadtumbau Ost, Sanierungsmittel, Spezifische Programme wie „Aktive Zentren“ oder „Dorferneuerung“
- Verkehrsinfrastrukturförderung (GVFG)
- Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung oder Stellplatzablösemittel
- Privatwirtschaftliche Akteure (z.B. lokaler Einzelhandel oder Versicherungsunternehmen, Wohnungsbauunternehmen), Stiftungen (z.B. „Lebendige Stadt“)
- Wirtschaftsförderung (z.B. EFRE-Mittel der EU)
- Unternehmen/Betriebe (z.B. betriebsbezogenes Mobilitätsmanagement, ggf. mit Schwerpunkt Fuß- und Radverkehr).
- „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Klimaschutzinitiative“ (BMU 2013)



Moderation:
Katalin Saary
Verkehrslösungen, Darmstadt

Übersicht über verschiedene Projekte:
www.srl.de/dateien/dokumente/de/Poster-Nahmobilität-final-web.pdf

Factsheet Workshop 5: Inklusion – Querschnittsaufgabe für die Verwaltung

Im Workshop standen zwei Fragen im Vordergrund:

1. Inwieweit können Fragen der Mobilität inklusive der zugehörigen Planung und die Belange der Inklusion so zusammengebracht werden, dass sich für die Mobilität der Senioren ein Mehrwert ergibt?
2. Muss eine Querschnittsaufgabe in eine Verwaltungshierarchie integriert werden oder ist eine Stabsstelle ohne Querschnittsaufgabe handlungsfähiger?

Diese Fragen wurden anhand des Beispiels der StädteRegion Aachen diskutiert:

Handlungsfeld, Maßnahmenbeschreibung

Die StädteRegion Aachen hat einen Inklusionsplan mit rund 70 einzelnen Maßnahmen erstellt, mit deren Umsetzung im Jahr 2014 begonnen wurde. Die Maßnahmen sind sieben Handlungsfeldern zugeordnet: Schule und frühkindliche Erziehung; Arbeit und Erwachsenenbildung; Wohnen und persönliches Budget; Teilhabe am kulturellen, gesellschaftlichen und politischen Leben; Gesundheit, Pflege und Alter; Mobilität und Barrierefreiheit; Öffentlichkeitsarbeit, Bewusstseinsbildung und Bürgerbeteiligung. Fragen des Mobilitätsmanagements und der Verkehrssicherheit sind damit wie die Barrierefreiheit Teil des Inklusionsplans der StädteRegion Aachen und sind so als Querschnittsaufgabe verwaltungsintern im neu gegründeten Inklusionsamt verankert.

Projektziele

Mit der Entwicklung des Inklusionsplanes ist eine Basis von Maßnahmen geschaffen, die in den folgenden Jahren detailliert in die Umsetzung gebracht werden müssen. Dem Inklusionsamt der StädteRegion Aachen obliegt die Steuerung des Prozesses.

Erste Handlungsschritte

- Der Inklusions- und Maßnahmenplan der StädteRegion Aachen basiert auf zwei Regionalkonferenzen und sieben thematischen Arbeitskreisen.
- Die Themen des Inklusionsplanes werden im Rahmen einer Fachtagungsreihe weiter ausgearbeitet. Erste Fachtagung war „Mobilität und Barrierefreiheit“ (2014).

Wesentliche Initiatoren, Partner, beteiligte Institutionen

- Politik und Verwaltung der StädteRegion Aachen
 - Menschen mit und ohne Behinderung
- Inklusionsbeirat (seit September 2014)

Finanzierung, Fördermöglichkeiten

- Die Städteregion Aachen hat eine Verwaltungseinheit mit entsprechend definierten Arbeitsinhalten geschaffen und diese mit Personalstellen hinterlegt (Inklusionsamt A 58 seit April 2014).

Widerstände, Konfliktpotenzial

- Da dieses Aufgabenfeld erst im April 2014 neu in dieser Form gestartet wurde, befindet sich der Gesamtprozess noch ganz am Anfang und die Beteiligten leisten viel Überzeugungsarbeit intern wie extern (s.o. ‚erste Schritte‘)

Weitere Informationsmöglichkeiten, Literatur

- www.staedeteregion-aachen.de
 - Dezernat für Soziales und Integration
 - Inklusionsplanung der StädteRegion Aachen (Broschüre mit Maßnahmen)



Moderation:
Swantje A. Küpper
K+K Küpper, Bonn

Factsheet Workshop 6: Mobilitätssicherung im ländlichen Raum

Folgende Projekte wurden im Rahmen des Workshops 6 vertieft:

1. Inmod – intermodal elektromobil auf dem Land
2. Mobilfalt – Mobilität in einer neuen Vielfalt
3. RegioM 2030 – ÖPNV im ländlichen Raum
4. E-ifel mobil – Dorfauto Eicherscheid
5. SmartMove – Verbesserung der Wahrnehmung und Nutzung des ÖPNV

Generell wurde festgestellt, dass kein Projekt 1:1 übertragbar ist. Für jede Anwendung und Nachnutzung müssen angepasste Rahmenbedingungen entwickelt werden. Insgesamt wird die Tragfähigkeit aller vorgestellten Projekte als sehr gut eingeschätzt.

Folgende Schwerpunktthemen wurden mit nachstehenden Inhalten im Workshop diskutiert:

Wirksamkeit, Projektziele

- Die Projekte befinden sich teilweise noch in der Erprobungsphase. Dort, wo bereits an der Umsetzung gearbeitet wird, sind die Ergebnisse sehr positiv.
- Die Nachnutzung von Projekten muss noch intensiver vorbereitet werden, um Vorteile besser erkennen zu können.
- Die Intermodalität der Projekte wurde besonders hervorgehoben, ebenso die Verwertung der Ergebnisse.

Eigene Umsetzung, erste Handlungsschritte

- Es sind möglichst alle Akteure einzubinden, Multiplikatoren sind zu gewinnen.
- Alle Handlungsschritte sind auch im eigenen Bereich bekannt zu machen.
- Vorhandene Netzwerke sind zu nutzen.
- Für die einzelnen Projekte sind Weiterführungen geplant, z.B. bei inmod die Einführung von Pedelecs oder Falträdern sowie die ganzjährige Nutzung der Angebote. Auch die sichere Abstellmöglichkeit für die Fahrräder ist wichtig.

Wesentliche Initiatoren, Partner, beteiligte Institutionen

- Partner der Projekte sind Kommunen, Aufgabenträger
- Verkehrsverbünde
- Verkehrsunternehmen
- Multiplikatoren
- „Hutträger“; „Kümmerer“
- Energieversorger
- Touristiker
- Autohaus (Dorfauto)

Finanzierung, Fördermöglichkeiten

- Fördermittel von Land, Bund, EU
- Sponsoring
- Nutzung von bürgerschaftlichem Engagement
- Bildung von Fördervereinen
- Kosten sparen durch Anschaffung eines Gebrauchtwagens (Dorfauto)
- Subventionen werden als ungeeignetes Mittel der Finanzierung angesehen

Widerstände, Konfliktpotenzial

- Widerstände durch frühzeitige Information abbauen
- Bürgerengagement in die „richtigen Bahnen“ lenken, um Konflikte zu vermeiden
- Entscheidungsträger einbeziehen und überzeugen
- Imageverbesserung durch Marketing und Öffentlichkeitsarbeit



Moderation:
Petra-Juliane Wagner, Berlin

Wie gehen Sie aus der heutigen Veranstaltung?

1. ☺☺ Ich nehme viel mit und bin motiviert, mehr in die Anwendung zu bringen!

8

2. ☺ Ich habe gute Impulse bekommen.

50

3. ☺ Ich weiß noch nicht, wie ich das Thema weiter anpacke.

7

4. ☺ Ich bin eher skeptisch, ob und wie es mit dem Thema weitergeht.

5

5. ☹☹ Ich sehe aktuell keine Möglichkeiten, das Thema weiter zu bearbeiten.

2

